

За рулем

4 • 1978



ТРЕТИЙ ГОД
ДЕСЯТОЙ
ПЯТИЛЕТКИ —
НОВЫЙ ШАГ
НА ПУТИ
АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

МЫ ЖИВЕМ В ВЕК МОТОРОВ...

ВЕРНИСАЖ
ФОТОКОРРЕСПОНДЕНТОВ
«ЗА РУЛЕМ»,
АКТИВНО СОТРУДНИЧАВШИХ
В ЖУРНАЛЕ
В РАЗНЫЕ ГОДЫ



НА ЭТОЙ СТРАНИЦЕ

Слева вверху: В. ДОВГЯЛЛО. Рекордсмены Советского Союза по авто- и мотоспорту Э. Лорент, В. Никитин и А. Новиков (слева направо) на открытии Всесоюзной спартакиады. 1961 год.

Справа вверху: Н. ДОБРОВОЛЬСКИЙ. Колонна ГАЗ—А в пробеге по Горьновской области. 1934 год.

В центре: Н. БОБРОВ. Первопроходцы — на строительстве газопровода Ишимбай — Магнитогорск. 1957 год.

Внизу: И. БАХТИН. На трассе международного ралли «Русская зима», впервые проведенного в 1965 году.



От АМО до КамАЗа

Что может быть сегодня привычнее автомобиля! За рулем у нас миллионы людей. Кажется даже, будто так было всегда. Но водители старших поколений помнят другие цифры. И тот, кто пятьдесят лет назад держал в руках самый первый, апрельский номер 1928 года журнала «За рулем», под снимком советского первенца АМО на обложке прочел лозунг «От тысячи — к миллиону». Сейчас мы делаем в год два с лишним миллиона автомобилей!

Но тогда, в 1928-м весь наличный парк составлял 20 600 единиц, и выпуск тысячной машины стал событием. Событием стало и начало издания нашего журнала, чей тираж тогда превзошел эту цифру, журнала, рассчитанного на будущее.

Вы взяли в руки этот номер. Первое, что бросилось в глаза, наверное, было фото, запечатлевшее последнюю новинку советского автомобилестроения — самосвалы камского завода, они уже трудятся! А перевернув еще страницу, найдете данные, характеризующие итоги второго года десятой пятилетки. Это наше сегодня!

Просматривая журнал за разные годы, сопоставляя, размышляя, еще раз убеждаешься, как мы далеко шагнули вперед — ведь автомобилизация, начинаясь как одна из ветвей социалистической индустриализации, всегда носила на себе черты времени, и нынешний ее размах и направление отражают достижения развитого социализма в разных областях жизни общества. И в эти апрельские дни еще раз обращаясь к ленинским словам: «Автомобильное дело, при условии обслуживания большинства населения, имеет громадное значение...», к принятым по инициативе Владимира Ильича декретам в области производства и сбережения автомобильной техники, строительства дорог, организации автотранспорта. Они стали истоками дела, которое поставило одно из важнейших технических достижений века на службу народу.

За нашу Советскую Родину!

За рулем

4 ● Апрель ● 1978

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

НА ЭТОЙ СТРАНИЦЕ

Вверху: В. ШИРШОВ. Идут занятия. В Рязанском высшем военном автомобильном инженерном училище. 1975 год.

Слева: В. ГОРЛОВ. Прыжок. Первенство СССР по мотогонкам в классе 125 см³. Кишинев. 1977 год.

Справа в центре: М. РУНОВ. Московский завод малолитражных автомобилей (ныне — АЗЛК). На линии сборки. 1967 год.

Справа внизу: А. ВЛАДИМИРОВ. Так собирают МАЗы. 1971 год.

ГОД 1977

ГОД 1978

Шаги
пятилетки

Наша автомобильная промышленность вступила в третий год десятой пятилетки — год дальнейшего повышения эффективности производства и качества продукции. Предприятия отрасли успешно завершили юбилейный, 1977 год. С конвейеров сошло 2088 тысяч автомобилей (в 1976 году 2025 тысяч). Из этого количества 734 тысячи составили грузовые (в 1976 году 716 тысяч) и 1280 тысяч легковые (в 1976 году 1239 тысяч). Ведущее место в выпуске легковых автомобилей занимает волжский завод. В минувшем году он дал 696 тысяч машин. За ним идут АЗЛК — 180, 5 тысячи, ЗАЗ — 149,7 тысячи, ижевский автозавод — 126,4 тысячи.

Рост производства позволил увеличить продажу легковых автомобилей населению на 6% по сравнению с 1976 годом, а поставки грузовых, в том числе специализированных машин сельскому хозяйству, достигли 265 тысяч.

Из чего складывается прирост выпуска машин! Прежде всего, сыграл роль ввод в строй новых цехов, автоматических линий, высокопроизводительного оборудования. В течение 1977 года постоянно наращивал темпы производства КамАЗ, на ВАЗе вступил в строй цех для сборки машин «Нива», с мая начал работать в Горьком еще один конвейер для сборки грузовиков, в самом конце года завершена подготовка к пуску нового сборочного конвейера на ереванском автозаводе. Говоря о реконструкции цехов на автомобильных предприятиях в 1977 году, надо отметить введение сверх плана новых корпусов на БелАЗе, начало сооружения дополнительного корпуса на УАЗе.

Вместе с количественным ростом в производстве автомобилей происходил качественный рост. Среди четырех тысяч наименований образцов новых типов машин, оборудования, аппаратов, приборов и средств автоматизации, освоенных нашим народным хозяйством в 1977 году, свое место занимают автомобили, в том числе дизельные бортовой грузовик МАЗ—5335 и самосвал КамАЗ—5511, газобаллонный грузовик ЗИЛ—138, легковые автомобили ВАЗ—2121 и ГАЗ—14, медицинская машина РАФ—22031 и ряд других моделей.

Успехи радуют и одновременно обязывают. В третьем году пятилетки перед автомобилестроителями стоят ответственные задачи. Пути их решения ярко очерчены в письме ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

С. МАТВЕЕВ,
начальник планово-экономического
Управления, член коллегии
Министерства автомобильной
промышленности СССР



Многоцелевой транспортёр

Эта машина сочетает качества автомобиля, моторной лодки и трактора. Поэтому точнее всего ЛуАЗ—967М называть транспортером. Его можно использовать для перевозки врачебного персонала в распутицу, для инспекционных поездок егерям, лесоводам, инспекторам рыбнадзора, он пригоден для доставки грузов геологоразведочным партиям, может также служить для спасательных работ во время наводнений, — словом, является многоцелевой машиной.

В конструкции транспортера применены узлы и агрегаты ЛуАЗ—969А («За рулем», 1975, № 10). Силовой агрегат, трансмиссия, подвеска колес и тормоза у них в значительной степени унифицированы. Главная особенность новой машины — герметичный, водонепроницаемый корпус. Он позволяет ей преодолевать на плаву небольшие внутренние водоемы. Движение по воде осуществляется за счет гребного эффекта, создаваемого колесами.

Транспортер обладает хорошей проходимостью по заболоченным и заснеженным участкам благодаря приводу на все колеса, блокировке дифференциала задней оси, независимой подвеске всех колес. Несмотря на сравнительно малый диаметр шин (5,90—13), ЛуАЗ—967М имеет значительный дорожный просвет, который удалось получить, как и на ЛуАЗ—969А, за счет колесных редукторов.

При движении по обычным дорогам ведущими являются передние колеса. Для преодоления труднопроходимых участков дополнительно можно включить привод на задние. Крутящий момент передается к ним от расположенного спереди силового агрегата длинный вал, который установлен на трех опорах в трубе. Эта труба жестко связывает его с картером задней главной передачи и сообщает дополнительную жесткость кузову, соединенному с рамой.

В особо тяжелых дорожных условиях можно двигаться, включая понижающую передачу, которая позволяет значительно увеличить тяговое усилие на колесах или воспользоваться лебедкой. Она может служить и для подтягивания грузов, буксировки полусцепленных деревьев и т. п. Вдоль бортов укреплены съемные металлические трапы лестничного типа. На заболоченных участках их подкладывают под колеса.

ЛуАЗ—967М специально приспособлен для эксплуатации в лесу — при езде под низкими ветками деревьев лобовое стекло может быть положено вперед на капот, рулевая колонка опущена, спинка сиденья водителя откинута назад. В этом случае высота автомобиля резко сокращается, а водитель может управлять им полулежа. Щиток приборов смонтирован на растяжках ступицы руля и, таким образом, находится в поле зрения водителя при любом положении рулевой колонки.

В кузове место водителя и рулевое колесо размещены не сбоку, а посередине. Сзади, справа и слева от него, — два складывающихся сиденья для пассажиров. Когда они сложены, их спинки образуют общую плоскость с грузовой платформой.

Собственно кузов не имеет дверей. Чтобы войти в машину или выйти, достаточно перешагнуть через борт.

ЛуАЗ—967М выпускается в небольших количествах для работы главным образом в районах бездорожья.

Техническая характеристика

Двигатель. Число цилиндров — 4. Рабочий объем — 1198 см³. Клапанный механизм — ОНУ. Карбюратор — К127, однокамерный. Мощность — 37 л. с. при 1300 об/мин. Максимальный крутящий момент — 7,2 кгс·м при 2500 об/мин.

Трансмиссия. Сцепление — сухое одноступенчатое. Коробка передач — пятиступенчатая с синхронизаторами I, II, III и IV передач. Колесная формула 4×4. Передаточные числа в трансмиссии: понижающая передача — 7,2; I — 3,8; II — 2,118; III — 1,403; IV — 0,964; задний ход — 4,156; главная передача — 4,125; колесные редукторы — 1,294.

Ходовая часть. Подвеска передних и задних колес — независимая торсионная на продольных балочных рычагах. Амортизаторы — гидравлические телескопические. Шины — модели ИВ-167 размером 5,90—13. Рамы — сварная лонжеронного типа.

Управление. Рулевой механизм — глобондальный червяк и шестерня с передаточным числом 17,0. Тормоза — барабанные с гидравлическим приводом. Ручной тормоз — механический, действующий на задние колеса.

Кузов. Стальной сварной открытый. Число мест — 3.

Оборудование машины. Лебедка с приводом от двигателя. Ветровое стекло — откидывающееся на кран двигателя. Подогреватель.

Габарит и другие размеры. Длина — 3682 мм. Ширина — 1712 мм. База — 1800 мм. Колеса — 1352 мм (передняя) и 1320 мм (задняя). Минимальный радиус поворота — 5 м.

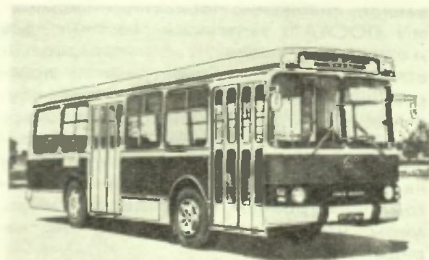
Общие данные. Грузоподъемность — 320 кг и водитель. Сварная масса — 930 кг. Распределение сварочной массы между передними и задними колесами — 62 и 38%. Масса буксируемого прицепа — 300 кг. Максимальная скорость с полной нагрузкой — 75 км/ч. Скорость на плаву — 3–4 км/ч. Контрольный расход топлива — 10 л/100 км.

Львовский дизельный

«Расширить применение дизелей в автомобилестроении». Чем вызвано это требование для, записанное в «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1990 годы»? В первую очередь необходимостью снизить выброс в атмосферу токсичных компонентов автомобильного выхлопа. Не менее важно и другое: у дизелей лучшая, чем у карбюраторных двигателей, топливная экономичность.

Руководствуясь этими обстоятельствами, львовские автомобилестроители закончили в 1977 году государственные испытания нового автобуса.

Средний городской автобус ЛАЗ—4202 снабжен дизельным двигателем ЯМЗ—7401, разработанным в Ярославле на базе дизелей для КамАЗа. Эта машина — первый после длительного перерыва (с мо-



мента, когда прекратилось производство междугородного ЗИЛ-127 с двигателем ЯМЗ-206) отечественный автобус с дизелем.

ЛАЗ-4202 оснащен четырехтактным, V-образным восьмицилиндровым двигателем рабочим объемом 10,85 л. Номинальная мощность его — 180 л. с. при 2600 об/мин, наибольший крутящий момент — 55 кгс·м при 1400—1650 об/мин. Дизель и сцепленная с ним трехступенчатая гидромеханическая трансмиссия смонтированы в задней части машины.

ЛАЗ-4202 имеет планетарную колесную передачу с передаточным числом 3,9. Автобус оснащен барабанными тормозами с раздельным пневматическим приводом. Стояночный работает от тормозных камер с пружинным энергоаккумулятором и пневматическим приводом. Подвеска всех колес зависимая пневмомоторная.

Двигатель обеспечивает автобусу максимальную скорость 77 км/ч и хорошую разгонную динамику. Контрольный расход топлива при скорости 30—40 км/ч — 28 л/100 км.

Кузов — вагонной компоновки, цельнометаллический с несущим основанием.

По архитектурным формам и оформлению салона автобус выгодно отличается от своих предшественников. Для входа и выхода пассажиров предусмотрены две двойные четырехстворчатые двери шириной по 1200 мм, снабженные специальными устройствами на случай аварийного открывания.

Номинальная вместимость автобуса 69, а в часы пик — до 95 пассажиров. Количество мест для сидения — 25. Полная масса груженого автобуса — 15 200 кг. Длина — 9700 мм, ширина — 2500 мм, высота — 2925 мм. Наименьший дорожный просвет — 240 мм.

Рефрижератор из Павлова

Вам навстречу движется хорошо знакомый павловский автобус. Но вот он подъехал ближе, и вы видите вместо привычных стекол белые боковины фургона с нарисованной снежинкой и надписью «Продукты». Это автомобиль-ре-



фрижератор ПАЗ-3742, новая модель павловских автобусостроителей.

Многоотонные междугородные автопоезда, перевозящие скоропортящиеся грузы, хорошо чувствуют себя только на широких, прямых, как стрела, магистральных. Но им тесно на некоторых городских улицах, в переулках. Это не их стихия. Здесь, не от города к городу, а от базы

к магазину, могут успешно работать только менее габаритные машины. Именно таким сделали свой фургон павловцы, предусмотрев все требования сферы торговли и сельского хозяйства.

Грузоподъемность нового фургона — 2500 кг. Изотермический кузов вагонный, цельнометаллический и во многом унифицирован с кузовом автобуса. На машине смонтирована автономная холодильная установка. Для погрузки и выгрузки фургон снабжен боковой и задней одностворчатыми дверями — погрузочная высота их порогов соответственно 1290 и 1650 мм.

Грузовой отсек довольно вместителен — его внутренние размеры 4208×2065×1700 мм. Габарит машины — 7315×2440×3104 мм.

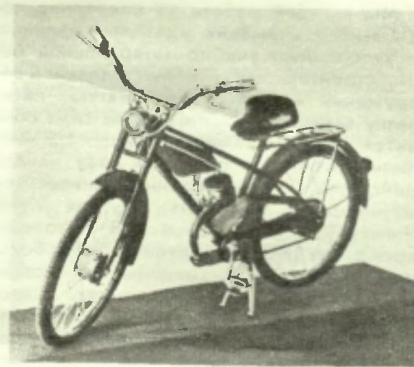
По двигателю (ЗМЗ-672, 115 л. с.), трансмиссии, подвеске, тормозам ПАЗ-3742 унифицирован с автобусом ПАЗ-672. Скорость машины — 80 км/ч.

Новая массовая модель павловского автобусного завода создана в соответствии с прямыми указаниями «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1990 годы». Там сказано: «Расширить типаж и производство специализированных видов автомобилей с учетом требований сельского хозяйства, торговли...»

Новый мопед

Отечественная промышленность выпускает большой ассортимент этих машин, и с каждым годом они становятся совершеннее и надежнее. Новый легкий мопед ЗИФ-77 начал выпускать в конце минувшего года пензенский велосипедный завод имени М. В. Фрунзе.

Эта модель является модернизированным вариантом прежней МВ-18М и отличается от нее улучшенной отделкой поверхности узлов и деталей и новой, меламидно-алкидной эмалью. Мопед легкий (его сухая масса — 35,2 кг), развивает скорость 40 км/ч, расходует всего



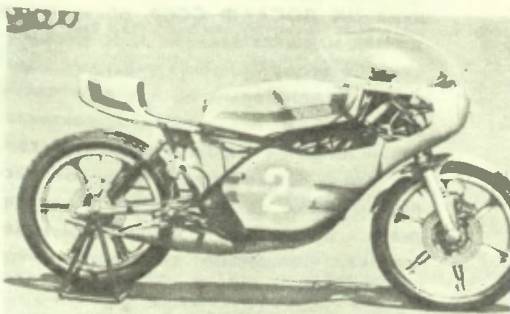
1,8 л топлива на 100 километров пути, наибольшая допустимая нагрузка — 100 кг.

У ЗИФ-77 двигатель Д-6 — карбюраторный, двухтактный, одноцилиндровый воздушного охлаждения с возвратно-петлевой продувкой и золотинником на впуске. Диаметр цилиндра — 38 мм, ход поршня — 44 мм, рабочий объем — 45 см³, степень сжатия — 6,0. Наибольшая мощность — 1,2 л. с. при 4500 об/мин. Зажигание от магнето Д6-00-800. Емкость топливного бака — 5 л. На мопеде применено двухдисковое сухое сцепление; первичная передача — пара косозубых шестерен (передаточное число 4,1); главная передача — роликовая цепь с тем же передаточным числом. Педальный привод осуществляется через роликовую цепь (передаточное число 2,42).

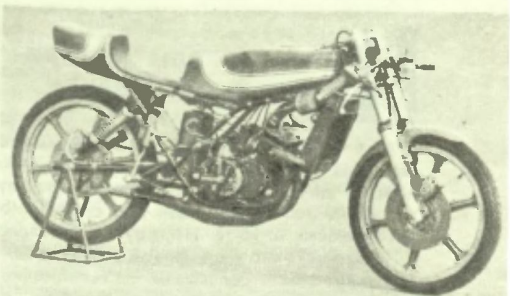
Передняя подвеска представляет собой телескопическую вилку с пружинным амортизатором. Задняя подвеска жесткая. Передний и задний тормоза — колодочные, с ручным управлением. Размер шин 559×48 (26×2). Таковы основные характеристики нового пензенского мопеда.

Гоночные «вихуры»

Когда видишь на гонках мотоциклы с такой маркой, думаешь, что построены они на специализированном заводе. На



«Вихур—BM-502» класса 350 см³.



«Вихур—BM-203» класса 125 см³.

самом деле эти машины — дело рук энтузиастов мотоспорта из производственного комбината ДОСААФ Эстонской ССР, носящего название «Вихур». Он представляет собой объединение небольших мастерских, разбросанных по Таллину. Они-то и создали интересные мотоциклы для кольцевых гонок.

Один из них — «Вихур—BM-502» класса 350 см³. Эту машину отличает очень жесткая дуллесная рама из хромансильевых труб, стеклопластиковый обтекатель, отлитые из магниевого сплава колеса с дисковыми вентилируемыми тормозами, имеющими гидравлический привод.

Двигатель на машине — двухтактный двухцилиндровый «Ямаха» (347 см³, 55 л. с. при 9500 об/мин) с водяным охлаждением. База мотоцикла — 1300 мм, высота седла — около 640 мм. Колеса оснащены специальными гоночными шинами: переднее — размером 3,00—18, заднее — 3,50—18. Мотоцикл способен развить 225—230 км/ч.

На минувшем первенстве страны таллинский спортсмен Лембит Тээсалу выиграл на «Вихуре—BM-502У» золотую медаль и в восьмой раз стал чемпионом.

Помимо машины класса 350 см³ комбинат создал и модели BM-402 класса 250 см³ и BM-203 класса 125 см³. На двигателе последней уже нет эмблемы японской фирмы, а стоит четкая надпись «Вихур», отлитая на картоне. Этот мотор — тоже двухтактный двухцилиндровый (125 см³, 25 л. с. при 12 700 об/мин) с водяным охлаждением. Он блокирован с шестиступенчатой коробкой передач и установлен в экипажную часть, аналогичную с BM-502У по конструкции рамы, тормозов и колес. Скорость — 170 км/ч.

МЫСЛИ ВСЛУХ

Заботой об улучшении подготовки кадров массовых технических профессий для народного хозяйства были проиницированы выступления участников II пленума ЦК ДОСААФ СССР, обсудившего доклад маршала авиации А. И. Покрышкина по этому вопросу. Редакция обратилась к некоторым из них с просьбой рассказать о повышении эффективности и качества учебной работы, о том, как этому способствует широкое распространение опыта передовых коллективов, творческой инициативы и новаторства, рождаемых социалистическим соревнованием.

А. ПОКАЛЬЧУК,
председатель ЦК ДОСААФ
Украинской ССР

Нужны школы методического мастерства

Мне представляется весьма примечательным тот факт, что в деле обучения кадров для народного хозяйства заметно увеличился удельный вес спортивно-технических клубов. Наряду со школами СТК стали основной базой подготовки специалистов массовых технических профессий, и самой популярной из них — водителей транспортных средств. Если в 1975 году спортивно-технические клубы давали всего 35% специалистов, то уже в 1976-м — более 52%, а сейчас участие первичных организаций и СТК в военно-техническом обучении граждан республики еще более возросло. Значительно улучшилась их техническая вооруженность, многие из них по оснащению и качеству преподавания не уступают нашим автошколам, комбинатам других ведомств. Учебные площадки СТК в республике увеличились за последние десять лет в 12 раз. В общем, оценивая итоги прошлых лет и наши нынешние возможности, можно сказать: если за последние 10 лет в ДОСААФ было обучено без отрыва от производства и затрат государственного средства свыше 7 миллионов человек, то сейчас вклад оборонного Общества в дело технического обучения трудящихся республики может и должен стать гораздо более весомым и заметным в народном хозяйстве.

Для этого, однако, требуется повысить уровень организаторской работы во всех ее звеньях, добиться значительного улучшения планирования и материально-технического обеспечения. На многое мы рассчитываем, широко развертывая социалистическое соревнование между спорттехклубами, активно обобщая и распространяя опыт лучших из них. Остро стоит вопрос о подборе и повышении квалификации преподавательского состава. В учебных организа-

циях ДОСААФ республики подготовкой кадров для народного хозяйства занято около 11 тысяч мастеров и преподавателей. Сегодня этого уже недостаточно, и тем более завтра.

Некоторые областные комитеты Общества на своей базе организовали подготовку преподавателей, другие используют курсовую сеть Министерства автомобильного транспорта УССР. Регулярно практикуются методические сборы. Действуют республиканские курсы переподготовки руководителей учебных организаций. И все же, на мой взгляд, следовало бы значительно расширить номенклатуру обучаемых на курсах. Мы думаем над тем, чтобы создать школы методического мастерства. Нельзя ведь забывать, что от квалификации преподавателей, мастеров производственного обучения и практического вождения в большой степени зависит качество подготовки кадров, то есть выполнение одной из важнейших наших задач, стоящих в этом пятилетии.

М. РОГОЖИН,
председатель Ферганского областного
комитета ДОСААФ Узбекской ССР

Необходимое соответствие

Мы в своей работе за последние годы много внимания уделяли созданию и укреплению учебно-материальной базы, строительству учебных зданий и сооружений — только за девятую пятилетку введено в эксплуатацию семь объектов общей стоимостью около 1,5 миллиона рублей, в прошлом году начали действовать Дома военно-технического обучения в районных центрах Кувей, Янгикургане и Алтыарыке. В настоящее время все учебные организации и большая часть СТК размещены в новых, благоустроенных помещениях. Строительное велось по типовому проекту.

Многое сделано и в оборудовании классов для лабораторно-практических занятий по устройству и техническому обслуживанию автомобилей. Успехам в немалой степени способствует развернувшееся между учебными организациями социалистическое соревнование за образцовое оснащение классов, лабораторий, пунктов технического обслуживания.

Но жизнь идет вперед, требования к качеству подготовки специалистов все более возрастают, и это заставляет постоянно обновлять и совершенствовать оснащение и методику преподавания. Чтобы сделать современный стенд или макет, необходимы детали и агрегаты новых моделей машин, мы крайне нуждаемся также в автотренажерах и программирующих устройствах. Известно, какие сложности возникают при изготовлении их своими силами, особенно в сельских районах. Поэтому, мне думается, необходимо наладить централизо-

ванное снабжение областных комитетов ДОСААФ запасными частями для машин всех марок, гаражно-парковым оборудованием, тренажерами и программирующими устройствами для обучения и контроля. При этом надо все время смотреть вперед, стараться поддерживать учебно-материальную базу на уровне развития отечественного автомобилестроения и загодя принимать меры, чтобы это соответствие не нарушалось.

И. ДУБЯГА,
председатель ленинградского
городского комитета ДОСААФ

Планы на год и на пятилетку в целом

На пленуме ЦК ДОСААФ СССР много внимания было уделено вопросам планирования всей работы по подготовке кадров массовых технических профессий. У нас в городе уже имеется некоторый опыт в этой области, сложилась определенная система планирования, контроля и оказания помощи учебным организациям, спортивно-техническим клубам. Горком ДОСААФ тщательно изучает потребности в специалистах различного профиля, в частности водителей различных категорий, владельцев личного транспорта, советуется с партийными, советскими, хозяйственными органами, взвешивает свои реальные возможности, после чего найденный оптимальный вариант выносится на согласование с плановой комиссией Ленгорисполкома. Широкое применение в организациях ДОСААФ получила договорная система обучения специалистов.

Наш опыт подтверждает своевременность принятого на пленуме ЦК ДОСААФ решения, требующего выработать и внедрить единую научно обоснованную систему планирования. Таковую, которая открывала бы перед комитетами ДОСААФ ясную перспективу, позволила бы составлять четкие, конкретные планы подготовки специалистов для народного хозяйства на каждый год и на пятилетку в целом. До тех пор, пока это не осуществится, полезные инициативы могут «уходить в песок».

Вот живой пример. Потребность Ленинграда в подготовке водителей транспортных средств категории «В» составляет 19—20 тысяч человек в год. Наши реальные возможности в настоящее время позволяют обучить примерно 9 тысяч, около 3 тысяч могут дать все другие учебные организации города. Наш горком в связи с этим неоднократно ставил вопрос о том, чтобы поручить подготовку всех водителей категории «В» организациям ДОСААФ, для чего в городе надо построить два здания, ранее, кстати, предусмотренные планом Ленгорисполкома. Нас поддержала «Ленинградская правда», созвавшая заседание «круглого стола» с участием представителей заинтересованных организаций. На заседании много говорилось о том, что городские автошколы ДОСААФ готовят водителей категории «В» лучше, чем другие учебные

организации. И все же вопрос до сих пор не разрешен.

Не сомневаюсь, что единая научно обоснованная система планирования будет способствовать повышению всего уровня организаторской деятельности комитетов ДОСААФ, совершенствованию стиля работы и руководства учебными организациями.

А. КОЗИК,
начальник брестской объединенной
технической школы

Лучше использовать материально-техниче- скую базу

При всей справедливости нареканий на недостаточное, порой снабжение школ и спортивно-технических клубов материалами и наглядными пособиями много зависит и от местной инициативы, от желания и умения наиболее эффективно использовать имеющиеся возможности. Мы убедились в этом, когда получили с Волжского завода некондиционные двигатели, коробки передач и другие агрегаты, узлы, приборы и детали «жигулей». Наши умельцы все это превратили в наглядные пособия, разместили в классах и лабораториях, где создаются сейчас действующие электрифицированные стенды, макеты и схемы. Разумеется, пришлось позаимствовать опыт других учебных организаций — делегации брестской школы побывали с этой целью в Гродно, Витебске, Таганроге, Житомире, Каунасе, других городах. Сейчас у нас в школе все классы оснащены современным учебным оборудованием, техникой и средствами для программного обучения; имеются автотренажеры, построен хороший автодром с асфальтированными площадками, оборудованными для обучения водителей легковых автомобилей и мотоциклов. Для подготовки водителей категорий «А» и «В» в отдаленных районах мы создаем передвижной класс.

Постоянно развивая, совершенствуя и модернизируя учебно-материальную базу, мы получили возможность оказывать помощь первичным организациям предприятий, колхозов и совхозов, средним школам в сельской местности. Так, за последнее время совместными усилиями работников брестской технической школы и первичных организаций ДОСААФ созданы вполне прилично оборудованные классы в двух средних школах на селе (Домачево, Жабинки), в колхозе «40 лет Октября» Каменецкого района и еще в трех первичных организациях ДОСААФ.

И. МАТЮХИН,
председатель чувашского областного
комитета ДОСААФ

Сила примера

Да, обращение к опыту лучших дает ощутимый результат как в более эффективном использовании наличной ба-

зы, так и в повышении мастерства преподавателей. Некоторое время назад мы провели в нашей передовой автомобильной школе (г. Канаш) показательное занятие — с демонстрацией лучших образцов наглядных пособий, рассказом об их создании и использовании. Оно положило начало изготовлению подсобных пособий во всех СТК и пробудило инициативу на местах. Со своей стороны мы оказали поддержку работникам СТК, обеспечили их списанными деталями для изготовления стендов и разрезов.

Вообще, надо шире использовать все средства распространения передового опыта. К этому нас призывает Письмо ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ партийным, советским, хозяйственным, профсоюзным и комсомольским организациям, трудящимся Советского Союза «О развертывании социалистического соревнования за выполнение и перевыполнение плана 1978 года и усилении борьбы за повышение эффективности производства и качества работы». Одной из форм распространения опыта стали у нас сборы руководителей, преподавателей, мастеров автошкол и СТК. Такие сборы мы, например, провели на базе той же канашской автошколы, где люди получили представление об изготовлении наглядных пособий, повысили методические знания. Систематически практикуем проведение семинаров с начальниками СТК, анализируем свою деятельность.

Большую роль во всей этой работе играет созданный недавно при обкоме ДОСААФ методический совет, в состав которого включены наиболее подготовленные преподаватели, мастера практического вождения, начальники СТК.

В. ПОГОРЕЛОВ,
председатель комитета первичной
организации ДОСААФ
в производственном объединении
«Лакокраска» г. Ярославль

Первичная организация готовит специалистов

Мы располагаем шестью учебными классами, мастерскими и другими сооружениями, имеем 12 учебных и спортивных автомобилей и 64 мотоцикла, что позволяет готовить до 400 специалистов в год. Подобных первичных организаций, которые стали центрами оборонно-массовой работы среди трудящихся, сейчас уже немало, число их особенно возросло за последние годы. Поэтому мне представляется весьма своевременным решение пленума ЦК ДОСААФ о том, чтобы в 1978 году был определен перечень первичных организаций, которым разрешено проводить обучение специалистов для народного хозяйства, а также профиль и объем этой работы. Целесообразно при этом готовить специалистов прежде всего для нужд предприятий, колхозов и учреждений, при которых эти первичные организации действуют.

Что касается спортивно-технических клубов, то хочу высказать пожелание: по-моему, следовало бы разрешить на-

чальникам СТК при первичных организациях более активно участвовать в учебном процессе, увеличить количество оплачиваемых часов за проводимые ими занятия, что поможет подбирать на эту должность более квалифицированных специалистов.

М. ПОПОВ,
председатель ставропольского
краевого комитета ДОСААФ

Больше шоферов и механизаторов для колхозов!

Прямо скажу, что при всей сложности и широком размахе подготовки специалистов, задач, которые мы решаем, больше всего заботит обучение профессиональных водителей и механизаторов. Сама жизнь диктует особый интерес к ним — в колхозах и совхозах нашего края работают десятки тысяч автомобилей, тракторов, комбайнов и прочих сельскохозяйственных машин и механизмов, но из-за недостатка кадров коэффициент сменности даже в лучших хозяйствах редко превышает 1,5, а на тракторах и того меньше. Поэтому мы ориентируем соответственным образом и наши спортивно-технические клубы — в невинномысском СТК, например, кроме семи оборудованных классов, гаража и легковых автомобилей, имеются три трактора и два грузовика; в прошлом году здесь среди 500 специалистов массовых технических профессий, водителей автомобилей III класса и трактористов, было подготовлено более 140 механизаторов широкого профиля, которые успели принять участие в уборке.

Выполняя решения II пленума ЦК ДОСААФ, мы будем расширять наше участие в механизаторском всеобуче, пополнять кадры технических специалистов на селе.

Р. ФЕДЧЕНКО,
председатель спасского районного
комитета ДОСААФ
(Приморский край)

Нельзя ли совместить обучение?

Наряду с проблемами, общими для всех комитетов ДОСААФ, сельские райкомы имеют свои заботы при подготовке специалистов для народного хозяйства. Когда создаются учебные группы в селах, очень трудно найти подходящих преподавателей и мастеров практического вождения. Кроме того, из-за малого числа желающих порой практически невозможно создать отдельные группы по обучению водителей категорий «А» и «В». Создание же совместных групп загромождает ГАИ.

Мне думается, что следовало бы найти какое-то решение этой проблемы и в определенных случаях разрешать совместное обучение водителей категорий «А» и «В». Возможно, конечно, для этой цели придется разработать специальную программу совместного обучения, продумать отдельные его особенности.

Ах, как ему иногда становится грустно, что не видят всего этого его дед с бабной, его тетушка... Ахнули бы: внучки их, смотри, как пошел.

— А что, удалась жизнь, — размышляя, говорил мне уже в кабине своего двенадцатитонного КраЗа Герой Социалистического Труда Василий Федосеевич Капралов. — Судите сами: оставшись сиротой, не пропал, не свихнулся, как говорится, нашел свою колею, хорошую колею, начу по ней уже тридцать лет, не сворачивая...

Трое их осиротело тогда, с братом и сестрой. В поселке Павловском, в Севском районе, пожалуй, уже и не помнят, как перед самой войной сестра Федоса Капралова из соседней деревни Сенное с причитаниями везла к себе племянников. А дома еще и своих трое. Не знала она в тот момент, что ждут их вскоре новые беды. На фронте погибнет муж, сама надорвется, пытаясь прокормить шестерых. И ее не станет, сирот прибавится еще.

Разобрали ного нуду по родственникам. Василий попал назад, в свой поселок к деду с бабной.

Я пытаюсь представить сидящего со мной рядом кряжистого с крупным бронзовым лицом шофера в детстве, вихрастым мальчишкой. Судя по тому, как задумался, прищурившись, Василий Федосеевич тоже прокручивал назад годы. Что он видел?

Колея Капралова



В созвездии героев

Однако, что бы там ни говорили, какой же подвиг надо совершить, чтобы в мирное время стать Героем! Ну, что в нем такого, думал я, глядя на седющего, крепко удерживающего руль многотонной машины, человека, и почему я с удовольствием гляжу на него, слушаю? Не потому ли, что все в нем как-то прочно, ясно, что у этого человека жизнь задалась и что вот он-то уж знает, что ему от нее надо и что ей от него...

— Я не гонялся за счастьем, оно само меня нашло, — шутит мой собеседник. — Как приехал в город Фокино после армии, там и по сей день на одном месте. Другие чего-то ищут, мотаются по жизни. Смотришь, то его переводят, то он сам нуду-то переходит, кани-то уловки у него, то, се. Так и промотается человек, ничего толком не добившись.

