



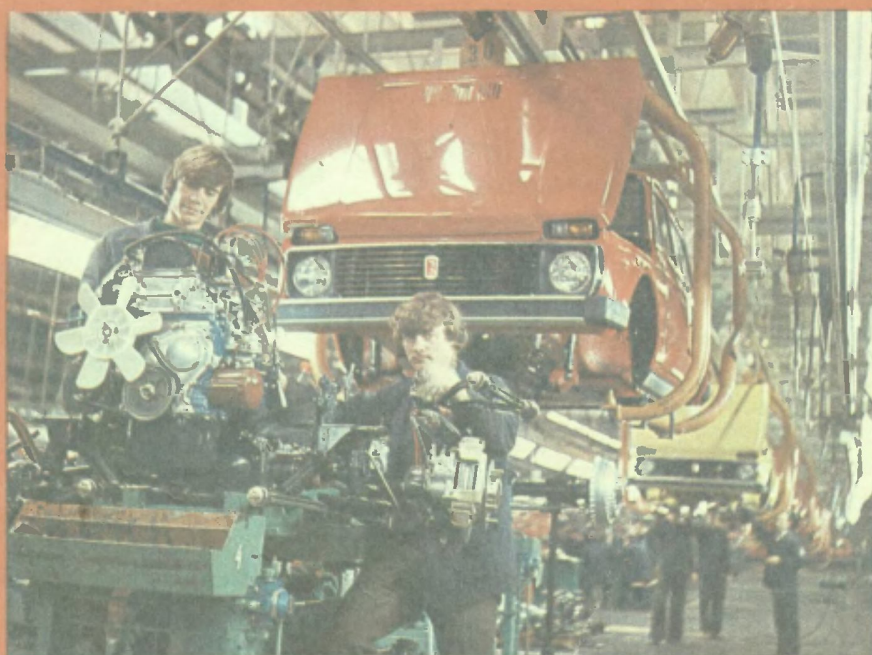
За рулем

10 • 1978



60 лет
Ленинскому
комсомолу!

В труде, учебе,
спорте --
всегда впереди





Перед началом финальных состязаний V Всесоюзного конкурса профессионального мастерства водителей, прошедших недавно в Минске, у меня состоялся разговор с представительницей Таджикистана — водителем такси Раисой Абдусаттаровой. Мы беседовали на житейские темы. Интересно было узнать, как она, мать восьмерых детей, все успевает. Ведь это не просто — отлично работать, да еще заниматься автоспортом, управляться по дому.

— Успеваю, — спокойно отвечала Раиса, — потому что труд в радость. С радостью работаю, понимаете. Для нас, простых таджиков, трудиться наравне с мужчинами, пользоваться всеми правами и благами большое счастье. А у боль-

шого счастья и крылья большие...

Когда читатели получат этот номер журнала, на календаре будет октябрь. Наш многонациональный народ торжественно отмечает первую годовщину со дня принятия новой Конституции. Помню, как Раиса, уезжая из Минска, говорила, что получила на конкурсе новый заряд энергии и мастерства и теперь будет трудиться еще лучше, что все сделанное ею и ее товарищами по работе будет подарком к празднику Великого

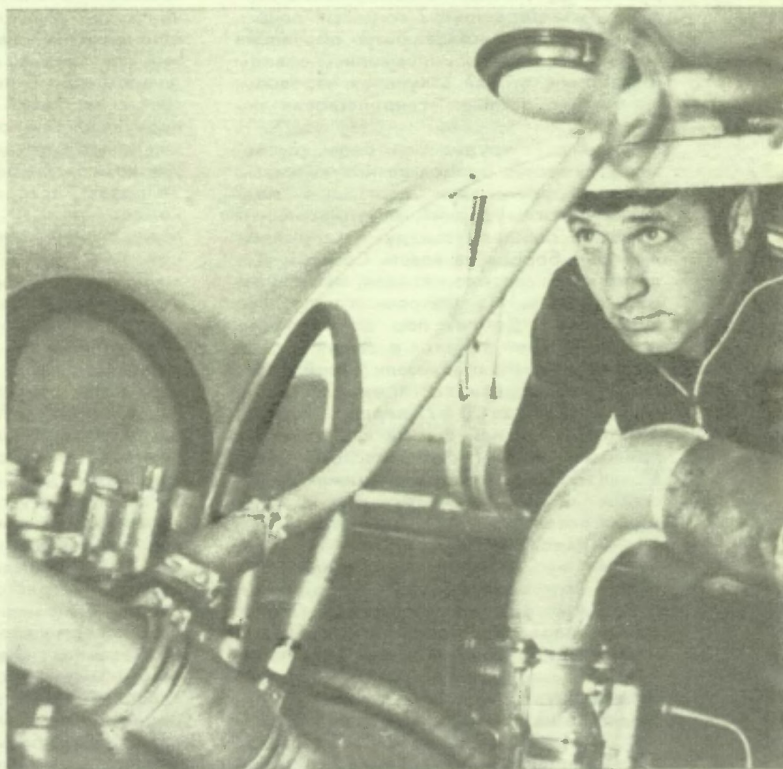
КОНСТИТУЦИЕЙ

Октября, Дню Конституции и 60-летию комсомола, и еще нашему, водительскому празднику — Дню работников автомобильного транспорта.

Да, нынешняя осень богата на знаменательные даты. Это и праздники и смотры достижений советских людей. Водители, техники, инженеры — весь многомиллионный отряд автотранспортников, тысячи работников автошкол, спорттехклубов, курсов оборонного Общества, готовящих водительские кадры, вои-



Всесоюзные конкурсы профессионального мастерства водителей стали традиционными. Их совместно проводят ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог, ЦК ВЛКСМ, ЦК ДОСААФ СССР и редакция газеты «Труд». Каждый конкурс, в котором принимают участие сотни тысяч шоферов, выливается в подлинный смотр водительского мастерства, спортивной закалки, служит делу повышения производительности труда на транспорте, решающем важные народнохозяйственные задачи.



ОБЕСПЕЧЕНО

ны за рулем рапортуют партии, народу о том, как выполняют свой конституционный долг.

Вглядитесь в фотографии, публикуемые на этих страницах. Кажется, всего лишь несколько частных эпизодов из четырехдневных напряженных встреч семнадцати команд из союзных республик, городов Москвы и Ленинграда, вышедших оспаривать призовые места. А если посмотреть на эти эпизоды шире! Мы увидим, что в них нашли отражение за-

крепленные и гарантированные Конституцией нашего государства право на труд, право на отдых, на участие в спорте, туризме, научном и техническом творчестве.

В соревнованиях за звание лучшего водителя страны во всех турах V конкурса участвовало свыше 860 тысяч шоферов. Большинство — молодые люди, комсомольцы, воспитанники автошкол ДОСААФ, прошедшие армейскую закалку. Повышение водительского мастер-

ства, совершенствование технических знаний — для них новый шаг на пути трудовых успехов, новое свидетельство готовности к защите социалистического Отечества — таков еще один аспект всесоюзного экзамена, который держали водители на конкурсе.

Е. КОВРИЖЕНКО,
спецкор «За рулем»

г. Минск

На трассе скоростного маневрирования.

Водитель ЛАЗ—695Н из команды Белоруссии Иван Брыков стал обладателем золотой медали и ценного приза.

Последний этап автоэстафеты.

Где она, эта неисправность?..

Фото А. Бирилко



КОМСОМОЛЬСКОЕ

С глубоким волнением изучаешь документы, читаешь воспоминания о том теперь уже далеком и волнующем времени: 29 октября 1918 года в Москве в Доме съездов Наркомпроса открылся первый съезд Российского Коммунистического Союза Молодежи. 176 делегатов представляли 120 организаций и 22 100 членов союзов рабочей и крестьянской молодежи. Почетным председателем съезд избрал Владимира Ильича Ленина.

Добраться в столицу было не так-то просто. Многие дни, а то и недели шли делегаты пешком, ехали на телегах, в переполненных поездах. Немало их прибыло в солдатских шинелях, с вещмешками на спине. Осень 1918 года была крайне тяжелой. Молодую Советскую республику сжимали в кольцо белогвардейцы и интервенты. 2 сентября по решению ВЦИК страна была объявлена военным лагерем. Закрывались заводы и фабрики, стояли в тупиках паровозы, не хватало топлива, свирепствовал голод.