Василий Федосеевич со своей комплектной бригадой добивается действительно выдающихся результатов. Работают они в карьере новобрянского цементного завода. Нет нужды перечислять все те возможности делать больше и лучше, найденные Василием Федосеевичем и его товарищами. Это и дополнительные бани для горячего, и наращенные борты, и пересменки на ходу, и заблаговременный предпусковой подогрев машин в зимнее время, другие, как мы говорим, мелкие и крупные резервы.

Н. ПОПИНАКО

Брянская область,
г. Фокино

Фото В. Дементенно

Преподавателям

автошкол

и клубов

Все начальное обучение у нас, как и в других школах, проходит, естественно, на автодроме. Тут мы учим новичка садиться в автомобиль, оперировать рычагами и педалями. Тут он начинает впервые ездить. Но эта езда носит, если можно так выразиться, отвлеченный характер. Хотя бы уже потому, что ученик не испытывает на площадке того сильного эмоционального раздражения, которое он будет ощущать в потоке транспорта. Учтивая это, к первым выездам в город, на улицы, нужно относиться с повышенным вниманием. В это время у водителя формируются такие важные качества, как умение видеть обстановку вокруг автомобиля и прогнозировать ее развитие; оценивать ситуацию и определять свою линию поведения; принимать какие-то конкретные решения и выполнять их. Задача мастера на этом этапе особо ответственна. Нужно так повести себя, чтобы ученик почувствовал самостоятельность, не ждал от тебя постоянной подсказки и помощи.

Чтобы добиться успеха, я начинаю обучение на самых незагруженных дорогах — эти маршруты многократно проверены и утверждены. И здесь учу своего подопечного вниманию, умению замечать всякое изменение обстановки. Скажем, отправились мы на такую тихую улочку в первый раз. Проезжая по ней, обращаю внимание ученика на особо опасные места: закрытые повороты, спрятанные в зарослях кустарника калитки, натоптанные тропинки. Показываю, где наиболее вероятно скопление людей — у школы, магазина, колодца, больницы... В другой раз, следуя по той же улице, намечаю ориентиры (конец забора, столб, угол здания) и прошу, чтобы новичок сам оценил, сколько до них метров, и постарался остановиться точно у указанного места. Третий этап — неожиданная подача «вводных» («человек перед машиной!», «собака выскочила из-за забора!», «мяч выкатился из калитки!»), по которым ученик должен экстренно затормозить автомобиль.

После этого мы переезжаем на другую, более оживленную улицу или дорогу, и тут я прошу, чтобы курсант сам оценил ее с точки зрения безопасности, определил наиболее сложные участки, проехал, самостоятельно выбирая скорость, вообще режим движения.

Только после таких тренировок считаю возможным выезжать на основные улицы современного города.

Параллельно с этим направлением в наших занятиях, призванным выработать основы безопасного вождения, я решаю и другую, не менее важную задачу — закрепление техники выполнения манев-

ров. И стремлюсь к тому, чтобы у курсантов складывался определенный стиль езды.

Конечно, каждый человек неповторим в своей индивидуальности. И черты его характера так или иначе будут проявляться в манере езды. Но если на первоначальных этапах водитель получит правильные навыки, если у него будет хорошая школа, то это непременно отразится на формировании стиля.

Что я считаю хорошим стилем?

Прежде всего стараюсь, чтобы ученик ни в коей мере не проявлял агрессивности. Нужно спокойно и доброжелательно относиться к едущим рядом: не мешать тому, кто хочет обогнать; пропустить того, кто не успел перестроиться; дать развернуться; пропустить заезжавшего пешехода; подождать, пока тронется впереди стоящий у светофора, не попуская его сигналом, и т. д. Некоторые из коллег, которым я об этом говорил, порой посмеиваются: «новичок сам всех боится, а ты толкуешь о какой-то его агрессивности!»

Да, ученик и впрямь боится... на первых занятиях. Но стоит ему чуть-чуть привыкнуть к маршруту — и он начинает заметно увеличивать скорость, сокращать дистанции, шустрее разгоняться и резче тормозить. Нужно сеять семена доброжелательности еще до того, как появятся ростки самонадеянности.

И потому я не устаю комментировать каждое действие ученика, спокойно разбирать его ошибки, хвалить за верные, продуманные действия. Иногда ошибки трудно разбирать спокойно (ошибка — рознь), но мастер каждым своим словом, каждым жестом учит. И грош цена тому педагогу, что твердит о выдержке и доброжелательности, а спустя пять минут разносит новичка за ошибку так, что перья летят. Слово не должно расходиться с делом. Личный пример мастера — главное учебное пособие курсанта. И об этом нельзя забывать ни на минуту.

А теперь о технике выполнения маневров.

Каждый маневр, на мой взгляд, должен быть совершенно очевидным, заранее ясным всем, кто едет по дороге. А для этого о любом маневре нужно заблаговременно предупредить. Не полагаясь только на указатели поворота. Я учу новичка, чтобы он, собираясь, допустим, повернуть налево, после перестроения (еще не тормозя, заблаговременно) несколько раз легонько нажал на педаль тормоза. Моргание стоп-сигнала однозначно покажет едущим сзади, что наш водитель собирается поворачивать, а не обгонять. Если же мы идем на обгон, то даже днем считаю не лишним «моргнуть» светом — наши намерения

* См. «За рулем», 1977. № 1, 2 и 3.

РЯДОМ С НОВИЧКОМ

Заметки мастера практического вождения. 4

станут яснее тому, кого мы собираемся обогнать или обогнать.

Кроме того, считаю, что каждый маневр должен иметь отточенно четкий рисунок. При поворотах налево или направо стремлюсь к тому, чтобы ученик научился сразу соизмерять величину поворота рулевого колеса с характером закругления. Тогда автомобиль не будет «рыскать» в повороте от внутренней бровки к наружной и обратно. Если же дело касается обгона, то обгонять нужно, только дождавшись благоприятной ситуации. А начав обгон, следует проводить его энергично, так, чтобы скорость обгоняющего была на 15—20 км/ч больше, чем обгоняемого. Это сократит время маневра. После обгона перестраиваться в правый ряд я рекомендую лишь после того, как ученик увидит обгоняемый автомобиль в левое зеркало. К этому моменту дистанция между автомобилями будет достаточно безопасной.

Среди всех маневров, которые приходится выполнять на улице или дороге, я особо выделяю разворот для движения в обратном направлении. Он нравится мне потому, что сочетает в себе комплекс последовательных операций, является задачей повышенной сложности. Если мой подопечный научится грамотно выполнять этот маневр — значит он научится грамотно ездить. Подчеркиваю — не просто выполнять, а грамотно! И вот какую вижу тут разницу.

Скажем, на улице современного города развернуться на легковом автомобиле просто. Почти всегда это можно беспрепятственно сделать из левого ряда. А вот попробуйте на ЗИЛ—130. У нас в Подольске не так уж много мест, где можно принять такое решение без риска очутиться на тротуаре. Значит, прежде чем начать разворот, водитель должен продумать схему маневра, выбрать подходящее место, выждать, пока сложится благоприятная ситуация. И в то же время он не может ждать слишком долго, маневр нужно осуществлять, как уже было оговорено, четко.

Чтобы мои ученики были заранее готовы к решению этой задачи (а на экзаменах ее очень любят задавать!), я учу их нескольким способам разворота.

Первый и главный — из левого ряда; где только возможно, нужно пользоваться им.

Если ширина улицы не позволяет сделать это, я советую разворачиваться там, где слева подходит боковая дорога, на которой нет транспорта. В этом месте ширина полосы встречного движения как бы увеличивается за счет прижимания и разворот из левого ряда удается.

На пустынной улице можно совершить разворот (опять-таки из левого ряда!) в два приема, с использованием заднего

хода. При этом в течение первой фазы поворота руль нужно поворачивать до упора влево, затем, когда до бордюра или обочины останется около метра, — энергично «выкручивать» его вправо, чтобы эффективно, на пользу делу, применить задний ход.

Если развернуться из левого ряда практически невозможно, следует выполнять маневр из правого ряда. Но опасность при этом многократно возрастает. Поэтому предпочтительнее, на мой взгляд, использовать заезды во дворы, боковые проезды с правой стороны. В такой проезд или двор можно подать автомобиль задним ходом и потом спокойно подождать, когда сложится благоприятная обстановка для поворота налево — благо в таком положении водителю хорошо видна дорога в обе стороны. После небольшой тренировки мои ученики в состоянии довольно верно определить в каждом конкретном случае, каким способом разворота воспользоваться.

Вот зашел я речь о наших подольских улицах, заговорил о разворотах. И как тут не вспомнить об одной «мелочи». Есть два раздела в правилах движения, которые наши курсанты проходят чисто теоретически. Я говорю о тех пунктах, где рассматриваются случаи совместного движения автомобилей и трамвая, и о разделе, в котором речь идет о сигналах регулировщика.

Трамвая в Подольске нет. Как бы ни хотели привить курсантам правильные взаимоотношения с ним, это не удастся. Они заучат (зазубрят) пункты правил и, не применяя их на практике, через несколько дней забудут.

То же самое происходит с сигналами регулировщика. В нашем городе практически регулировщиков можно увидеть лишь в двух местах — у заводов, да и то в часы пересменки. И потому ученики, не подготовленные психологически, панически боятся встречи с регулировщиком.

По опыту знаю, таких городов, как наш Подольск, в стране много. И повсюду, где в них есть автошколы, будущих водителей недоучивают. Наверное, следует как-то решить этот вопрос для всех сразу. Может быть, специально в больших городах еще раз проводить с новичками-шоферами техминимумы и практическое вождение по этим двум темам. Мы у себя, чтобы как-то уменьшить огрехи, отрабатываем сигналы регулировщика на автодроме. Иногда приглашаем для занятия инспектора ГАИ. Но условность остается — и потому проблему нельзя считать решенной.

Н. ТУШЕВ

Московская область,
г. Подольск

Сделать 1978 год годом ударного труда в осуществлении задач, поставленных Коммунистической партией и Советским правительством перед оборонным Обществом, — таков девиз инициаторов социалистического соревнования, развернувшегося в ДОСААФ. Зачинателями почина выступили татарская областная, царичанская районная (Днепропетровская область) организации, первичные организации волгодонского завода тяжелого машиностроения «Атоммаш», совхоза «Суворовский» (Целиноградская область), коллективы кемеровского аэроклуба, смоленской объединенной технической школы и опытно-экспериментального завода «Чайка» ЦК ДОСААФ Украины.

Их призыв — шире развернуть массовое социалистическое соревнование, взять на себя повышенные обязательства на 1978 год, добиться новых ус-

Новый почин передовиков

Соревнуются
организации
ДОСААФ

пехов в военно-патриотической, оборонно-массовой, учебной и спортивной работе — нашел горячий отклик среди тысяч учебных, первичных, районных, областных, краевых, республиканских организаций, среди миллионов членов оборонного Общества. Особенно широкого размаха он достиг после выхода в свет Письма ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О развертывании социалистического соревнования за выполнение и перевыполнение плана 1978 года и усиление борьбы за повышение эффективности производства и качества работы».

Коллективы ДОСААФ — инициаторы почина — подают замечательные примеры умелой организации дела. Так, автошколы, спортклубы Татарии, обязавшиеся обучить в этом году дополнительно к плану 1500 водителей транспортных средств, а весь годовой план подготовки кадров массовых технических профессий выполнить досрочно — к годовщине принятия Конституции СССР — 7 октября 1978 года, успешно справляются с обязательствами. Об этом говорят первые выпуски водителей в нынешнем году. Экзаменационные комиссии отмечают глубокое знание правил движения, техники и уверенное вождение машин.

Так же успешно идут дела в смоленской образцовой объединенной технической школе ДОСААФ. Ее коллектив решил добиться, чтобы не менее 90% будущих воинов-водителей сдали экзамены на «хорошо» и «отлично»; не менее 70% из них стали разрядниками по военно-техническим видам спорта. Годовой план подготовки специалистов для народного хозяйства решено выполнить к 7 ноября 1978 года.

ПИСЬМА НА ОРБИТУ

«Таймыры!» Вы слышите нас? Начинаем репортаж о новостях автоспорта. Одновременно с вашим стартом началось международное ралли «Русская зима». В нем приняли участие гонщики Болгарии, Венгрии, Польши, Румынии, Чехословакии и Советского Союза. А теперь более подробно о самих соревнованиях...

Не удивляйтесь. На борт станции «Салют-6» во время многодневного космического полета регулярно наряду с научной, технической и другой информацией Центр управления полетом передавал репортажи о событиях в автомобильном спорте. Космонавты Юрий Романенко и Георгий Гречко узнали об итогах ралли «Русская зима», автомногоборья «Россия», организованного секцией автоспорта московского городского совета общества «Автомобиллюбитель», ралли «Снежинка-78», ипподромных автогонках на призы журнала «За рулем».

Все репортажи готовили спортсмены этой секции, председателем которой является Г. Гречко. Сам Георгий Михайлович серьезно увлечен автоспортом. Он участник многих соревнований, кандидат в мастера спорта. На ралли выступает вместе с сыном, выполняющим обязанности штурмана. Зная многих гонщиков, он в процессе репортажа радовался успехам, переживал неудачи. В одной из передач шел рассказ о ночной гонке в заснеженном лесу. После ее окончания Георгий Михайлович спросил оператора на связи: «А ты хоть раз участвовал в ралли, знаешь, что такое скоростной участок?» Получив отрицательный ответ он сказал: «Очень жаль. Ты многое потерял!»

А. ПАРХАЧЕВ

ТЯХНУЛИ СТАРИНОЙ

Одиннадцатый чемпионат СССР по трековым (ипподромным) автогонкам на машинах I класса собрал сильнейших спортсменов Российской Федерации, Украины, Латвии, Литвы, Эстонии и Моск-



Один из заездов.

Фото В. Князева

вы. Даже одно перечисление городов, которые представляли участники (Рига, Вильнюс, Харьков, Черкассы, Алма-Ата, Ижевск, Дмитров Московской области и другие), свидетельствует о расширении географии этого увлекательного вида соревнований.

Многочисленные зрители, собравшиеся на трибуне московского центрального ипподрома, ожидали, что основная борьба за медали развернется между чемпионами прошлых лет в трековых гонках А. Замысловым и А. Козырчиковым (оба — Москва), а также победителем первенства страны по авторалли минувшего сезона быстро прогрессирующим В. Гольцовым (Ижевск). Однако никому из этого трио не удалось подняться на пьедестал почета. Впервые золотую медаль завоевал представитель московского автозавода имени Лихачева Николай Больших, выступивший на «Москвиче-2140» производства АЗЛК. Из четырех заездов, в которых участвовал, он выиграл три и в одном финишировал вторым. Рядом с ним места на пьедестале почета заняли ветераны советского автоспорта — 41-летний Юрий Козлов (Дмитров, ВАЗ-21011 с двигателем 1600 см³) и 52-летний Иван Астафьев (Москва, «Москвич-2140»).

Любопытно, что из спортсменов, занявших первые шесть мест, пятеро выступали на «москвичах» производства АЗЛК и объединения «Ижмаш».

НЕ ПРОМОКНЕТ, НЕ ЗАПЫЛИТСЯ

Как защитить вещи в багажнике на крыше автомобиля от дождя, пыли, ветра и солнечных лучей?

Очень просто. Груз не промокнет, не запылится и не выгорит, если вы заключите его в специальный чехол, своего рода мягкий чемодан на «молниях». Такие че-



моданы из винилискожи коричневого, синего, вишневого и светлых цветов выпускает калужский турбинный завод. Размеры — 1000×1000×300 мм. Розничная цена — 47 рублей. Чехол надежно закрепляется на любом наружном багажнике, удобен практически для всякого туристского груза, легко стирается пространными моющими средствами, долго сохраняет нарядный внешний вид. Оптовые заявки торгующие организации могут направлять непосредственно на завод-изготовитель (248632, г. Калуга, ул. Московская, 255, Турбинный завод) или на Центральную базу по торговле спорттоварами (103012, г. Москва, Большой Черкасский пер., 4).

В индивидуальном порядке можно приобрести чехол-чемодан, обратившись на базу «Посылторга» по адресу: г. Горький, С-99, ул. Федосеенко.

ТЕЛЕПРЕССТОРГРЕКЛАМА

ЮБИЛЕЙ СОЗДАТЕЛЯ ГАЗ-67

Этот автомобиль хорошо знали и любили фронтные водители. Он славился потрудился на военных дорогах. Одним из его создателей был Виталий Андреевич Грачев, чье 75-летие отмечалось недавно. От рядового конструктора до главного — таков путь талантливого, глубоко знающего свое дело инженера, по-

святившего жизнь автомобилям повышенной проходимости.

Среди них, помимо ГАЗ-67, такие известные модели, как «трехосная» ГАЗ-ААА, грузовик повышенной проходимости ГАЗ-61, полугусеничный грузовик ГАЗ-60, джипы ГАЗ-64 и ГАЗ-67.

Вклад Виталия Андреевича в создание техники был высоко оценен Родиной — в апреле 1942 года ему присуждена Государственная премия.

Конструктор с исключительной интуицией, он был неоднократно инициатором внедрения новых технических решений. Разработанные им впервые в нашей стране централизованная система регулирования давления воздуха в шинах, одноосная схема установки шин на автомобилях повышенной проходимости, бортовая схема трансмиссии, широкое применение стеклопластика для кузовов и несущих элементов, автоматическая трансмиссия и другие новшества, освоенные в серийном производстве, существенно повысили проходимость отечественных автомобилей. За работы в области техники В. А. Грачев в 1951 году был вторично удостоен Государственной премии.

У Грачева рядом с рабочим столом руководителя всегда кулман. Инженерные прикидки своих идей он «прочерчивает» сам и лично принимает участие в испытаниях машин. За 47 лет конструкторской работы на нескольких заводах Виталий Андреевич создал около 80 образцов машин, из которых 29 стали серийными.

ОПЕРЕЖАЯ ВРЕМЯ

Бригаду водителей, которую возглавляет Иван Макарович Позур, хорошо знают автотранспортники Челябинской области. По ее инициативе на автобазе № 4 «Главжуралстрой» развернулось социалистическое соревнование за перевыполнение плановых заданий третьего года десятой пятилетки.

В прошлом году бригада перевезла 73 тысячи кубометров железобетонных изделий вместо запланированных 63 тысяч. Положив в основу метода бригадного подряда (строитель — завод — транспорт), дружный коллектив и в этом году идет с большим опережением плана, экономит топливо, смазочные материалы, запасные части. КамАЗы, на которых работают водители, всегда в образцовом техническом состоянии.



На снимке (слева направо): водители А. Клеманов, В. Горовец, И. Позур (бригадир) и В. Канунников перед выездом в рейс.

Фото Б. Клиппингера (ТАСС)



Открыто сквозное движение на трассе **Рязань — Муром — Горький**. Последний 26-километровый участок от границы Владимирской области до г. Касимова сдан в конце минувшего года. На всем протяжении дорога имеет твердое покрытие — от асфальтобетонного до мелкозернистой щебеночной смеси. Между Рязанской, Владимирской и Горьковской областями обеспечена теперь бесперебойная транспортная связь, что благотворно скажется на развитии народного хозяйства и автотуризма.

ДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

Вступила в строй **объездная дорога вокруг Загорска** на магистрале государственного значения **Москва — Ярославль**. Протяженность ее — более 34 км. В результате на улицах Загорска — одного из популярных центров отечественного и международного туризма — стало значительно меньше автомобилей и легче ездить.

От **Красноярска до Большой Мурты** (около 120 км) реконструирована магистраль **Красноярск — Енисейск**. Предприятия лесоперерабатывающей промышленности получили хорошие возможности для более экономичной доставки продукции к потребителям. Новая дорога проходит по живописным заповедным местам. Ее окаймляют леса с озерами и реками. Это способствует развитию автотуризма в крае.

В Новгородской области на дороге республиканского значения **Ягелбицы — Старая Русса — Солцы** реконструирован участок от села Ягелбицы до поселка Демянск протяженностью 83 км. С вводом его в строй шестнадцать сел получили благоустроенный выезд к областному центру, на магистраль государственного значения **Москва — Ленинград**.

В начале дороги государственного значения **Ленинград — Мурманск** сооружается мост через **Неву**. Длина его — 655 м, ширина — 24 м. Для движения в каждом направлении отводится по две полосы. Весь мостовой переход, включающий комплекс инженерных сооружений — путепроводы, съезды, достигнет 6,5 км и станет частью восточного выхода из Ленинграда вдоль Невы.

Начался капитальный ремонт магистральной **Москва — Куйбышев** на участке от столицы до Коломны, где интенсивность движения уже вдвое превысила ее расчетную пропускную способность. После реконструкции четырехполосная дорога пройдет в обход подмосковных поселков Чулково, Становое, Ульянино и города Бронницы. Она будет обустроена площадками для отдыха и стоянками для автомобилей.

На магистрале государственного значения **Москва — Воронеж** закончена реконструкция **подъезда к Воронежу**. Ширина асфальтобетонного покрытия на этом участке возросла до 15 м, в связи с чем стало возможным отвести по две полосы для движения в каждом направлении. Поверхностная обработка проезжей части, путепровод и подземный пешеходный переход позволят значительно повысить интенсивность и скорость движения, создав в то же время более безопасные условия для этого на одной из самых оживленных магистралей.

6000 километров дорог построено с начала пятилетки в нечерноземной зоне РСФСР. Среди них **Ижевск — Малая Пурга** в Удмуртии, **Галич — Чухлома** в Костромской области, **Ельня — Дорогобуж** на Смоленщине. Недавно в строй вошла еще одна дорога, в Костромской области, соединившая железнодорожную станцию **Шарья** с одним из отдаленных районных центров **Пыщуг**. Асфальтобетонная трасса протяженностью 65 км связала между собой многие центральные усадьбы хозяйств, что укрепит экономику области, улучшит условия для автотуризма.

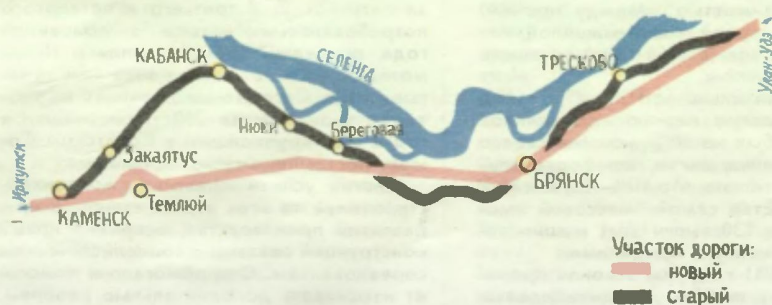
На дороге **Саратов — Пенза** сдан в эксплуатацию участок от Саратова до границы Пензенской области. Новая 110-километровая трасса имеет ширину цементобетонного покрытия 7,5 м, что соответствует параметрам второй технической категории. Две крупные области Российской Федерации обеспечены надежной в любое время года связью, а отдаленные районы получили выход к областному центру и железной дороге.

Закончены работы по реконструкции 250-километровой магистральной на **Камчатке**, которая соединила западное и восточное побережья полуострова. Открыто движение на последнем отрезке трассы **Усть-Большерецк — Октябрьский**. Теперь Петропавловск — на Камчатке имеет надежную связь с двумя самыми развитыми районами полуострова, основными поставщиками сельскохозяйственной продукции и рыбы — Елизовским и Усть-Вольшеречским. Перевозка каждой тонны груза стала в два-три раза дешевле, чем прежде, при транспортировке по морю.

На дороге республиканского значения **Иркутск — Качуг** реконструирован и сдан в эксплуатацию 65-километровый участок, соединивший Иркутск с центром Бурятского национального округа **Усть-Ордынским**. Новая дорога с асфальтированным покрытием значительно улучшит транспортные связи с Бурятией и будет способствовать более эффективному развитию сельского хозяйства этого края.

Пресс-служба Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР

На дороге **Тулун — Иркутск — Улан-Удэ** введен в строй участок протяженностью около 30 км, соединивший город **Каменск** с поселком **Тресково**. С началом его эксплуатации стало возможным беспрепятственное сообщение между двумя промышленными и культурными центрами Сибири — Иркутском и Улан-Удэ. Асфальтобетонный участок автодороги Иркутск — Улан-Удэ идет в обход населенных пунктов, на ней построен ряд автопавильонов с автобусными остановками, станция техобслуживания.



Участок дороги:
— новый
— старый

П

ятьдесят лет назад на ватман легли первые линии, из которых стали складываться чертежи первых мотоциклов с маркой «ИЖ». Пять разных моделей, созданных под руководством П. В. Можарова, успешно прошли в 1929 году испытания, а в 1933 году ижевцы приступили к серийному выпуску модели ИЖ—7. С тех пор наш город постоянно играет ведущую роль в отечественном мотоцикlostроении. Красноречивое свидетельство тому — пяти-миллионный мотоцикл, сошедший с конвейера в начале марта.

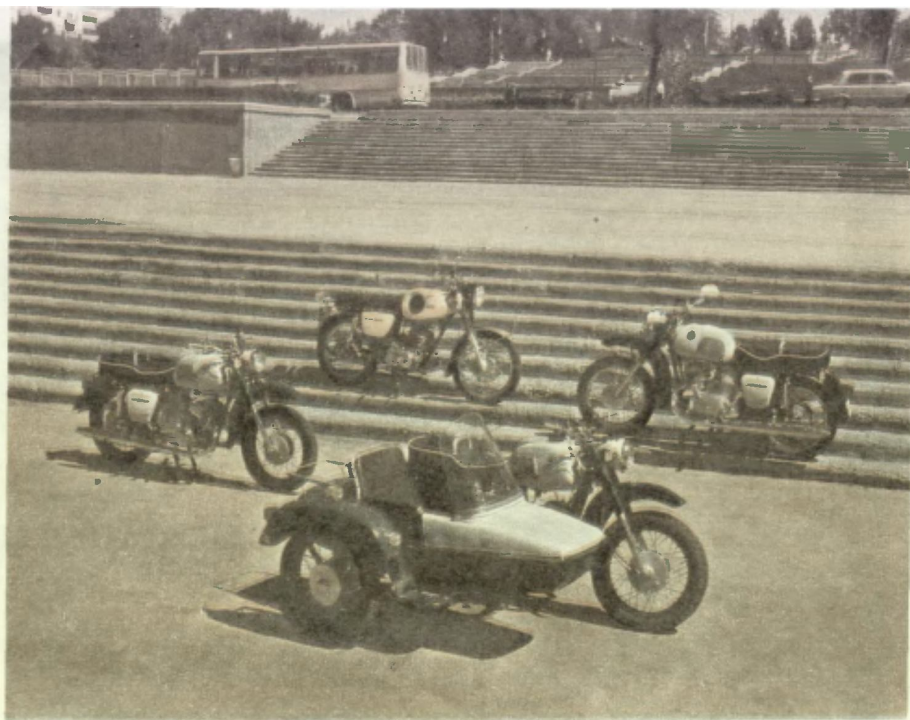
В 1938 году на смену ИЖ—7 пришел более совершенный мотоцикл ИЖ—8, а в 1940 году завод освоил выпуск следующей модели, ИЖ—9.

В 1946 году в Ижевске возобновилось прерванное войной производство мотоциклов, и с конвейера начала сходить широко известная впоследствии машина ИЖ—350. В первый послевоенный год завод выпустил всего 83 ИЖ—350. В следующем дал уже 2357 мотоциклов, затем — 16642 и в 1949 году — 34044. Общее количество машин этой модели составило 126 297. Забегая вперед, скажем, что самый массовый «тираж» — почти 680 тысяч — был у ИЖ—56.

Год 1950-й положил начало выпуску модели, которую без преувеличения можно назвать самой знаменитой у нас в стране. Речь идет об ИЖ—49. Ни один мотоцикл не вызвал столько доброжелательных отзывов потребителей, сколько «сорок девятый». За девять лет производства из ворот завода вышло полмиллиона ИЖ—49. В основе популярности этой машины — удачная конструкция. Надежная и прочная экипажная часть, высокая проходимость, простота управления и обслуживания — все это было по достоинству оценено мотолюбителями. ИЖ—49 не капризничал на тяжелых грунтовых дорогах, верно служил своим владельцам и в городе и на селе. Кое-где он безропотно трудится и поныне. Нет-нет и приходят к нам в «Ижмаш» благодарственные письма. А в них и такой вопрос: «Почему сняли с производства ИЖ—49?» «Лучшей машины в Союзе не было!» «Правда ли, что чертежи этого мотоцикла проданы за границу?» Мы разумеется, отвечаем, что при всех его достоинствах ИЖ—49 к концу 50-х годов все-таки морально устарел, и его замена новой моделью была уже объективной необходимостью. Между прочим, ИЖ—49 был первой нашей машиной, которую мы начали (с 1956 года) оснащать боковым прицепом.

Тогда, параллельно с ИЖ—49, завод выпустил опытную партию мотоциклов ИЖ—56. Он был на 20% мощнее своего предшественника, легче, комфортабельнее. Неудивительно, что ИЖ—56, как уже отмечалось, стал самой массовой моделью. Более 130 тысяч этих машин завод дал с боковыми прицепами.

Потом, в 1961 году мы освоили производство своих первых двухцилиндровых мотоциклов «ИЖ—Юпитер». Они имели более высокую мощность, чем ИЖ—56, и предназначались в основном для ра-



Современные мотоциклы марки ИЖ (слева направо): «Юпитер-3» (347 см³, 25 л. с., 158 кг, 120 км/ч); «Планета-спорт» (340 см³, 30 л. с., 140 кг, 140 км/ч); «Планета-3» (346 см³, 18 л. с., 155 кг, 110 км/ч) и на переднем плане «Юпитер-3К» с коляской (347 см³, 25 л. с., 253 кг, 90 км/ч).

ПЯТЬ МИЛЛИОНОВ ИЖЕЙ

боты с коляской. Вслед за ними были изготовлены первые «ИЖ—Планета», «ИЖ—Планета-2», «ИЖ—Юпитер-2», а с 1970 года — и «ИЖ—Планета-3», «ИЖ—Юпитер-3». Наконец, в 1973 году завод выпустил первые мотоциклы «ИЖ—Планета-спорт» с двигателем мощностью около 30 л. с. И если еще раз оглянуться назад, можно отметить, что последняя модель при том же рабочем объеме цилиндра имела мощность почти втрое большую, чем «старина» ИЖ—49.

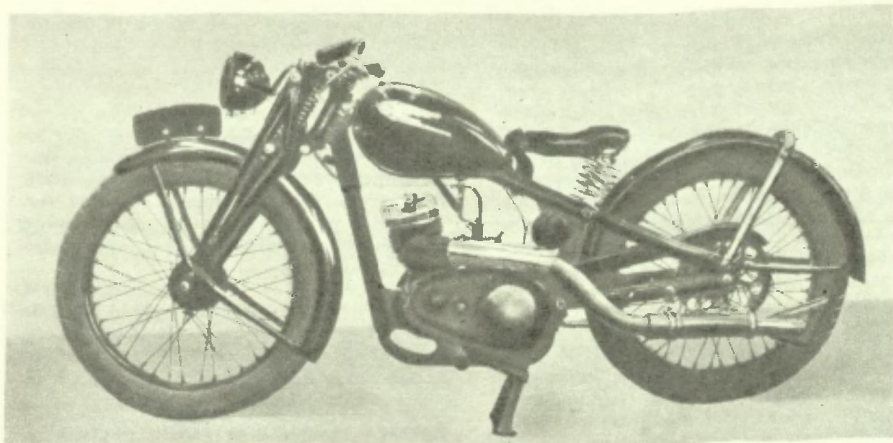
Еще одно любопытное, на наш взгляд, сравнение: для выпуска первого миллиона мотоциклов заводу понадобилось 14 лет. Второй миллион мы одолели уже за пять лет. Для третьего и четвертого потребовалось по четыре с половиной года, последний, пятый, миллион ИЖей мотоциклисты получили менее чем за четыре года. Сегодня завод вышел на уровень производства 280 тысяч машин в год и стал крупнейшим в Советском Союзе поставщиком мотоциклов.

Многие успехи ижевских мотоцикlostроителей на всех этапах становления и развития производства, освоения новых конструкций связаны с социалистическим соревнованием. Оно помогало и помогает изыскивать дополнительные резервы, служит источником творческой инициативы рабочих, техников, инженеров.

В технологическом плане для произ-

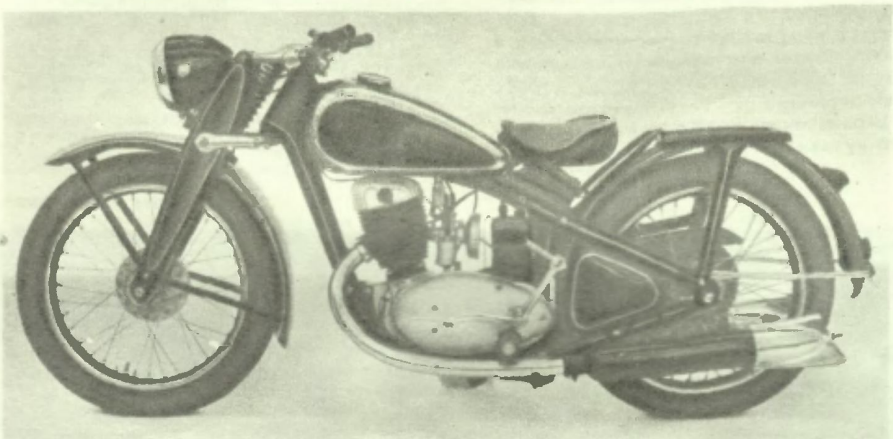
водства мотоциклов в объединении «Ижмаш» характерно широкое применение прогрессивных процессов. Первыми в советском мотоцикlostроении мы освоили (с середины 50-х годов) узловую сборку с последовательной подачей, внедрили упаковку готовых машин в тару непосредственно на конвейере. Ведом алмазное хонингование зеркала цилиндра, алмазное выглаживание шеек коленчатого вала, внутреннюю и наружную (для получения чистоты обработки по девятому классу) обкатку поверхностей труб передней вилки. Сегодня сборка мотоциклов полностью поставлена на конвейер, обеспечена полная взаимозаменяемость всех узлов. Это позволяет на сравнительно небольших площадях сборочного цеха выпускать свыше тысячи мотоциклов в сутки.

За почти четыре десятилетия производства мотоциклов в Ижевске сформировался дружный, высококвалифицированный коллектив специалистов. Немалая его заслуга в том, что за последние тридцать лет освоены в общей сложности 16 моделей дорожных и 33 модели спортивных мотоциклов, пользующихся неизменным успехом и спросом как внутри страны, так и за рубежом. Большой вклад в создание этих машин внесли В. А. Абрамян, А. А. Модзелевский, Г. Л. Писарев, В. В. Рогожин, С. А. Фишер.



Первый серийный мотоцикл из Ижевска. ИЖ-7 1933 года. Его двухтактный двигатель рабочим объемом 292 см³ развивал мощность 6,5 л. с. при 3250 об/мин. Сухая масса — 119 кг. Скорость — 80 км/ч.