Но никакие трудности и беды не сломили мужества борцов за новую жизнь. Делегаты-фронтовики, партизаны, подпольщики из губерний, оккупированных врагом, сообщали съезду о героизме молодых борцов за власть Советов. Делегат из Киева рассказывал: «Нам удалось спрятать 115 винтовок и несколько пулеметов... До сих пор до 15 наших представителей томятся в Лукьяновской тюрьме. Мы не прерывали своей работы и продолжали по-прежнему собираться, уходя за 20—25 верст за город».

В один из дней съезда его делегаты пришли на митинг в Московскому Совету. «Кто-то заметил приближающийся огромный черный автомобиль, — вспоминал потом один из участников митинга. — Рядом сказали: «Рено». Из автомобиля вышел невысокий человек в пальто и кепке и зашагал к подъезду. С балкона крикнули: «Товарищи! Сейчас выступит товарищ Ленин!» И тут на балкон вышел Владимир Ильич. В распахнутом пальто, крепко зажав в правой руке кепку, он подошел к перилам, положил на них левую руку и заговорил...»

В последний день работы съезда В. И. Ленин принял в своем кремлевском кабинете делегацию молодежи, долго с ней беседовал, а в заключение сказал: «Работайте — и дело у вас пойдет. Не сомневайтесь, что в вашей организации будут миллионы молодых людей. Да, да, миллионы!»

День открытия I съезда РКСМ стал традиционным праздником комсомола.

И вот III съезд РКСМ. Историческая речь В. И. Ленина. Еще полыхает гражданская война, а вождь партии и государства определяет существо деятельности комсомола — учиться коммунизму, знать и понимать цели борьбы, верить в идеалы коммунистического движения; постоянно усваивать, критически осмысливать культурное наследие человечества, обогащать свою память той суммой знаний, последствием которых

является сам коммунизм; уметь поставить свои знания и убеждения на службу общему делу, быть авангардом всей трудящейся молодежи.

Еще одна знаменательная веха: 12 июля 1924 года делегаты VI съезда комсомола приняли решение назвать молодежный Коммунистический Союз Ленинским. «...Какие бы препятствия на нашем пути ни стояли, каких бы жертв от нас ни требовали... — говорилось в манифесте, принятом съездом, — мы не уроним знамени Ленина».

Вся история ВЛКСМ — это выполнение великого ленинского завета учиться коммунизму. С ним шел и идет комсомол на подвиг и труд.

Нынешний юбилей ВЛКСМ — событие большой общественной и политической важности. Это и яркий этап истории Ленинского комсомола, и значительная дата в жизни нашей Родины, и знаменательная веха в международном молодежном движении. Более 140 миллионов советских людей прошли в комсомоле первую школу коммунистической закалки. Каждое поколение оставило в истории комсомола замечательные страницы.

Первая всероссийская мобилизация комсомола в 1918 году дала фронтам гражданской войны 3 тысячи юных бойцов, не считая отправленных местными комитетами. В первый год Великой Отечественной войны около 2 миллионов комсомольцев влилось в ряды защитников Родины. Из 7 тысяч Героев Советского Союза в возрасте до 30 лет 3,5 тысячи — комсомольцы; 3,5 миллиона членов ВЛКСМ награждены орденами и медалями. Многие судьбы стали символом нашей юности, беззаветной преданности коммунистическим идеалам.

Разве забудутся в памяти поколений такие имена, как Николай Островский, чей жизненный подвиг стал легендой, как Паша Ангелина, первая девушка, севшая на трактор, как Александр Матросов, закрывший грудью амбразуру фашистского дзота!.. Читателям журнала известны имена многих водителей автомобилей, броневиков, защищавших власть Советов в годы гражданской и Великой Отечественной войн, — подавляющее их большинство были комсомольцы, молодые воины.

«Коммунистическая партия гордится Ленинским комсомолом, который олицетворяет в себе лучшие черты молодого поколения страны. Советское юношество, растущее в условиях развитого социализма, унаследовало от старших поколений глубокою приверженность идеалам коммунизма, беззаветную преданность делу Ленина, умение самоотверженно трудиться ради общего блага». Такую высокую оценку получил Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи в приветствии ЦК КПСС его XVIII съезду.

Герой нашего времени — человек труда. Когда отгремели залпы Великой Отечественной войны, партия дала комсомолу задание — активно включиться в восстановление народного хозяйства.

Куда только не пролегают пути молодых с комсомольскими путевками! В полувековой юбилей комсомола отмечалось, что после войны 2,5 миллиона юношей и девушек поехали добровольно на новостройки Сибири, Севера, Дальнего Востока. В 1954—1956 гг. 350 тысяч юных энтузиастов направились осваивать целинные земли.

Строительство мощных электростанций — Куйбышевской, Горьковской, Каховской, Братской, Красноярской, Нурекской... Самое деятельное участие приняли комсомольцы в реконструкции горьковского автозавода, ЗИЛа, АЗЛК. В ряду ударных комсомольскихстроек стояли гиганты автомобилестроения на Волге и Каме. Пятьдесят тысяч юношей и девушек Набережных Челнов, включившись в соревнование за почетное право подписать рапорт Ленинского комсомола Центральному Комитету КПСС к 60-летию Великого Октября, с честью выполнили обязательство.

В текущей пятилетке 140 крупнейшихстроек объявлены всесоюзными ударными комсомольскими. В строительных организациях работает свыше 4 миллионов молодых тружеников. Над сооружением более трех тысяч объектов шефствуют местные комсомольские организации.

Стройкой века стала Байкало-Амурская магистраль. На XVIII съезде комсомола первый секретарь ЦК ВЛКСМ Б. Н. Пастухов сказал: «Сегодня мы с гордостью докладываем родной Коммунистической партии, Вам, дорогой Леонид Ильич: все задания партии, правительства по созданию магистралей века выполняются досрочно, с хорошим качеством. Проложено 1100 километров, или треть пути, построены ряд уникальных мостов и туннелей, сеть автомобильных дорог, выросло 46 поселков».

Мы славим участие комсомола в развитии нефтяной и газовой промышленности Западной Сибири. С начала освоения нового экономического района по комсомольским путевкам сюда направлено около 100 тысяч юношей и девушек. 13 важнейшихстроек там являются всесоюзными ударными.

И куда бы мы ни обратили взор — на гигантскую ли новостройку, на промышленное предприятие, колхоз, совхоз — всюду в решении народнохозяйственных задач, выполнении заданий XXV съезда КПСС участвует автомобиль. А среди автомобилестроителей чуть ли не три четверти — комсомольцы, молодежь.

На автотранспорте общего пользования и в дорожном хозяйстве страны сегодня работает свыше 900 тысяч комсомольцев и молодых людей. Созданы и успешно выполняют задания третьего года десятой пятилетки тысячи комсомольско-молодежных бригад, добывающих перевыполнения планов грузовых и пассажирских перевозок.

И закономерно, что среди делегатов XVIII комсомольского съезда был большой отряд автомобилестроителей и ав-

ШЕСТИДЕСЯТИЛЕТИЕ

Г. ФЕКЛИЧЕВ,
заведующий отделом
спортивной и оборонно-
массовой работы
ЦК ВЛКСМ

тотранспортников. Александр Анашин — сборщик московского завода автотракторного электрооборудования, Александр Банников — испытатель двигателей КамАЗа, Виктор Преснаков — водитель-испытатель минского автозавода, Владимир Тарицын — бригадир слесарей-сборщиков ЗИЛа, Галина Самоделкина — токарь мотоциклетного завода из Ирбита, их коллеги с других предприятий автомобильной и мотоциклетной промышленности. Представительной была и делегация комсомольцев-автотранспортников. Среди них передовики отрасли Орзубай Адигинеев — бригадир комсомольско-молодежной бригады водителей пассажирской автобазы (г. Пржевальск, Киргизская ССР), Вячеслав Гусак — водитель волковысской автоколонны 2429 из Гродненской области, Виктор Синельников — водитель саратовского производственного объединения грузового автотранспорта № 3, Владимир Шулятьев — водитель кедровской автобазы (г. Кемерово)... Ударники пятилетки, лауреаты премий Ленинского комсомола, люди, чей труд отмечен орденами и медалями, вожаки комсомольских организаций.