Послевоенное мотоциклетное производство началось на заводе в 1946 году с модели ИЖ-350. Ее двигатель рабочим объемом 346 см³ развивал мощность 11,5 л. с. при 4000 об/мин. Сухая масса — 145 кг. Скорость — 90 км/ч.



Многие конструктивные новшества, введенные на ижевских мотоциклах, нашли потом применение на машинах других отечественных заводов. В числе таких новшеств — указатели поворота, поддресорный грязевой щиток, седло с упругими элементами из синтетического материала, термоупрочненная трубчатая рама, цилиндр с алюминиевой рубашкой и чугунной гильзой, эллипсные поршни, раздельная смазка двигателя, тормоз на колесе бокового прицепа, закрытая задняя цепь, взаимозаменяемые колеса.

Выпускаемые сейчас «ИЖ—Планета-3» и «ИЖ—Юпитер-3» оценены высшей категорией качества, а «ИЖ—Планета-спорт» — первая модель, прошедшая испытания на соответствие международным требованиям безопасности в США, Канаде и Франции.

Освоение серийного производства каждой новой машины проходило без какого-либо снижения общего выпуска. Это достигнуто благодаря широко применяемой как прямой, так и обратной унификации между моделями, когда предусматривается возможность установки новых узлов на ранее выпущенные.

У заводских работников сложились прочные связи с потребителями, к чьим замечаниям и предложениям относятся всегда с вниманием. Зная особенности эксплуатации наших машин, мы объек-

тивно оцениваем и потребность в замене узлов и деталей и немалое число их поставляем в запчасти. Образно говоря, каждый наш шестой мотоцикл идет сегодня не через сборочный конвейер, а поступает к потребителям в виде запасных частей. Этот факт, ко всему прочему, свидетельствует о жизнеспособности ИЖей: выходят из строя отдельные узлы, а машина в целом служит долго и надежно.

Сейчас мотоциклетное производство объединения «Ижмаш» вступило в стадию коренной реконструкции. Для него строятся прекрасные, новые корпуса. С вводом их в действие выпуск мотоциклов намечено увеличить до 450 тысяч в год, а также освоить серийное производство «ИЖ—Планеты-4» и «ИЖ—Юпитера-4».

Конечной целью каждого нашего мотоциклостроителя является забота о том, чтобы советские люди стали обладателями самых современных, самых элегантных и самых надежных машин. Не забывая мы и об экспортных интересах государства, чести заводской марки на мировой арене. Примерно каждый десятый ИЖ идет на экспорт, география которого весьма обширна.

А. ЗАЙЦЕВ,
начальник планово-производственного
отдела объединения «Ижмаш»

Подведены итоги конкурсов «За рулем», посвященных 60-летию Октября и объявленных в майском номере журнала за 1977 год.

По фотоконкурсу «Автомобилизм — день сегодняшней» первой премии в размере 200 рублей удостоен инженер-конструктор объединения «Электрон» из Львова В. Молчанов, автор снимка «На трассе» (мотокросс). В Крайнову, директору исторического музея в г. Батурине (Черниговская область), сделавшему фотоочерк о групповом туристском походе, присуждена третья премия — 100 рублей. Специальной премией по разделу «Водители» (75 рублей) отмечен портрет водителей «Совтрансавто» Н. Манило и М. Гаврилюка и сопровождающая его информация, которые прислал литсотрудник бюллетеня «За безопасность движения» (г. Минск) Д. Лупач.

Фотографии, документы, маршруты

Победителями конкурса «Свидетельства истории» (три премии по 100 рублей) названы москвич В. Маржецкий, ветеран автотомоспорта, представивший большую подборку фотографий из истории советского спорта; Е. Татаркина (Фирсова), дочь бывшего красногвардейца, шофера, погибшего на легендарной Ладожской ледовой трассе, сохранившая отцовские снимки, на которых запечатлен автомобильный переход Карши—Гузары во время становления Советской власти в Узбекистане («За рулем», 1977, № 9); московский фотокорреспондент Я. Халип, чьи снимки показывают отдельные моменты из истории автомобилизации в столице («За рулем», 1977, № 12).

Участники конкурса на лучший «Маршрут-77» представили отчеты о путешествиях, совершенных в юбилейном году.

Первой в размере 200 рублей удостоен доктор технических наук А. Плонский, руководитель группы автотуристов из Омска за маршрут Омск—Павлодар — Алма-Ата — Фрунзе — Ош — Хорог — Самарканд — Ташкент — Кокчетав — Петропавловск (очерк публикуется в этом номере). Вторую премию (150 рублей) заслужил рабочий-металлург из Жданова В. Куш, совершивший (единственный из лауреатов на мотоцикле) путешествие по Украине и Молдавии под девизом «Дорогами боевой и трудовой славы». Третья премия (100 рублей) присуждена военнослужащему А. Пугаченко — руководителю группы, путешествовавшей по Прибалтике.

Кроме того, три групповых похода отмечены поощрительными призами — предметами туристского снаряжения. Отчеты о них сделали челябинец Н. Алексеев (Челябинск — Кишинев — Киев — Челябинск), Л. Володько из Ярославля («По озерам Латвии и Эстонии»), москвич В. Карпов (Москва — Калинин — Новгород — Псков — Рига — Вильнюс — Минск — Москва).

Редакция поздравляет победителей и благодарит всех, кто принял участие в конкурсах.

А теперь самосвал

В конце минувшего года на строительных площадках и в карьерах в окрестностях Набережных Челнов можно было увидеть ярко-желтые самосвалы с маркой «КамАЗ». Машины модели «5511» начали сходить с конвейера в канун юбилея Октября. Шасси самосвала делают в Набережных Челнах на КамАЗе, в Нефтекамске на этом шасси монтируют кузов и опрокидывающий механизм. Конструкция нового самосвала разработана на КамАЗе при участии конструкторов мытищинского машиностроительного завода.

Новый самосвал отличает высокая производительность, которая позволяет ему успешно конкурировать с более тяжелыми машинами. Приемистость, скорость, мобильность, достаточно высокая проходимость, маневренность — машина легко подходит к любому месту загрузки и быстро покидает его — все эти технические преимущества в сумме обеспечивают КамАЗ—5511 высокую производительность.

Новый камский самосвал — трехосный автомобиль с колесной формулой 6×4, грузоподъемностью 10 тонн предназначен для перевозки различных сыпучих строительных и промышленных грузов по дорогам, рассчитанным на осевую нагрузку 8 тонн и более. Естественно, что по конструктивным решениям большей части основных узлов новая машина максимально унифицирована с другими моделями, выпускаемыми КамАЗом.

Как и его собратьев по марке, самосвал характеризуют самые прогрессивные технические решения. В системе освещения — это фары с асимметричным лучом, уменьшающие возможность ослепления водителей встречных автомобилей. На случай вынужденной остановки предусмотрена система аварийной сигнализации, включающая одновременно все указатели поворота в мигающем режиме. В двухместной цельнометаллической кабине самосвала, расположенной над двигателем (она откидывается вперед на 42 и 60°), трехслойное лобовое стекло. Сиденье водителя — отдельное, поддрессоренное и с регулировкой в зависимости от его веса и роста. Предусмотрено крепление ремней безопасности.

Главные конструктивные особенности новой модели связаны с ее назначением. Стальной сварной кузов ковшового типа с защитным козырьком несколько

расширен к задней части для лучшего ссыпания груза и может обогреваться отработавшими газами. Для фиксации поднятого кузова предусмотрены стопорные пальцы во втулках кронштейнов опрокидывания. Есть и страховочный трос, который предохраняет кузов от запрокидывания. Длина троса регулируется, а пружина обеспечивает его укладку в транспортном положении. Надрамник — сварной из штампованных лонжеронов и поперечин — скреплен с рамой системой стяжек и кронштейнов. И наконец, гидравлический механизм, опрокидывающий кузов. Он включает коробку отбора мощности, масляный насос, масляный бак, кран управления, гидравлический цилиндр, клапан ограничения подъема кузова, три электропневмоклапана, систему масло- и пневмопроводов.

Коробка отбора мощности для привода гидроподъемника — одноступенчатая с электропневматическим управлением из кабины водителя. Отбор мощности производится от коробки передач автомобиля.

Гидравлический цилиндр подъемника кузова — телескопический трехступенчатый — шарнирно укреплен одним концом на передней части надрамника, другим — в верхней части переднего борта кузова. Подъем кузова ограничивается при достижении угла 60°, когда корпус гидроцилиндра нажимает на шток клапана ограничения. Время подъема груженого кузова при 2200 об/мин коленчатого

вала двигателя — не более 19 секунд. Время опускания порожнего кузова — 18 секунд.

Перед постановкой на производство завод совместно с автополигоном НАМИ провел всесторонние испытания образцов самосвалов КамАЗ—5511, в том числе форсированные и эксплуатационные. Результаты их подтвердили высокий технический уровень машины, достаточную надежность и хорошие эксплуатационные показатели.

В. БАРУН,

главный конструктор КамАЗа

Л. МАКЛАКОВ,

заместитель главного конструктора
г. Набережные Челны

Краткая техническая характеристика

Общие данные: колесная формула — 6×4; грузоподъемность — 10 т; объем кузова — 7,2 м³; скорость — 80 км/ч.

Размеры: полная длина — 7100 мм; ширина по шинам задних колес — 2500 мм; колея передних колес — 2010 мм; колея задних колес — 1850 мм; база от передней оси до оси среднего моста — 2840 мм; база задней тележки — 1320 мм; высота по козырьку кузова — 2700 мм.

Двигатель: дизель модели КамАЗ—740; число цилиндров — 8; рабочий объем — 10,85 л; мощность — 210 л. с.; число об/мин — 2600.

Трансмиссия: число передач 5 или 10 (с делителем); главная передача — двухступенчатая; шины — 260—508Р модели ИИ-142Б.

Управление: привод тормозов пневмогидравлический; рулевое управление с гидроусилителем.

Фото В. Князева



КАК ОПЛАЧИВАЕТСЯ ТРУД ВОДИТЕЛЕЙ:

РАБОТАЮЩИХ В РАЗНЫХ ВЕДОМСТВАХ!

Независимо от ведомственной принадлежности предприятий и организаций, где они работают, на них распространяется Типовое положение об оплате труда и премировании рабочих автомобильного транспорта, а также транспортно-экспедиционного обслуживания и по-

грузочно-разгрузочных работ системы автомобильного транспорта, утвержденное постановлением Госкомтруда и Секретариата ВЦСПС № 322/34 от 14 декабря 1972 года. Различия в оплате зависят не от ведомственной принадлежности, а от характера перевозок. Так,

работа водителей, занятых на специальных автомобилях (с крановыми, компрессионными и другими установками) в технологическом процессе строительных, монтажных и ремонтно-строительных работ, оплачивается по условиям, установленным для рабочих строительства.

РАБОТАЮЩИХ НА АВТОМОБИЛЯХ, КОТОРЫЕ ИМЕЮТ РАЗНУЮ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ ДЛЯ РАЗНЫХ ДОРОГ!

Тарифная ставка водителей, работающих на таких автомобилях, устанавливается в зависимости от высшей грузоподъемности. Например, технической характеристикой (паспортом) ЗИЛ—157К предусмотрена грузоподъемность 4500 кг (по грунту 2500 кг). Тарифная ставка водителю бортового автомобиля определяется во всех случаях из расчета 4500 кг в размере 53,9 коп. в час.

Для сдельщиков применяются нормы и

расценки на 1 тонну и 1 тонно-километр, исходя из наивысшей грузоподъемности данного автомобиля. Так, общая расценка на 1 т-км для ЗИЛ—157К составит: при работе в городе 1,09 коп., вне города на дорогах I группы — 0,59 коп., II группы — 0,75 коп., III группы — 1,00 коп.

В тех случаях, когда по дорожным условиям невозможно использование максимальной грузоподъемности, оплата ведется по нормам, установленным для

минимальной грузоподъемности (для ЗИЛ—157К — 2,5 тонны), и по сдельным расценкам, исходя из тарифной ставки по максимальной грузоподъемности автомобиля. Сдельная расценка за 1 т-км составит при работе в городе — 1,95 коп.; вне города на дорогах I группы — 0,97 коп., II группы — 1,36 коп., III группы — 1,80 коп. При этом грузы, перевезенные сверх допустимой грузоподъемности, оплате не подлежат.

РАБОТАЮЩИХ НА АВТОМОБИЛЯХ С ПРИЦЕПАМИ!

И для повременщиков, и для сдельщиков, работающих без прицепов, установлены единые тарифные ставки, исходя из параметров и назначения автомобиля, указанных заводом-изготовителем в его технической характеристике (паспорте). При работе с прицепом для повременщиков применяются повышенные тарифные ставки. Если, например, у водителей бортовых автомобилей грузоподъемностью свыше 3 до 5 тонн общая тарифная ставка составляет 53,9 коп. в час, то при использовании прицепов — 64,7 коп. в

час за время работы с ними.

Труд водителей-сдельщиков на автомобилях с прицепами оплачивается за все выработанные тонно-километры и перевезенные грузы по расценкам, принятым для водителей, работающих на таких же автомобилях без прицепа.

Аналогичен порядок оплаты водителей автомобилей-тягачей, работающих с дополнительными полуприцепами и прицепами.

При работе бортовых автомобилей с двумя прицепами и более, автомобилей-

самосвалов с одним самосвальным прицепом и более, а также автомобилей с прицепами повышенной грузоподъемности (грузоподъемность прицепа равна или выше грузоподъемности автомобиля) установленные сдельные расценки применяются с коэффициентом от 0,5 до 0,9 за тонно-километры, выполненные на прицепах.

При работе на автомобилях-тягачах с полуприцепом норма времени на тонно-километр применяется с коэффициентом 1,2, а с полуприцепом и прицепом — 1,0.

СДЕЛЬЩИКОВ, РАБОТАЮЩИХ НА АВТОМОБИЛЕ ЗИЛ—133Г1!

По размерам тарифных ставок эта бортовая машина отнесена к I группе, и ставка предусмотрена в размере 59,6 коп. в час.

При определении расценок на тонно-километр надо руководствоваться Едиными нормами времени на перевозку грузов автомобильным транспортом, утвержденным постановлением Госкомтруда № 336 от 18.12.1972 года. Вот расценки для 8-тонного бортового автомобиля, к ним относится ЗИЛ—133Г1: при работе в городе — 0,70 коп. (норма времени 0,71 мин.), вне города на дорогах I груп-

пы — 0,37 коп. (0,37 мин.), II группы — 0,47 коп. (0,47 мин.), III группы — 0,62 коп. (0,63 мин.).

На производительности ЗИЛ—133Г1 сказывается, что при увеличенной (по сравнению с ЗИЛ—130) длине платформы у него тот же двигатель. Поэтому разъяснением Госкомтруда № 1560-ЮП от 2.7.1976 года едноразово, до установки двигателя повышенной мощности, разрешено норму времени принять с коэффициентом до 1,2, как это предусмотрено пунктом «г» раздела III Единых норм времени при работе водителей на авто-

мобилях-тягачах с полуприцепами. Конкретный размер коэффициента, исходя из условий работы, определяют руководители предприятий по согласованию с профсоюзной организацией.

Перевезенные тонны грузов оплачиваются согласно соответствующему параграфу Единых норм по сдельным расценкам.

Размеры расценок установлены в зависимости от типа и грузоподъемности автомобиля, способа погрузки и выгрузки, производительности применяемых на этих операциях механизмов.

В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПРИСВОЕННОГО КЛАССА!

В соответствии с пунктом 25 Типового положения водителям автомобилей (в том числе специальных), имеющих второй или первый класс, выплачивается ежемесячная надбавка, начисляемая от установленной тарифной ставки за все фактически отработанное в качестве водителя время, в том числе и сверхурочное. Скажем, в данном месяце норма часов 178, а водитель фактически отработал 200. Надбавка за классность начисляется на заработок по тарифу за 200 часов.

В процентном отношении это выглядит следующим образом: водителям грузовых и легковых автомобилей, имеющим второй класс, — 10%, первый класс — 25%; водителям первого класса, работающим на автобусах, автомобилях скорой медицинской помощи, на легковых оперативных автомобилях, оборудованных специ-

альным звуковым сигналом, — 15% (принято во внимание, что на этих машинах полагается работать водителям второго класса, и это уже учтено в самих тарифных ставках).

Водителям автомобилей с ненормированным рабочим днем надбавка за классность рассчитывается от месячной тарифной ставки, исчисленной умножением часовой ставки на среднемесячную норму рабочего времени 173,1 часа, а при неполном месяце работы — по дневным ставкам, исчисленным делением месячной тарифной ставки на количество рабочих дней, предусмотренных графиком работы на данный месяц.

Водителям автокранов и других специальных автомобилей, на которых распространяется Типовое положение, надбавка за классность выплачивается в установленных процентах от тарифной

ставки за все фактически отработанное в качестве водителя время.

Рабочие, управляющие автомобильными кранами и другими специальными автомобилями, занятыми в технологическом процессе на строительных, монтажных и ремонтно-строительных работах, именуются «машинистами», тарифицируются по отраслевому тарифно-квалификационному справочнику (ЕТКС, выпуск 3). Их труд оплачивается по условиям, действующим в строительстве и на ремонтно-строительных работах. Надбавка за классность им не предусмотрена.

Материал подготовила И. НАГАЕВА, ведущий специалист Государственного комитета Совета Министров СССР по труду и социальным вопросам

В апреле минувшего года на счетчике спидометра нашего «ИЖ-комби» появилась «юбилейная» цифра: 50 000 километров. Перед этим, в самом конце февраля мы предприняли трудный рейс из Москвы в Ижевск.

В Ижевске, на родном заводе автомобилей переобули — старые шины прошли 46 тысяч километров и нуждались в замене. обстоятельной ревизии подверглись агрегаты ходовой части, в результате чего было принято решение заменить задние амортизаторы. Кроме того, по нашей просьбе на «комби» поставили новые сиденья — более удобные, такие, какие ставит завод сейчас на все автомобили ИЖ—2125. Воспользовавшись случаем, заменили масло в коробке передач и заднем мосту на «жигулевское» ТАд-17и, считая, что шестерни в обих агрегатах достаточно приработались и теперь опасаться задиров не следует.

В довершение специалисты прослушали работу двигателя, проверили клапанный механизм, зажигание. Никаких регулировок не потребовалось, все было в порядке. Хотелось, конечно, тогда же, прямо на заводе проверить мощностные и динамические качества автомобиля. Однако по разным причинам сделать это не удалось.

Такая возможность представилась позже, когда пробег составил 52 тысячи километров. Субъективно оснований для недовольства не было: двигатель легко пускался, машина достаточно хорошо разгонялась, топливо расходовалось в пределах эксплуатационной нормы. Но личные впечатления — это само собой, а объективные показатели в таком деле незаменимы. Чтобы получить их, мы отправились на полигон НАМИ, под Дмитров. Там «комби» устроили жесткий и беспристрастный экзамен, в программу которого входили заезды на максимальную скорость, динамические испытания и определение контрольного расхода топлива. ИЖ с честью прошел через все испытания. Так, при заездах в двух направлениях с водителем и одним пассажиром автомобиль развивал максимальную скорость 144,3 км/ч (по ТУ—142). Контрольный расход топлива при скорости 80 км/ч составил 8,2 л/100 км (по ТУ—8,8). Время разгона с места до скорости 100 км/ч составило 20,4 с (по ТУ—19,0). Возможно, что на последний параметр больше, чем на два предыдущих, повлияли индивидуальные особенности вождения. Но и он очень близок к норме.

С той поры минул еще год. Сейчас на спидометре нашего «ИЖ-комби» 80 тысяч километров. Как же вел себя автомобиль в течение этого времени?

Кузов. Емкость багажного отсека до поры до времени не удавалось использовать на все 100%, и она имела для нас неопределенные характеристики. Когда подошла пора, в нем уместились все вещи, необходимые для трех взрослых людей, отправившихся в путешествие протяженностью 6000 километров. Пришлось, конечно, вынуть декоративные полки. Новые сиденья, как и следовало ожидать, более удобны. С них не сползаешь на поворотах, они мягче. Однако спинка еще оставляет желать лучшего — в нижней части она не прилегает к пояснице.

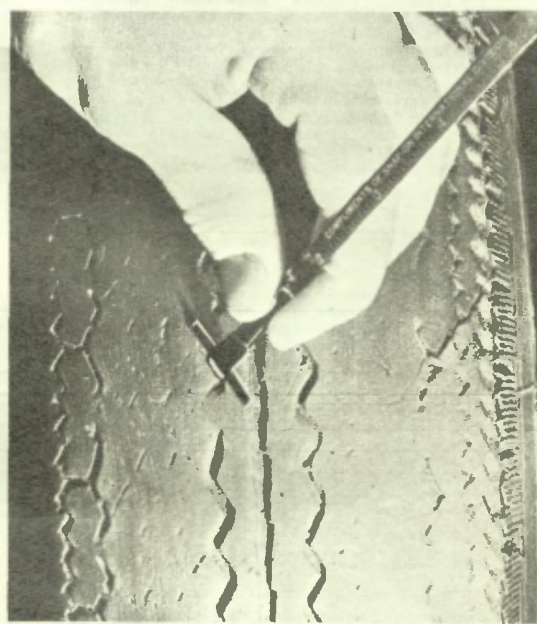
Из неприятностей, с которыми пришлось столкнуться после многотысячного пробега, можно назвать лишь одну. Долгое время одолевал запах бензина в салоне. Что только не делали: меняли прокладки под фланцами датчика уровня бензина и заборника топлива, меняли шайбы и винты, крепящие эти фланцы, меняли даже бензобак. Запах на несколько дней пропал. Но стоило залить бензин «под пробку» или поездить денек по жаре — и все начиналось сызнова. Выручил случай. Обратили внимание на то, что белый, сметанообразный клей ПВА, продающийся в хозяйственных магазинах, высыхая, образует эластичную пленку. Решили попробовать и залили фланцы толстым слоем клея — благо они утоплены в тело бензобака. Через два дня клей окончательно полимеризовался, и мы забыли о запахе.

легко обслуживается и регулируется, работает без провалов, обеспечивает достаточную экономичность. Стартер стал капризничать с весны: едва крутнув коленвал, он тут же отключался — пробуксовывала муфта свободного хода. На 60-й тысяче его заменили. С новым стартером тоже не повезло — через 8 тысяч километров проявился крайне редкий дефект — замыкание в обмотках якоря. Таким образом, на автомобиле по объективным причинам пришлось заменить два стартера. Для 80 тысяч километров пробега это многовато. Как сообщили нам в Министерстве автомобильной промышленности, ржевский завод автотракторного электрооборудования, делающий стартеры для «москвичей», в скором времени освоит производство нового привода стартера. Это приятно отметить.

В самом начале октября счетчик за-

Испытывает
„За рулем“

Третья зима — и новые вопросы



Испытываемые редакцией автомобили эксплуатируются достаточно жестко — не имеют выходных, работают в любую погоду, стоят под открытым небом. «Комби» — не исключение. В середине третьей зимы проверка показала: заводское антикоррозионное покрытие сохранилось везде, кроме отдельных участков колесных ниш, где оно подвергается постоянному «шприцеванию» из-под колес.

В целом кузов вел себя вполне порядочно. Впрочем, его жесткость и прочность проверены давно, неоднократно и в более трудных условиях. А последние сообщения со спортивных трасс подкрепили это впечатление. «ИЖ-комби» стал «соавтором» победителя в чемпионате СССР 1977 года по ралли и серебряного призера международного ралли «Русская зима».

Двигатель. В предыдущих публикациях уже говорилось о том, что на нем при пробеге около 38 тысяч километров были установлены карбюратор и термостат «вазовского» типа и стартер увеличенной мощности (1,8 л. с.). Карбюратор сразу пришелся по вкусу и до сих пор нареканий не вызывает. Он

регистировал пробег 69 930 километров. В это время отказал термостат. Он заклинил в положении, когда для охлаждающей жидкости остался открытым путь только по малому контуру. И потому ездить практически стало невозможно. До этого момента система охлаждения не ставила перед нами никаких серьезных проблем. Но теперь потребовалось слить охлаждающую жидкость, а для этого есть только один кран — на блоке двигателя. Предусмотренного на радиаторе штуцера с пробкой не оказалось. Чтобы слить жидкость из радиатора, пришлось снять нижний его шланг. Очевидное неудобство для тех, кому приходится заправлять систему охлаждения водой, объяснилось переходным периодом производства, когда часть автомобилей была собрана с новыми патрубками и старыми радиаторами.

При подготовке двигателя к зиме было решено проверить зазоры в клапанах и зажигание. Приятно удивил тот факт, что в регулировке нет нужды. Такая стабильность — а зазоры не регулируются вот уже на протяжении 50 тысяч километров — говорит, конечно, сама

за себя. Опережение зажигания изменилось незначительно.

О том, что зимой двигатель с новыми приборами системы питания пускается намного легче, уже говорилось в предыдущей статье. Когда готовился этот материал, больших морозов еще не было. Но при минус 18° мотор после ночной стоянки заводился со второй попытки. Если же автомобиль стоял без движения два-три дня, то бензонасос уже не мог подкачать топливо, ушедшее из трубопроводов в бак. Вероятно, картина пуска стала бы еще более отчаянной, будь на двигателе другой бензонасос с достаточно герметичным обратным клапаном и более высокой производительностью.

Коробка передач. На 36-й тысяче километров передачи стали включаться нечетко. Восстановить нормальную работу удалось довольно быстро, отрегу-

лись, и, кроме того, хотелось убедиться или разувериться в достоверности мнений наших читателей о недолговечности этого агрегата и малой надежности.

Еще 4 тысячи километров коробка работала исправно. Потом снова несколько ухудшилась синхронизация. Если вверх передачи включались сравнительно бесшумно, хотя временами и приходилось использовать двойной выжим сцепления или задерживать рычаг в среднем положении и на слух определять подходящее число оборотов двигателя и, соответственно, первичного вала, то в нисходящем порядке дело было сложнее. Пришлось вспомнить забытые правила «перегазовок».

К 75-й тысяче все отчетливее стала проявляться новая болезнь: не всегда с первой попытки «входила» третья передача. А на включение задней тре-

приведена в порядок подвеска и поставлены новые шины той же модели М-130А, выпущенные тем же нижекамским заводом.

Начиная с этого пробега, мы решили провести испытание, так сказать, наоборот. Дело в том, что о необходимости тщательно наблюдать за давлением в шинах, периодически контролировать геометрию передней подвески и балансировать колеса говорится в каждой инструкции. Но как же конкретно влияют эти показатели на долговечность шины?

Сделано было следующее. Диски с новыми шинами поставили на балансировочный стенд. Убедились: дисбаланс, незначительно превышающий допустимую величину, есть на всех колесах. Параметры передней подвески, замеренные на стенде, были в полном соответствии с заводской инструкцией. Давление в шинах — 1,7 кгс/см².

В дальнейшем давление регулярно не контролировалось, проверялось лишь при значительном увеличении нагрузки, когда шины подкачивали. Колеса ни разу не меняли местами, если не считать вынужденных замен при проколах. Углы установки проверяли, но не регулировали. И вот результаты.

Во время движения со скоростью выше 80 км/ч наблюдалось довольно заметное биение руля — сказывался дисбаланс. Шина на правом переднем колесе износилась до предела, допустимого Правилами дорожного движения, через 30 тысяч километров. На левом переднем стала такой же через 32 тысячи. Задние шины к моменту износа передних еще имели по глубине протектора запас в 1—1,5 мм.

Вывод напрашивается сам собой: при небрежном уходе за колесами и отсутствии контроля за передней подвеской срок службы шин сокращается на 14—16 тысяч километров. Для автолюбителя, наезжающего за год около 10 тысяч, это значит, что он на полтора-два года раньше будет вынужден отчислить из своего бюджета 300 рублей на покупку шин. И помимо этого, вероятно, придется вложить еще некоторую сумму в ремонт передней подвески.

Задний мост. К нему с самого начала была и осталась одна претензия — он гудит. Гудение проявляется на скорости около 80 км/ч, к 90 км/ч чуть стихает, а потом снова усиливается, уже пропорционально скорости. Нам советовали заменить мост. Мы решили воздержаться. Все-таки любопытно: сколько проработает вот такой, гудящий. Сегодня ему за 80 тысяч километров.

Электрооборудование. За исключением стартера, оно не вызывает замечаний. Свет фар яркий, задние фонари отлично видны в любую погоду. Реле-регулятор, аккумулятор и генератор работают стабильно и надежно.

Мелкие заботы по уходу за другими системами и отдельными узлами в равной мере присущи всем автомобилям.

Итак, счетчик пробега перевалил за 80 тысяч километров. К тому времени, когда вы прочтете эту статью, прибавится еще тысяч десять—двенадцать. При 100 тысячах мы еще раз проверим автомобиль на полигоне по той же жесткой программе.

Б. ДЕМЧЕНКО,
инженер



Новые сиденья, безусловно, удобнее прежних.

После 30 тысяч километров пробега протектор изношен практически до предела. Такова цена «невнимания» к шинам.

Фланец датчика указателя бензина по всему периметру залит клеем ПВА. Им же залиты головки крепежных болтов.



лировав тяги. Когда подошло время испытания на полигоне, люди, знающие толк, посоветовали сразу приготовить запасную коробку. Мы не поверили.

На 55-й тысяче пропала синхронизация. Но ездить еще было можно. Коробка отказала на 58-й тысяче. При самых обычных режимах движения вдруг стала туго включаться прямая передача. С каждым разом приходилось прилагать все большие усилия, а вскоре коробку совсем заклинило, — к счастью при включенной третьей передаче.

«Вскрытие» показало, что в переднем игольчатом подшипнике промежуточного вала не хватает трех иголок. Их забыли поставить при сборке. И это, вероятно, послужило первопричиной целого ряда поломок.

Коробку отремонтировали. Заменяли все дефектные детали, а заодно и картер. Почему картер? Проводивший эту работу специалист на СТО пояснил: «В картере прослаблены отверстия под ось блока шестерен». «Так, может, мы заменим уж сразу всю коробку, и делу конец?» — предложили мы. Но, посоветовавшись, решили оставить старые валы и шестерни. Они уже приработа-

бовалось от трех до десяти попыток. Суммарный люфт в многочисленных соединениях привода переключения вышел за все допустимые пределы.

Из опыта эксплуатации других «москвичей», общения с владельцами автомобилей этой марки, из сведений, почерпнутых во время посещения станций технического обслуживания, очевидно, что коробка вызывает частые и справедливые нарекания и на сегодня является одним из самых слабых мест в силовом агрегате «Москвича». Это не преувеличение. Будучи разработанной для автомобиля с 50-сильным двигателем, она с трудом выдерживает те нагрузки, которые приходится на ее долю теперь. Мы знаем, что на омском моторостроительном заводе имеется новая конструкция коробки передач. Она успешно прошла суровые испытания на многих всесоюзных и зарубежных соревнованиях, и хочется надеяться, что в недалеком будущем устаревший агрегат будет заменен.

Шины. Как уже было сказано вначале, первый комплект простоял на «комби» 46 тысяч километров. После этого была тщательно проверена и



Желание человека сохранить приобретенную вещь столь же естественно, как и сам процесс покупки. И если в общем случае бережное обращение — это дань человеческому труду, затраченному на создание предмета, подчас дорогостоящего и многодельного, то в ситуации с машиной просматривается еще и желание сократить хлопоты, связанные с дополнительным обслуживанием и ремонтом.

Специфика владения автомобилем заключается еще и в том, что оно пробуждает в человеке неистощимый процесс технического познания и творчества, чего не наблюдается, например, при пользовании мебельным гарнитуром. Объясняется это во многом тем, что автомобиль постоянно подвергается самым разным воздействиям, и не только когда движется, но даже и когда стоит на улице, под дождем и снегом, а мимо ходят добрые и не очень добрые люди. При всем том попасть на станцию обслуживания не просто, да и после нее на душе нет полного равновесия, хочется долго и без больших затрат эксплуатировать машину.

Разные машины — разные заботы. Но при этом есть и общие проблемы, свойственные самой «автоприроде». Есть среди них и такие, которые, к счастью, появляются только после длительного времени эксплуатации машин и которых хотелось бы не иметь, но... пороги и крылья ржавеют, болты и гайки прихватываются «на смерть», от паров электролита облезает краска на капоте, колпаки соскакивают с колес, словом, «далеко в лес — больше дров».

Учитывая заинтересованность автолюбителей, редакция попросила инженеров В. П. ШИШМАРЕВА и В. С. БУТУЗОВА — приверженцев «жигулей» и самообслуживания поделиться опытом подготовки автомобиля к долгой и верной службе в одних руках. Многое из того, о чем пойдет речь, можно так или иначе реализовать на любом легковом автомобиле.

ПОПРОБУЙТЕ

Вы купили новый автомобиль. Допустим, как и мы, купили «Жигули», а вместе с ним приобрели и общие для нас заботы, которые начинаются с того момента, когда в справке-счете появилась фамилия владельца. Самый верный, на наш взгляд, следующий шаг — это немедленно воспользоваться услугами Госстраха. Можно обойти стороной закономерный процесс, но случай (несчастный) найдет нас сам.

Первая поездка должна быть короткой — от магазина до дома или гаража, и хорошо если в это время не будет дождя, грязи и «соляного душа» от колес, проникающего во все щели и закоулки кузова под крыльями. В крайнем случае, можно тщательно вымыть машину по приезде и первые два-три дня затратить на ее доводку.

Нельзя сказать, что завод недоглядел, сделал машину с сыринкой. По своим качествам — долговечности и надежности — «жигули» ничуть не хуже других марок. Свои 150—200 тысяч километров до большого и серьезного ремонта они набегают, не создавая владельцу особых затруднений. При современных ускорившихся темпах набора километража на такой пробег требуется от семи до десяти лет. И главной проблемой все эти годы остается сохранность кузова. Опыт показывает, что в его конструкции есть места, наиболее подверженные коррозии. Хотя завод, со своей стороны, и позаботился об эффективных защитных покрытиях, изменить условия эксплуатации машины он, конечно же, не в силах. Думается, что введение дополнительных ручных операций на антикоррозийную обработку отдельных мест кузова в масштабах 696-тысячного годового выпуска привело бы к существенному удорожанию автомобиля, что, конечно, невыгодно ни производителю, ни покупателю. Вместе с тем незначительные первоначальные затраты и самостоятельная ра-

бота помогут в будущем сэкономить автомобильные многие часы и рубли, предназначенные для ремонтных целей.

В защите кузова от коррозии хороши все доступные материалы и средства. Есть только некоторые особенности пользования ими, а отсюда и индивидуальная предпочтительность. Основными рабочими составами, защищающими наши автомобили, являются пластилины или универсальная несолнущая замазка, графитовый раствор «Глобо» и «Мовиль», грунтовка на любой основе. Необходимость же тех или иных работ, о которых речь пойдет ниже, продиктована пристрастными наблюдениями за всеми попадающимися на глаза «жигулями».

Для начала снимаем с автомобиля колесные колпаки, ободки фар, бамперы, облицовку радиатора, резиновые уплотнители между передними крыльями и брызговиками и задние колеса с тормозными барабанами. Последние тут же могут быть установлены на прежнее место, смазанное по всей площади контакта барабана с полуосью «Литолом». В колесных колпаках просверливаем отверстия под специальные, покупные болты, дополнительно предохраняющие их от соскакивания на трясной дороге. Одновременно с колпаками чуть-чуть усовершенствуются ободки фар — углубляем в них паз для слива воды. Все съемные хромированные детали — бамперы, колпаки, ободки — прокрашиваем изнутри грунтом в один-два слоя с хорошей сушкой. О потере их внешнего вида под действием скрытой внутри влаги теперь можно забыть на долгое время.

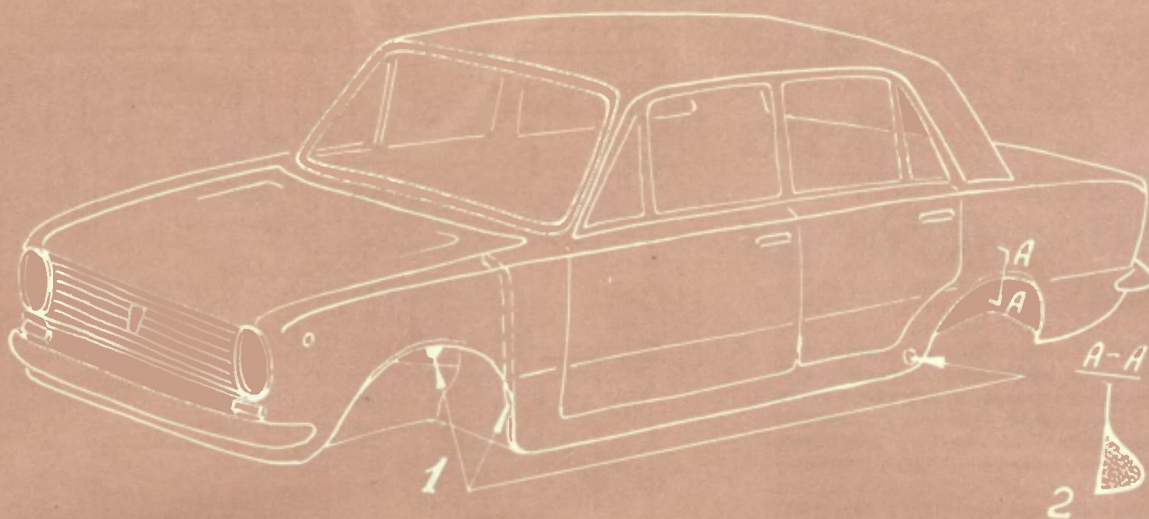
Облицовка радиатора и ободки фар крепятся легко съемными самонарезными винтами. Будет спокойнее ездить по любой дороге, если несколько изменить это крепление в пользу удлиненных

винтов с гайками со стороны подкапотного пространства. Отверстия под эти винты сверлим в кузове по месту и после зачистки окрашиваем их грунтом. Более тщательная подкраска этих точек определяется вашим желанием. Пока снятые детали не устанавливались на длинные винты, можно проделать еще одну полезную для будущего работу. Правда, она больше связана со снижением трудоемкости обслуживания радиатора, а не с защитой кузова.

Из сетки с величиной ячеек 2,0×2,0 мм или близкой к этому вырезаем кусок, немного превышающий по площади проем в передней панели для доступа воздуха к радиатору, и укрепляем перед ним саморезами или обычными винтами. В летних поездках эта сетка соберет на себя всех мух, бабочек, жуков и прочую летающую живность, забивающую на ходу воздушные отверстия в радиаторе и не выпадающую оттуда ни при каких стараниях. А нехитрое приспособление можно легко очистить струей воды.

Вооружившись распылителем и графитовым раствором «Глобо» или подогретым до температуры +40°C «Мовилем», нужно хорошенько «пропылить» полости между передними крыльями и кузовом через щели, образовавшиеся после снятия резиновых уплотнителей, и отверстия (закрытые резиновыми пробками). А когда они снова будут установлены — промазать место их контакта пластилином или замазкой. В нижней части крыла есть отверстие для удаления скопившейся за ним влаги. Его нужно прочистить и всегда следить, чтобы оно не забивалось грязью. Еще немного пластилина уйдет во внутреннюю часть отбортовки крыльев над арками передних и задних колес. Их нужно замазать так, чтобы стекающие внутри по крыльям вода и грязь, не задерживаясь, удалялись. Чуть больше

И ВЫ



Основные места антикоррозионной обработки кузова «жигулей»: 1 — стержни, закрытые резиновыми пробками, и щель между крылом и брызговином, через которые в закрытые полости кузовных деталей напыляется «Мовиль» или растопленный «Глобо»; 2 — заполнение пластилином отбортовки крыльев над арками передних и задних колес.

«скульптурных» навыков и материала потребуются на то, чтобы убрать грязе-сборные карманы вокруг корпусов фар под крыльями, откуда ржавчина посылает первый сигнал владельцу «Жигулей». Из «лепных» дел остается только проверить и промазать стыки крыльев с панелью кузова возле нижних углов лобового стекла.

Работа с распылителем заканчивается после того, как будут начинены антикоррозионными составами пороги (а перед этим надо замазать пластилином сливные отверстия и через несколько дней их необходимо прочистить), лонжероны подрамников спереди и сзади и усилители брызговиков передних крыльев, к которым крепятся амортизаторы. Обработка раствором «Глобо» не повредит и несущим деталям передней подвески. При хорошем навыке снятия обивки дверей не лишне «пропылить» и их внутренние полости, особенно в нижней части и по углам.

Через какое-то время вам неминуемо придется регулировать сходжение колес. Чтобы потом быть довольным легкостью этой процедуры, лучше сразу смазать густым маслом регулировочные муфты на рулевых тягах. Они будут легче отворачиваться, чем ржавые. То же самое можно проделать со всеми болтами и гайками, расположенными под автомобилем.

Вымыв руки после перечисленных работ, можно немного поездить на автомобиле по... магазинам, чтобы купить несколько полезных ему, а значит прежде всего вам, вещей.

Первое и самое важное, без чего нельзя появляться в ГАИ и на дороге, — огнетушитель, аптечка и знак аварийной остановки (можно фонарь с мигающим красным светом). Фартуки за передними и задними крыльями, отсутствующие на модели «2101», тоже необходимы. Они принимают на себя львиную долю ударов от мелких камней,

вылетающих из-под колес, которые, в противном случае, сшибают краску с кузова и доставляют известные неприятности едущим сзади машинам. О роли защитного поддона под картером двигателя на плохих дорогах говорить, вероятно, излишне; средство пробить картер можно найти и в городе.

В салоне автомобиля можно создать себе несколько большие удобства, купив устанавливаемый над коробкой передач пластмассовый ящик для мелких вещей и дополнительные резиновые коврики, которые легко вынимаются, чистятся, моются и предохраняют от сильного загрязнения большие и трудноснимаемые ковры, принадлежащие автомобилю.

Несколько мелких усовершенствований можно и нужно провести в подкапотном пространстве. Начинать лучше с того, чем открывается капот, — привода его замка. В нем установлена настолько сильная пружина, что после небольшого срока эксплуатации машины либо изгибается ручка, либо обрывается тросик. Пока это не сделал завод, можно самому заменить пружину более слабой или немного растянуть ее. Крышка капота в закрытом состоянии очень близко подходит к аккумулятору. Во время езды по неровной дороге и при активной зарядке батареи из вентиляционных отверстий в пробках банок могут выходить пары электролита с частичками серной кислоты. Попадая на краску, они разрушают ее и разъедают металл. Избежать этого просто — закрыть листом мягкой резины аккумулятор, закрепив его так, чтобы он не сползал, и не падал на ходу, и не закрывал наглухо вентиляционные отверстия. Значительная часть автомобилистов, по крайней мере те из них, кто оставляет машину под открытым небом, спит не очень спокойно. Причина понятна. Чтобы избежать волнений, следует купить выключатель

«массы» (который предохранит аккумулятор от случайной разрядки, а проводку — от такого же случайного пожара), запирающуюся пробку бензобака и «сторож», предупреждающий сигналом об открытии дверей. Дополнительно к штатным концевым выключателям «сторожа» не помещает установить еще два — под капот и крышку багажника. Ее, кстати, полезно подогнуть как следует к резиновому уплотнителю, окантовывающему периметр открытого багажника. Совет несколько непривычный и для тучного человека трудновыполнимый, но... заберитесь в багажник и — оставив ключ в замке! — попросите помощника закрыть его. Изнутри вы без труда определите все места, где пыль и выхлопные газы могут проникать внутрь кузова. Убрать эти ненужные зазоры можно регулировкой замка и навесных петель. Кроме того, полезно заклеить лейкопластырем отверстия в усилителях кузова, скрытых ковриком багажника.

В процессе эксплуатации автомобиля кое-что вы и сами придумаете для облегчения собственных трудов.

Бывает всякое. И однажды, это случается с каждым, вы захлопываете ключ от автомобиля в салоне или в багажнике. Хорошо, если возле дома, — можно сходить за вторым комплектом. А на дороге? Вскрывать автомобиль криминальными способами, уродуя уплотнители стекол, разбирая перегородку между салоном и багажником? Хранить запасной комплект ключей нужно в машине. Причем ключ от багажника — в салоне, а ключ от дверей — в доступном снаружи месте. На наш взгляд, и удобно и практично. А выбор подходящих мест для запасных ключей — дело сугубо личное.

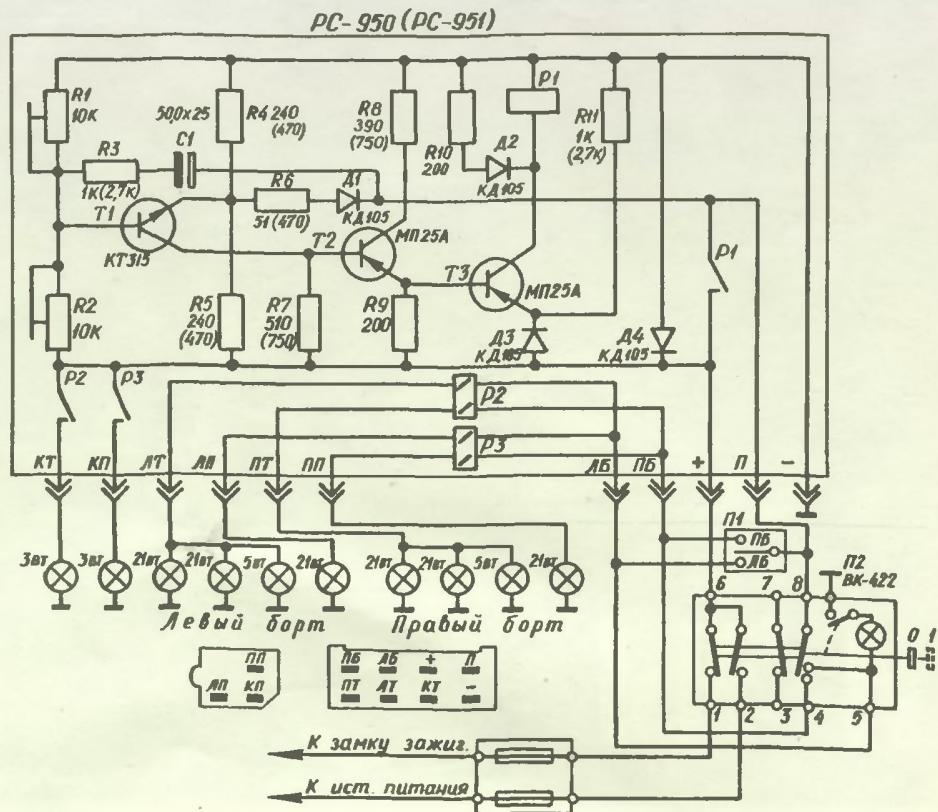
Желаем вам успехов, и не бойтесь испачкать руки, утверждая полезные принципы самообслуживания.

Реле на транзисторах

Все большее значение в современных автомобилях придается надежности и долговечности узлов и агрегатов. Поэтому и у нас и за рубежом расширяется применение электронных устройств, заменяющих старые, электромеханические.

Сегодня в нашем «Клубе» выступит инженер А. С. БЕЛЯЕВ, который расскажет о новом электронном приборе — реле указателей поворота и аварийной сигнализации РС950, которое освоено и выпускается заводом «Автоприбор» в г. Владимире.

Сейчас уже просто невозможно представить себе автомобиль без указателей поворота. Наряду со стоп-сигналом это одно из важнейших средств информации участников движения о предполагаемом маневре. Понятно, насколько надежной должна быть система, обеспечивающая мигание ламп. Чтобы увеличить надежность, обеспечить своевременный сигнал о выходе из строя какой-либо из ламп, а при необходимости — и подачу сигнала аварии



Принципиальная электрическая схема прерывателя РС950 (951).

включением сразу всех «мигалок», разработано и выпускается электронное реле РС950. Им сейчас комплектуют автомобили «Москвич-2140» и другие

модели, выпускаемые АЗЛК, а также ставят на часть машин «Волга» и «Запорожец».

Реле РС950 рассчитано на применение

Что нового в «Москвиче»

Это название «Что нового...» стало традиционным. Мы в нашем «Клубе» уже не раз говорили об изменениях, которые постоянно вносят автозаводы в конструкцию автомобилей, улучшая их эксплуатационные качества, совершенствуя технологию изготовления. Сегодня рассмотрим модернизацию «москвичей», которую провел автозавод имени Ленинского комсомола во II и III кварталах 1977 года.

Вот наиболее важные из нововведений.

1. Внедрена новая система охлаждения двигателя с нижним расположением термостата и без жалюзи радиатора. Новый, неразборный термостат ТС103 в корпусе подвешен на шлангах

с левой стороны двигателя за генератором. В старой системе, как вы помните, термостат типа ТБ1 был установлен в головке блока. АЗЛК будет некоторое время выпускать обе системы параллельно. Постепенно на конвейере завода старые термостаты уступят место новым, вплоть до полного перехода на ТС103 и радиатор без жалюзи.

Установить новый термостат взамен старого невозможно. Но двигатели, которые поставляются в запчасти, завод выпускает как для старой, так и для новой систем. Обратите внимание на их номера. Двигатель с оборудованием в сборе для моделей «412», «427», «434», «2140», «2137», «2134» и их модификаций можно смонтировать с карбюратором К126Н и термостатом ТБ1 в головке блока. В этом случае номер двигателя 412-1000401. Если используются карбюратор К126Н и термостат ТС103, подвешенный на шлангах, — 4129-1000401-30; кроме того, для последнего потребуются отводящий и подводящий шланги (номера соответственно 412-1303010-10 и 412-1303025-20).

Двигатель без оборудования для системы с термостатом ТБ1 имеет номер 412-1000451, а для новой системы — 4129-1000464-30. Кроме термостата ТС103 в этом случае понадобятся четыре шланга — номера 412-1303010-10, 412-1303025-20, 412-1303030-10 и 412-1303096-10.

Замена одного термостата или каких-либо шлангов старой системы новыми, как уже говорилось, невозможна.

2. Задний подшипник 7606КУ1Ш (407-2402025-А) ведущей шестерни заднего моста заменен более надежным подшипником шестого класса точности 6-7606К1Ш (407-2402025-102). Его можно применить на всех моделях и модификациях АЗЛК, начиная с «407». Детали полностью взаимозаменяемы.

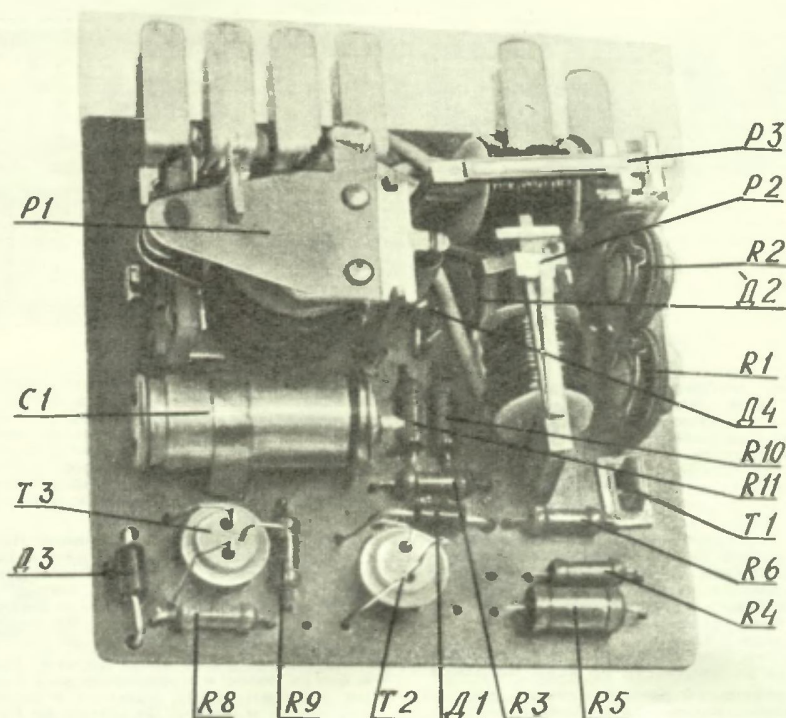
3. Изменился и передний подшипник этого узла. Вместо прежнего 7305-УШ (407-2402041-01) здесь теперь устанавливается подшипник шестого класса точности 6-7305АШ (407-2402041-02).

4. Для комплектации полуосей в запасные части наряду с подшипниками 86-180306КС17 (старый номер 86-180306КС9) могут поставаться и 6-180306К1УС17 (номер АЗЛК 401-2403080-04).

Детали полностью взаимозаменяемы, поэтому их можно применять на всех моделях завода, начиная с «402». Разница в маркировке вызвана тем, что эти подшипники сейчас выпускаются на двух разных заводах.

5. В ступице переднего колеса внедрен внутренний подшипник повышенного класса точности взамен подшипника 7206А (403-3103020-01). Его номер 6-7206А (номер АЗЛК 403-3103020-02).

Замена подшипника возможна для



Монтажная схема.

ние новых, так называемых «ваттных» ламп, соответствующих ГОСТ 2023—75. В серии их, например, лампа А-12-21-3, обозначаемая как 21 Вт, имеет в действительности номинальную мощность 25 Вт. А в старой «свечевой»

серии лампа в 21 свечу имеет мощность примерно 19 Вт.

Это нужно знать потому, что реле РС950 не станет нормально работать со старыми лампами — не сможет контролировать их исправность. На ри-

сунке — принципиальная схема прибора, а на фото — его монтажная плата. Мы показали эти рисунки не в качестве пособия по изготовлению РС950 в домашних условиях — делать это не нужно, ведь реле, как уже говорилось, выпускается заводом «Автоприбор». Эти схемы, так же как и вся статья в целом, — пособие по устройству и работе сложного и достаточно дорогого прибора. Они помогут в случае, если потребуется ремонт реле или замена его деталей. На принципиальной схеме, кроме того, показано, как подключается новое реле. Оно, в отличие от старого, теплового, — параллельного действия и работает независимо от нагрузки.

Кстати, это, предназначенное для легковых автомобилей, 12-вольтовое устройство не отличается по конструкции от реле РС951, применяемого на тяжелых грузовиках КамАЗ и КраЗ с бортовой электросетью напряжением 24 вольта.

Для включения прибора служит имеющийся в нем двухпозиционный рычаг. А если требуется работа в аварийном режиме, он задается специальным выключателем ВК422 (такие выключатели выпускает псковский завод электроарматуры). При этом указатели поворота обоих бортов действуют синхронно в мигающем режиме независимо от положения переключателя указателей поворота и ключа в замке зажигания. В ручке выключателя мигает индикаторная лампа.

Новое реле, как мы говорили, следит за исправностью системы, и если выйдет из строя какая-либо лампа, то перестанет работать контрольная лампа на щитке приборов.

всех моделей и модификаций, начиная с «Москвича—408».

6. Изменение глубины посадочного гнезда в корпусе шарового шарнира у стойки передней подвески позволяет собирать узел без регулировочных прокладок. Новый шарнир (его номер 403-2904200-01) можно ставить на «москвичи», начиная с модели «403».

7. Увеличен с 18 до 22 мм диаметр штанги стабилизатора в передней подвеске, и соответственно изменились втулки этой штанги. Новый узел незаменим взамен старого. В запасные части поступают как старые (№ 403-2906040), так и новые (№ 412-2906040-20) детали.

8. Вы уже знаете, что АЗЛК перешел на новую тормозную систему с дисковыми тормозами передних и измененным диаметром цилиндров задних тормозов. Взаимозаменяема со старой только трубка (412-3506026-10), идущая от вторичной камеры главного тормозного цилиндра к сигнальному устройству. Все остальные узлы и детали ни по частям, ни в сборе не могут быть заменены новыми.

Как и в случае с термостатом, завод производит некоторую часть машин со старой, барабанной тормозной системой, постепенно сокращая ее выпуск. Соответственно продолжается производство узлов и деталей старой системы в запчасти.

9. Изменилась конструкция боковых пластин и уплотнителя в радиаторе отопителя. Новый радиатор (его номер 412-8101060-01) взаимозаменяем со старым (412-8101060).

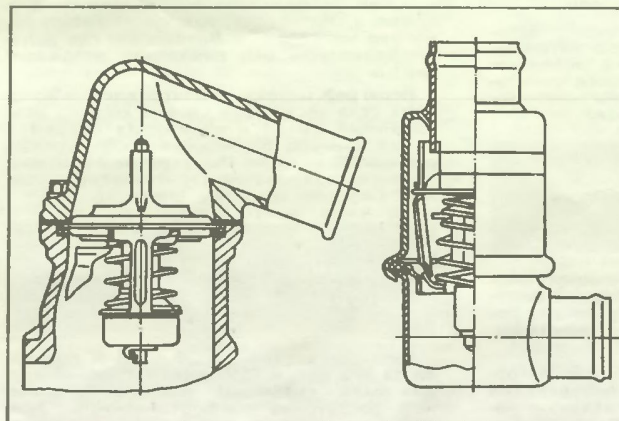
10. Освоен цельноштампованный шкив коленчатого вала (номер 412-1005060-02) вместо сварного (412-1005060). Замена одной детали другой возможна без каких-либо переделок.

11. Внедрены новые передние и задние амортизаторы с соответствующими деталями крепления. В запасные части будут поставляться изделия обоих ти-

пов. Они полностью взаимозаменяемы. Номер нового переднего амортизатора в сборе с деталями крепления 11.2905005 (был 408-2905006), заднего — 11.2915005 (был 408-2915006).

12. Блок плавких предохранителей унифицирован для всех моделей. Номер нового блока ПР103 (АЗЛК 402-3722010-01). Возможна установка его взамен старого, ПР44 (402-3722010) на автомобиле АЗЛК, начиная с модели «407».

13. С июня 1977 года маркировка двигателей АЗЛК делается на приливе блока слева под стартером.



Термостат типа ТБ1, установленный в головке блока цилиндров (слева), и новый термостат ТС103 в неразъемном корпусе (справа).

К этому событию мы, сами того не подозревая, готовились много лет. За плечами шесть трансуральских походов, путешествия по «земной оси» («За рулем», 1974, № 7) и поперек нее. Прибалтика и Приэльбрусье, Военно-Грузинская дорога и Карпаты, наезженный асфальт Черноморского побережья и пустынные кручи Нагорного Карабаха — страницы нашей туристской биографии. Но мы верили, что самая интересная, самая значительная страница еще не раскрыта. Мы прикоснулись к ней поздней осенью, прочитав в «Известиях» короткую заметку «Визит за облака». В заметке рассказывалось о трудном и романтическом труде водителей одной из самых высотных трасс планеты — Памирского тракта.

— Решено! Едем на «Крышу мира», — загорелся Водитель.

— До лета еще далеко, — трезво рассудил Штурман, который, будучи женщиной, олицетворяет в нашем семейном экипаже разумное начало.

На следующий день мы послали письмо главному инженеру памирского производственного автотранспортного объединения Дарвишу Абдулалиеву (о нем упоминалось в известинской заметке).

Дело в том, что для одного из нас — Водителя — этот объект представлял не только туристский, но и чисто профессиональный интерес, как для профессора, доктора технических наук и заведующего кафедрой Омского политехнического института, которая занимается проблемой вибродиагностики транспортных средств. Памир является лучшим местом, где можно испытывать наши разработки, применительно к автомобилям ЗИЛ—130. Поэтому нетрудно представить, как мы были обрадованы скорому ответу.

Оставалось дожидаться лета, а тем временем подобрать спутников. Ими стали наши коллеги по Омскому политехническому институту И. Я. Герасимов и В. П. Кокоулин. Первый на «Москвиче—412» и второй на ГАЗ—21. Как выяснилось в дальнейшем, со спутниками нам повезло.

Всю весну утрясался маршрут. В окончательном виде получилось следующее: Омск — Павлодар — Семипалатинск — озеро Алаколь — Алма-Ата — Фрунзе — озеро Иссык-Куль — Фрунзе — Ош — Хорог — Душанбе — Самарканд — Ташкент — Чимкент — Мерке — озеро Балхаш — Караганда — Целиноград — озеро Щучье — Кокчетав — Петропавловск — Омск. Мы заранее наметили места ночлега, купания и отдыха. Но в центре нашего внимания оставался Памир. Слово захватывающий приключенческий роман читали мы «Справочник автолюбителя» и книгу «В горах Памира и Тянь-Шаня» профессора Кирилла Владимировича Станюковича. Как известно, строительство Памирского тракта было начато на месте караванной тропы в июне 1931 года. Он был открыт к XVI годовщине Великого Октября. «На многих скальных участках», — вспоминает К. В. Станюкович, — дорога была проложена по такому узкому карнизу, что когда левый задний баллон на поворотах шел вплотную к скальной стене, то правый то и дело зависал в воздухе». С тех пор Памирский транзит непрерывно перестраивается. Вплоть до 1960 года дорога эксплуатировалась лишь летом, теперь она действует непрерывно. На смену верблюдам пришли мощные грузовики.

Памирское производственное автотранспортное объединение насчитывает сейчас около 650 машин, в основном ЗИЛ—130. Более тысячи человек работает в объединении. Со многими из них нам предстояло познакомиться.

Мы и наши машины

Близится день старта. Мы получили маршрутную книжку, возведшую Водителя в ранг Руководителя. Сколько раз поможет нам эта волшебная «палочка-выручалочка»!

Предвещающее путешествие — в Нагорный Карабах — началось в понедельник вопреки отчаянному сопротивлению нашего тогдашнего спутника. Первый раз

ПУТЕШЕСТВИЕ НА «КРЫШУ

А. ПЛОНСКИЙ,
Т. ПЛОНСКАЯ

мотор его автомобиля заглох в ста метрах от дома, второй, и весьма основательно, — километрах в пятидесяти. Ошибки, как известно, учат. И на Памир мы отправились во вторник. Пошел 39-й километр нашего тщательно продуманного маршрута, когда «Волга» неожиданно заглохла: отломилась клемма аккумулятора. Подумав, решили дело исправить с помощью шурупа. Он держался отменно. Его так и выбросили вместе с аккумулятором, в котором рассыпались две банки. Но мы оказались фантастически везучими: в ближайшем сельмаге рядом с предметами дамского туалета и одколоном «Кармен» стоял новехонький волговский аккумулятор! Это была единственная автозапчасть во всем магазине.

На следующий день в моторе все той же «Волги» послышался приятный звон. Его источник обнаружился при первой попытке включить стартер: соскочил венец маховика. Пришлось занернить венец по окружности. К счастью, старая добрая «Волга», проучив своего владельца, успокоилась и до конца путешествия вела себя на удивление добропорядочно.

«Жигули», к моменту старта наездившие более 60 тысяч километров, вообще не доставляли хлопот (если не считать смены масла и подтягивания цепи). И не удивительно: вспомнив их бурное туристское прошлое, мы почти полностью обновили переднюю подвеску, заменили все четыре пружины, тормозные шланги и трубопроводы, подшинники ступиц, передние и задние тормозные колодки, часть тормозных цилиндров и др. После такой профилактики было бы грешно наприличничать!

Зато «Москвич—412», находившийся в расцвете сил (30 тысяч километров на спидометре), оказался строптивым и коварным. Стоило въехать в теплые края, как он начал нечаянно перегреваться. Каким только мер мы не принимали. Однажды решили, что «переливает» карбюратор.

Понижили уровень бензина в поплавковой камере. «Москвич», прежде отплавившийся чрезмерным аппетитом, показал «Жигулям» пример экономичности, но стал плохо тянуть и кипел с немалым рвением. Потом опросили многих местных водителей и выяснили, что две трети здешних «москвичей» с перегревом не знакомы, а треть вскипает при первом удобном случае. В конце концов, испробовав все варианты, мы в Оше распаяли радиатор и выяснили, что чуть ли не половина труб занупорена припоем. Интересно, как прокомментируют это на заводе в Воткинске, где делают радиаторы для ижевских автомобилей?

Перегрев наконец прекратился. «Москвич» стал вести себя словно хорошо обездвиженный рысак и на крутых подъемах кинулся перед 62-сильными «Жигулями» своими 75 силами. Мы утратили бдительность и, как оно оказалось, напрасно. Главного сюрприза ждал нас впереди...

Дороги, которые мы выбирали

Путешествовали мы 38 дней и проехали за это время 9550 километров. «Жигули» были снабжены палаткой-багажником, достаточно комфортабельной. Знатоки двух других автомобилей ночевали

в четырехместных польских палатках. Проблема питания решалась по принципу «на столовые надейся, но сам не плошай!» В соответствии с этим мудрым принципом мы располагали тремя туристскими столиками, восемью стульями, двумя примусами и плитой с паяльной лампой, ревущей как реактивный двигатель.

Ах, какие у нас были ночлеги! На берегах волшебных озер и бурливых горных рек, в зарослях шиповника и под нависшей скалой. До чего же приятно сдвинуть столики, подвесить «переноску», обменяться впечатлениями, поспорить и самую чуточку повздорить по пустякам...

Ах, какие у нас были дороги! Асфальт в шесть полос и изборожденный глубокими колеями грунт, тоннели и серпантин, мосты и броды. От Омска до Русской Поляны мы ехали по добротной асфальтированной дороге, нагих в Сибири с каждым годом становится все больше. Перед Павлодаром появились разбитый «грейдер», объезды. Далее, до Семипалатинска, дорога в хорошем состоянии. Степь перемежается с душистым сосновым лесом. Затем асфальт, но места унылые — выгоревшая, сизая от пыли степь, вдали, по обе стороны, пологие холмы. На границе Талды-Курганской области три белые юрты — ресторан.

До Учарала отличное шоссе, недавно построенное и, как водится, с недостатками — объездом в несколько сот метров. Машины, подобно несущимся в атаку торпедным катерам, вздымают вокруг себя буруны, только не воды, а мельчайшей пылевой пудры.

И вот мы на озере Алаколь. Вода чистойшая, много рыбы. Жаль, что на берегу ни единого деревца... От Учарала в сторону Алма-Аты дорога хуже: широкая, но не настоящий асфальт, а черная щебенка. Встречаются объезды, участки с разбитым покрытием. За Талды-Курганом идет строительство нового прямого шоссе. Вблизи Алма-Аты движение по нему уже открыто. Между Алма-Атой и Фрунзе асфальт, но, к сожалению, довольно посредственный.

Мечта многих туристов — побывать на озере Иссык-Куль. Однако осуществить эту мечту человеку, путешествующему на автомобиле, оказывается, совсем не просто. С большим трудом нам удалось получить разрешение. Как мы потом смогли судить по телефонным звонкам начальника республиканской ГАИ, к которому обратились за содействием, дело было не в чьей-то злой воле, а в соображениях экологического или санитарно-эпидемиологического характера.

Но вот наконец мы на пути к Иссык-Кулю. Асфальт, встречаются участки щебня, причем очень крупного. Близ Бистровки началась горная дорога, сравнительно легкая. За селом Кыз-Куйей пропускной пункт, сползание автомобилей, тщательно пытающихся проехать дальше.

Раз уже с таким трудом добыли пропуск, объемем вокруг озер! — решаем единогласно.

...Грунтовая дорога со щебнем привела нас в Диевтыгузское ущелье — одно из красивейших мест Киргизии. С двух сторон выветренные красные горы. В глубине они покрыты знаменитыми тянь-шаньскими елями. Еще дальше заостренные снежные вершины. Внизу окруженная зелеными кустарниками река с бархатными берегами и рассыпными камнями.

...Мы на дороге Фрунзе — Ош. Вскоре

Из материалов,
отмеченных
на конкурсе

МИРА»

после Сосновки начинаются горы. Вот он Тянь-Шань! За обочинами — обрывы без ограждений. Склоны гор с громадными каменными осыпями, языки которых тянутся к самым обочинам. Появились отдельные заграждения, первый очень крутой серпантин. «Жигули» то и дело идут на первой передаче, сжигается бензин А-76, который пришлось залить из-за отсутствия АИ-93. «Москвич» перегревается...

Перед перевалом Тюзашу (3586 метров) сначала четыре короткие крытые галереи, затем слабо освещенный тоннель длиной более двух километров. С потолка и стен сочится вода. С вершины перевала, где сооружена остановочная площадка, открывается причудливый и фантастический вид.

Внизу на блекло-зеленом и бархатно-коричневом фоне извиваются белые змеи дороги, вдаль гряды гор с припорошенными снегом хребтами. Спусти и снова подъем на перевал Алабель (3184 метра). На дороге разбросаны камни, рассыпан щебень. Знаки «Осторожно, камнепад!» Встречаются пасеки, юрты, отары овец, табуны лошадей. Несмотря на значительный подъем, дорога относительно прямая. У реки Сусамыр она стала извилистой и круче, пошла щебенка. И все же перевал Алабель показался нам несравненно более легким, чем Тюзашу: возмужно, мы привыкли к горам.

На спуске — серпантин. Видимо, со стороны Оша ехать труднее. За Тонтогулом вновь подъем в горы. И вот уже Тонтогульская ГЭС, а затем город Таш-Кумыр на реке Нарын. Испулавшись в ее быстрых водах и переночевав, едем по равнине среди полей хлопчатника в областной центр Киргизии город Ош. Оттуда берет начало легендарный Памирский транзит. Мы у цели.

Памир, наша мечта

Ош встретил нас солнцем, яркими красками, характерным колоритом восточного города. Мы впервые почувствовали, что находимся в Средней Азии — такой, какой себе ее представляли. Это впечатление усилилось, когда через несколько часов мы оказались на ошском базаре, равного которому по изобилию фруктов нигде из нас не видел. Но, конечно же, в первую очередь нужно было разглядеть памирское производственное автотранспортное объединение.

И вот мы в кабинете главного инженера Дарвиша Абдулalieва. Совсем еще молодой, энергичный человек с добрым, прямым взглядом.

— Я уже начал беспокоиться, — говорит он. — Вы должны были приехать по-завчера.

Знакомимся с директором объединения Пайшанбе Мардонаевым, секретарем партийного комитета Кобилжаном Алиевым. Нас встречают как близких друзей, устраивают в общежитие.

На следующий день Руководитель, вспомнив о своей основной профессии, прочитал лекцию «Современная научно-техническая революция». И здесь нежности: полный зал слушателей, жадное внимание и вопросы, вопросы, вопросы...