Свой славный юбилей комсомол неразрывно связывает с активным осуществлением программных задач, вытекающих из указания партии о привлечении общественности к укреплению обороны страны, и практическим выполнением молодежью ленинских заветов о защите социалистического Отечества, священного конституционного долга.

В свете этих задач огромное значение придается военно-патриотическому воспитанию подрастающего поколения. Героизм, подвиг... Эти высокие понятия никогда не перестанут нас волновать. В книге-воспоминании Леонида Ильича Брежнева «Малая земля» есть такие слова: «История знает немало героических подвигов одиночек, но только в нашей великой стране, только ведомые нашей великой партией советские люди доказали, что они способны на массовый героизм».

Воспитание молодежи на героических подвигах армии и народа, как составная часть коммунистического воспитания, — кровное дело комсомола. Задачи военно-патриотического, интернационального воспитания, формирования у юношей и девушек качеств гражданина, борца комсомол решает совместно с ДОСААФ, профсоюзами, со спортивными и другими общественными организациями.

Как отметил на XVIII съезде ВЛКСМ председатель ЦК ДОСААФ СССР трижды Герой Советского Союза маршал авиации Александр Иванович Покрышкин, комсомол всегда был душой оборонного Общества. И теперь около 30 миллионов комсомольцев являются членами ДОСААФ и составляют его активную силу. В свою очередь, во всех крупных военно-патриотических мероприятиях, которые проводят комсомольские организации, участвует оборонное Общество.

Подлинной школой патриотического воспитания стал Всесоюзный поход по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. 56 миллионов юношей и девушек прошли, проехали на автомобилях и мотоциклах маршрутами ратных и трудовых подвигов. Молодые патриоты установили 65 тысяч памятников, обелисков, мемориальных знаков. Реликвии славы хранятся в 140 тысячах музеев, мемориальных комнат и уголков. Всесоюзный поход — один из ярких примеров совместной деятельности комсомола и ДОСААФ.

Прочно вошла в практику нашей совместной работы организация оздоровительных оборонно-спортивных лагерей, соревнования призывников по комплексу ГТО, военно-спортивные игры «Зарница» и «Орленок». Много точек приложения сил комитетов комсомола и ДОСААФ в деле дальнейшего повышения качества подготовки специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства, в том числе водительских кадров, занимающих здесь ведущее место.

За последние годы немало сделано для привлечения подростков к участию в массовых военно-патриотических и спортивных мероприятиях, техническом творчестве. Расширяется сеть детско-юношеских спортивно-технических школ, военно-прикладных, спортивных секций, кружков. В этой связи заслуживают внимания состязания юных мотоциклистов, картингистов, всесоюзные соревнования школьников-автомобилистов на призы журнала «За рулем», в орбиту которых вовлечены тысячи юных водителей из многих республик, областей, районов.

Все это способствует моральной, физической закалке юношества, подготовке к службе в Советских Вооруженных Силах, являющихся надежным стражем социалистической Родины, мирного труда нашего народа, строящего коммунизм.

Шестидесятилетие комсомола совпадает с первой годовщиной принятия новой Конституции СССР. Основной Закон Советского государства пронизан заботой о настоящем и будущем страны, он предоставляет огромные возможности для всестороннего и гармоничного развития молодежи, ее широкого участия в решении важных вопросов жизни общества. Конституция СССР, конституции союзных республик рождают в наших сердцах гордость за социалистическую Родину, за великий советский народ.

Год 60-летия ВЛКСМ, говорилось на XVIII комсомольском съезде, это и год смотра нашей деятельности по выполнению решений XXV съезда КПСС. Ленинскому комсомолу предстоит взять новые рубежи в дальнейшем развитии производительных сил Сибири и Дальнего Востока, сооружения Байкало-Амурской магистрали, Братского, Усть-Илимского, Саянского, Павлодар-Экибастузского, Южно-Якутского территориально-производственных комплексов.

Ответственные задачи, непосредствен-

но относящиеся к деятельности ВЛКСМ, всей молодежи, поставлены в докладе Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева на июльском Пленуме ЦК партии, в решениях Пленума о дальнейшем развитии сельского хозяйства СССР. Ударными участками являются механизация животноводства и возделывания всех важнейших сельскохозяйственных культур, снабжение колхозов и совхозов тракторами, большегрузными специализированными автомобилями, другой техникой, обеспечение села механизаторскими кадрами, увеличение сменности работы механизмов. Подготовка специалистов для сельского хозяйства должна составлять постоянную заботу комсомольских и досаафовских организаций.

Большие задачи надлежит решить по дальнейшему повышению качества, ответственности военно-патриотической работы, выполнению ленинских идей, положений Конституции СССР о защите социалистического Отечества, указаний КПСС об укреплении обороноспособности страны. Мы должны добиваться дальнейшего улучшения совместной работы комсомольских, досаафовских, спортивных организаций во всех оборонно-массовых делах, в идейной, нравственной, физической закалке молодежи, подготовке ее к армейской службе.

В свой славный юбилей комсомол, вся советская молодежь еще и еще раз выражает благодарность ленинской партии за отеческую заботу о воспитании подрастающих поколений в духе коммунистических идеалов. Программой деятельности ВЛКСМ, каждого комсомольца является яркая и глубокая речь, произнесенная на XVIII съезде комсомола Генеральным секретарем ЦК КПСС, Председателем Президиума Верховного Совета СССР товарищем Леонидом Ильичем Брежневым. Она родила в сердцах каждого из нас стремление трудиться еще лучше, плодотворнее. И сегодня, в свой родной праздник, многочисленная комсомолка, вся советская молодежь вновь и вновь произносит как клятву девиз комсомольских поколений: «Вместе с партией, под водительством партии — на труд и на подвиг!»



10 • Октябрь • 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



СЧЕТ НА МИНУТЫ

Кажется, совсем недавно видели мы на телеэкранах, как вспыхнули над олимпийским стадионом Монреаля слова «До встречи в Москве!» А сегодня позади уже большая часть дистанции, отделяющей Игры-76 от Игр-80. Наша столица живет олимпийскими заботами, главная из которых сейчас — стройка. Огромная, небывалая по масштабам, всесоюзная ударная. И шефствует над ней комсомол: Олимпиада принадлежит прежде всего молодым и строит для нее молодые.

В пестром автомобильном потоке легко отличить мощные грузовики с эмблемой Олимпиады. В путевых листах водителей вы найдете 76 адресов — столько объектов объединяет понятие «олимпийское строительство». Впрочем, часто и без путевых документов можно узнать, куда спешит МАЗ или ЗИЛ: «Велотрек», «Лужники», «Олимпийская деревня» — названия этих и многих других мест приписки выведены на бортах и капотах машин.

Сколько же водителей работает на Олимпиаду? Точную цифру назвать трудно — она все время изменяется. Во всяком случае, армия шоферов-«олимпийцев» составляет несколько тысяч человек и продолжает пополняться. Только посланцев других городов более тысячи. И в том числе — свыше 700 по комсомольским путевкам. Неудивительно, что все больше становится в автохозяйствах комсомольско-молодежных бригад, главными рейсами которых значатся маршруты Олимпиады.

76 объектов... Каждый важен, каждый должен быть сдан день в день и на «отлично». И все-таки есть одна стройка, которая особенно поражает своим размахом, — Олимпийская деревня. Собственно говоря, здесь растет целый город, где будет все что полагается: кварталы современных 16-этажных домов (новой серии), культурный центр с театрально-концертным залом, спортивный комплекс, кафе, ресторан, бары, универмаг, предприятия бытового обслуживания. Буквально с каждым днем все четче проступают черты окончательного облика этого города. И не замолкает автомобиль-

ный шум на его завтрашних улицах. Здесь, у одного из строящихся жилых домов, мы отыскали Валерия Полянских, бригадира комсомольско-молодежной бригады 15-го филиала автокомбината № 1 Мосстройтранса. Этот коллектив, созданный три года назад, хорошо известен в Москве. Бригада много раз завоевывала первые места в социалистическом соревновании среди молодежных бригад в Мосстройтрансе, во всем Главмосавто-трансе, одной из первых перешла на работу с отцепкой грузовых «тележек», что резко подняло производительность труда, снизило потери от простоев машин на погрузке. И когда автохозяйству было поручено строительство жилых домов в Олимпийской деревне, на этот почетный объект отправили две бригады — одну, возглавляемую опытным водителем коммунистом Василием Сергеевичем Савельевым, вторую — Валерия Полянских.