А затем мы долго беседовали о том, что нужно для поступления в вуз, рассказали об ошском политехническом и

сибирском автомобильно-дорожном институте. Говорили о науке, ее бурном прогрессе, о перспективах автотранспорта. Наши друзья познакомили нас с жизнью огромного современного транспортного предприятия, с проблемами эксплуатации автомобилей ЗИЛ-130 в исключительно тяжелых условиях. Взять, например, шины (кстати, за редким исключением, они сделаны на нашем ошском шинном заводе). Их хвалят. Но разве правильно устанавливать на них обычную норму пробега, как при эксплуатации на равнинных дорогах?

Объединение сотрудничает с автозаводом имени Лихачева, внедрившим ряд предложений памирцами усовершенствований. Но этого мало: ведь Памирский транзит — превосходный полигон для углубленных научных исследований. И здесь слово за учеными!

— Вот что, — предложил в заключение нашей беседы Дарвиш, — а не хотите ли принять участие в перевозке грузов? Тогда вы не со слов, а на собственном опыте познакомитесь с работой памирских водителей. ЗИЛ-130, это вам не «Жигули»!

В наших рядах смтение, но такой случай бывает раз в жизни, мыслимо ли от него отказаться?!

— Поедем колонной, и я составлю компанию... — добавляет главный инженер.

Рано утром, через день после приезда в Ош, мы отправляемся на пяти грузовиках по Памирскому тракту до Хорога, затем в Рушан и обратно. Полторы тысячи километров той самой «Крыши мира», на которую мы так стремились!

Руководителю и Штурману достался бензовоз. Рядом с нами один из памирских асов — Имомбек Мамадобов. Вспоминая о Памире 30-х годов, К. В. Станюкович писал: «Машины были слабее, и тормоза ненадежнее, и дорога в десять раз хуже, а вот шоферы были, может быть, и лучше и вообще совсем другие. Они были самостоятельные, решительные и смелее. Слабых шоферов на трассе не было и не могло быть...» Перечитав эти строки по возвращении, мы еще раз вспомнили Имомбека и его товарищей. Нет, о них не забываем, что им недостает решительности и смелости. Виртуозное мастерство и дисциплина — достоинства, которых у них не отнимешь. Да, дорога и машины стали лучше. Зато и рейс, на который прежде затрачивался месяц, а то и больше, занимает теперь четыре — шесть дней. И если раньше транзит был доступен лишь летом, то в наше время — круглый год. В мороз и снегопад, под шквальным натиском ветра штурмуют крутизна перевалов ЗИЛы с цепями на колесах. И заметьте, аварии здесь редкость.

Итак, мы едем по Памирскому тракту. Как известно, точные границы Памира указать трудно. Мнения специалистов расходятся. По словам Имомбека (он оказался превосходным гидом), перевалы — Чийричир и Талдык — это еще не Памир. Он начинается с Алайской долины у поселка Сары-Таш. Отсюда открывается панорама снежных вершин, словно отчужденных на блеклой голубизне неба.

По Алайской долине течет кровавая река — красная глинистая почва растворена в воде. Вот потоки вырвались на дорогу, а рядом уже зеленая река. Разбитый асфальт, щебень, пыль. На перевал Кызыларт (4280 метров) подъем крут, ползем на первой передаче, хотя сам перевал, как, пожалуй, и все остальные, за исключением высотного Анбайтала, легче, чем «допамирский» Талдык с его серпантинными и безднами. Кызыларт разделяет Киргизию и Таджикистан.

Едем по долине Мариансу («Долина смерчей»). Место безжизненное. От реки, которая текла здесь, видимо, совсем недавно, остался лишь толстый слой серо-зеленого ила и грязи. Местами корка грязи высохла и растрескалась.

В 254 километрах от Оша светло-синим кристаллом сияет соленое озеро Каракуль. За ним снова снежные вершины. Дорога напоминает русло реки. Кругом песок со щебнем. Метров 100 по дороге, и впрямь будто по руслу, бежит вода. В нескольких местах путь преграждают большие потоки, особенно мощный перед самым Анбайталом. С трудом форсируем его и останавливаемся. Нужно плотно поесть и морально подготовиться к штурму высочайшего из памирских перевалов. Сердца бьются учащенно, дышится с трудом: сжигается высота.

В нашем дневнике об Анбайтале одноединственное слово — «фантастика».

Заночевали мы в Мургабе, на высоте более трех километров, в общежитии шоферов. А рано утром уже снова были в пути.

Незаметно летит время. Новые знакомства, интересные встречи. Как спрашивают: «Понравился Памир?» Отвечаем одно и то же: «А разве Памир может не понравиться? Равного ему в мире нет!» И глаза наших друзей теплеют: эти славные люди любят свой суровый горный край и гордятся им.

«В Джиланды останавливались, купались?» — спрашивают нас. Еще бы! В 123 километрах от Хорога одна из памирских достопримечательностей — сероводородные ванны. У реки горячий, почти кипящий источник. На берегу — два каменных домика с раздевалками и бетонированными комнатами-ваннами, куда самотеком по трубам поступает горячая (от источника) и холодная (из реки) вода. Испуститься в горячей, пахнущей сероводородом воде — блаженство!

После Анбайтала, который все мы перенесли достаточно хорошо, сам черт был нам не страшен. К тому же вскоре наступила акклиматизация. Возвращаясь в Ош, мы играли на перевалах в снежки.

Возвращение

Остался позади гостеприимный Ош, но путешествие еще не закончено. Нас снова ждут горы, на этот раз по пути в Душанбе. А сейчас мы едем «среди долины ровныя». Дорога хорошая, местами широкая — полосы на четыре. Фергана, Коканд, Майракумская ГЭС. Переночевав на берегу водохранилища, движемся дальше — через Ленинабад и Ура-Тюбе.

Перед перевалом Шахристан (3378 метров) начался щебень. Видимо, мы ослабились, а может слишком возмнили о себе как о горных асах, но только этот перевал показался нам чуть ли не труднее Талдыка. Во всяком случае, дорога местами заметно уже Памирского тракта (у реки Зеравшан шедший навстречу грузовик заранее остановился, выбрав место пошлее, чтобы разъехаться с нами).

Перед Анзобским перевалом (3372 метра) источник нарзана. Останавливаемся, заправляем термосы и каннстры. Этот перевал несколько легче, чем Шахристан. На вершине — метеостанция.

Из Душанбе возвращаемся той же дорогой. За Анзобом, у поселка Айни сворачиваем на Самарканд. После отдыха в городе-музее едем по отличной дороге в Ташкент.

Остался, пожалуй, самый трудный участок пути — от города Чу до города Балхаш. Тяжелая грунтовая дорога, а вернее — бездорожье, и свыше 80 километров «грейдера». Ритмины, частые разветвления, глубокие колеи. О том, чтобы проехать здесь в дождь, не может быть и речи. К счастью, дожди для этих мест редкость, но, судя по всему, недавно прошел обильный ливень. Окажись мы на балхашской «автостраде» неделю назад, испытали бы куда более острые ощущения, чем на Памире.

От Балхаша до Караганды около ста километров — «грейдер», остальное — асфальт. Дорога строится. Пройдет год, и шоссе асфальтируют полностью.

Подъезжаем к Щучинску измотанные многочасовой трясной. Предвнушаем отдых на Щучьем и Боровом озерах. По хорошему асфальту идем со скоростью 80—90 км/ч. И вдруг «Москвич» подпрыгивает, словно на серии глубоких колдобин, выхлещает из стороны в сторону и наконец замирает, уткнувшись на один носом в землю. Подбегаем. Из машины медленно вылезает И. Я. Герасимов. Он бледен, но, как всегда, невозмутим.

— Опора. Шаровая опора... Коллектив — великая сила. Через два часа, не больше развалившаяся нижняя шаровая опора была уже сварена в оказавшейся неподалеку ремонтно-транспортной мастерской и поставлена на место. Через несколько дней после возвращения у нас дома раздался протяжный телефонный звонок.

— Как доехали? — слышался голос Дарвиша. — А то мы беспокоимся. Благополучно? Ну, ждем снова!

Спасибо, Дарвиш, спасибо, дорогие памирские друзья. Мы еще встретимся.

г. Омск

ЗАЗОР В ПОДШИПНИКАХ

Д. Кравцов из Ставропольского края просит рассказать, какими должны быть зазоры в подшипниках коленчатого вала двигателя МеМЗ-968.

Как сообщили редакции на мелитопольском моторном заводе, при установке на двигатель нового коленчатого вала или при замене вкладышей зазоры в подшипниках должны быть следующими.

Между вкладышами нижней головки шатуна и шатунными шейками коленчатого вала (все размеры в миллиметрах) 0,028—0,071; двигатель можно эксплуатировать, если этот зазор не превысил 0,250. Между коренной шейкой и вкладышами переднего коренного подшипника 0,085—0,125 (предельный зазор 0,2); среднего — 0,05—0,10 (предельный 0,25); заднего — 0,07—0,11 (предельный 0,2).

Зазор в подшипниках определяется разностью двух диаметров: того, который образован внутренними поверхностями вкладышей, и диаметра коренной или шатунной шейки коленчатого вала.

Надо помнить, что после замены вкладышей и коленчатого вала двигатель требует обкатки.

ОТЛИЧИЯ ВОЗМОЖНЫ

Г. Куликов из Невинномыска обращает внимание на то, что в разных книгах по устройству и обслуживанию «Волги» ГАЗ-24 сообщаются разные регулировочные данные. «Какими из них надо пользоваться?» — спрашивает читатель.

В некоторых справочниках, книгах по устройству и ремонту автомобилей возможно появление рекомендаций, не совпадающих с теми, что были в предыдущих изданиях тех же самых книг. Дело в том, что конструкция автомобиля постоянно совершенствуется и вместе с этим меняются некоторые регулировочные данные.

На горьковском автозаводе редакции сообщили регулировочные величины выпускаемых сейчас «волг». Вот они (все размеры в миллиметрах).

Зазор между коромыслом и клапаном (кроме первого и восьмого) на холодном (плюс 15—20°С) двигателе 0,35—0,40; то же у первого и восьмого клапанов 0,30—0,35; зазор между электродами свечей 0,8—0,9; свободный ход педали сцепления 12—28; полный ход педали сцепления 145—160; уровень жидкости в главных цилиндрах привода сцепления и тормоза от верхней кромки резервуара 15—20.

При обслуживании же конкретного автомобиля надо пользоваться указаниями заводской инструкции, приложенной к машине.

КАК ПЕРЕПОЛЮСОВАТЬ СХЕМУ

«Расскажите, пожалуйста, что нужно сделать, чтобы электросхема на моем «Москвиче-401» работала с присоединенным к «массе» отрицательным полюсом батареи, как на современных моделях», — просит автолюбитель В. Костинов из Чебоксар.

Все приборы электрооборудования автомобиля, кроме генератора, исправно работают независимо от того, какой полюс батареи присоединен к «массе». Генератор же необходимо перемагнитить, чтобы изменилась его полярность. Выключают провода от батареи и меняют местами путем перепайки их наконечников, поскольку выводные штыри батареи имеют разный диаметр (учитывая большую массу наконечников, следует использовать паяльник мощностью не менее 200 Вт или весом около 0,5 кг).

Поворачивают батарею на 180° и подсоединяют к ее штырям соответствующие наконечники проводов. Меняют места проводов, подсоединенные к амперметру. Отрезком подходящего провода соединяют на 2—3 секунды клеммы В и Ш реле-регулятора, что и приводит к перемагничиванию генератора.

Чтобы убедиться в получении желаемого результата, сначала проверяют правильность подсоединения амперметра (его стрелка при неработающем двигателе и включенном дальнем свете должна отклониться влево, указывая на разряд батареи), а затем полярность генератора (при больших оборотах двигателя амперметр должен показать заряд). Если его стрелка остается на нуле или беспорядочно колеблется, следует повторить перемагничивание генератора, как указывалось выше, и снова проверить работу электрооборудования.

МОТОЦИКЛЫ АВО И «СИМСОН»

«В самом начале 50-х годов к нам в страну поступали из ГДР мотоциклы АВО класса 250 см³», — пишет Г. Юнусов из Казани. — Но сегодня об этой марке я ничего не слышал. Сообщите, пожалуйста, о ее дальнейшей судьбе».

Мотоциклы АВО-425 выпускало с 1949 по 1958 гг. народное предприятие ГДР «Симсон», которое существует и сейчас. Оно производит мопеды и мотоциклы класса 50 см³ («За рулем», 1976, № 12). Это завод с очень давней историей. Свое происхождение он ведет с 1741 года, когда в г. Зуле была основана мастерская по изготовлению стрелкового оружия и инструментов. В 1896 году «Симсон» начал делать и велосипеды, позже — мотоциклы БСВ к велосипедам, выпуск которых вел до конца 30-х годов. Верность легким одноколейным машинам завод сохранил до наших дней — с 1955 года выпускает мопеды.

ИЗ ПРАКТИКИ ГОССТРАХА

Добровольное страхование приобретает большую популярность как удобный вид услуг для автомобилистов. Это видно по количеству заключаемых договоров и писем наших читателей. Многие из них пользуются услугами Госстраха уже не первый год, но страхового случая всегда, как говорится, индивидуален. В ходе его расследования возникает немало вопросов. Мы выбрали три наиболее характерные из них и попросили дать комментарий заместителя начальника Главного управления Госстраха СССР Л. К. Никитеникова.

«В пути произошла небольшая авария с моим автомобилем», — пишет Л. Зубавин из Красноярска. — Потребовался ремонт. При подъеме машины домкратом оторвался кронштейн, из-за падения автомобиля деформировался его кузов. Госстрах не желает оплачивать мне такой существенный ущерб. Могу ли я расторгнуть с ним договор?»

Как видно из этого сообщения, повреждение автомобиля произошло в результате небрежного выполнения ремонтных работ. Страхование не учитывает подобные случаи, поэтому нет никаких оснований для выплаты страхового возмещения. Условиями добровольного страхования не предусматривается расторжение договора и возврат платежей страхователя.

«Оплачивает ли Госстрах и потерю товарного вида, возмещая причиненный ущерб?» — спрашивает Б. Ансакос из Гродно.

В сумму страхового возмещения входит расчетная стоимость ремонта (восстановления) транспортного средства, расходы, которые понес владелец, спасая автомобиль, приводя его в порядок, а также при транспортировке. Кроме того, согласно Правилам добровольного страхования, возмещаются затраты по составлению сметы на ремонт (восстановление), если она оплачена страхователем. Как и другие расходы, стоимость потери товарного вида органами Госстраха не возмещается.

«Можно ли застраховать самодельный микролитражный автомобиль, построенный в соответствии с требованиями Госавтоинспекции?» — интересуется А. Варфоломеев из Ленинграда.

Такие автомобили принимаются на страхование. Стоимость их определяется применительно к действующим государственным розничным ценам.

«БОЛЬШИЕ ГОНКИ» В КИНО И НАЯВУ

Киевлянин С. Самбурский, видевший года два назад американскую кинокомедию «Большие гонки», просит разъяснить, действительно ли в первом десятилетии нашего века проходили кругосветные автомобильные гонки или это вымысел сценаристов.

В основу сюжета фильма, снятого фирмой «Уорнер бразерс» (США), положены реальные события 70-летней давности. 12 февраля 1908 года в Нью-Йорке был дан старт гонкам по маршруту Новый Свет — Старый Свет. Их организовали две газеты — французская «Матен» и американская «Нью-Йорк таймс». Им нужна была сенсация, они хотели обеспечить покупателям захватывающее чтение на полгода, иными словами, гарантированный сбыт увеличенного тиража.

В гонках приняли участие шесть экипажей. Только три дошли до финиша, прибыли в Париж. Победу одержал американский экипаж, который преодолел весь маршрут (США — Аляска — Япония — Россия — Германия — Бельгия — Франция) протяженностью 21 470 км за 169 дней. Путь из Аляски в Японию и далее в Россию они проделали паромом. По территории России они проехали через Владивосток, Красноярск, Омск, Москву, Петербург.

Автомобиль победителей — его марка «Томас Флайер» — сохранился до наших дней в одном из нью-йоркских музеев. Он представляет собой модель «670» с шестичилиндровым (13 000 см³, 70 л. с.) мотором, четырехступенчатой коробкой передач и цепной главной передачей. Колеса большого диаметра обеспечили машине очень высокий дорожный просвет — 280 мм. Она развивала скорость 113 км/ч и расходовала 25 л бензина на 100 км пути. По типу «Томаса Флайера» для съемок фильма «Большие гонки» построили так называемый игровой автомобиль, нареченный «Лесли Спешел». Он лишь внешне напоминал оригинал. Под капотом у «Лесли» стояла типичная американская V-образная «восьмерка». Что же касается чудовищного трехосного автомобиля «Ганнибал-8» профессора Фейта — одного из героев этой киноленты, — то он вообще не имел исторических прототипов. Эта машина — плод фантазии сценаристов.

ОКРАШЕННЫЙ МОТОР

А. Нестеров из Бобруйска, Г. Победин из Кишинева. Другие читатели просят рассказать, что означает окраска блока цилиндров двигателя ВАЗ-2106 в желтый, синий, серый и другие цвета.

Как сообщили редакции на Волжском автозаводе, введенная на стадии изготовления окраска блока цилиндров двигателей ВАЗ-2106 позволяет быстро отличать их от блоков моторов ВАЗ-2103. Единый же цвет пока не выбран, и поэтому на «жигулях» могут встретиться моторы различных цветов.

НАДЕЖНОЕ КРЕПЛЕНИЕ РУЛЯ

ВТОРАЯ ЖИЗНЬ ШАРНИРОВ

Шарниры карданной передачи у «жигулей» служат в среднем 70—80 тысяч километров. К этому времени из-за естественного износа появляется большой зазор в игольчатых, подшипниках, признак чего — стук и вибрация карданного вала. Понятно, что детали шарнира — крестовина и подшипники — требуют замены, но, к сожалению, их не всегда удается быстро приобрести.

Существует возможность несколько продлить срок службы старого шарнира. Дело в том, что шипы крестовины интенсивнее изнашиваются с одной стороны на участке, меньшем половины окружности. Поэтому, если снять шарнир, сделав соответствующие пометки, промыть и смазать его детали, а затем собрать и установить, повернув крестовину на 180° вокруг одной из осей относительно прежнего положения, то основная нагрузка во время работы придется на менее изношенную сторону.

Перебранный таким образом шарнир может служить еще не одну тысячу километров.

Считаю целесообразным выполнять эту работу после пробега 50—60 тысяч километров, не дожидаясь предельного износа шарнира.

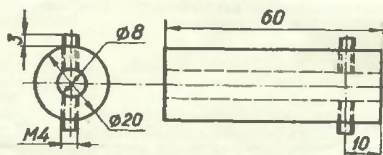
3. КАЧАНОВ

274003, г. Черновцы,
ул. Буковинская, 65, кв. 1

Комментарий. Другие наши читатели сообщают о достаточной эффективности применения описанного способа ремонта шарниров на автомобилях в Московии. Однако не следует увлекаться продолжительной эксплуатацией отремонтированной таким способом карданной передачи, учитывая, что поломка изношенной до предела крестовины может привести к серьезным повреждениям автомобиля.

ВТУЛКА ВМЕСТО ВАЛА

Для разборки и сборки сцепления на тяжелых мотоциклах А. Ващенко из Запорожья предложил удобное приспособление (см. «За рулем», 1977, № 5, стр. 20). Правильное положение дисков при затяжке винтов он обеспечивает при помощи старого вала коробки передач. Поскольку у многих мотоциклистов такого вала нет, предлагаю использовать вместо него втулку, изображенную на рисунке.

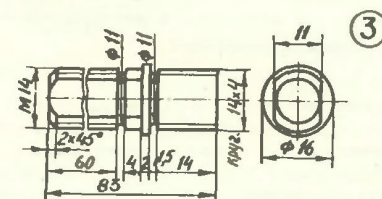
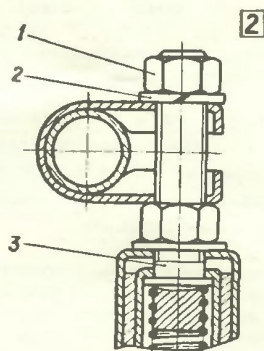
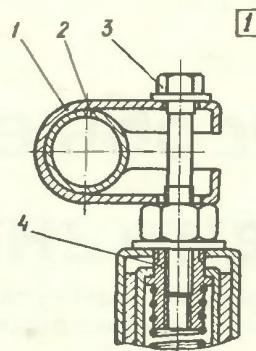


Втулка, применяемая при сборке сцепления.

При сборке сцепления втулку вместе со штоком выключения сцепления вставляем в ведомые диски и, совмещая их, центрируем по квадратному отверстию нажимного диска штоком сцепления. После затяжки винтов проверяем положение дисков и удаляем втулку.

Д. ЖИРИН

702224, Ташкентская область,
Верхнечирчикский район.
с. Сунок, Чаткальская ГМОС



На мотоциклах и легких мопедах в процессе эксплуатации приходится подгибать узлы крепления руля. Со временем мелкая резьба в болте 3 и в упоре 4 (рис. 1) изнашивается и возникает опасность отделения руля (как случилось у меня). Делать новую резьбу большего диаметра в упоре нежелательно, так как это приводит к ослаблению детали.

Чтобы этот узел работал более надежно и долговечно, предлагаем изменить его, как показано на рис. 2. Новый упор 3 пружины амортизатора, изготовленный из стали, заменяет болт 3 (см. рис. 1) и надежно крепит руль.

В. ДУДКО

245110, Сумская область, г. Шостка,
пер. Войнова, 6-а

Рис. 1. Существующий узел крепления руля: 1 — хомут; 2 — труба руля; 3 — болт; 4 — упор пружины амортизатора.

Рис. 2. Измененный узел; 1 — гайка М14; 2 — пружинная шайба; 3 — упор пружины амортизатора.

БЕЗ РАЗБОРКИ ДВИГАТЕЛЯ

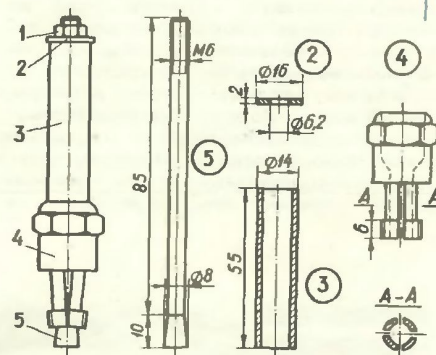
Свечи у двигателя «Москвич—412» расположены в углублениях, и на машине их приходится вворачивать на ощупь. Случается, что из-за перекоса свечи идет не по резьбе, и прежде чем это проявится, три-четыре нитки в гнезде оказываются поврежденными. Потом вернуть правильно свечу не удастся.

Чтобы поправить резьбу, обычно снимают головку и метчиком проходят отверстие из камеры сгорания. Этой большой демонтажной работы можно избежать, если воспользоваться специальным инструментом, показанным на рисунке. Его основание 4 — корпус от «москвичковской» свечи (изолятор и электроды удалены), нижняя часть которого пропилена так, что в сжатом состоянии свободно проходит в отверстие.

Собранные приспособление вставляют в свечное отверстие до упора, затем, постепенно подтягивая конус гайкой М6 и поворачивая немного корпус влево — вправо свечным ключом, совмещают резьбу приспособления с резьбой отверстия. Остается вывернуть приспособление свечным ключом, и оно на своем пути исправит поврежденные нитки резьбы. Чтобы стружка не попала в камеру сгорания, достаточно предварительно нанести на резьбу приспособления тонкий слой графитовой смазки.

Таким способом можно восстанавливать свечные отверстия в разных двигателях с алюминиевыми головками цилиндров, в том числе мотоциклетных.

А. ЕРОФЕЕВ, пер. Авиационный, 4, кв. 8
А. ЛЕВИЦКИЙ (А. Ерофеев)



Приспособление для исправления резьбы: 1 — гайка М6; 2 — шайба; 3 — втулка; 4 — основание; 5 — распорный конус.

ПОПРАВЬТЕ ШЛАНГ

У некоторых автомобилей ВАЗ—2102 встречается одно неприятное явление — при заправке бака на раздаточной колонке АЗС бензин выплескивается наружу, из-за чего приходится подавать его малыми дозами, теряя много времени. Причина в том, что гибкий шланг, по которому должен выходить воздух (он соединяет бак с наливной трубой — горло-

Чтобы заправка проходила нормально, достаточно поправить шланг, немного укоротив его со стороны горловины, где соединение закрыто облицовкой. Хочется, чтобы завод обратил на это внимание.

Е. ЕФРОСИНИИ

Е. ЕФРОСИННИН

400065, г. Волгоград,
ул. Тарифная, 21, кв. 35

Особые условия движения

На вопросы читателей по Правилам дорожного движения отвечает начальник отдела ВНИИ БД М. АФАНАСЬЕВ

На некоторых наших дорогах предел скорости «поднят» знаками до 100 км/ч и даже выше. Являются ли такие дороги скоростными, действуют ли на них те правила, что изложены в разделе «Особые условия движения»?

Нет, не действуют. В сравнении с обычными, где введены общие ограничения скоростей, такие дороги мы называем в обиходе скоростными. Однако «Конвенция о дорожном движении», к которой присоединилась в свое время наша страна, вкладывает в понятие «скоростная дорога» определенный смысл. Это должна быть автомагистраль, обеспечивающая езду с высокими скоростями не только своими техническими параметрами, но и организацией движения. В частности, на такой дороге не должно быть ни пешеходов, ни велосипедистов, ни вообще любых транспортных средств, если их конструктивная скорость не может достигать определенной величины, установленной национальным законодательством (у нас, как известно, этот лимит равен 40 км/ч). Пока что на наших дорогах, где разрешена скорость 100 км/ч и выше, таких условий нет. Поэтому здесь надо руководствоваться всеми теми правилами движения, которые действуют на

общей сети дорог. Соответственно и знаки на них стоят 2.20 «Ограничение скорости», а не указательные 4.3 «Скоростная дорога».

В разделе об особых условиях движения изложены правила езды по горным дорогам, но не определено понятие «горная дорога». Что имелось в виду под этими словами?

Официальных норм, по которым ту или иную дорогу можно отнести к категории «горная», в нашей стране нет. Такими мы считаем дороги, проложенные в горной местности. Как правило, их отличают затяжные уклоны, крутые и часто повторяющиеся повороты, многочисленные участки с ограниченной видимостью. Наиболее характерны в этом отношении горные дороги на Кавказе, в Крыму, на западе Украины, в Средней Азии, на Урале и Дальнем Востоке.

В гололедицу на горных дорогах любая буксировка запрещена. А как быть водителям, если дорога обледенела, когда они уже были в пути?

Если водителям, буксирующим автомобили по горной дороге, встретился уча-

сток, где поверхность проезжей части обледенела, они должны прекратить движение, точнее прервать его, пока дорожные условия не придут в нормальное состояние в результате принятых соответствующими службами мер или естественным образом. Место для остановки надо, разумеется, выбрать такое, чтобы не создавать помех другим водителям, обеспечить возможность для проезда других автомобилей.

Внешние световые приборы должны быть включены на транспортных средствах не только в темное время суток, но и в других условиях недостаточной видимости. Что в последнем случае Правила имеют в виду?

В примечании к пункту 132 Правил говорится о том, что условия недостаточной видимости — это туман, дождь, снег и другие метеорологические особенности погоды, ограничивающие видимость максимум 100 метрами пути. Этим определяется степень различения на дороге отдельных объектов. Недостаточной видимость считается тогда, когда четкое различение пешеходов, дорожных знаков и движущихся без включенных огней транспортных средств возможно

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ПОЛЬША. При проектировании новых городов и жилых районов архитекторы применяют официальные нормы, регулирующие соотношение между количеством жителей и мест на автомобильных стоянках. Нормы периодически пересматриваются. Если в 1951 году на 1000 жителей приходилось 10—25 мест, в 1964 году — 25—40, то, согласно ныне действующим нормам, — 90—120 мест.

АВСТРИЯ. Результаты анкеты, проведенной среди водителей автомобилей, свидетельствуют, что уклоняющиеся от применения ремней безопасности чаще всего объясняют это боязнью оказаться пристегнутыми в загоревшейся или свалившейся в воду машине. Данные статистики по стране, однако, говорят, что такие случаи очень редки, зато в 90 происшествий из 100 ремни спасают водителя и пассажиров от гибели или тяжелых увечий.

БРАЗИЛИЯ. Министерству охраны окружающей среды удалось добиться от Национального союза производителей автомобилей решения о том, что все выпускаемые в стране машины с 1978 года

должны оснащаться специальным устройством, значительно снижающим концентрацию окиси углерода в выхлопе.

ИТАЛИЯ. С конца 1977 года здесь введено новое ограничение максимальной скорости движения легковых автомобилей на дорогах и автострадах. Теперь она зависит от рабочего объема двигателя: до 600 см³ — 80 км/ч на дорогах и 90 км/ч на автострадах; от 600 до 900 см³ — соответственно 90 и 110 км/ч; от 900 до 1300 см³ — 100 и 130 км/ч; свыше 1300 см³ — 110 и 140 км/ч. Ограничение в населенных пунктах осталось прежним — 50 км/ч независимо от мощности двигателя.

ЛИВИЯ. Здесь на дорогах часто встречаются предупреждающие знаки с изображением верблюда. Дело в том, что, внезапно появившись на дорогах, эти животные часто оказываются причиной ДТП.

НИДЕРЛАНДЫ. На специальном заседании парламент принял решение, запрещающее езду на роликовых коньках по

всем дорогам страны. Полиция получила распоряжение штрафовать тех, кто нарушит новое постановление.

ТУНИС. В последние годы на всех главных улицах городов появились дорожные указатели и светофоры. В связи с этим правила движения стали более строгими. Например, несоблюдение требований знака «Стоп» или проезд перекрестка при красном свете карается лишением водительских прав.

США. Из-за сильных снежных заносов и резкого похолодания в ноябре минувшего года лишь за два дня на дорогах погибло при ДТП 459 человек. На одной из дорог в штате Висконсин в результате заносов автомобильная пробка протянулась на 15 километров.

ФИНЛЯНДИЯ. В стране введены более строгие наказания для нарушителей правил движения. Водитель, в крови которого обнаружат более 0,5 промилле алкоголя, приговаривается к тюремному заключению сроком до трех месяцев.

только на расстоянии меньше чем 100 метров.

При встречном разъезде на загородных дорогах водители нередко переходят на подфарники. Правильно ли они поступают?

Если мы внимательно прочитаем пункт 133 Правил, то увидим, что его предписания, по существу, запрещают водителям пользоваться дальним светом фар на освещенных дорогах и ездить без включенных фар на неосвещенных. Надо всегда помнить, что подфарники не осветительный, а сигнальный прибор. Габаритные огни не дают необходимой освещенности дороги, а лишь обозначают габариты транспортного средства. В свете подфарников водитель не в состоянии рассмотреть препятствие на дороге даже в непосредственной близости. Кроме того, перейдя при встречном разъезде на подфарники, он становится более подверженным ослеплению, так как его глаза адаптированы на неосвещенную поверхность дороги. При ближнем свете фар вероятность этого значительно меньше.

Правила говорят, что водитель обязан снизить скорость при ослеплении. А разве при переключении света с дальнего на ближний для разъезда в темноте этого делать не надо!

Все зависит от того, на какой скорости этот разъезд происходит. В соответствии с общим положением, закрепленным в пункте 73 Правил, скорость всегда должна соответствовать видимости в направлении движения. Исследования показали, что при благоприятных дорожных условиях скорость не должна превышать на ближнем свете 45 км/ч, а на дальнем — 80 км/ч. Иначе остановочный путь машины будет больше уверенно просматриваемой вперед освещенной зоны. Таким образом, если вы двигались со скоростью более 50 км/ч и перешли с дальне-

го света на ближний, то надо тут же сбросить «газ», а может быть и притормозить.

Кто больше рискует быть ослепленным — водитель легкового или грузового автомобиля?

Страдают от ослепления прежде всего водители «низкорослых» автомобилей. В легковом автомобиле глаза человека, сидящего за рулем, находятся в среднем на высоте 1 метр от дороги. На этой же примерно высоте расположены фары у грузовых автомобилей и автобусов, и их лучи смотрят водителю легкового автомобиля прямо в глаза. Сами же водители грузовиков и автобусов сидят достаточно высоко, почти в 2 метрах от поверхности дороги, они практически находятся вне зоны опасного ослепления. Об этом им надо помнить и своевременно переключаться на ближний свет, не заставляя встречного водителя повторять «просьбу». Этого требуют и Правила и водительская этика.

В печати появились сообщения о том, что в некоторых странах ближний свет фар стал обязательным и на хорошо освещенных дорогах, и даже в дневное время. Почему не встают на этот путь и наши Правила дорожного движения?

Действительно, такие примеры уже есть. Необходимость более широкого использования ближнего света диктуется и обосновывается соображениями безопасности движения: водитель лучше замечает все вокруг, и его лучше видят другие участники движения. Такой эксперимент у нас в Ленинградской области и в Эстонской ССР тоже проводился и дал в общем положительные результаты. Во всяком случае, число наездов на пешеходов заметно снизилось. Пока наши Правила рассчитаны на то, что на маломагистральски освещенных дорогах водитель

должен сам решать, включать фары или нет: в нашем автомобильном парке еще очень много машин, конструктивные особенности фар у которых таковы (так называемое американское светораспределение), что не исключено слепящее действие и ближнего света, тем более при неудовлетворительной регулировке фар. Кроме того, по мнению специалистов, ближний свет «жигулей», например, все-таки «силен» для городских магистралей. Сходятся на том, что для условий городского движения у автомобилей должен быть и специальный «городской свет», несколько слабее ближнего, но ярче габаритных огней. Над этой проблемой сейчас работают. А пока следует рекомендовать водителям тщательнее регулировать фары, смелее с учетом уровня освещенности пользоваться ближним светом и не ездить «на ощупь» с одними габаритными огнями.

Часто водители включают фары при буксировке даже в дневное время. Стоит ли так делать?

Это можно наблюдать не только при буксировке. Часто водители практикуют включение света при движении в колонне, при перевозке крупногабаритного или тяжеловесного груза. Думается, это неплохой предупредительный сигнал, обращающий внимание других водителей на особенности обстановки, призывающий их быть более бдительными, осторожными. Видимо, будет полезно при работе над новой редакцией Правил закрепить в них это положение. Жизнь опередила теорию и в другом вопросе. Сейчас некоторые модели легковых автомобилей уже оборудованы устройством, включающим одновременно все указатели поворота. Однако Правила еще не сказали, когда такой сигнализацией надо пользоваться. Подобные дополнения к Правилам уже подготовлены. В них предусмотрено, что мигающие оранжевые огни надо включать в основном в тех же случаях, когда должен применяться знак аварийной остановки или красный мигающий фонарь.

ФРАНЦИЯ. Статистика показывает, что каждые восемь из десяти ДТП на автомагистралях — это так называемые цепные происшествия, в которых сталкивается множество автомобилей. Процесс выявления виновных в таких авариях очень сложен.

ФРГ. Совет по безопасности движения разработал рекомендации для водителей двухколесных транспортных средств. Они мало защищены, поэтому при ДТП чаще получают ранения, чем водители легковых автомобилей. Так, в 1975 году каждый тридцатый водитель двухколесной машины при ДТП становился его жертвой — получал травму или погибал. Вот предлагаемые им правила. 1. Всем пользоваться шлемами, хотя официально это является обязанностью водителя лишь тех двухколесных машин, которые развивают скорость более 40 км/ч. 2. Надевать перчатки и светлую одежду, которые делали бы водителя хорошо заметным на дороге. Наиболее пригодны для этой цели следующие цвета: желтый, желто-зеленый, оранжевый. Красный цвет в темноте можно не замечать. 3. При движении на загородных до-

рогах включать освещение. 4. Не перевозить пассажира, если мопед для этого не приспособлен. 5. Тщательно следить за техническим состоянием машины, прежде всего за шинами и тормозами. 6. Обращать особое внимание на поверхность дорожного покрытия. Опасны места, где есть масляные пятна, песок, лужи, а также рельсы. Из-за неустойчивости машины здесь может возникнуть юз. 7. Строго соблюдать ряды движения. 8. Следить за безопасной дистанцией: столкновение с идущей впереди машиной гораздо опаснее, чем для автомобилиста. 9. Не забывать о соблюдении интервалов, обращая особое внимание на грузовые автомобили, совершающие правый поворот. 10. Чаще, чем другие участники движения, пользоваться сигналами рукой, особенно при поворотах.

ШВЕЙЦАРИЯ. Многие считают, что медикаменты, получаемые из растений, безвредны и не оказывают какого-либо влияния на безопасность движения. Институт безопасности движения категорически отвергает такую точку зрения, указывая на то, что многие жертвы ДТП, как выяснилось, находились под воздей-

ствием успокаивающих средств растительного происхождения.

ШВЕЦИЯ. Отменено ранее существовавшее ограничение длины автопоездов 18 м. Как указывают, не было обосновано, что такая длина оптимальна для безопасности движения. Сейчас предельная длина автопоездов — 24 м.

ЯПОНИЯ. Токийская дорожная полиция ограничила скорость в городе 24 миль в час. Повышены требования к водителям. Даже при самом незначительном содержании алкоголя в крови назначается до 2500 иен штрафа или три месяца исправительных трудовых работ. Если же будет установлено, что водитель пьян, его ждут два года тюрьмы или очень крупный штраф.

Большое внимание уделяется подготовке водителей. Для получения «прав» предлагается пройти полугодовой курс обучения, причем первые 30 часов в классе на тренажере. Весь курс стоит более 15 000 иен, что многим не по карману. Однако если полиция попадает человека без водительских прав, у него не только требуют крупный денежный штраф, но и конфискует автомобиль.

Три
цвета
времени

Рассчи- тывай силы

С наступлением теплых весенних дней машин на улицах и дорогах заметно прибывает. Начинаются первые «выезды в свет». После зимних простоев водители поотвыкли от руля, несколько утратили тот автоматизм в управлении машиной, который помогал не расходовать лишние силы, оставляя больше времени для оценки дорожной обстановки. В этот период «переподготовки», вработываемости водительская надежность оставляет желать лучшего. Первые поездки после длительного перерыва сопровождаются повышенным нервным напряжением, эмоциональными перегрузками, быстро утомляют, и в этом состоит их главная опасность. Потому к месту сегодня поговорить о том, как отдалить усталость водителя, при каких условиях она возникает преждевременно, в общем — о гигиене водительского труда.

Каждому, разумеется, ясно, что работоспособность и надежность ухудшаются по мере утомления. Но в чем это конкретно выражается? Может быть, человек, как говорится, в состоянии пересилить себя? Увы. Что бы мы ни делали, но у уставшего водителя уже не та скорость мышления, слабее память, качество переработки информации и динамика действий. Все это, понятно, не лучшим образом влияет на безопасность движения. Работоспособность делится по времени на три основных этапа: вработываемость, устойчивая работоспособность, утомление. Статистика показывает, что эти периоды характеризуются различной частотой аварий, которая на последнем этапе резко идет вверх. Хотя, конечно, количественные зависимости тут индивидуальны и обусловлены психофизиологическими особенностями, квалификацией и опытом каждого отдельного водителя. Ведь этим определяются его затраты энергии на решение любых задач при управлении автомобилем. В то же время человек не может объективно сам оценить уровень своей работоспособности. Он начинает чувствовать, что устал или нездоров, значительно

позже, чем проявятся признаки снижения ее. Следовательно, примите за правило — при малейшем недомогании, сонливости, не говоря уже глубоких эмоциональных переживаниях, за руль не садитесь.

Будьте особенно внимательны к своему самочувствию в длительной поездке. Прежде всего, хорошо отдохните перед ней. Статистика свидетельствует, что при остаточном утомлении уже через 3,5–4 часа после начала поездки в 60 случаях из 100 водителя начинает неудержимо клонить ко сну. Не трогайтесь в путь, что называется, среди ночи. В эти часы ваша работоспособность значительно снижена. Не стоит проводить за рулем и больше 8 часов. Как показывает практика, после 10 часов езды вероятность аварий резко возрастает, а происшествия, случившиеся после 12 часов за рулем, самые тяжелые — они заканчиваются смертельным исходом в полтора раза чаще, чем те, что фиксируются в течение нормального рабочего дня.

В пути делайте частые короткие (5–10 минут) остановки, сопровождая их физическими упражнениями, чтобы размять мышцы поясницы, ног, плечевых суставов. Без перерывов для отдыха можно совершить поездку лишь в пределах 3 часов. В остальных случаях мы рекомендуем такой режим: каждый час — пятиминутная остановка, после двух часов езды — 15-минутная, а после четырех часов — длительная (до 40 минут) остановка на обед.

Не переедайте! Суточная калорийность рациона водителя должна составлять приблизительно 2500 кал. (в жарком климате на 35–40% меньше, в холодном на 25–30% больше). И не забудьте о витаминах. Например, недостаток витамина А снижает способность видеть в сумерках и темноте, витамина С — вызывает преждевременное утомление. Ешьте не реже четырех раз в сутки.

Категорически противопоказаны снотворные и успокаивающие средства, а равно такие возбуждающие, как кофеин, фенамин, пиразид и т. д. Под их влиянием водитель склонен переоценивать свои возможности. Неумеренные дозы чая или кофе после кратковременного возбуждения могут вызвать чувство угнетения, усталости, сонливости. Вообще применять любые лекарства в дороге следует с очень большой осторожностью — многие из них содержат вещества, способные оказать нежелательное побочное влияние на водителя.

Работоспособность водителя в значительной степени зависит от времени суток. Она снижается в период от 22 до 6 часов, достигая минимума в интервале от 23 до 3 часов ночи. Это объясняется суточным биологическим циклом человека. Может быть, и по этой причине относительное количество аварий ночью в пять раз больше, чем днем, хотя интенсивность движения на дорогах в это время снижается приблизительно в 8–10 раз. Наш совет: в дальней поездке нужно стараться двигаться только от восхода до заката солнца. К тому же в темное время наповолну (а в некоторых случаях более чем в 10 раз) снижается острота зрения, ухудшается контрастность восприятия (предметы сливаются с фоном), искажается глубинное зрение (способность оценивать расстояние до предметов), возникают зрительные иллюзии — неподвижные предметы «оживают», удаляющийся объект мо-

жет казаться приближающимся, и наоборот. Адаптация к темноте ухудшается с возрастом: у 60-летних водителей она в среднем в восемь раз хуже, чем у 20-летних. Учтите, что способность видеть в темноте утрачивается с возрастом значительно быстрее, чем острота зрения. Большое зрительное напряжение вызывает быструю утомляемость. Чтобы уменьшить ее, рекомендуется постоянно скользить взглядом по лучу фар, не фиксируя его на одном месте.

Сильное утомление вызывает сонливость. По данным НИИАТа, причиной от 1,7 до 2,4% происшествий на разных дорогах становился сон водителя. Человек может спать и с открытыми глазами. В таких условиях у водителя довольно часто возникает зрительные галлюцинации, ему видятся на пути несуществующие объекты. Особенно часто подобное случается на прямолинейных участках однообразных дорог. Чтобы не задремать, надо обеспечить интенсивную вентиляцию салона. Можно беседовать с попутчиком, жевать резинку, сушеные фрукты. Как правило, кто жует, тот не спит. Однако при появлении явных признаков сонливости и утомления немедленно остановитесь.

Немаловажное значение в борьбе с усталостью имеет микроклимат, в том числе состав воздуха в кабине автомобиля. Температура в кабине должна быть на уровне 18–20°C. При ее падении ниже 15° и росте свыше 25° утомляемость возрастает, реакция замедляется. Для контроля за температурой полезно иметь в машине специальные термометры любого типа. Оптимальная относительная влажность воздуха в салоне (кабине) должна находиться в диапазоне 30–70%. Учитывая, что воздух здесь зачастую загрязнен отработавшими газами двигателя и парами бензина, не усугубляйте положения — откажитесь от курения за рулем и не разрешайте курить пассажирам. Доказано, что реакция под действием никотина замедляется почти вдвое. После одной сигареты у большинства водителей снижается острота зрения. Вообще у курящих людей ослабляется внимание и ухудшается глазомер. Статистически подтверждено, что курящие водители значительно чаще попадают в аварии. Весьма распространено заблуждение, будто табак снимает усталость. Да, под действием никотина на очень короткий срок усталость сменяется возбуждением, но только для того, чтобы потом подступить с удвоенной силой. Объективные опыты по сравнению работоспособности однозначно говорят в пользу некурящих.

Что сказать в заключение. Конечно, всякая продолжительная работа утомляет, но это здоровая рабочая усталость. Мы вели речь об усталости преждевременной, нередко превращающейся в хроническую. В поисках мер и способов борьбы с ранним утомлением за рулем у психологов и физиологов широкое поле деятельности. Однако на некоторые вопросы ответы уже есть. Они проверены жизнью и должны быть известны каждому водителю. Несколько таких советов мы и предложили им здесь.

М. МОРИН,
А. ОБЕЛЬНИЦКИЙ,
кандидаты технических наук
М. ШУРЫГИН,
начальник технического
отдела УГАИ ГУВД Мосгорисполкома

Убедившись в безопасности

Статистика ДТП показывает, что значительная часть их происходит из-за нарушений правил обгона. Да и последствия таких происшествий обычно тяжелые, ведь маневр выполняется на высокой, подчас предельной скорости. В общем, обгон является хоть и необходимым, но небезопасным, сложным и динамичным маневром. К тому же на дорогах с шириной проезжей части 7—9 метров, а таких еще у нас немало, он связан с выездом на полосу встречного движения. Поэтому, как правило, в происшествиях при обгонах участвуют несколько водителей — не только обгоняющего и обгоняемого, но и попутных и встречных транспортных средств. Возможные ошибки в действиях каждого из них усугубляют положение, и обстановка быстро приближается к критической.

Как определяют условия безопасного обгона Правила дорожного движения?

Только убедившись, что водитель попутной машины не начинает перестраиваться влево, а встречная полоса дороги свободна и просматривается на безопасном для обгона расстоянии, мы вправе предпринять такой маневр. Конечно, он еще более осложняется, если приходится обгонять сразу несколько машин, когда водитель считает нецелесообразным возвращение в прежний ряд. Тут надо быть абсолютно уверенным в том, что свободного пути хватит для полного завершения маневра.

Как достичь этого? Конечно, условия безопасности обгона определяются профессиональным мастерством и четким взаимодействием водителей всех транспортных средств, участвующих в этом маневре. Как показывает практика, чаще всего они ошибаются в характеристике основных параметров движения — скорости, времени и пути транспортных средств. Причем, если скорости движения обгоняемого и обгоняющего водители устанавливают с достаточной степенью достоверности,

то в определении времени и требуемого пути обгона с учетом встречного транспорта допускают очень много промахов. Вот почему нам представляется целесообразным уже при изучении правил движения давать будущим водителям больше задач на определение именно основных параметров обгона. Они помогут привить обучающимся навыки оперативно находить их величины. Короче, мы за то, чтобы предлагаемые курсантам задачи содержали не только статическую схему той или иной ситуации, как это делается сейчас, но и ее основные динамические характеристики — скорости обгоняющего (v_1), обгоняемого (v_2) и встречного (v_3) автомобилей, расстояние, необходимое для обгона ($S_{обг}$), расстояние до встречного автомобиля (S_6), которым надо располагать в момент начала маневра.

Количественный анализ ситуаций, заданных этими основными параметрами, позволит обучаемому сделать обоснованный вывод о возможности или невозможности обгона. Для ускорения таких расчетов мы предлагаем специальную номограмму, которую вы видите на рисунке. Она имеет шкалы скорости, расстояний и времени обгона. О том, как пользоваться номограммой, поговорим на конкретном примере.

Допустим, обгоняющий и встречный автомобили движутся со скоростью ($v_1 = v_3$) 70 км/ч, а обгоняемый — 50 км/ч. Обгон начинается, когда до обгоняемого автомобиля осталось 30 метров, а законченным будем считать его, когда один автомобиль опередит другой на те же 30 метров. Таким образом, $S_{обг}$ составит около 65 метров (длину автомобиля принимаем равной 5 метрам). Требуется определить безопасное расстояние до встречного автомобиля и время обгона.

Для определения этого расстояния, при котором безопасен обгон, из отметки 20 ($v_1 - v_2$) на левой шкале проводим горизонтальную линию вправо (стрелка 1), а из отметки 140 ($v_1 + v_3$) верхней шкалы — наклонную линию влево вниз (стрелка 2). Из точки их пересечения опускаем вертикаль (стрелка 3) до пересечения с горизонтальной линией (стрелка 4), идущей от отметки 65 на правой шкале ($S_{обг}$). Если теперь из этой точки провести линию вправо вверх (стрелка 5) до шкалы S_6 , мы получим искомое. Необходимое расстояние до встречной машины. В данном случае оно должно быть не меньше 500 метров.

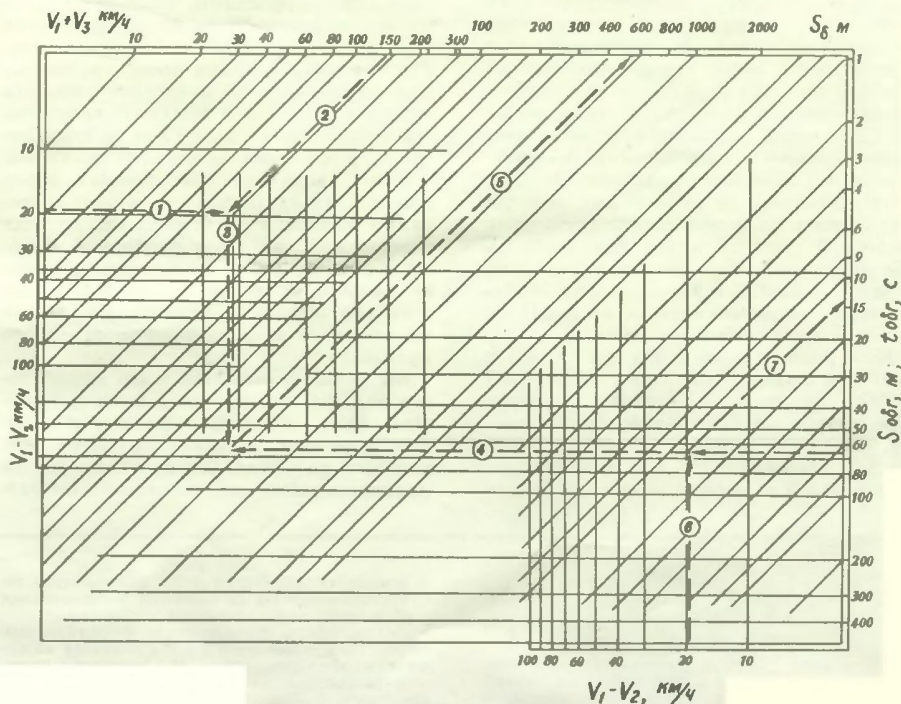
Хотите узнать, какое потребуется для такого обгона время? Пожалуйста. Для этого из отметки 65 на шкале $S_{обг}$ необходимо провести влево горизонтальную (стрелка 4), а из отметки 20 ($v_1 - v_2$) на нижней шкале — вертикальную (стрелка 6) линии. Из точки их пересечения проводим наклонную линию вправо вверх (стрелка 7) до пересечения со шкалой $t_{обг}$, на которой и считывается результат: время обгона — около 13 с.

При помощи номограммы аналогичным образом можно определить и другие параметры маневра: v_1 , $S_{обг}$, $v_1 - v_2$, исходя из условий обеспечения его безопасности.

Думаем, что постоянные упражнения в решении подобных задач позволят быстрее сформировать у водителей, настоящих и будущих, реальные представления о том, когда можно обгонять, а когда нельзя.

В. БАБКИН,
кандидат технических наук
А. ЛАРИОНОВ,
инженер

г. Ростов-на-Дону



Номограмма параметров обгона

Кто виноват?

Всего одна колея

Условия, в которых приходится работать водителям на необъятных просторах нашей страны, весьма разнообразны. Они за рулем и в жару и в стужу, на широких асфальтированных магистралях и на «зимниках». Дороги на севере заметает снегом, а на юге иногда и песком.

Как раз об аварии в песках и пишет в редакцию А. Александров, водитель автоцистерны ЗИЛ—130 из Зарафшана Бухарской области. Весенним апрельским днем, — говорится в его письме, — три такие автоцистерны с красными полосами по бокам загрузились в поселке Уч-Кудук сжиженным газом и повезли его в Зарафшан. Ехали колонной с умеренной скоростью, около 50 км/ч. Ничто не предвещало беды на ровной дороге шириной около 8 м. С первым осложнением встретились на 23-м километре. Здесь участок дороги проходит по насыпи и огражден по бокам бетонными плитами высотой до полуметра. Это ограждение и сыграло не предусмотренную строителями роль этакого пескоуловителя. Весь лоток длиной около 53 м оказался заполненным наметенным сюда песком. По краям дороги возвышались песчаные «сугробы» 2—3-метровой ширины, и лишь посредине песку было поменьше. Здесь колесами машин и была пробита единственная колея через это короткое сужение проезжей части. Головная машина легко преодолела его и ушла дальше под уклон. За ней двинулся и Александров, видя, что в колею никого нет. Он миновал уже почти три четверти занесенного участка, когда навстречу на большой скорости в ту же самую колею въехал «Запорожец» ЗАЗ—968... Мгновенье — и машины столкнулись, хотя Александров утверждает, что успел нажать на тормоз и вывернуть руль вправо. В результате погибли водитель «Запорожца» и два его пассажира, пострадал ехавший с ними ребенок. Автоцистерна опрокинулась, и ее водитель тоже получил тяжелые травмы.

Как рассматривать эту ситуацию с позиций Правил дорожного движения?

Если встречный разъезд, говорят они, затруднен каким-либо препятствием, вступают в силу требования пункта 83: преимущество у водителя, движущегося по свободной полосе. В том

случае, разумеется, если на дороге нет знаков 2.24 «Преимущество в движении встречных транспортных средств» и 4.7 «Преимущество в движении перед встречными транспортными средствами». Кроме того, требования этого пункта не распространяются на горные дороги и участки других дорог, о которых предупреждают нас знаки 1.12 «Крутой спуск» и 1.13 «Крутой подъем». Здесь встречный разъезд регламентируется пунктом 130 Правил. И все, других исключений для применения пункта 83 в Правилах нет. В ситуации, о которой пишет А. Александров, ни тех, ни других знаков не было. Знак 1.12 «Крутой спуск», правда, виднелся вдали, но столкновение произошло, когда автоцистерна не доехала до него свыше ста метров. Если еще учесть, что этот знак устанавливается вне населенных пунктов на расстоянии 150—300 м до начала опасного участка, то ясно, что к рассматриваемой ситуации он никакого отношения не имел.

Итак, пункт 83 имеет в виду случаи, когда из-за препятствия водители вынуждены менять первоначальную полосу движения, выходя при необходимости даже на левую сторону проезжей части. Но в описанной А. Александровым обстановке имелась всего одна колея, на которой не может быть ни правой ни левой стороны проезжей части. Накатанная колея, а следовательно и полоса движения (пункт 9), располагалась примерно по середине дороги. На эту единственную полосу движения, как пишет Александров, он въехал, когда она была свободной на всем протяжении. Это утверждение легко проверить элементарным расчетом. К сожалению, в письме не указана скорость «Запорожца», о ее величине, со слов Александрова, мы знаем лишь, что она была «очень большой» и «значительно большей», чем скорость его автоцистерны. Даже если допустить, что оба автомобиля двигались с одинаковыми скоростями, то за одно и то же время они должны были преодолеть одинаковые расстояния по суженному участку, общая длина которого, напомним, составляла 53 м. Однако водитель «Запорожца» (при большей скорости) преодолел всего около 12 м до столкновения, а грузовик — около 40 м. Таким образом, водитель «Запорожца» перед въездом на единственную колею в песчаном наносе, где встречный разъезд невозможен, не имел свободной полосы и просто обязан был уступить дорогу автоцистерне. В сложившейся обстановке, согласно пункту 83, ее водитель имел право преимущественного проезда.

Вы скажете, что при всего одной колее должны применяться соответствующие знаки, предупреждающие о сужении дороги и регламентирующие очередность разъезда. Справедливо. Но их иногда просто не успевают выстав-

лять, как, скажем, в случае снежных или песчаных заносов. Другое дело при ремонтах дороги. Когда она сужается завезенным сюда гравием, песком или другими строительными материалами, такие знаки обычно выставляют. И все-таки часть водителей не обращает на них внимания. Вот характерный пример, взятый из приговора славянского районного народного суда (Краснодарский край) по делу А. Обако.

Водитель Обако на автомобиле УАЗ—452 проехал, не обращая внимания, знаки 1.17 «Сужение дороги» и 2.20 «Ограничение скорости» и за 5—7 м перед въездом на сужение проезжей части столкнулся с автомобилем ГАЗ—93, двигавшимся ему навстречу. Суд признал, что Обако наряду с другими пунктами Правил нарушил и 83-й. В приговоре суд указывает: «При движении по трассе Темрюк—Кропоткин в сторону Краснодара Обако превысил скорость движения до 60 км/ч, не выполнил требований дорожных знаков «Сужение дороги» и «Ограничение скорости» до 30 км/ч». Он не пропустил автомобиль, двигавшийся по узкой части дороги во встречном ему направлении и выезжавший с суженного участка, в результате чего произошло столкновение с трагическими последствиями».

Столкновения, о которых здесь идет речь, произошли при въезде на узкие, но короткие участки дороги, и водителям с самого начала было все ясно. Однако нередко возникшее из-за снежных или песчаных заносов сужение дороги до одной полосы или колеи тянется на такое расстояние, при котором они не просматриваются на всем протяжении. Водители въезжают на эту полосу с разных концов, когда она свободна лишь на расстоянии видимости. Как же тут разъезжаться? Ну, прежде всего не надо уподобляться тем парнокопытным на мосту, притчу о которых все слышали с детства. При сближении на такой колее каждый из водителей должен помнить, что у нас правостороннее движение, и поэтому разъезжаться следует левыми бортами. По-видимому, одному из них или обоим придется потесниться на этой единственной полосе, егнаться из колеи. Общего рецепта тут дать нельзя, все зависит от того, кому удобней и безопасней взять правее, от того, кто более покладист и благоразумен. Правее придется взять настолько, чтобы обеспечить необходимый интервал при разъезде, который, кстати говоря, согласно пункту 76 Правил, следует выбирать и поддерживать обоим водителям. А если это невозможно, для весьма редких, но в принципе не исключаемых случаев, не стоит забывать, что автомобили имеют и передачу заднего хода.

В. ЯНИН,
заведующий сектором ВНИИ
судебных экспертиз

По письму приняты меры

Редакция получила письмо В. Крамарчука из г. Тореза, в котором он сообщил о плохой организации работы в донецкой мастерской гарантийного ремонта импортных мотоциклов: о поверхностном определении причин неисправности мотоциклов в гарантийный период,

о волоките, грубости к их владельцам со стороны мастера В. Бельдей и некоторых рабочих.

Заместитель начальника республиканского промышленного объединения «Укр-автотехобслуживание» Н. Волошин ответил редакции, что письмо читателя проверялось с выездом на место. Все сообщенное им соответствовало действительности. Для улучшения работы мастерской руководством объединения «Донецк-автотехобслуживание» предложено

осуществить ряд конкретных мер. В. Бельдей за неоднократные случаи волокиты при приеме и исполнении работ, грубость и слабую воспитательную работу от руководства мастерской освобожден.

Со своей стороны В. Крамарчук сообщил: «Товарищи из Донецка принесли извинения. Мотоцикл мой отремонтирован и работает сейчас замечательно. Я очень доволен результатами рассмотрения письма».

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. О чем говорит табличка под знаком?

зона действия	уступай дорогу на протяжении 150 м	до пересечения с главной дорогой на протяжении 150 м
	1	2
	150 м	150 м
	1	3

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

трамвай	трамвай	автобус	велосипед
4	5	6	7
автобус	велосипед	трамвай	автобус
4	5	6	7

III. Можно ли здесь повернуть направо?

можно	нельзя
8	9

IV. Можно ли обогнать эти транспортные средства, если их скорость менее 30 км/ч?

можно	нельзя
10	11

V. Кто из водителей остановился в соответствии с требованиями Правил?

оба водителя	только А	ни один из водителей
12	13	14

VI. В какой последовательности водители должны проехать этот перекресток дорог?

тракторист	тракторист
мотоциклист	водитель автомобиля
водитель автомобиля	мотоциклист
15	16

VII. Кто из водителей имеет право на такой маневр?

оба водителя	ни один	только водитель А
17	18	19

VIII. Можно ли остановиться в этом месте?

можно	нельзя
20	21

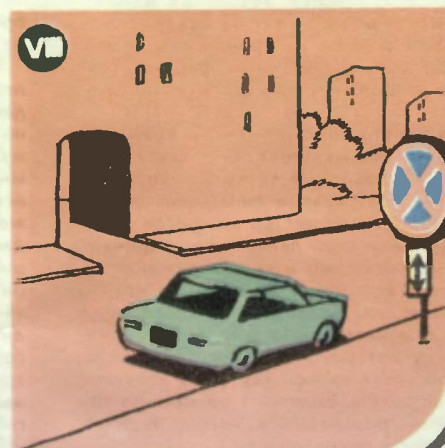
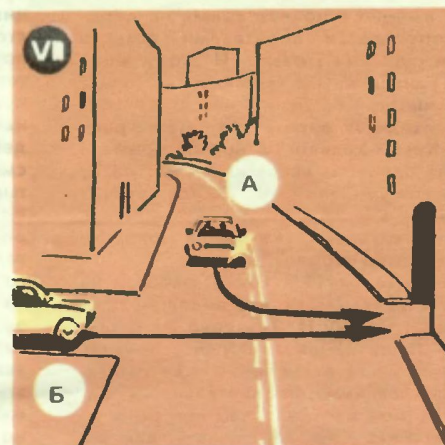
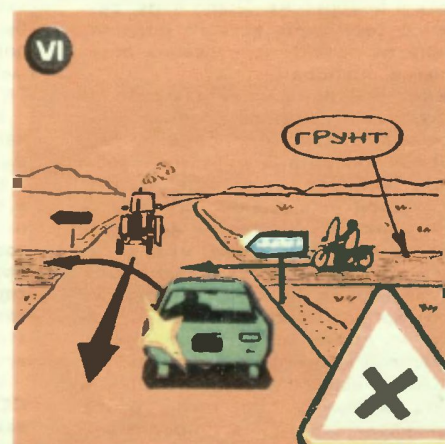
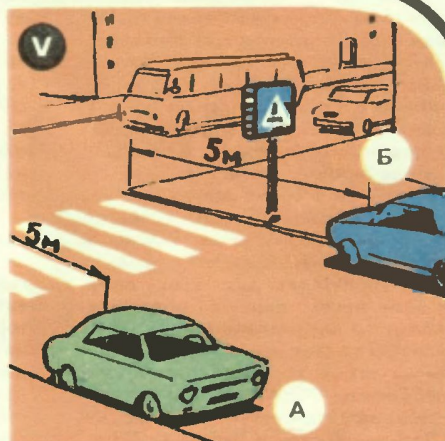
IX. Какой приблизительно требуется путь, чтобы при скорости 80 км/ч обогнать водителя, движущегося со скоростью 60 км/ч?

200 м	250 м	300 м	350 м	400 м
22	23	24	25	26

X. Какой должна быть первая помощь, если есть подозрения, что у пострадавшего перелом позвоночника?

уложить на бок на твердую и ровную поверхность	уложить на спину или живот на твердую и ровную поверхность	посудобнее посадить пострадавшего
27	28	29

Ответы — на стр. 40



Обычно в читательских откликах на то или иное выступление журнала сталкиваешься с различными взглядами на вещи. Даже если подавляющее большинство «за», кто-то тем не менее «против», у кого-то свое мнение. Результаты редакционного рейда, репортаж о котором «Свет в глаза» был опубликован в № 9 за прошлый год, принят единодушно. В нашей почте, во всяком случае, противников нет. В то же время горячая заинтересованность и участие в общем деле, искреннее возмущение вольными или невольными нарушителями законов дорог, что характерно для всех полученных нами писем, еще раз подтверждают: вопрос о дисциплине водителей на ночных дорогах стал как никогда актуален. Он из тех, о которых говорят «на душе наболело». Обращает на себя внимание география писем — Заполярье и Крым, Дальний Восток и Украина, Средняя Азия и Белоруссия. Стало быть, везде дают о себе знать всякого рода отступления от правил пользования осветительными приборами.

Понятно, что, продолжая разговор на эту тему, наши читатели размышляют над причинами такого положения дел, предлагают конкретные меры и способы борьбы с опасностью. Многие из них, добавляя свои наблюдения, приходят к общим выводам. Чтобы не повторять уже сказанное в репортаже, именно на них мы и хотим в этот раз остановиться. Это — во-первых. Во-вторых, чтобы не оставлять вопросы открытыми, мы решили сразу же познакомиться с предложениями читателей специалистов и руководителей заинтересованных организаций и услышать их мнение. Вот такой обзор редакционной почты и предлагаем здесь.

«Да, именно в ночное время на дорогах допускаются водителями всякого рода нарушения Правил. И это у меня лично удивления не вызывает, — пишет С. Вильчинский из Луцка. — Сколько раз мне приходится ездить по магистрали № 13 (Киев—Харьков) в ночное время, и хоть бы однажды встретилась на трассе патрульная машина ГАИ. А вот всяких нарушений в оборудовании автомобилей, особенно грузовых, световыми приборами — сколько угодно».

«Я водитель с 1933 года, работал на всяких марках машин, все видел, — продолжает эту тему П. Зинченко из Джанкоя. — Лишь однажды попал в аварию, и именно из-за ослепления. За хулиганам со всякими дополнительными фарами, на мой взгляд, слаб контроль со стороны ГАИ. Обидно слушать, как эти «герои» хвалятся потом: «Я одному как дал по глазам — так он сразу встал!» Эти люди опасны на транспорте, и машины с дополнительными фарами ГАИ сразу же должна снимать с эксплуатации».

«Это просто преступники! — возмущается В. Иванов из Киева. — У таких надо отбирать «права»! На какие только ухищрения не идут всякие любители утвердить свое преимущество на трассе. У некоторых, я знаю, лежат на сиденьях фары-прожекторы, и они включают их, если свет встречной машины им чем-то «не нравится». По дороге из Готвальда в Харьков я часто вижу мотоцикл с коляской, у которого на кронштейне установлена какая-то мощная фара красного света. Водитель включает ее именно при встречном разъезде, а потом гасит и пропадает в темноте».

«Я бы предложил, — заключает А. Финансов из Мурманска, — в талоне предупреждений водителей, на машинах которых обнаружат любые дополнительные приборы, беспощадно делать просечки, и тут же на дороге заставлять снять с машины все лишнее. За этим необходим ежедневный надзор ГАИ, ибо одноразовые проверки на годовых технических осмотрах, как показывает практика, эффекта не дают».

Эта группа писем выражает, пожалуй, самую распространенную точку зрения на причину хулиганства на дороге. Многие авторы писем делают вывод: наплевательское отношение со стороны некоторых водителей к безопасности движения, к своим коллегам за рулем в определенной степени результат недостаточного контроля и излишней либеральности Госавтоинспекции. Читатели требуют самых жестких мер к хулиганам, создания вокруг них такой обстановки, когда бы мы не боялись встретить лихача на дороге. Естественно, что с этими письмами редакция обратилась в Управление ГАИ МВД СССР.

Вот что сказал по этому поводу начальник Управления генерал-лейтенант милиции В. В. ЛУКЬЯНОВ:

«Наверное, надо признать, что упреки в недостаточном контроле дорожного надзора за соблюдением всех стандартов в пользовании осветительными приборами на автомобилях и мотоциклах справедливы, хотя мы ежегодно привлекаем к административной ответственности за такие нарушения более 500 тысяч водителей».

Совсем недавно Управление ГАИ МВД СССР совместно с другими министерствами и ведомствами провело всесоюзную кампанию под названием «Операция «Фара». Цель ее, как известно, и состояла в первую очередь в том, чтобы привлечь внимание к проблеме и водителей, и работников автотранспортных предприятий, службы автосервиса. Понятно, что одной «операцией» не наведешь порядок в деле, и ее надо рассматривать как еще один шаг в развертывании широкой и каждодневной работы в этом направлении. Конечно, контроль за правилами пользования осветительными приборами на наших дорогах со стороны Госавтоинспекции будет резко усилен, как и меры наказания нарушителей. Однако в значительной степени гарантии безопасности дорожного движения заключены в водительской этике, в культуре вождения. Одними административными мерами вряд ли можно решить задачу, если сами водители не проявят друг к другу максимум доброжелательства, уважения. К этому я их и призываю еще раз».

А вот другая сторона вопроса. «Ослепление ослеплением, — пишет в редакцию И. Бородин из Красноярск, — но причина многих аварий в темное время в том, что на наших дорогах очень много транспортных средств вообще без всяких огней — тракторные прицепы, гужевые повозки и т. д. Именно они и создают часто опасные ситуации. Я сам был очевидцем того, как при встречном разъезде с другим автомобилем «Москвич» врезался в тракторный прицеп. Водитель погиб. В этом вопросе надо, как говорится, поставить точку. Ни одно транспортное средство не должно появляться на дороге, если у него нет габаритных огней».