— Это было большое доверие, — говорит Валерий. — Мы понимали, что значит олимпийская стройка. Здесь все должно быть выверено по минутам, ведь монтаж идет с колес, и цепочка «завод — автокомбинат — стройплощадка» обязана работать без малейшего сбоя. Очень помог нам пример бригады Савельева, хотя мы с ней в известной степени «конкуренты» — кто лучше работает на объекте?

Да, бригада Полянских не подводит свой автокомбинат. К открытию XVIII съезда ВЛКСМ ребята выполнили полугодное задание, и 7 ноября обязались завершить годовой план, а сам бригадир взялся закончить личную пятилетку за три с половиной года.

Со строителями молодые водители стали друзьями. Это сразу чувствуется по тому, как приветствуют друг друга, по тому, как быстро, даже, кажется, весело решают множество неизбежных на стройке вопросов.

— А как же иначе? — улыбается Полянских. — Сколько уже вместе построили, с полуслова понимаем. У нас и с ДСК-3 полный контакт. Ведь мы работаем по методу бригадного подряда. Задача здесь у нас одна: Олимпиада.

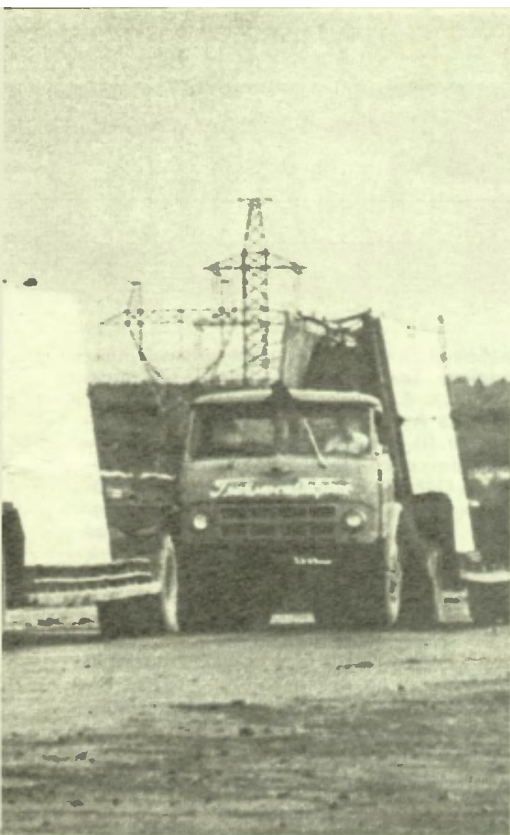
Водители из комсомольско-молодежной в те дни готовились к 60-летию ВЛКСМ. В счет юбилейной вахты везли панели в Олимпийскую деревню и в Ясенево, где бригада тоже строит дома. А накануне славной даты Валерий Полянских и Вячеслав Шадров стали кандидатами в члены КПСС...

— Водители — молодцы, работают хорошо. Сами посмотрите, машины идут буквально одна за другой. Все по графику, как положено.

Так комментирует работу шоферов прораб СУ-166 треста «Мосстрой-28» Николай Михайлович Евграфкин. А происходит этот разговор на улице Щепкина, где растет целый комплекс — крытый стадион на 45 тысяч зрителей и плавательный бассейн. Высоко уходит чаша стадиона, пока еще не одетая в камень и бетон, легкая от ажурной вязи металлических конструкций. Рядом — могучие опоры бассейна. И несомненный поток автомобилей. На пыльных кабинках читаем номера автохозяйств: 1-й автокомбинат Мосстройтранса, 2-й, 29-й, 22-й, управление механизации № 28... В этом управлении работает в комсомольско-молодежной бригаде Сергей Иконников, с которым нас знакомят. На олимпийской стройке он с самого первого дня.

— Надеюсь, буду до последнего, — уточняет водитель. — Мне нравится эта стройка своими темпами, тем, что здесь много молодых ребят. Я, в основном, обслуживаю комсомольско-молодежную бригаду монтажников Владимира Жадаева. Ну, и потом ведь это здорово — строить для спорта, для Олимпиады. Так думают все наши шоферы, кому повезло здесь работать. И девиз у нас соответствующий — Сергей показывает на огромный транспорт со словами «Олимпийскому строительству — гарантию качества!»

Этот девиз сегодня стал главным на всех объектах Олимпиады-80, для всех строителей, для всех водителей — москвичей и тех, кто приехал специально на Всесоюзную ударную. Как, к примеру, Дмитрий Кривоносов, водитель треста «Мосстроймеханизация № 8». В Москве



Комсомольцы-водители на олимпийской стройке

он два года, после армейской службы. Строит Кривоносов крытый зал для спортивных игр в Лужниках.

— Сначала было трудно, — вспоминает Дмитрий. — Москву не знал совсем, да и специфика работы малознакомая. А сейчас, вроде бы, освоился. Наши комсомольцы, и я тоже, решили 60-летие ВЛКСМ встретить перевыполнением плана, так что плохо работать нам никак нельзя.

ЗИЛ, тяжело осевший под тоннами грунта, послушно тронулся с места. Впереди у Кривоносова была еще целая рабочая смена...

Время мчится стремительно. Даже за тот срок, что прошел между нашим путешествием по олимпийским стройкам и выходом в свет этого номера журнала на каждом из 76 объектов произошли существенные перемены. Лишь одно осталось прежним — энтузиазм людей, работающих здесь, темп, динтуемый Олимпиадой. Так же спешат на стройплощадки автомобили со знакомой эмблемой, отсчитывая дни и месяцы, оставшиеся до начала Игр. За рулем сидят молодые парни. Они знают: на всю жизнь запомнится им олимпийская стройка. Главная сегодняшняя стройка столицы.

В. СТАРЧЕВСКИЙ

Вдоль уже построенных корпусов Олимпийской деревни — поток автомобилей: они слезают на новые площадки.

Бригадир комсомольско-молодежной бригады Валерий Полянский за рулем и вместе с бригадой в короткий час между сменами.

Последний снимок сделан на улице Щепкина. Едва один автомобиль покидает территорию, его место занимает новый — время не идет.

Фото В. Князева



КАК ТРЕБОВАЛО

29 октября —
День работников
автомобильного
транспорта

Автоотдел при Николаевской железной дороге в Петрограде — Автоотдел НКПС в Москве — Автобаза НКПС — Автобаза Госавтотранса — Автобаза Союзтранс — ордена «Знак Почета» автобаза № 1 Управления Мосстройтранс.

Это последовательные названия одного и того же предприятия — из первых в Советском Союзе государственных автомобильных хозяйств. Ему — 61 год.

1500 водителей работает здесь. Среди них — семь кавалеров ордена Ленина и пять кавалеров ордена Трудового Красного Знамени. 1213 ударников коммунистического труда.

1300 грузовых автомобилей имеет автобаза, и из них каждый день выходит на линию 1140.

На собрании по случаю пятидесятилетия предприятия К. В. Аржанов, бывший его директор, говорил: «Первые елки для детских праздников в Москве кто доставлял на «бюсингах»? Мы. А камни для строящегося Мавзолея! Тоже мы. И хлеб, и рыбу для столицы...»

...и Кремлевский Дворец съездов, и набережные Москвы-реки, кинотеатр «Россия», и гостиницу «Россия», и жилые массивы Юго-Запада, Новых Кузьминок, и строящиеся олимпийские объекты — обеспечивали тоже они, люди Первой автобазы.

«Шоффер» — так тогда писалось. Много ли их было? Наверное, чуть больше, чем сейчас космонавтов. И одно из первых в Советской стране автохозяйство, состоявшее из 20 «грузомашин» и семи «пассажирских самодвижущихся колясок», казалось тогда гигантским предприятием. Еще был сразу столько людей в кожанках, легким движением руки распоряжающихся целым табунм лошадиных сил, упряженных под капотом...