Эту тему о «невидимках» на дороге



продолжает председатель пинского районного совета общества «Автомотолубитель» Е. Близнюк: «На селе самый распространенный транспорт — велосипед. На нем ездят и дети, и взрослые, и старики. Но велосипеды уже много лет поступают в торговую сеть без задних фонарей, со светоотражателями, которые ни в коей мере не соответствуют современным требованиям, да и по площади очень малы — как спичечная этикетка. Между тем пункт 158 Правил требует, чтобы такие транспортные средства при движении в темное время имели «вперед» фару белого света, а сзади — красный фонарь с отражателем. Почему же сплошь и рядом мы сталкиваемся с противоречиями между документом и жизнью?» В этом усматривают опасность многие читатели. А инженер О. Афанасьев из Ташкента критикует в этой части и некоторые конструкции мотоциклов, в частности машины минского и ковровского заводов. «Степень и продолжительность ослепления у мотоциклиста, — продолжает он, — много больше, чем у водителя автомобиля. Ведь, чем меньше была освещенность дорожного полотна до появления встречного автомобиля, тем сильнее проявляется «эффект слепоты», тем больше времени надо на адаптацию зрения. У мотоциклов же большей частью очень слабый свет фар и фонарей. Например, 32-ватт-

года. Фары же и задние фонари на велосипедах, как это принято и в других странах, должны устанавливаться на машины по заявкам торгующих организаций или самим владельцем при необходимости. Существуют у нас и утвержденные Министерством автомобильной промышленности СССР «Основные требования по активной и пассивной безопасности, предъявляемые к конструкциям мотоциклов, мотороллеров и мопедов». Работы по их претворению в жизнь начались. В частности, для новых моделей мотоциклов минского и ковровского заводов уже создан новый генератор со стабилизатором напряжения, что позволит в будущем ставить на эти машины более мощные фары и фонари. В целях безопасности движения планируется и переход на 12-вольтовое оборудование на моделях ижевского завода».

И последний общий вывод в почте, вызванной репортажем «Свет в глаза». Пожалуй, определеннее всех высказался на этот счет В. Губа из поселка Нововоронеж: «Езда при неисправных или неправильно отрегулированных фарах или других осветительных приборах, конечно, дело очень опасное. Но все ли зависит от нас, водителей, особенно владельцев личных автомобилей? Нет. Где проверить правильность установки фар? Только на станциях технического обслуживания. Но, во-первых, это очень долго ждать. Во-вторых, не всегда и выберешь время поехать за несколько десятков километров, если в твоём городе или поселке СТО еще нет. А вот на АЗС водитель ездит почти каждый день. Не лучше ли установить такие стенды на АЗС или постах ГАИ?» Такое же предложение в письмах О. Козлова из Владивостока и многих других.

Мы познакомились с ними работников Главнефтебазы РСФСР и Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР.

Как ответил нам заместитель начальника Управления АЗС С. Р. ХАБАРОВ, на автозаправочных станциях предложение неосуществимо. Для этого под строительство АЗС надо выделять значительно большие земельные участки, а сейчас стремятся их территории, наоборот, сокращать. К тому же, он считает, самообслуживанием здесь не обойдешься. Но, мы думаем, читателей удовлетворит другой ответ, который получен от начальника отдела эксплуатации Гушосдора В. И. МАТЮХИНА. По его мнению, простейшие щиты-стенды для проверки регулировки приборов освещения автомобилей есть смысл устанавливать возле площадок для стоянки и отдыха, которых на дорогах все больше и больше. Если там строятся эстакады для осмотра машин, то поставить щит с соответствующей разметкой дело совсем простое. При получении технических условий дорожники готовы этой работой заняться в ближайшее же время.

Что сказать, подводя итоги? Конечно, круг вопросов, вынесенных сегодня на страницы журнала, не является исчерпывающим. Мы коснулись лишь некоторых факторов, но и они могут положительно повлиять на условия движения. Постараемся не упускать проблему из поля зрения и будем всячески способствовать скорейшему ее решению.

Благодарим всех читателей, принявших участие в разговоре на эту важную тему.

Фото В. Ширшова



Верхний снимок прислали в редакцию школьники из поселка Анна Воронежской области. Они изучают автодело и Правила дорожного движения, и неудивительно, что после уроков любознательные подростки стараются закрепить пройденное практикой, осмысливая значение установленных в поселке дорожных знаков. Все шло хорошо, пока они не очутились у этого пересечения улицы Советской с Красноармейской. Как усердали их преподаватели, знак 1.6 зоны действия иметь не может, а если это знак-дублиер, то с кем должна применяться совсем другая табличка — 5.2 «Расстояние до объекта». Ну и уж если мерять расстояние, то до перекрестка 150 метров, а не 300, как написано на табличке.

Редакция собралась было направить снимок в областную Госавтоинспекцию с просьбой объяснить тем, кто устанавливал дорожные знаки в поселке, что нехорошо морочить голову детям и взрослым водителям, как вдруг приходит снимок из самого Воронежа. И здесь, как видите, не предусмотренное Правилами дорожного движения сочетание знака и таблички. К тому же вглядитесь в знак: выходит, тут на протяжении 30 метров в экспериментальном порядке ввели левостороннее движение на английский манер! Поскольку поверить в это трудно, возникло предположение, что и в областном центре не более внимательны к установке дорожных знаков, чем в поселке. И решили: зачем же посылать в ГАИ произведение юных фотолюбителей, когда, оказывается, за примером ходить далеко не надо.



ГЛАЗА

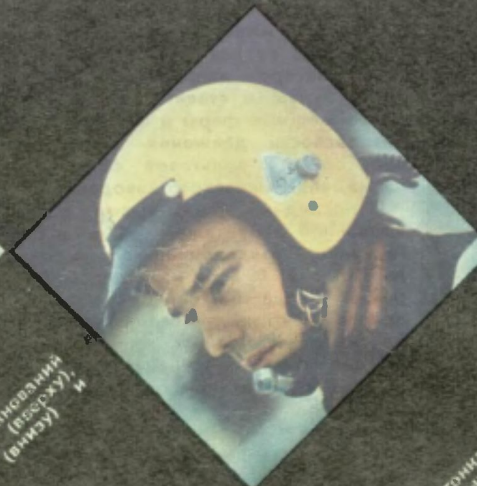
ная лампа в фаре дорожной «Планеты» излучает почти в 10 раз меньшее количество света, чем у «Жигулей». Вероятно, глядя на хорошо освещенную дорогу и не испытывая слепящего действия фары встречного мотоцикла, водитель автомобиля и не понимает, как мешает его мощный свет мотоциклисту».

Вот что ответил на эту критику главный конструктор «Союзмотовелопрома» В. Н. КЛЮБИН: «Претензии к нашей продукции в этой части правомерны — и катафотов на нынешних велосипедах практически нет, и свет у некоторых мотоциклов и мопедов довольно слабый. Но многое для устранения этих недостатков уже делается. С середины прошлого года все технические условия на производство и двухколесных транспортных средств непременно согласуются с Госавтоинспекцией, чего раньше не было. Наверное, именно поэтому и возникли те противоречия, о которых пишут в редакцию. Недавно утвержден ГОСТ на продукцию наших велозаводов. По стандарту катафоты должны устанавливаться не только на передних и задних крыльях, но и на колесах велосипедов. Это позволит ярко обозначить их на дороге в темное время. Разработанные и испытанные нами конструкции светоотражателей значительно совершеннее и больше по размеру, чем старые катафоты. Правда, ГОСТ этот вступает в силу с 1980

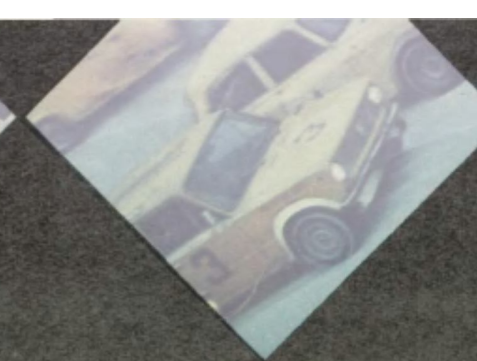
На призы «За рулем»



Призёры соревнований
А. Козыринов (вверху),
В. Гольцов (внизу) и
Н. Большаков.



На этих гонках мы слыли
равнодушных зрителей.
Фото В. Князева



СПОРТ



Трековые гонки... Они завоевали признание в разных концах нашей страны. Сегодня в зимнем календаре их уже десятки. Но интерес к гонкам, о которых пойдет здесь речь, был особым.

Самые ревностные из болельщиков заняли лучшие места на трибунах чуть ли не за два часа до начала! В этот день на московском ипподроме сильнейшие гонщики страны впервые оспаривали призы журнала «За рулем». Они учреждены в год, отмеченный двумя памятными датами: 80 лет назад близ Петербурга состоялась первая в России «гонка моторов» по маршруту Александровская — Стрельна — Александровская протяженностью 38 верст, а 60 лет назад соревнования мотоциклистов по маршруту Москва — Клин — Москва, организованные Всевобучем, положили начало советскому моторному спорту. И трековые гонки на призы нашего журнала стали не просто еще одним соревнованием сильнейших, но и своеобразным юбилейным торжеством. Оно открылось парадом участников, во главе которого ехали ветераны, чьи имена составляют гордость и славу советского спорта: В. Арбеков, Н. Севастьянов, А. Сафонов, Х. Кильмеева, В. Карнеев, И. Тихомиров, Ю. Лесовский, З. Лифшиц, В. Щавелев.

Но вот стихли аплодисменты, угомонились ненадолго фоторепортеры. Участники заняли места в автомобилях, а ветераны, словно напутствуя их, выстроились вдоль края снежной дорожки. В их взглядах можно было прочесть и легкую

зависть к тем, у кого главные победы еще впереди, и желание угадать будущих обладателей призов. Я не случайно сказал «угадать»: вряд ли даже самый большой знаток автоспорта взялся бы предсказать победителя этих гонок. Причиной тому не только очень сильный состав приглашенных редакцией участников, но и новая система проведения соревнований. Дело в том, что таблица для 18 стартовавших, по которой проводились соревнования последних лет, имеет ряд слабых мест. Она, во-первых, не позволяет реализовать принцип «каждый встречается с каждым», а во-вторых, предоставляет право выбора дорожки гонщику, показавшему лучшее время в контрольных заездах, ставя участника в неравные условия. Новая таблица для 16 спортсменов позволяет каждому участнику дважды встретиться с каждым. При этом гонщик стартует не в четырех, как прежде, а в шести заездах, и каждый раз с новой для себя дорожки. Словом, таблица должна полностью обеспечить спортивные принципы определения победителя.

Если говорить о титулах претендентов на призы журнала, то они были внушительными: заслуженный мастер спорта, пять мастеров спорта международного класса, семь мастеров. Ровно половина участников в разные годы носила звание чемпиона СССР. Такое созвездие имен вряд ли собирало когда-либо даже первенство страны.

Но прежде чем начались соревнования, был дан старт еще четырем «москвичам-2140». На бортах машин, недавно сошедших с конвейера АЗЛК, силуэт белого медведя и надпись «Москва — Заполярье — Москва». Восемь доработавших заводцев, совершивших недавно пробег «Москва — БАМ — Москва», отправлялись в новый маршрут, по заснеженным просторам Севера.

И вот на дорожке ипподрома участники гонок. С первого же заезда, стремясь сделать заявку на призы, они одновре-

В каждом заезде — борьба с первой до последней секунды. Фото И. Бахтина



16 ЗАЕЗДОВ «ЗВЕЗД»

менно продолжили ставший традиционным спор: «Москвич» или «Жигули»? Еще до старта «численный перевес» оказался на стороне «Москвича». Достоинства этой популярной марки защищали ветераны И. Астафьев и В. Бубнов, сегодняшние лидеры Н. Больших и Л. Каверин. Все они выступали на прекрасно подготовленных машинах производства АЗЛК (мощность двигателя объемом 1600 см³ — свыше 130 л. с.). Столичным гонщикам «помогали» в этом споре их ижевские коллеги К. Антропов, А. Брум, В. Гольцов и Л. Морозов, а также представитель уфимского моторостроительного завода В. Кузнецов. Сюрпризом для многих зрителей было выступление за рулем «ИЖ-ралли» А. Козырчикова — двукратного чемпиона страны по треновым гонкам. Правда, ижевские машины были не столь мощны (105—110 л. с.), но зато искусства борьбы на снежной дорожке их водители не занимать.

Волжский автозавод был на этот раз представлен гонщиками молодого поколения, еще не успевшими снискать громких званий: Н. Фроловым и Е. Пупышевым. Кроме них на «жигулях» стартовали чемпион СССР по треновым гонкам А. Замыслов, старый «ипподромный боец» Ю. Козлов, экс-чемпион Москвы В. Глушков и темпераментный москвич А. Варенко. Именно он выиграл первый заезд. Во втором успех «жигулей» пытался закрепить А. Замыслов, но вынужден был уступить напору Н. Больших.

Стремительно раскручивалась пружина гонок, стал виден механизм действия новой таблицы. В третьем заезде на старт впервые вышел Гольцов и уверенно одержал победу, но в следующем, четвертом, он уступил Больших.

Вот уже половина заездов позади, а вопрос о призерах остается открытым, и список претендентов велик: здесь и Больших, и Гольцов, и Козырчиков. Сохраняют шансы на призовые места Астафьев и Замыслов.

— Самые интересные гонки, которые я когда-либо видел! — говорит известный спортсмен А. Григорьев (сегодня он в роли зрителя). — Раньше победителя можно было предсказать порой после трех-четырех заездов, а здесь попробуй!

— Стоящая новинка! — вторит ему москвич А. Баранов, зритель с двенадцатилетним стажем. — Случайности сведены к минимуму, все на равных — это правильные принципы.

Да, такой борьбы, вероятно, не было еще на московском ипподроме. Молодой талантливый гонщик из Тольятти Н. Фролов не смог на этот раз претендовать на высокое место. Но именно он стал любимцем зрителей. В самом начале Николай, не удержав машину на повороте, оказался в сугробе, и его автомобиль лишился лобового стекла. Как же тяжело ему было вести борьбу в прямом смысле слова с открытым забралом, в сплошной снежной пелене. Но Фролов упорно выходил на старт. В одном из заездов лидировал даже почти три круга, опережая таких асов, как Козырчиков, Антропов, Глушков. В такое же положение вскоре попал Ю. Козлов. И он не сложил оружия.

В этот день никому из гонщиков не удалось избежать очковых потерь. И вот наконец последний, 16-й заезд. Из шестерых стартовавших пятеро (!) претендуют на призы: Больших, Гольцов, Козырчиков, Астафьев, Замыслов. В этой пятерке «неоднократных» (все вместе — обладатели 14 золотых медалей чемпионов СССР!) сильнейшим оказался Козырчиков. Лишь четвертым финишировал Гольцов, но этого было достаточно, чтобы стать вторым призером соревнований. Неудачно выступил в заезде Больших и в результате замкнул тройку призеров.

Итак, А. Козырчикову вручен главный приз журнала «За рулем» — изящная авторская фарфоровая ваза, выполненная в Ленинграде мастерами Ломоносовского завода. Но, кажется, В. Гольцов не

слишком огорчен: ему достался новенький комплект шин «НИИШП-ралли», прекрасные качества которых, к слову сказать, немало способствовали и его успеху, и победе А. Козырчикова. Третий приз — кубок журнала «За рулем» и набор миниатюрных копий легковых автомобилей, выпущенных нашими заводами, вручен Н. Больших.

Но, по-моему, самым сильным, самым главным и для зрителей, и для участников гонок стало чувство преемственности лучших традиций советского автоспорта. Славные ветераны и их молодые наследники шли рядом в парадном строю, рядом боролись за победу в гонках.

Соревнования получили высокую оценку спортсменов, арбитров и, судя по всему, зрителей. Многие высказывались за то, чтобы сделать их традиционными.

В. АРКУША

Редакция благодарит московский городской комитет ДОСААФ, спортивно-технический автомотоклуб, Федерацию автоспорта и судейскую коллегию столицы, всех, кто помогал в организации и проведении соревнований сильнейших гонщиков страны на призы «За рулем».

РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ

1. А. Козырчиков (Москва, «ИЖ-ралли») — 28 очков; 2. В. Гольцов (Ижевск, «ИЖ-ралли») — 26 очков; 3. Н. Больших (Москва, «Москвич-2140») — 23; 4. И. Астафьев (Москва, «Москвич-2140») — 22; 5. А. Варенко (Москва, ВАЗ—21011 с двигателем 1600 см³) — 21; 6. А. Замыслов (Москва, ВАЗ—21011 с двигателем 1600 см³) — 19 очков.



Автомотоспорт и его мастера

ТРУД РАЛЛИ- СТА

Мы стоим за деревьями, чтобы не мешать своим товарищам, оставшимся на трассе. Так случилось, что из участников гонок мы превратились в зрителей. То и дело слева, над бугром, возникают, переливаясь, сполохи света — и очередной экипаж появляется на переломе дороги. Лучи от фар то упираются в бездонное небо, то возвращаются на землю, высвечивая лесную чащобу. Натруженный рев мотора на мгновение утихает, чтобы после поворота снова вырваться на простор. Автомобиль исчезает за буграми и поворотами, и снова ненадолго наступает тишина и темень.

Стартовав на этом, одном из последних скоростных участков чемпионата страны 1974 года, знали, что идем в лидерах. До финиша осталось недалеко, и нужно собраться, чтобы пройти оставшуюся часть трассы быстро — а это значит на пределе возможностей.

Десять минут назад, включив все шесть «прожекторов», мы прорезали ночное пространство, вписываясь в змеинные изгибы и изломы гравийной дороги, — вспотевшие, уставшие от двухсуточного напряжения.

Делали привычную работу: водитель «крутил», а я «штурманил» — ориентировался в пространстве и времени. На скоростных участках диктовал скоростную стенограмму, в которой короткими символами были записаны во время тренировок все подъемы, повороты, спуски и другие особенности дороги.

И вот теперь мы стоим в стороне, а наши «Жигули» далеко за кюветом, сбив бугор, заклинились между деревьями.

Один за другим, с интервалом в две минуты, возникают из темноты машины товарищей, ослепляют и оглушают нас, проносясь мимо. Мы их узнаем заранее, по голосу моторов.

За годы совместных выступлений не раз приходилось видеть нам друг друга в разных ситуациях. Мы-то знаем, что непринужденное, свободное поведение автомобиля на дороге дается гонщику нелегко. Одного таланта для

этого мало. Нужны годы психологического и физического напряжения, способность быть собранным и во время тренировок, и от старта до финиша ралли — этого марафонского автомобильного многоборья. Днем и ночью. Сутки за сутками. Сотни и тысячи километров. По разным дорогам. Что же касается скоростного режима, то он нередко задается таким, что никто из участников в него не может уложиться. Побеждает тот, кто выносливее и быстрее других. У каждого гонщика со временем вырабатывается свой, индивидуальный почерк. Он так же неповторим, как линии на коже рук. В нем сконцентрирован опыт других водителей, дополненный собственным творчеством.

...Вот и на этом повороте, в который мы не вписались, узнаем по почерку наших товарищей, наших друзей и соперников.

Скажу без преувеличения — чище, легче, красивее нашего одноклубника и друга Каститиса Гирдаускаса никто не прошел тогда мимо нас. Никто из ста восемнадцати экипажей, стартовавших в этом ралли. Еще издали, когда послышался мотор его «Жигулей», мы с водителем, переглянувшись, сказали в один голос: «Кястас». Потому что только в его руках мотор мог петь так легко и весело, словно автомобиль был вдвое легче других. И когда он скрылся за спусками, подъемами и поворотами, осталось ощущение, будто мимо нас промчалось резвое, стремительное и изящное живое существо. И мы не удивились назавтра тому, что Каститис Гирдаускас снова стал чемпионом Советского Союза. И в своем классе (он стартовал на ВАЗ—2101) и в абсолютном зачете, в третий раз утвердив себя лучшим среди лучших гонщиков страны.

Многие считают, что Костя (так его зовут между собой раллисты) не только талантливый, но и везучий спортсмен. Не берусь с ними спорить, но, зная Каститиса более десяти лет и наездив с ним в одной команде по дорогам многих стран десятки тысяч километров, я убедился, что он не баловень судь-

бы. За обликом рубахи-парня, шутника и балагура вижу не только шестикратного чемпиона страны в своем классе и четырехкратного в абсолютном зачете по автомобильному ралли, не только члена сборной Советского Союза, неоднократного призера и победителя «Тура Европы», «Рейда Польского», «1000 озер», «Русской зимы» и других международных соревнований. Я вижу серьезного инженера, верного и мужественного товарища. И знаю, что за успехами Каститиса прежде всего труд. Когда в 1961 году он окончил среднюю школу почти на одни пятерки (было всего две четверки по языкам — до сих пор Костя жалеет, что нет таланта на языки, а они так нужны!), то, поступая в каунасский политехнический институт, уже имел трудовую книжку и два года стажа. Еще школьником работал механизатором в управлении мелиорации, потому что не только любил и знал тракторы, мотоциклы и другие машины, но мог и управлять ими.

Каунас — город, ставший для Каститиса родным с раннего детства. Любость к автомобилям и мотоциклам у каунасцев имеет давние традиции: еще до войны, в 30-х годах, здесь проводились гонки. Поэтому естественно, что ребята с малых лет тянулись к машинам. Каститис нередко подходил к старенькому отцовскому «Опелю». Потом, едва ноги стали доставать до педалей, ему по дешевке купили мотоцикл ДКВ. Смышлелый мальчуган поставил его на ход и начал гонять по пригородным холмам и огородам. А став студентом каунасского политехнического, вечерами работал автослесарем в таксомоторном парке.

Сегодня, в 33 года, у Каститиса солидный трудовой стаж механизатора, автослесаря, инженера-технолога и инструктора спортивно-технического клуба ДОСААФ.

Кумирами его детства были, конечно, мотогонщики. Кястас пропадал на трассе возле девятого форта, неподалеку от их дома, где тренировались и гонялись кроссмены. Им, старшим, он откровенно завидовал. Но его собственное призвание определилось в шестьдесят первом году. Получив удостоверение водителя, став студентом и автослесарем, он начал крутить автомобильную «фигурку» и выезжать в Качергине на кольцевые гонки уже в роли механика при команде каунасского таксомоторного парка — Анатолии Курдзикаускасе, Повиласе Шатасе, Бронюсе Бальчюнасе. Это было первое поколение автомобильных спортсменов в Советской Литве. Кое-кто еще помнит, как во время тренировок Каститису на старенькой стандартной «Волге» удавалось не только «сидеть на хвосте» у гонщиков, но и обходить некоторых из них. Обгонять несмотря на то, что у этой «Волги» был нижнеклапанный, слабенький даже по тем временам двигатель. Юноша многократно выигрывал соревнования по фигурному вождению, а в 1963 году занял первое место на автомобильном ралли «Каунас».

А дальше... дальше автомобильный спорт навсегда вошел в его жизнь. С годами Каститис приобрел практику и познал премудрости автомобильных соревнований. Успехи подняли его по крутой спортивной лестнице, он стал одним из сильнейших раллистов в стране.

После того как в 1967 году на «Запорожце» Каститису впервые удалось победить в первенстве страны, он пять раз поднимался на высшую ступень пьедестала почета. В 1964 году у него был первый спортивный разряд, в 1975-м он стал заслуженным мастером спорта СССР.

В 1970 году Каститис преодолел 26 тысяч километров автомобильного марафона «Лондон—Мехико» и показал второй результат среди советских гонщиков, заняв третье место в классе. А в следующем сезоне в другом марафоне, «Тур Европы» — первое в классе и второе в абсолютном зачете.

Вряд ли надо перечислять здесь все победы прославленного раллиста. О них знают не только спортсмены, но и болельщики. Газеты, радио, телевидение неравнодушны к тем, кому сопутствует успех. Гораздо меньше известно им о терниях на пути к этому успеху, о просчетах и ошибках.

В 1964 году, впервые стартовав на серьезных соревнованиях — традиционном ралли «Балтийское море — море мира», Гирдаускас не финишировал. Бывали сходы еще более обидные. Кому довелось быть участником или зрителем на ралли «1000 озер» в Финляндии, тот знает, что большая часть трассы проходит по сильно пересеченной местности, а узкие дороги имеют гравийное покрытие. Одной из характерных особенностей «Ювяскюля» являются многочисленные трамплины, закрытые подъёмы, после которых дорога круто, а иногда и с поворотом уходит вниз. На очень большой скорости автомобили, преодолев подъем, отрываются от дороги, подобно лыжникам-прыгунам. Полет их в некоторых местах измеряется десятками метров. Я хорошо помню финские «трамплинчики»: два перелома напоминают мне о них и о том, что удача на этих соревнованиях — гостя непостоянная. Так вот, пять лет назад, желая пройти скоростной участок быстрее других, Каститис «прыгнул» и через несколько десятков метров закончил досрочно гонку. Но это не было напрасной жертвой: уже на следующий год, а потом еще раз через год Кастас дважды занял здесь второе место в классе.

Еще обиднее получилось на трассе «Тур Европы» в 1974 году. Стартовав после Каститиса на скоростном участке в пыльной духоте иорданской пустыни, через несколько километров, возле огромной лужи масла мы увидели «Жигули» и рядом с ними экипаж — живых и здоровых Каститиса с братом Арвидасом. Позже, в Аммане, узнали, что, идя в лидерах и желая закрепить успех, экипаж обгонял в облаке пыли соперника и не разглядел камня, их в пустыне не счесть. В результате пробит картер коробки передач, потеряно время, а с ним призовое результат.

Такова спортивная жизнь. Не каждому дано «тянуть до победного» на трех цилиндрах, на спущенных шинах, с выбитыми стеклами, когда крыша приплюснута при опрокидывании. Каститису Гирдаускасу это дано. Дано умение быть мужественным и не прекращать борьбы даже в тех случаях, когда кажется, что все потеряно. Этому Каститис учит и других, учит не столько рассуждениями и убеждениями, сколько личным примером.

Арвидас моложе его на два года, он инженер-технолог, тоже автомобильный гонщик. Впервые выступив в ралли восемь лет назад, Арвидас пять лет ездил в экипаже со старшим братом. В автомобильных марафонах роли водителя и штурмана переплетаются: каждому приходится вести машину. Свои успехи братья Гирдаускасы в течение нескольких лет завоевывали вместе. И все же в том, что сегодня Арвидас мастер спорта международного класса, трехкратный чемпион страны, неоднократный победитель и призер международных ралли в Польше, Финляндии, Греции и «Тур Европы», велика заслуга и Каститиса.

Гирдаускас ездил на всех послевоенных моделях советских легковых автомобилей, но больше всего он любит «Жигули», считает, что при хорошей подготовке это сегодня самый «раллийный» автомобиль.

Заканчивая короткий рассказ о моем товарище, хочется подчеркнуть еще два его качества: став маститым гонщиком, он сохранил юношеский задор, умение шутить и в самой, казалось бы, безысходной ситуации разряжать обстановку улыбкой. Каститис остался и и слесарем с золотыми руками. Есть гонщики, для которых «крутят гайки» механики. Гирдаускас же из тех, кто не только знает все сам, но и делает многое сам — лучший пример для спортсменов, у которых нет за спиной завода, кто в гараже автохозяйства, клубе ДОСААФ, в собственном гараже готовит машину своими руками. И еще одним качеством, столь нужным для нашего спорта, обладает Каститис: он хороший наставник. Не имея статуса тренера, находит Гирдаускас время и для того, чтобы поделиться опытом с молодыми, выступая с ними в паре или в одной команде на соревнованиях «местного значения».

В дни, когда отмечалось 50-летие ДОСААФ, я нашел в списке спортсменов и тренеров, удостоенных правительственных наград, имя Каститиса Гирдаускаса. Конечно, захотелось поздравить его со «Знаком Почета». И я решил тут же позвонить. Тщетно в течение недели пытался связаться с ним. И его старший сын, восьмилетний Гедрос, и младший Саулос, оба, конечно, любители и знатоки автомобильного спорта, отвечали мне, что папы нет, он в гараже. А зeonил я с девяти утра и до десяти вечера. Приехал в Каунас и застал Каститиса в осмотровой канаве ремонтирующим коробку передач. И все понял, увидев рядом с ним двадцатитрехлетнего студента Вилюса Рожукаса. Выступая в автомобильных соревнованиях с 1974 года, Вилюс уже показал себя способным гонщиком. Два года назад мне довелось в одном экипаже с ним выиграть кубок в зимнем командном первенстве страны. Парень это собранный, талантливый, одним словом, перспективный. Естественно, что он тянется к кладезю опыта Гирдаускаса. Десятилетняя разница в возрасте вполне компенсируется общностью интересов.

Я был рад, что застал Каститиса: завтра рано утром с командой каунасского автоклуба он уезжал в Ригу, на очередной чемпионат страны по ралли.

Л. ШУВАЛОВ,
мастер спорта СССР

г. Каунас



АВТОГОНКИ

Первый из шестнадцати этапов чемпионата мира 1978 года на машинах формулы 1 состоялся в Аргентине. Он знаменовал собой конец трехлетнего господства американской шинной монополии «Гудрир», чьины покрышками в прошлом были оснащены автомобили всех участников первенства. С 1978 года на автомобилях «Феррари» будут стоять французские шины «Мишлен». Второй особенностью аргентинского этапа стал старт новой машины «Тиррел 008» — уже не шестиколесной, а с обычной четырехколесной схемой. Автомобиль «Врэбхэм-БТ46», у которого радиаторы заменены бортовыми конденсаторами испарительного типа, к началу чемпионата оказался недостаточно доверенным, и его не было на старте. Гонки привлекли 100 тысяч зрителей. Сравнивая эту цифру с посещаемостью прошлогодних соревнований на первенство мира, нельзя не отметить, что это ниже «рекорда», установленного на Большом призе Италии — 140 тысяч зрителей. А всего в 1977 году на 17 этапах чемпионата побывало 1 миллион 435 тысяч человек.

И еще о зрителях. Их восторгам не было конца, когда закончился второй этап, проходивший в Бразилии. Местные болельщики горячо приветствовали успех экс-чемпиона мира, своего земляка Эмерсона Фиттипальди, который впервые занял призовое место, выступая на гоночном автомобиле бразильского производства.

Результаты соревнований.

I этап (Аргентина): 1. М. Андресетти (США), «Лотос-78»; 2. Н. Лауда (Австрия), «Врэбхэм-БТ45К»; 3. П. Делэлле (Франция), «Тиррел-008»; 4. Д. Хант (Англия), «Мак-Ларен-М26»; 5. Р. Петерссон (Швеция), «Лотос-78»; 6. П. Тамбэ (Франция), «Мак-Ларен-М26».

II этап (Бразилия): 1. К. Рейтеманн (Аргентина), «Феррари-312-T2»; 2. Э. Фиттипальди (Бразилия), «Копершукер-ФД5»; 3. Лауда; 4. Андресетти; 5. Д. Ригаццони (Швейцария), «Шэдоу-ДН8»; 6. Д. Пирони (Франция), «Тиррел-008».

Сумма очков после двух этапов: Андресетти — 12, Лауда — 10, Рейтеманн — 9, Фиттипальди — 6, Делэлле — 4, Хант — 3.

РАЛЛИ

Как и в прошлом, первенство мира среди марок автомобилей 1978 года открыло ралли «Монте-Карло». Из девяти городов Европы взяли старт 232 экипажа. По традиции они принимали участие в звездном сборе (I этап, протяженностью около 2000 км), состязании на общем маршруте (II этап, 1700 км) и, после прибытия в Монако, — в ночной гонке (III этап, 680 км), к которой допускали лишь сто лучших.

В столь трудных зимних ралли успех во многом зависит от слаженной работы не только членов экипажа, но и сервисных бригад. Многочисленные и хорошо оснащенные, они циркулируют по трассе ралли, оказывая своим подопечным скорую техническую помощь. Естественно, что содержат такие бригады по карману лишь автомобильным заводам, представляющим на ралли по несколько фирменных экипажей. Как следствие, в прошлом победы одерживали заводские спортсмены. И вот на последнем ралли «Монте-Карло» успеха неожиданно добился «любительский» экипаж Жан-Пьер Никола и Винсен Ливернь. На «Порше-карьер» с четырьмя противотуманными фарами и антикрылом на задней части кузова французы оставили позади своих земляков Ж. Раньотти и Ж. Андриэ («Рено-5 альпин») и еще три заводских экипажа на машинах «ФИАТ-131-абарт».

Любопытный факт: седьмое место в абсолютном зачете заняли на «Лянча-стратос» французки Мишель Мутон и Франсуаза Конкони.

АВТОЛЮБИТЕЛЬ

Московские автолюбители «со стажем» наверняка помнят, как была организована продажа машин и запасных частей к ним в недалеком прошлом. Единственный в столице магазин на Бакунинской с утра до вечера набит битком, не протолкнешься. А на прилавках пустошато, нужную деталь купить не так-то просто. В других городах положение в те времена было не лучше.

Массовая автомобилизация, свидетелями которой все мы являемся, заставила по-новому, в более широких масштабах и на научной основе организовать обслуживание автолюбителей. Наш магазин, конечно же, не идет ни в какое сравнение с автомагазинами прошлых лет. Он специализированный, продает только автомобили Волжского автозавода и запасные части ко всем моделям «жигулей».

Магазин входит в состав производственного объединения по техническому обслуживанию, ремонту и продаже автомобилей «Мосавтотехобслуживание». Главмосавтотранс и размещается в здании Технического центра на Варшавском шоссе. Это заранее продуманное решение. Автомобиль — не обычный товар. Он требует специальной предпродажной подготовки, которую сегодня рассматривают как одну из основ автосервиса. С учетом этого в Техническом центре оборудована специальная зона, оснащенная стендами и контрольно-измерительной аппаратурой. Здесь выявляют и устраняют неисправности, проверяют регулировки, работу тормозов, при необходимости доливают масло, «Тосол», производят подкачку шин, устанавливают наружное зеркало, колпаки — и выдают покупателю технически исправный автомобиль, которому обеспечена безопасная эксплуатация.

С первых дней существования магазина большое внимание уделяется повышению культуры торговли. Покупатель, как правило, в спокойной обстановке, без суеты выбирает автомобиль. Толпы в торговом зале тоже нет, поскольку покупателей мы стараемся приглашать небольшими группами, указывая в открытке назначенное время. Известно, что сейчас покупка автомобиля оплачивается чеком. В связи с этим мы открыли непосредственно в торговом салоне сберегательную кассу. При магазине работают филиал нотариальной конторы, агенты Госстраха, межрайонное регистрационно-экзаменационное отделение ГАИ, где ставят автомобили на учет. Словом, хочется сделать так, чтобы день приобретения автомобиля оставил в памяти человека ничем не омраченное ощущение праздника.

Много внимания уделено и улучшению торговли запасными частями. У нас в магазине для этой цели отведены отдельные салоны. Правда, не такие удобные, как тот, где продаются сами автомобили, — при вполне удовлетворительных объемах подсобных и складских помещений торговые залы оказались несколько зауженными, тесноватыми. Но главным автолюбители могут быть довольны — номенклатура запасных частей, имеющихся в продаже, неизменно широка. Мне могут возразить: вы говорите, что деталей много, а вот я, автолюбитель имярек, не смог купить у вас того-то... Попробуем

разобраться в такого рода претензиях.

Да, действительно в прошлом, 1977 году наш магазин был лишен возможности удовлетворить нужды автолюбителей в деталях, специфически предназначенных для модели ВАЗ—2106. Несмотря на заявки и многочисленные просьбы, Волжский автозавод нам этих деталей так и не поставил. В нынешнем году положение исправляется, детали поступают. Что касается запчастей для других моделей, то наши заявки на эти товары были удовлетворены в максимально возможной мере. Иное дело, что не все полученные детали были выделены для продажи, значительная их доля использовалась для ремонта автомобилей в цехах автоцентра, составной частью которого является наш магазин. Дефицит ощущался лишь по некоторым позициям. В их числе оказались натяжители цепи, диски и «корзины» сцепления, ограничители дверей.

Возникающая время от времени нехватка этих и некоторых других деталей связана с несколькими обстоятельствами. Прежде всего, конечно, она иногда вызывается обыкновенной недопоставкой, которую ВАЗ, к сожалению, еще допускает по отдельным позициям наших заявок. Другая причина кроется в одном из традиционных элементов тех отношений, которые издавна сложились у нас между промышленностью и торговлей. В данном случае я имею в виду систему поквартальных поставок. Все, что полагается поставить за квартал, завод имеет право прислать, как говорят, одним махом. Получается по пословице: то густо, то пусто. И уже совсем беда, когда эта неравномерность поставки налагается на сезонность в покупательском спросе. В первый и четвертый кварталы года волна покупателей в магазинах автозапчастей резко спадает, с тем чтобы стать же резко взмывать весной и в начале лета. Очевидно, с сезонностью спроса надо больше

считаться работникам торговли и промышленности. Однако возможности тех и других не беспредельны, кое-что мы вправе ждать и от самих автолюбителей. Трудно поверить, что все неисправности в автомобиле, требующие немедленного устранения собственными силами, обнаруживаются вдруг и обязательно весной или летом. О чем-то, вероятно, стоит позаботиться и заранее, да начала сезона.

Это одна крайность. Но созданию дефицита способствуют подчас и крайности иного рода. Некоторые владельцы машин готовы просто так, на всякий случай приобретать все, что попадется на глаза. С чувством удовлетворения воспринимаешь это как еще одно свидетельство возросшего жизненного уровня советского человека. И все-таки, когда видишь, как гражданин, только что купивший новый автомобиль или приехавший из другого города, торопливо набирает про запас двери, крылья, капоты, фары и еще бог знает что, так и хочется сказать ему: «Остановитесь. Не надо такой суеты. Найдите более рациональное применение своим деньгам. Покупайте только действительно необходимое!»

Иногда дефицит создается искусственно. И в нашем, и в других магазинах запчастей довольно часто появляется не слишком бросающаяся в глаза фигура мелкого перекупщика (или перепродавца, уж не знаю, как точнее назвать). Эти люди не брезгают ничем. Достаточно, чтобы какой-то детали не было на прилавке всего неделю, — они «позаботятся» о дефиците на долгие месяцы, скупая появившиеся детали десятками. Думается, с такими любителями легкой наживы следовало бы бороться более жестко и решительно.



ПРИЕХАЛ В МАГАЗИН

опираясь на действующее законодательство. В то же время опыт показал чрезвычайно высокую эффективность экономических и организационных форм борьбы с перекупщиками. Когда именно таким образом удалось быстро приглушить вспыхнувший было ажиотаж вокруг пробок для бензобака, тормозных колодок, лобовых стекол, амортизаторов. Производственные оперативно откликнулись на сигнал торговли, увеличив поставку этих деталей, и вопрос, как принять говорить, был снят с повестки дня.

Разумеется, для совершенствования методов и форм торговли автозапчастями есть еще немало резервов. Полагаю, что для их реализации вполне уместны и эксперименты.

Свою значительную пользу для мобилизации этих резервов могут принести и анкетирование покупательских пожеланий, и система предварительных взаимно гарантируемых заказов, и покупательские конференции с участием производственников. Улучшению обслуживания автолюбителей содействовало бы и более твердое следование наметившейся тенденции к организации торговли по принципу фирмы. Магазин автомобильных запасных частей — это ведь не универсам. Это там покупатель, зашедший посмотреть пальто, заодно может пожелать приобрести и ботинки. Но маловероятно, что одному и тому же человеку одновременно потребуются детали, предположим, для «Запорожца» и «Волги». Там, где это возможно, следовало бы создавать отдельные магазины для автолюбителей по маркам машин. Более тесными станут тогда их связи с промышленностью. Об этом, в частности, свидетельствует и опыт нашего магазина.

Немалую долю у нас в обороте занимает торговля так называемыми сопутствующими товарами. Больше того, из месяца в месяц доля эта растет. В 1976 году номенклатуру «сопутствующих» можно было исчислить на пальцах — резиновые напольные коврики, ремни безопасности, чехлы на сиденья, брелоки, «антистатик» да еще три-четыре изделия. Общий объем оборота по этим товарам составил в тот год около 1,5 миллиона рублей, а в прошлом году мы реализовали таких товаров уже на 2,5 миллиона рублей. Номенклатура их неизмеримо расширилась, появилось немало интересных и полезных изделий. Это и стробоскоп, позволяющий проверять точность установки зажигания, и корытообразные коврики, препятствующие попаданию грязи и влаги в кабину, удобные ящики для мелочей, устанавливаемые на туннель карданного вала у рычага переключения передач, оплетки на руль, гибкая антенна, фартуки колес, опрокидыватели и многое другое.

Основная масса сопутствующих товаров пользуется у покупателей хорошим спросом. Однако не обходится и без нареканий, зачастую вполне обоснованных. Покупать вещь недостаточно высокого качества мало охотников, а мы иногда вынуждены выкладывать на прилавки именно такие вещи. Вот, например, подголовники, выпускаемые в Калуге.

Вид у них неказистый, изготовлены грубо, на спинке сиденья держатся плохо. Не мудрено, что этот товар залеживается, и иногда думаешь: уж лучше их не делать совсем, чем делать такие. Далеко не каждый сможет выбрать у нас чехлы по вкусу — слишком однообразная у них расцветка. Вдохнувшись, покупатель идет заказывать чехлы в ателье, хотя и там, должен сказать, выбор невелик.

Нарекания нередко приходится выслушивать и по иному поводу: к разного рода техническим устройствам заводы прилагают инструкции, написанные столь заумно, таким корявым языком и с поминанием такого числа специальных терминов, что разобраться в тексте не могут ни покупатель, ни продавец.

Некоторые хорошо зарекомендовавшие себя товары выпускаются попросту в малом количестве. Мы могли бы продать значительно больше противобуксовочных устройств московского завода «Компрессор», зеркал заднего вида димитровградского завода, льняных чехлов для сидений 4-й галантерейной фабрики Москвы. Далеко не все промышленные предприятия с готовностью откликаются на просьбы торговых работников взяться за выпуск каких-то новых изделий. Вместе с тем почему-то находится масса желающих производить то, что и без них производится в достаточных количествах. Представители ряда заводов с энергией, достойной иного применения, добиваются права на выпуск фартуков, ремней «антистатик» и других давно известных изделий. Наглядным подтверждением производственной неразберихи

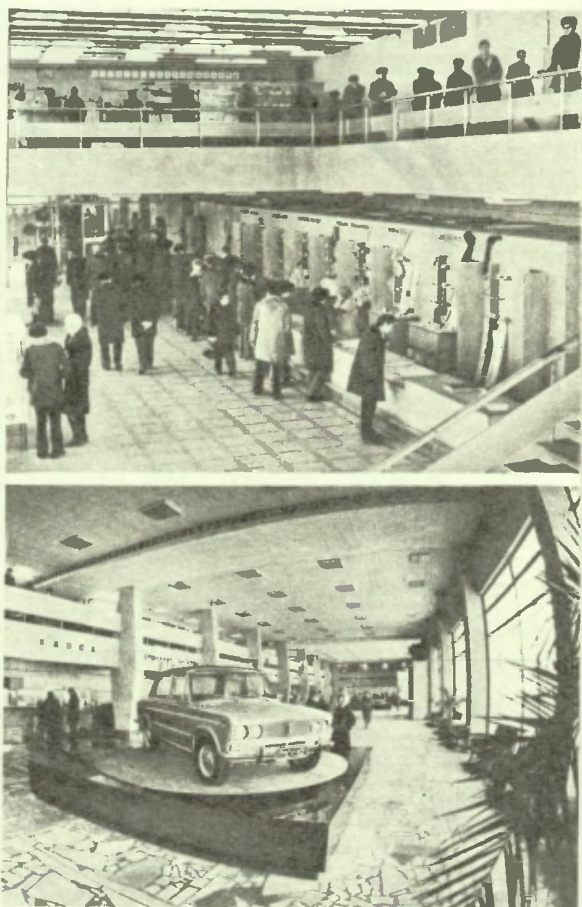


Фото В. Князева

в изготовлении сопутствующих автомобилью товаров служит тот факт, что этим заняты 232 предприятия 37 министерств, практически не координирующие своих рабочих планов. Видимо, этим должна заняться одна из организаций Минавтопрома.

Мне кажется, что в торговый оборот может быть вовлечено множество сопутствующих товаров, способных создавать для автолюбителей дополнительный комфорт, сделать поездку на автомобиле еще более удобной и приятной. Возможности здесь поистине беспредельны. В расширении номенклатуры большую роль могли бы сыграть прямые связи торговли с промышленностью. Пока эти связи незначительны, мы все получаем и заказываем через посредника — базу «Роскультиорга».

Источником пополнения номенклатуры могут и должны стать, по-видимому, и конкретные предложения самих покупателей, в частности умельцев, конструирующих полезные, удобные приспособления для своего автомобиля. Информация о таких новинках, кстати говоря, нередко появляется на страницах журнала «За рулем». Нужно только, чтобы лучшие, наиболее ценные и перспективные из таких предложений организованно отбирались и столь же организованно передавались в производство. Дело это выгодное и полезное для всех — для автолюбителей, для промышленности, для торговли.

И. КИСЕЛЕВ,
директор московского магазина
«Жигули»



КОРОТКО

● ● ●

Три польских автомобилиста совершили кругосветное путешествие на двух малолитражных автомобилях ФИАТ-126П. За 428 дней они проехали 37 тысяч километров по дорогам 26 стран.

● ● ●

Завод «Црвена Застава» (СФРЮ) приступил к производству новой легковой модификации «Застава-101-супер». Она оснащена более мощным (64 л. с.) двигателем того же рабочего объема (1100 см³), что и «Застава-101». Скорость — 146 км/ч.

● ● ●

На традиционном международном референдуме «Автомобиль года», организованном голландским ежемесячником «Ауто-Визии», наибольшее число голосов среди моделей 1977 года набрал «Порше-928» («За рулем», 1978, № 1).

● ● ●

Девяносто лет назад, в 1888 году английская велосипедная фирма «Старлей и М^о» построила свой первый трицикл с двигателем внутреннего сгорания. С 1906 года ее машины несут марку «Ровер».

● ● ●

Два итальянских мотоциклетных завода — «Морбиделли» и «Бенелли» образовали промышленное объединение МБА, которое будет выпускать более широкий ассортимент мотоциклов под прежними марками.

● ● ●

Семидесятилетие отмечает в этом году марка «Лянча» (Италия). В 1908 году увидел свет первый автомобиль, построенный В. Лянча, бывшим гонщиком завода ФИАТ.

● ● ●

Компания «Ньюкирн» (США) приступила к выпуску нейлоновых ведомых цепных звездочек для мотоциклов. Изготовленные из материала «Зител-СТ», они легче дюралевых и, не уступая им по прочности, обеспечивают вдвое больший срок службы цепи.

● ● ●

В штате Калифорния начал работать американский филиал «Фольксвагена». Он собирает легковые машины модели «Гольф», которые в США называются «Рэббит» (по-русски — «Кролик»).

● ● ●

Руководство концерна «Фольксваген» приняло решение в 1978 году прекратить производство устаревшего «жука» на своих европейских предприятиях в Бельгии, Люксембурге и других. Выпуск этой модели сохранится только в мексиканском филиале.

● ● ●

Завод «Тойота» (Япония) недавно приступил к выпуску первой в своей истории модели с передними ведущими колесами. Новая машина оснащена двигателем рабочим объемом 1156 см³ и мощностью 55 л. с.

САМЫЙ МАЛЫЙ «ИКАРУС»

Среди широкого ассортимента автобусов, выпускаемых в Венгрии заводом «Икарус», можно найти и непривычно короткую (длина 6,48 м) модель «553». Она предназначена для обслуживания учреждений и рассчитана (в зависимости от варианта планировки) на перевозку от 19 до 23 сидящих пассажиров.

На «Икарусе-553» применены 92-сильный дизель «Авиа» (ЧССР), шины размером 6,50—20, пружинная подвеска передних и рессорная подвеска задних колес, двухконтурный гидравлический привод тормозов с вакуумным усилителем. Снаряженная масса автобуса в зависимости от планировки салона — 4256—4415 кг. Скорость — 80 км/ч.



«РОБУР» —

НАСЛЕДНИК

«ФЕНОМЕНА»

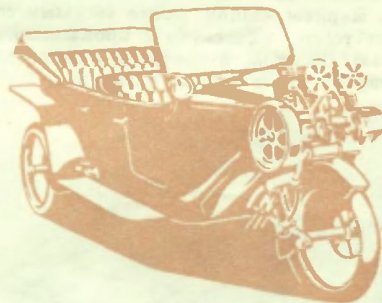


У автомобильного завода «Робур» в ГДР в нынешнем году сразу несколько памятных дат. Одна из них — 90 лет со дня основания в г. Циттау инженером Г. Хиллером небольшого предприятия по изготовлению машин для текстильной промышленности, которое в 1896 — 1913 гг. делало также велосипеды, а с 1903 по 1910 гг. — и мотоциклы, носившие марку «Феномен». Таким образом, в 1978 году исполняется 75 лет с начала выпуска мотоциклов на заводе.

Опираясь на опыт, накопленный при производстве двухколесных машин, Хиллер сконструировал трехколесный четырехместный «полуавтомобиль-полумотоцикл». Спереди у него было одно колесо, причем переднее являлось и ведущим, непосредственно над ним стоял двигатель с воздушным охлаждением. Такие машины под маркой «Феномобиль» завод строил с 1907 по 1927 гг. Они служили главным образом как такси и для доставки почты.

В 1927 году увидели свет первые грузовики «Феномен», которые с тех пор стали основной продукцией завода. Одна любопытная особенность — все грузовые «феномены» имели двигатели с воздушным охлаждением. В 1942 году производство автомобилей в Циттау было приостановлено и возобновилось в 1950 году, когда завод был национализирован и стал народным предприятием. Позже, в 1957 году трудящиеся переименовали его в «Робур», и такую марку сегодня несут все машины, сходящие здесь с конвейера.

Завод превратился из скромной фабрики в большое современное предприятие. Для нужд народного хозяйства ГДР он выпускает автомобили семейства «ЛО-3000», традиционно оснащенные двигателями с воздушным охлаждением. В это семейство входят трехтонный бортовой грузовик, изотермический фургон, автобус на 21 место, грузопассажирский фургон, пожарный автомобиль и другие модели. Все они оснащены четырехцилиндровым (3345 см³, 75 л. с.) двигателем, пятиступенчатой коробкой передач, раздельным (для передней и задней осей) гидравлическим приводом тормозов.



Изотермический фургон «Робур-ЛО-3000» грузоподъемностью 2750 кг. Снаряженная масса — 3000 кг. База — 3025 мм.

«Феномобиль» 1911 года с четырехцилиндровым двигателем (1538 см³, 12 л. с.) и приводом на переднее колесо. Машина весила 525 кг и развивала скорость 65 км/ч.

Автобус «Робур-ЛО-3000» для пригородного сообщения. Салон рассчитан на 21 пассажирское место. Скорость — 95 км/ч. Масса — 3475 кг.

«ЛУЧ СОЛНЦА» В УСТАРЕВШЕЙ ГАММЕ

На английских заводах американской корпорации «Крайслер» начато производство новой модели «Санбим» («Луч солнца»). Основа этой машины — двигатель агрегаты от модели «Хиллман-эйнсиджер», которую выпускает то же предприятие. Это обстоятельство исключило применение переднего привода или вне-сение принципиально новых технических решений. И все же конструкторам удалось в рамках проектного задания найти довольно удачные решения для трехдверной машины с кузовом типа «комби».

Для «санбимов» завод предусматривает четыре разновидности двигателей. Один — короткоходный с трехопорным коленчатым валом, рабочим объемом 928 см³ и мощностью 42 л. с. Его блок цилиндров отлит из алюминиевого сплава, имеет распределительный вал в головке и на 58 кг легче по сравнению с «чугунным» двигателем для той же модели. Последние имеют коленчатые валы с пятью коренными подшипниками, несколько заниженную степень сжатия и рабочий объем 1295 или 1598 см³. В основном исполнении (с карбюратором «Зенит-Стромберг-150») двигатель меньшего объема развивает 59 л. с., большего — 69 л. с. Для экспорта предназначен спортивный вариант 1,3-литрового дви-

гателя, который при той же степени сжатия, но благодаря измененному газораспределению и карбюратору «Зенит-Стромберг-175» имеет мощность 70 л. с. при 5600 об/мин и удивительно высокие обороты максимального крутящего момента — 4800!

Все двигатели оборудованы электронным зажиганием и электромагнитной муфтой вентилятора. Интересной особенностью является воздухоочиститель «Сермак», который при помощи датчиков и клапанов регулирует температуру поступающего в карбюратор воздуха.



Сцепление с диафрагменной пружиной оснащено компенсатором износа накладок. На машинах могут быть установлены четырехступенчатые обычные или автоматические коробки передач.

Передняя подвеска — ныне популярного типа «Мак-Ферсон», задняя — зависимая с витыми пружинами и четырьмя реактивными штангами. Руль с реечным механизмом имеет 3,66 оборота от упора до упора (радиус поворота автомобиля — 4,8 м). На передних колесах дисковые тормоза, на задних — барабанные. В раздельном тормозном приводе — вакуумный усилитель. Применяются только радиальные шины 154P-13 или 155P-13.

Габарит автомобиля — 3829×1603×1395 мм, база — 2413 мм. Масса заправленной машины в пределах 813—917 кг, в зависимости от варианта. Интервал между обслуживаниями установлен в 16 000 км, то есть среднему владельцу приходится ездить на станцию раз в год.

Скоростные свойства «Санбима» такие же, как у большинства его конкурентов. Максимальная скорость у наименее мощного варианта — 129 км/ч, у самого мощного — 153 км/ч. Автомобили достигают 100 км/ч соответственно за 22,5 и 14,3 с.

«МАЛИНОВКА», «КОТЕНОК» И «САБЛЯ»

Удивительное название у небольшой автомобильной фирмы, которая располагается в городе Тамворт (графство Стаффорд, Англия) — «Рилайнт Мотор Ко». Первое из этих слов означает «уверенный» или даже «самоуверенный». Не слишком скромно, но и продукция «Рилайнта» довольно своеобразна — автомобили с пластмассовыми кузовами. «Рилайнт» сотрудничает с кузовной фирмой «Оугл» (ею руководит талантливый дизайнер Том Карен), единственным теперь, по утверждению самих английских специалистов, учреждением в стране типа итальянских «карроццерии» (по-итальянски — кузовных фирм).

Плодом сотрудничества обеих фирм явились автомобили с пластмассовыми кузовами, которые можно встретить и в других странах (например, турецкие «Анадоль»). Самый маленький в ряду этих моделей «Робин» (по-русски — «Малиновка») — довольно практичный автомобильчик, имеющий в Англии свой круг потребителей. Его стеклопластиковый кузов «2+2» (на раме из коробчатых профилей) довольно вместителен. А если учесть, что годовой налог с него почти в два с половиной раза меньше, чем с любой микролитражки (он такой же, как для мотоцикла с коляской), и что при скорости 60 км/ч маленький алюминиевый двигатель водяного охлаждения расходует на 100 км всего 4 л топлива, то становится ясным, почему «Робин» имеет большой успех у старых леди.

Нельзя сказать, что «Робин» был дешевле до теперешнего сумасшедшего взлета цен на автомобили. При довольно малом выпуске и при большом объеме ручной работы нечему и удивляться. К тому же его кузов не ржавеет, конструкция автомобиля довольно проста и надежна, он способен развивать до 120 км/ч, хотя спереди имеет только одно колесо.

Другая модель называется «Киттен» («Котенок»). Этот милый автомобиль не просто четырехколесная модификация «Робина», хотя у него тот же двигатель, та же четырехступенчатая коробка передач и даже главная передача с одинаковым передаточным числом 3,23. «Киттен» выглядит современно благодаря обобщенным формам кузова, черной облицовке радиатора, черным молдингам и бамперу, которые гармонируют с яркими эмалевыми кузовами.

Все тормоза — барабанные, диаметром 178 мм, только передние немного шире. Передняя подвеска — независимая, пружинная. Колеса обути в шины 145×10. Руль реечный, а радиус поворота всего-навсего около 3,6 м.

Это самый экономичный автомобиль в Западной Европе. На последнем «со-стязании по расходу топлива, которое проводила нефтяная фирма «Тоталь», «Киттен» показал 4,9 л/100 км — лучше, чем микролитражные ФИАТы, «Мини», «Рено», «Форд» и «Фольксваген».

«Рилайнт» выпускает и довольно дорогую модель скоростного типа под названием «Симитар» (сабля). Пластмассовый кузов у этого автомобиля очень редкого типа, так называемый спорт-универсал, четырехместный с тремя дверями.

Его двигатель — V-образная фордовская «шестерка» — заблокирован с четырехступенчатой коробкой передач, имеющей дополнительную ускоряющую передачу 0,68. По заказу можно получить и трехступенчатую автоматическую трансмиссию. За дополнительную плату завод устанавливает и усилитель руля. Передняя подвеска — независимая, задняя — зависимая, рессорная. Как и у большей части дорогих английских автомобилей, кроме стереорадиооборудования, электропривода для окон и антенны, «магнитофонов» колес можно заказать и обивку из натуральной кожи.

Фирма с гордостью сообщает о своей постоянной клиентке — английской

принцессе Анне, которая разъезжает сейчас уже в третьем по счету «Симитаре», что, как говорят, делает честь и патриотизму титулованной владелицы автомобиля и хватке его производителей.



«Рилайнт-Робин».



«Рилайнт-Киттен».



«Рилайнт-Симитар».

Технические характеристики

Параметры	Модели		
	«Робин 850»	«Киттен»	«Симитар»
Число и рабочий объем цилиндров, см ³	4—848	4—848	6—2994
Мощность, л. с.	40	40	135
Частота вращения, об/мин	5500	5500	5500
Степень сжатия	9,5	8,9	8,9
Масса в снаряженном состоянии, кг	436	504	1253
Скорость, км/ч	120	130	200
Время разгона до 100 км/ч, с	11,4*	12,3	8,6
Размеры, мм:			
длина	3327	3327	4432
ширина	1422	1422	1708
высота	1372	1397	1321
База, мм	2146	2159	2638

* До 80 км/ч.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29
Правильные ответы — 3, 7, 8, 11, 13, 15,
17, 21, 25, 28.

I. Знак 1.6, как известно, устанавливается непосредственно перед пересечением с главной дорогой. Однако вне населенных пунктов он обязательно дублируется. Табличка под знаком-дублиером указывает в этом случае расстояние до перекрестка (пункт 25).

II. Водитель автомобиля и велосипедист находятся на главной дороге, а потому проезжают перекресток раньше трамвая (пункт 110). Обязанность поворачивающего пропустить движущегося прямо не связана с видом транспортного средства: в любом случае преимущество на стороне последнего, в данном примере — велосипедиста (пункт 113).

III. Водитель автомобиля поворачивает на втором по ходу движения пересечении дорог. Стало быть, дорожный знак 3.1, предписывавший двигаться на первом пересечении только прямо, здесь уже не действует (пункт 32).

IV. В зоне действия этого знака можно обгонять лишь одиночные транспортные средства, конечно, при условии, что они движутся со скоростью менее 30 км/ч (пункт 26, 2.18).

V. Вроде бы, оба водителя остановились по правилам — в 5 метрах от края проезжей части пересекаемой дороги. Но в дело «вмешивается» пешеходный переход: за ним можно останавливаться хоть вплотную, а стоящий перед переходом обязан оставить до него не менее 5 метров (пункт 99 «г» и «д»).

VI. Показанный на рисунке знак предупреждает не просто о пересечении дорог, но и о том, что все они равны по значению. Напоминаем, что при этом знаке уже не играет роли покрытие дорог. Равнозначные же перекрестки проезжают по правилу «правой руки» (пункты 23, 1.4; 111).

VII. Таким путем въехать во двор могут оба водителя, ведь эту разметку можно пересекать со стороны прерывистой линии без всяких ограничений (пункт 44).

VIII. Табличка под знаком говорит о том, что зона запрещения остановки простирается не только за знак, но и перед ним (пункт 35, 5.3).

IX. Чтобы обогнать другого водителя в нашем примере, надо пройти дистанцию безопасности (в среднем 30—40 м при скорости 80 км/ч), длину самого обгоняемого автомобиля (примем ее равной 5 м) и, опередив обгоняемого на те же 30—40 м, встать обратно в ряд. При разнице в скоростях 20 км/ч (5,5 м/с) на это потребуется приблизительно 15 с. За такое время при скорости 80 км/ч (22,2 м/с) автомобиль пройдет расстояние около 330 м. Вот каков приблизительно будет путь обгона.

X. При переломах позвоночника пострадавшего до прибытия «скорой помощи» надо положить на твердое покрытие из фанеры, досок и т. п. на спину или живот. При других положениях возникает опасность повреждения спинного мозга.

В НОМЕРЕ:

	От АМО до КамАЗа	1
Шаги пятилетки. Год 1977, год 1978	Многоцелевой транспортер. Львовский дизельный. Рефрижератор из Павлова. Новый мопед. Гонимые «вихуры»	2
	Мысли вслух	4
В созвездии героев	Н. Попинако. Колея Капралова	6
Преподавателям автошкол и клубов	Н. Тушев. Рядом с новичком	6
	Новый почин передовиков. Соревнуются организации ДОСААФ	7
Новости, события, факты		8
Дорожная хроника		9
Шаги пятилетки	А. Зайцев. Пять миллионов ИЖей	10
	Фотографии, документы, маршруты	11
Советская техника	В. Барун, Л. Маклаков. А теперь самосвал	12
	И. Нагаева. Как оплачивается труд водителей	13
Испытывает «За рулем»	Б. Демченко. Третья зима — и новые вопросы	14
Клуб «Автолюбитель»	В. Шишмарев, В. Бутузов. Попробуйте и вы А. Беляев. Реле на транзисторах Что нового в «Москвичах»	16 18 18
Из материалов, отмеченных на конкурсе	А. Плонский, Т. Плонская. Путешествие на «Крышу мира»	20
Справочная служба		22
Советы бывалых		23
Зеленая волна	М. Афанасьев. Особые условия движения На дорогах всего света М. Морин, А. Обельницкий, М. Шурыгин. Рассчитывай силы В. Бабкин, А. Ларионов. Убедившись в безопасности В. Янин. Всего одна колея Экзамен на дому Свет в глаза Стоп-ляп	24 24 26 27 28 29, 40 30 31
Спорт	В. Аркуша. 16 заездов «звезд» Л. Шувалов. Труд раллиста	32 34
Спортивный глобус		35
	И. Киселев. Автолюбитель приехал в магазин	36
В мире моторов		38
На 1-й странице обложки — фото Н. Добровольского, А. Владимировой, Ю. Андрианова.		
На 4-й странице обложки — рисунки А. Захарова.		

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, П. Ф. БАДЕНКОВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, А. Е. КУНИЛОВ, Н. И. ЛЕЧФОРД, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. Л. МЕЛЬНИКОВ, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), А. М. ХЛЕБНИКОВ, К. Н. ХОДАРЕВ, Л. М. ШУГУРОВ, Л. А. ЯКОВЛЕВ.

Оформление Н. П. Бурлана и В. П. Макарова.
Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенная, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.
Сдано в производ. 2.2.1978 г. Подписано в печать 27.2.1978 г. Тираж 2 550 000

Рукописи не возвращаются.

Бум. 60×90%, 2,5 бум. л. — 5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 792. Г-12540

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

Издательство ДОСААФ. Москва

© «За рулем», 1978 г.

МЫ ЖИВЕМ В ВЕК МОТОРОВ...

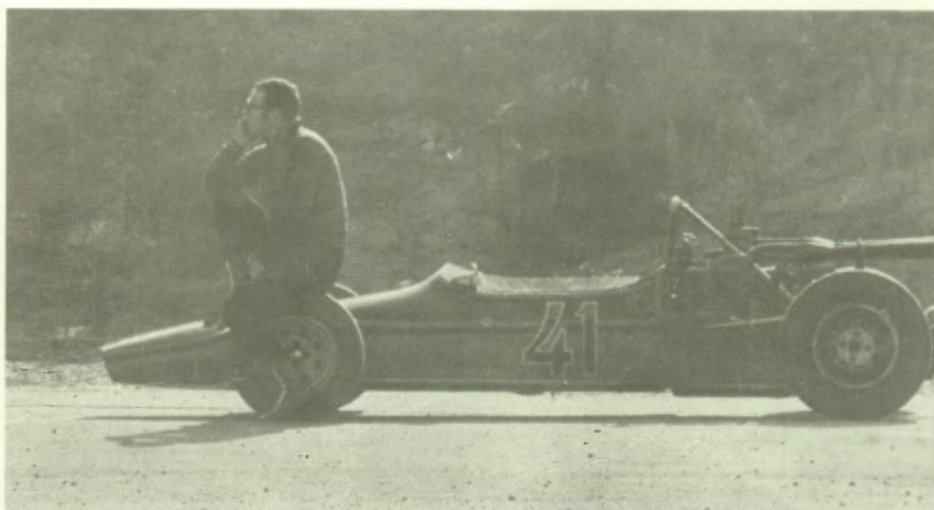
НА ЭТОЙ СТРАНИЦЕ

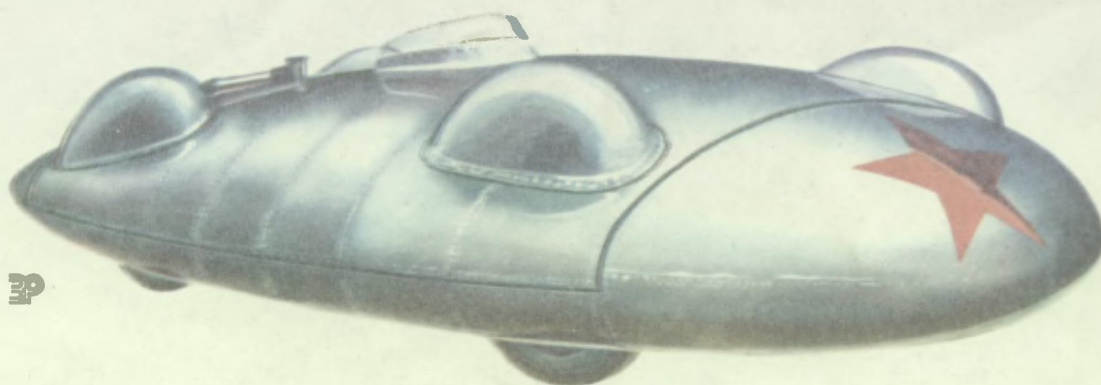
Вверху: В. КНЯЗЕВ. ВАЗ—2106 во время организованного редакцией «За рулем» совместно с Волжским автозаводом пробега Москва — Каракумы — Москва. 1977 год.

Слева в центре: В. ХВАТОВ. На уборке. Волгоградская область. 1973 год.

Справа в центре: А. ЕЛИСЕЕВ. После гонок. С. Гесс-де-Кальве, один из создателей автомобиля МАДИ—01. 1973 год.

Внизу: С. ВЕТРОВ. Будущие военные водители. Ташкентская образцовая автошкола (ныне — объединенная техническая школа) ДОСААФ. 1972 год.





ЭР

7. «ЗВЕЗДА—1»

Первый советский рекордный автомобиль. Был спроектирован в ЦКБ Главмотовелопрома Министерства автомобильной промышленности СССР. Отличительные черты: двухтактный двигатель водяного охлаждения, расположенный сзади, поршневой нагнетатель, независимая подвеска всех колес, цепная

главная передача. В 1947—1948 годах машина (вариант «Звезда—2») получила лопаточный нагнетатель, новую коробку передач, измененную систему охлаждения, обтекаемый «фонарь» над кокпитом.

На этих модификациях «Звезды» установлено четыре всесоюзных рекорда.

Год постройки — 1946 [в скобках данные «Звезды—2»]; конструктор — А.

Пельцер; число мест — 1; двигатель: число цилиндров — 2, рабочий объем — 342 см³, степень сжатия — 7,6, число карбюраторов — 1, мощность — 31,5 [42] л. с. при 5500 [6500] об/мин; число передач — 4; размер шин — 3,75 — 19 дюймов; масса в снаряженном состоянии — 600 кг; длина — 4200 мм; ширина — 1700 мм; высота — 720 мм; база — 2150 мм; максимальная скорость — 148 [166] км/ч.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 80 коп.

8. «САЛЮТ—М»

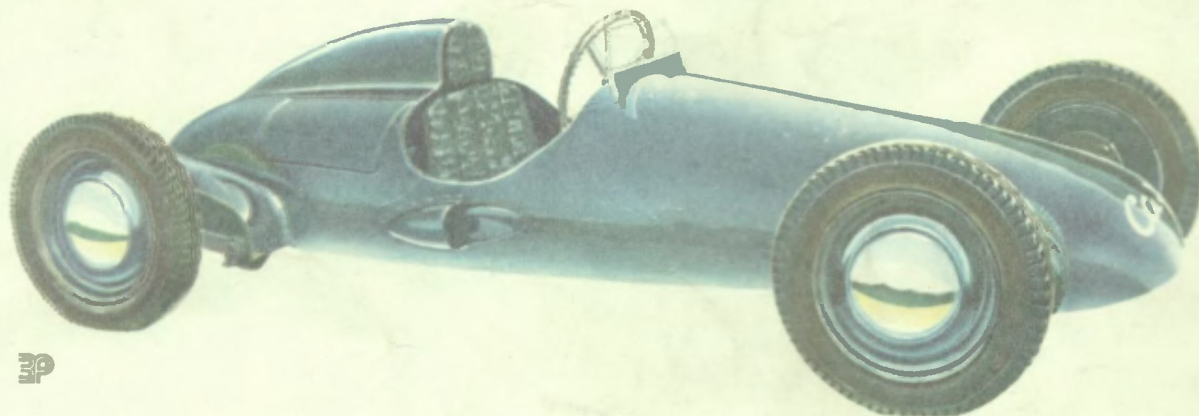
Другая модель ЦКБ Главмотовелопрома — «Салют—М». На ней стоял двухтактный двигатель гоночного мотоцикла ГК—1 с водяным охлаждением, лопаточным нагнетателем. Другие особенности машины: заднее расположение силового агрегата; независимая подвеска

всех колес (передних — на стальных торсионах, задних — на резиновых скручиваемых муфтах). Для облегчения входа и выхода водителя рулевое колесо сделано съемным.

На «Салюте—М» установлен один всесоюзный рекорд.

Год постройки — 1946; конструкторы — А. Пельцер и М. Дерковский;

число мест — 1; двигатель: число цилиндров — 2, рабочий объем — 344 см³, степень сжатия — 8,0, число карбюраторов — 1, мощность — 47 л. с. при 6400 об/мин; число передач — 4; размер шин — 4,50—16 дюймов; масса в снаряженном состоянии — 400 кг; база — 2200 мм; максимальная скорость — 160 км/ч; время прохождения 1000 м со стартом с места — 37,6 с.



ЭР