Предприятие это — ровесник Октября. Временное правительство, объединяя «шофферов», рассчитывало, что эти технически грамотные представители «рабочей аристократии» станут надежным оплотом реакции в борьбе с Советами. Не вышло! 3 (16) апреля 1917 го-

да грузовики Автоотдела были собраны на площади перед Финляндским вокзалом, чтобы перекрыть подходы к ней: ожидалось прибытие Владимира Ильича Ленина. Но водители поставили машины с интервалами, и площадь оказалась запруженной народом. В остальном они не нарушили инструкции: ни один не покинул автомобиля. Правда, грузовики того времени не имели кабин, а брезентовый козырек не мешал им жадно ловить каждое слово вождя.

В историческую ночь 25 октября, когда раздался залп «Авроры», грузовики Автоотдела перебрасывали к Зимнему революционных рабочих, солдат, матросов.

В 1918 году вслед за правительством Российской республики Автоотдел НКПС в полном составе, с кадрами и техникой, переехал в Москву. Какое значение придавала Советская власть государственному автомобильному предприятию, видно хотя бы из того, что в Москве комиссаром, а потом и начальником его стал профессиональный революционер, соратник В. И. Ленина Зиновий Яковлевич Литвин-Седой.

Так начала свое существование нынешняя ордена «Знак Почета» автобаза № 1 Управления Мосстройтранс. Кто работал здесь? Как жили эти люди? Что стало с ними позднее?

С каждым годом все меньше остается живых свидетелей и участников тех давних событий. Самый молодой рабочий Автоотдела, ученик слесаря Митя Бугров в 1917 году принимал участие в скорбном проезде по Марсову полю, где хоронили жертв Февральской революции. Он очень хорошо все помнит: ведь среди павших был и его отец...

В 1967 году генерал-майор Дмитрий Константинович Бугров присутствовал на открытии памятника Неизвестному солдату в Москве, куда был перенесен огонь с Марсова поля, от могилы его отца. А массивные гранитные блоки и плиты к московскому Вечному огню привезены были водителями 1-й автобазы, из которой ушел он в авиацию по путевке Осоавиахима.

Так смыкаются судьбы людские с судьбами предприятий, так встречаются на жизненных перекрестках настоящее, прошлое, будущее.

Да, и будущее. В тот же самый день у памятника Неизвестному солдату склонил голову школьник Анатолий Чивилев, ныне бригадир прославленной комсомольско-молодежной бригады 1-й автобазы, ударник коммунистического труда, лауреат премии Ленинского комсомола.

Мне повезло. В музее автобазы я нашел пухлый альбом с газетными вырезками, принадлежавший ветерану предприятия с сорокалетним стажем Кузьме Александровичу Тюленеву. Батрак, участник и инвалид первой мировой войны,

рабочий, диспетчер, персональный пенсионер. Таковы штрихи биографии коммуниста К. А. Тюленева. Кроме того, Кузьма Александрович свыше пятидесяти лет (!) был рабочим, и папка эта — полное собрание его выступлений в печати. Писал он, как и большинство рабочих-корреспондентов, о своем предприятии. Так образовалась интереснейшая летопись автобазы. Пусть не полная, фрагментарная, но ведь автор в каждой, даже десятистрочной заметке откликался, как тогда говорили, «на текущий момент», вовсе не помышляя о том, чтобы написанное стало объектом изучения. И в этой незаданности, в этом отсутствии претензий на историографию заключено своеобразное обаяние.

Коротенькие информации К. А. Тюленева периода злепа и первых пятилеток помогли мне ощутить то время лучше, чем учебники, фильмы и исторические романы. И уж, конечно, автобаза, ее трудности и достижения стали ближе и понятнее. Со страниц альбома, из выцветших газетных строчек вырастал достоверный образ рабочего-транспортника, жившего заботами страны; романтика, верящего в скорую мировую революцию, реалиста, убежденного в лучшем будущем своих детей.

«Автобаза НКПС дала в ряды партии 50 процентов... рабочих. В партию вошли исключительно рабочие от станка. Все с большим производственным стажем от 10 до 30 лет».

«На активе грузчиков и автоработников единогласно принята резолюция, в которой все присутствующие объявляют себя ударниками и обязуются втянуть в ударничество всю рабочую массу гаража».

«Наши кандидаты, пришедшие в партию по Ленинскому набору, хотя бы получить освещение следующих вопросов: почему партия борется с религией? Что читать по политграмоте, из произведений Владимира Ильича, для ознакомления с жизнью партии?»

Я читал эти заметки вместе с двумя комсомольскими секретарями автобазы: нынешним, двадцатичетырехлетним Юрием Биткиным и пенсионером Алексеем Алексеевичем Чудиновым — руководителем здешней комсомолки начала 20-х годов, а впоследствии главным инженером Главмосавтотранса, в который вошла автобаза. Это оказалось интересное чтение — то, что для нас с Юрой было удивительной историей, Алексей Алексеевич просто вспоминал. Вспоминал конкретные обстоятельства, людей, даты. А Юра на каждую заметку пытался тут же, на месте дать комментарий из жизни сегодняшних комсомольцев.

— Почему партия борется с религией? — хмыкает он. — У нас в сети политпросвещения такие темы: «Классы и классовая борьба», «Основы экономики и управления».

«В нашем клубе, — читаем мы, — имеется громкоговоритель. Во время обе-

ВРЕМЯ

денного перерыва его выносят на двор, и рабочие на вольном воздухе слушают радиогазету и радиоконцерт».

— Сейчас, наверное, на душу населения приходится по полтора радиоприбора — телевизоры, приемники, проигрыватели, радиолы, магнитолы... В выходной в общежитии как каждый заведет свое...

— Тогда громкоговорители встречались реже, чем теперь цветной телевизор, — замечает Чудинов. — Не скоро еще мы передовиков персональными радиотарелками награждать стали. Вы их и не видели никогда, разве что в кино. А в наше время — выдающаяся премия была.

— Легко вам было, — вздыхает Юрий, — у нас сейчас за образцовую комнату в общежитии телевизор вручают, так и то многие улыбаются: свои стоят.

Особый интерес вызывают производственные информации.

«Выпуск машин из ремонта составляет 2—3 штуки в месяц при штате ремонтных рабочих 250 человек».

Юрий даже в плановый отдел позвонил, после чего победно сообщил:

— В месяц после капитального ремонта 70—80 машин выходят на линию. Чудинов соглашается:

— И машины не чета прежним. У нас самыми большими полуторки были.

— Минимальная грузоподъемность — одиннадцать тонн.

— Изменилось само понятие ремонта, — добавляет Алексей Алексеевич. — Сегодняшний ремонт — замена агрегатов готовыми, запасными; вчерашний — их изготовление.

Биткин соглашается: конечно, работа ремонтников, водителей теперь не требует такого физического напряжения, как раньше. А завтра придут КамАЗы.

— Но тем сложнее и ответственнее работа партийных и комсомольских вожakov, — вставляет Чудинов. Он достает Коллективный договор тридцать второго года. Пять праздничных дней и пятьдесят два выходных имели тогда рабочие, сегодня — в два раза больше.

Богаче становится досуг, растет их культурный уровень. И руководитель не имеет права отставать.

— Нет, легче руководителю не станет, — убежденно говорит Чудинов, — только труднее. Но это трудности добрые, потому что от хорошей жизни они, от внимательного отношения к человеку.

Позднее, разбирая последние заметки рабкора К. А. Тюленева — 50—60-х годов, я подумал, что Кузьма Александрович будто подслушал слова старого товарища по партячейке. В его публикациях появилась тенденция говорить не просто о факте, положительно или отрицательно, как это делал он в 20-х годах, а заглянуть в душу человека, увидеть не рекорд, а его побудительные мотивы.

Удивительную жизнь прожило поко-

ление А. А. Чудинова и К. А. Тюленева. И сама логика нашей действительности, наша правда привели их к пониманию гуманистической сущности нашего общества, к простым и великим словам: «Все на благо человека».

Создается такое впечатление, что люди, работающие на 1-й автобазе, не стареют. Начните листать подшивку газеты «За доблестный труд» — и вы все сами поймете. В одном номере читаете: автобаза проводила на заслуженный отдых ветерана труда, водителя... Листайте дальше и в другом месте встретите сообщение о том, что водитель, тот самый, которого проводили на пенсию, перевыполняет сменные нормы на столько-то процентов. Они что — однофамильцы? «Нет, — скажут в отделе кадров, — это отец и сын (либо братья, либо дед и внук)». И с гордостью добавят: «У нас много рабочих династий».

Мы считали долго, и в конце концов получилась цифра 150 — столько вместе проработали на автобазе жена, дети, зятья «водителя в отставке» Ивана Егоровича Матрюкова.

Мы сидели в квартире Виктора Голованова. Это Иван Егорович предложил: поедом, посмотрите, как моя Аннушка с мужем живут. Потом водил меня по квартире: это комната Лены и Оленьки — внучек моих, это спальня, это гостиная... Чувствовалось, гордится. (А Виктор ходил за нами, молчал, улыбался.) Рассказывал, как сами жили в тесной комнатухе — всемером. Раньше на Конной площади конный рынок был. Потом туда автобазу перевели. Рынок исчез. Площадь стала Ново-Конной именоваться. А длинный барак — конюшня бывшая — остался. Разделили его сами рабочие на клетушки, окна прорубили, двери — и жили.

Жили. Тут же работа, тут же хлебный магазинчик, тут же и «детская площадка» — двери барака открывались прямо на территорию автобазы, и главными игрушками детей водителей и ремонтников были машины. Росли, кончили школу и шли на базу — водителями и ремонтниками. И что там сыновья! Старшая дочь, Аннушка, и та — токарь, секретарь комсомольской организации, потом — водитель...

Виктор оживился, когда задержался я у книжных полок. Мопассан, Роллан, Чехов, Есенин, Шолохов — полные собрания.

— Недавно на Салтыкова-Щедрина подписались. — И после паузы: — Это мы когда с Аннушкой поженились, решили, что дети наши должны быть лучше нас, образованнее, культурнее.

Мы сидели и пили чай.

— Дед, — так Виктор называет тестя, — расскажи, как ты МГУ строил.

— Строил! Скажешь тоже. Помогал. А что первый ковш грунта в мою машину пошел, так то — случайность.

— А Чайковский, — перебивает Виктор, — тоже случайность?

Виктор знает, что с Чайковским у тестя отношения особые: что «дед» даже, как он сам говорил, «в гостях у того побывал»; ехал мимо Клина со срочным грузом, не удержался — остановился посмотреть, как жил Петр Ильич-то, да...

За время своей тридцатилетней работы на автобазе И. Е. Матрюкову посчастливилось быть участником многих, ставших уже историей, событий:

строительства станций метрополитена, ВДНХ, Кремлевского Дворца съездов... Но самое памятное — это.

— Чайковского я однажды вез. Да. На своей машине. Памятник. Да вы знаете — тот, который перед консерваторией стоит. Мухина со мной рядом сидела. И палочку его дирижерскую на коленях держала. Боялись, что разобьется она в кузове. А дирижерская эта палочка длинная, — разводит руки, показывает, — с метр, наверное. И все время кончиком моей ноги касалась. И какой-то трепет меня пронизывал. Еду, в руль вцепился, боюсь машину качнуть. Вспотел весь. Мухина что-то говорит. А я ее не слышу. Слышу только — музыка где-то играет, далеко-далеко, и тихо так. Да...

— А вот скажи, дед, за что тебя чести такой удостоили? — говорит Виктор.

Иван Егорович молчит. И кажется, что он сейчас не с нами, не здесь, а где-то неблизко. Может быть музыку опять слышит...

Виктор говорит, что давно уже пытается доказать «деду», что был тот передовиком, что и первый ковш грунта при строительстве МГУ, и Чайковский — все это не случайно. Но никак ему это не удается. Каждый раз в ответ: работал как все, как требовало время, как мог.

— Виктор, а вас за что орденом Трудовой Славы наградили? — спрашиваю.

— Откуда я знаю, — плечами пожимает. — Работал как все.

Вдруг умоляет, смеется.

Когда я спросил у Виктора, давно ли он на автобазе, тот ответил, чуть ли не извиняясь: «Недавно, всего восемнадцать лет». Потом уже сообщили на предприятии, что каждый шестой работает у них от 20 до 48 лет. Гордится автобаза своими людьми. И люди гордятся своей автобазой.

— Нас машины других ведомств на перекрестках вперед пропускают. Уважают. Да, — говорит мне И. Е. Матрюков, — мы — ровесники революции. День транспортника по нашей автобазе отмечают — в октябре. Да. Не знали? Как по первому номеру «Правды» — День печати. Как по первому полету в космос — День космонавтики.

Я возражал: этого не может быть, если ровесники, то должны праздновать в ноябре, по новому стилю.

— Это по-новому, — твердо говорит Иван Егорович, — а по-нашему — в октябре. Так у нас на базе все считают. И ничего другого там не говорите. Не надо. Да.

Я уходил. Виктор задержал меня в дверях. Шепнул:

— Теперь я знаю, что деду в этом году подарить на День транспортника. Пластинку Чайковского.

Дизели сверлили воздух, и он дрожал, как желе. Было раннее утро, когда я в последний раз пришел на автобазу.

— Автобаза выезжает на линию, — говорил Ю. Биткин. — У нас одна линия — стройки. А знаете, что у нас 1300 машин — и все дизели? А знаете, что у нас четыре филиала? — Юра торопился снабдить меня информацией. — А знаете... Кстати, знаете, что День транспортника — это по нашей автобазе?

— Да. Знаю, — ответил я.

А. ЛОСКУТОВ

По пандусу, ведущему вниз

В Москве, у северного входа ВДНХ, рядом с монументальной мухлинской композицией «Рабочий и колхозница» идет строительство первой в нашей стране многоярусной подземной стоянки для автомобилей личного пользования. Минует полтора-два года и...

Откажемся от репортерских фантазий и предоставим слово бывшему начальнику Главмосинжстроя, ныне заместителю председателя Мосгорисполкома Анатолию Ефимовичу Бирюкову, под чьим руководством начинали сооружать новый комплекс автообслуживания.

— Многоярусная подземная стоянка, — рассказывал он, — рассчитана более чем на две тысячи машино-мест, она расположится на восьми этажах, идущих вниз. Часть ярусов планируется отвести под временные, а часть — под постоянные стоянки машин. Район выбран не случайно: рядом ВДНХ, зеленые массивы Останкино и Сокольники, телецентр, артерия Ярославского шоссе, комплекс гостиниц. Словом, стоянка будет на бойком месте.

Допустим, по дороге в Палангу или Феодосию вы захотели сделать остановку на несколько дней в Москве. Семью уже удалось разместить в гостинице. Где парковать автомобиль? Притормозите у сквера на пересечении проспекта Мира и улицы Сергея Эйзенштейна, под козырьком над пандусом, спиралью ведущим вниз. Оператор, к которому вы, не выходя из автомобиля, обращаетесь, нажимает кнопку, и светящееся табло показывает наличие свободных мест. Вам вручают номерной жетон. Опускаете его в контрольный аппарат, и автоматический шлагбаум открывает путь. Проезд около трех с половиной метров шириной уходит под землю под уклоном 17,6°. Притормаживая двигателем, делаете один виток, второй, третий... Наконец, по стрелке указателя сворачиваете и въезжаете в один из нефов, а проще говоря, в один из длинных стояночных залов, где справа и слева вдоль шестиметрового проезда расположились на отдых «жигули», «волги», «москвичи» и «запорожцы». Ширина нефа — 18 метров (их три на каждом этаже), длина — 114, а высота потолка «в чистоте» — 2,3 метра. Вот и площадка с вашим номером. Сюда подведено автономное освещение, здесь чисто и тепло. Дежурный осведомляется, не нужен ли вашему автомобилю дорожный ремонт или регулировка — можно вызвать механика. Кстати,

напоминают вам, мойка работает на стоянке круглосуточно. Лифт доставит вас наверх.

Бросается в глаза, что обслуживающего персонала совсем немного. Автоматика заменяет десятки людей. С ее помощью регулируются въезд и выезд, расчеты с клиентами. Автоматические установки предусмотрены для очистки сточных вод и воздуха, они обеспечивают дымоулавливание, вентиляцию, сигнализируют о повышении давления грунтовых вод, концентрации в воздухе выхлопных газов.

Узнав все эти радующие сердце автомобилиста подробности, кое-кто, возможно, с грустью вздохнет, вспомнив о своем добром «коне», одиноко мокнущем под окном. Что ж, увы, пока статистика имеющихся у нас гаражей и стоянок не отрадная. В Москве, к примеру, почти четверть миллиона автомобилей индивидуального пользования, причем число их увеличивается ежегодно еще на 30 тысяч. Между тем на охраняемых стоянках могут разместиться не более 20 тысяч машин. Пока это все, что может предложить объединение «Мосавтотехобслуживание». Главмосавтотранса, кстати сказать, генерального заказчика подземной стоянки у ВДНХ.

Правда, город располагает примерно еще пятьюдесятью тысячами машино-мест в кооперативных и других гаражах и на стоянках. Но ведь кому не известно, «другие» — это в основном либо приземистые бетонно-кирпичные сооружения, напоминающие доты, либо поставленные там и сям металлические короба, памятные всем по кинофильму «Берегись автомобиля».

Самодельные гаражи уносят миллионы часов самостоятельной энергии, отвлекают горы строительных материалов, засоряют архитектуру городов. Автомобиль, который моют, регулируют и прогревают под окнами, беспокоит жильцов. Беспорядочный, мыкающийся с одной стороны улицы на другую, он помеха, препятствие на пути городского транспорта, злостящее дворников и моторизованных служб, занятых уборкой улиц от мусора и снега.

Вот почему строительство гаражей и стоянок вылилось сейчас в социальную, градостроительную проблему. Недаром в «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы» предусмотрено «развивать сеть... кооперативных гаражей и стоянок для транспортных средств, принадлежащих населению».

Гараж у ВДНХ — первый, который возводится по специальному проекту, на равных, так сказать, правах с другими сооружениями. Но он решает еще одну важную проблему — использование подземного пространства огромного города. Проблема эта в наши дни становится все более актуальной. Полтора года назад было принято специальное постановление об использовании подземных пространств Москвы. По представлениям и наших и зарубежных архитекторов, города в будущем станут расти не только вверх, но и вниз, высвобождая поверхность земли для жилья и отдыха человека.

Своеобразие стройки в районе ВДНХ в том, что она ведется в условиях сложившегося густонаселенного района. Обычный метод сооружения подземных объектов, когда отрывается котлован,

пневматический молот забивает сваи и т. д., был бы здесь невозможен. Для этого пришлось бы рыть в обводненном грунте карьер глубиной свыше 25 метров с огромными откосами. И потом, как их крепить, если учесть, что участок расположен на склоне древнеаллювиальной террасы Клязьмо-Яузского протока с уровнем грунтовых вод от 7 до 12 метров?

Вот почему было принято решение строить подземную стоянку принципиально новым методом — «стена в грунте», который впервые в нашей стране применен специалистами Главмосинжстроя. Их опыт использует лучшее, что накопили градостроители Франции, Италии, Японии, ФРГ. Суть метода состоит в том, что сооружение начинают строить сверху вниз. Особый экскаватор, снабженный самовыдвигающимся «хоботом», так называемым телескопическим грейфером, метр за метром отрывает по всему периметру траншею до отметки 27 метров. С помощью особо вязких глин, которые доставят из Грузии и Краснодарского края, «стены» траншеи крепятся от обрушения, и тут же ее заполняют монолитным железобетоном. Образуется замкнутый бетонный объем. Наводят на него верхнее перекрытие и ярус за ярусом вычерпывают из перевернутого бетонного стакана землю. Когда мы вместе с главным инженером треста горнопроходческих работ № 1 Главмосинжстроя Валентином Григорьевичем Лернером осматривали площадку у ВДНХ, контуры будущего сооружения проступали уже совершенно отчетливо. В готовых стенах велись земляные работы на семиметровой глубине, готовились пилоты и ригели для перекрытия верхнего этажа.

Авторам проекта гаража пришлось многое предусмотреть, чтобы обеспечить высокую надежность этого сложного инженерного сооружения. Мне удалось встретиться с руководителем 11-й мастерской «Моспроект-2» ГлавАПУ профессором Леонидом Николаевичем Павловым, где рождался проект. С именем этого человека связано сооружение широко известных комплексов автосервиса.

— Сейчас, — показал мне макеты Леонид Николаевич, — мы приступаем к проектированию нового комплекса обслуживания автомобилей на пересечении кольцевой дороги с Ярославским шоссе. На Варшавке мы проектировали техцентр с салоном для продажи машин. На Минском шоссе акцент был сделан на салон по продаже запасных частей. А здесь, на Ярославском шоссе, вместе с ремонтными службами планируется создать мотель на 400 мест.

Словами руководителя мастерской и хочется закончить наш рассказ.

— В СССР, — говорит Л. Н. Павлов, — крупномасштабное использование подземных пространств для автомобилей только начинается. Но, без всякого сомнения, за ним большое будущее. В 1937 году на Международной выставке в Париже Советский Союз был удостоен премии за сооружение метрополитена. И это было началом. Может быть, и нынешняя «автоподземка» у ВДНХ — та самая ласточка, которая хоть и не делает весны, но предвещает ее?

Л. ЖМЫРЕВ

«АВТО ВАЗ»

Эта марка за короткое время получила широчайшую известность. «АвтоВАЗ» — самое крупное в стране объединение по производству легковых автомобилей. В его составе: Волжский автозавод имени 50-летия СССР в городе Тольятти (головное предприятие), «Авто-нормаль» в городе Белебей Башкирской АССР, димитровградский автоагрегатный завод в Ульяновской области. Работу объединения обеспечивают около 200 смежных предприятий, которые интенсивно развиваются благодаря ВАЗу.

История автомобильного гиганта на Волге знаменательна прежде всего темпами строительства. В январе 1967 года был вынут первый ковш земли на месте будущего завода, а всего через три года здесь сошли с конвейера первые легковые автомобили новой марки. В декабре 1973 года государственная комиссия приняла ВАЗ в эксплуатацию в полном объеме, и завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Менее чем через год после этого события, в октябре 1974-го, вазовцы освоили проектную мощность — 660 тысяч автомобилей в год.

Так за короткое время счет пошел на миллионы «жигулей»: июль 1975 года — двухмиллионный автомобиль, декабрь 1976 года — трехмиллионный, июнь 1978 года — четырехмиллионный. Все они стали экспонатами заводского музея.

Начиная с 1970 года Волжский автозавод почти ежегодно выпускал по новой модели и по нескольким модификациям «жигулей». Все основные модели — ВАЗ—2101, 2102, 2103, 21011 и 2106 — были удостоены государственного Знака качества. В 1977 году завод освоил выпуск нового легкового грузопассажирского автомобиля для села «Нива» ВАЗ—2121 с колесной формулой 4×4.

Автомобили ВАЗ регулярно экспонируются на международных выставках и в автосалонах и пользуются большим вниманием. «Лады» (эспортный вариант наименования «жигулей») успешно konkurрируют на зарубежных рынках с известнейшими марками в мире.

В 1977 году Волжский автозавод сумел

перекрыть проектную мощность и начал выпускать 680 тысяч машин в год. Но и это не предел: к 1980 году предполагается поднять производство автомобилей до 726 тысяч в год. В десятой пятилетке уже произведено сверх плана 8850 машин.

В основе успехов объединения — система хозяйствования, для которой характерны использование прогрессивных структур и принципов управления производством, мероприятия по повышению качества продукции, новые формы организации и оплаты труда рабочих, новые формы социалистического соревнования. Опыт ВАЗа стал ныне достоянием многих предприятий нашей промышленности. Ему был посвящен всесоюзный семинар «Опыт работы партийной организации и коллектива Волжского автозавода по комплексному решению вопросов повышения эффективности производства и качества труда», который проходил в Тольятти в этом году.

Достижения вазовцев объясняются во многом организацией социалистического соревнования, в котором участвуют 1960 бригад, 104 цеха, 211 отделов и 39 управлений. Волжское объединение по производству легковых автомобилей шесть лет подряд становится победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании. На заводе сложилась эффективная система материального и морального поощрения передовиков. Здесь трудятся три Героя Социалистического Труда, 3286 человек награждены орденами и медалями за выполнение заданий девятой пятилетки. Среди них 37 удостоены ордена Ленина, 99 — ордена Октябрьской Революции, 678 — ордена Трудового Красного Знамени, 879 — ордена «Знак Почета».

Массовый выпуск легковых автомобилей, предназначенных для личного пользования, потребовал принципиально нового подхода к проблеме обслуживания и ремонта, обеспечения потребителей запасными частями, ко всему комплексу, именуемому сервисом. И вот, впервые в отечественной практике, объединение АвтоВАЗ взяло на себя эти обязанности.

Ныне действует обширная, уже сложившаяся сеть заводских автоцентров и станций технического обслуживания. Проектируются новые специализированные центры для обслуживания, ремонта, окраски, мойки, продажи (с соответствующей подготовкой) автомобилей и запасных частей, нанесения антикоррозионного покрытия на кузова. В десятой пятилетке планируется построить специализированные центры в 45 городах. Завод делает все для того, чтобы выпускать больше автомобилей с высоким качеством, чтобы облегчить потребителям эксплуатацию машин.

Объединение «АвтоВАЗ» все время держит высокие темпы выпуска продукции. Это относится и к самой новой машине — ВАЗ—2121. Ко 2 марта 1978 года с конвейера Волжского автозавода сошло 10 000 «нив». К концу года планируется выпустить их 30 000.

Работают тольяттинцы и над новыми машинами, осуществляя генеральную линию завода, связанную с ежегодным обновлением моделей или существенной модернизацией выпускаемых. В 1979 году планируется освоить производство комфортабельных автомобилей ВАЗ—2105.

Г. КОНСТАНТИНОВ,
Е. МАТВЕЕВ

Более 2500 автомобилей сходит ежедневно с конвейера Волжского автозавода. На снимке — машины, готовые к отправке потребителю.

ВАЗ—2106 — пятая по счету модель завода, удостоенная государственного Знака качества.

Модель «2102» — автомобиль с кузовом типа «универсал», удобный для самых разнообразных перевозок.

На заводском полигоне идут испытания «Нивы», самой новой модели завода, получившей уже широкую известность в стране и за рубежом.



А ТЕПЕРЬ «969 М»

Главный конструктор
о модернизации
луцкого джипа

В 1975 году луцкий завод начал производство модели ЛуАЗ—969А («За рулем», 1975, № 10), которая пополнила парк наших отечественных легковых автомобилей повышенной проходимости. Для того чтобы лучше приспособить машину к разнообразным условиям эксплуатации, коллектив конструкторов завода в последнее время осуществил модернизацию ЛуАЗ—969А. Этот усовершенствованный вариант мы показывали в 1977 году на ВДНХ во время выставки «Автопром-77» («За рулем», 1977, № 11). Новый автомобиль, серийный выпуск которого начнется в 1979 году, получил индекс ЛуАЗ—969М.

Модернизация машины преследовала три цели: сделать автомобиль более долговечным и удобным в эксплуатации, придать ему привлекательный внешний

вид, улучшить его безопасность и комфортабельность.

При помощи мелитопольского моторного завода увеличена надежность деталей двигателя. Помимо этого, усилены оси и сами рычаги подвески, а также изменена конструкция ограничителей хода колеса и подвески глушителя. Увеличенные жалюзи улучшают охлаждение двигателя при высоких температурах. В целом все усовершенствования позволили увеличить пробег автомобиля до первого капитального ремонта. Он составляет теперь 100 000 километров.

Машина получила более мощный аккумулятор 6СТ-50ЭМС емкостью 50 А·ч вместо прежнего 6СТ-42.

По-новому решено оформление передней части кузова. Здесь в первую очередь надо отметить не только более



При сложенном тенте, снятых надставках дверей и откинутом на капот ветровом стекле необходимую безопасность в случае переворачивания автомобиля обеспечивает защитный трубчатый каркас дуг безопасности.

красивый, со скругленными формами капота двигателя, но и то, что эта деталь стала безопаснее — ее петли вынесены с «торпедо» (щита передка кузова) в зону облицовки. Иные очертания приобрели крылья и облицовка передка с черной пластмассовой решеткой, изменены передний и задний бамперы. Изменилась и конструкция рамы лобового стекла, которая теперь выполнена цельноштампованной с радиусной верхней частью, благодаря чему обеспечивается лучший сток воды с крыши. Петли у рамы внутренние.

Стали красивее и больше окна в тенте (их будем изготавливать из поливинилхлоридной пленки), чем улучшена обзорность для пассажиров. Усиленная герметизация тента эффективнее препятствует проникновению пыли в кузов. Известную роль здесь сыграли и новые двери. Каждая снабжена теперь металлической съемной надставкой и форточкой, улучшающей вентиляцию салона. Двери автомобиля оснащены новыми замками, которые запираются ключом.

Много внимания было уделено вопросам безопасности, и пассивной и активной. Так, мы оснащаем свою машину новой, травмобезопасной панелью приборов, трехточечными ремнями модели РБ5Б, энергоемкой рулевой колонкой. В случае переворачивания водителя и пассажиров защитят дуги безопасности.

Привод тормозов отвечает современным требованиям по безопасности: в его передний контур введен гидровакуумный усилитель; предусмотрен сигнализатор, сообщающий о выходе из строя одного из контуров раздельного привода тормозов.

При возникновении серьезной неисправности на автомобиле может быть включена аварийная сигнализация (в мигающем режиме). Кроме того, теперь мы начали применять новую, современную светотехнику и приборы: фонарь заднего хода, фонарь освещения номерного знака, фары ПФ145 и задний фонарь ФП133. Потребитель найдет на ЛуАЗ—969М наружное зеркало заднего вида.

Подчас от автомобилистов можно услышать, что на машинах типа ЛуАЗа, рассчитанных на эксплуатацию главным

Новая, травмобезопасная панель приборов, сиденья «жигулевского» типа и ремни безопасности. Диапазон регулировки сиденья водителя — 80 мм вперед и 80 мм назад.



образом в сельских районах, не следует придавать особого значения безопасности и комфорту. Важно только, чтобы автомобиль был простым и надежным, такой «моторизованной телегой». Мы считаем такое представление неверным и ведем работу по совершенствованию своих моделей во всех направлениях. Правда, еще не во всем располагаем необходимыми возможностями для достижения желаемых результатов, но то, что в наших силах, внедряем в серийное производство. Мы пошли на значительное изменение интерьера автомобиля в интересах эргономики и комфортабельности. В частности, водитель и передний пассажир ЛуАЗа модели «969М» при езде по плохим дорогам значительно лучше чувствуют себя на новых сиденьях, таких же, как у «жигулей». Мы ввели фонарь освещения салона, пепельницу, вместительный вещевой ящик в панели приборов, установили солнцезащитные щитки, а также противоугонное устройство на рулевой колонке. Для снижения уровня шума модернизировали глушитель, пошли на применение шумопоглощающих панелей, звукоизоляции. В целом ЛуАЗ—969М, на наш взгляд, ушел заметно вперед от своего предшественника, ЛуАЗ—969А, и, мы надеемся, потребитель оценит это по достоинству.

Л. ПЕРЕЛЬ

г. Луцк

Техническая характеристика

Двигатель. Число цилиндров — 4; охлаждение — воздушное; рабочий объем — 1198 см³; мощность — 40 л. с. при 4100—4300 об/мин; электрооборудование — 12-вольтовое; аккумулятор — 6ТСТ-50ЭМС.

Трансмиссия. Сцепление — сухое, однодисковое с гидравлическим приводом выключения. Коробка передач — пятиступенчатая с синхронизаторами на всех передачах; приводной вал заднего ведущего моста — трехопорный торсионного типа; главные передачи — конические шестерни со спиральным зубом; передаточное число главных передач — 4,125; передаточное число колесных редукторов с прямозубыми шестернями — 1,294; дифференциалы — конические двухсателлитные; дифференциал заднего моста может быть блокирован.

Подвеска и ходовая часть. Подвеска всех колес — независимая, торсионная на продольных рычагах; амортизаторы — телескопические, гидравлические, двустороннего действия. Шины размером 5,90—13 дюймов (150—330 мм).

Управление. Рулевой механизм — глобидальный червяк с двухребневым роликом. Рабочие тормоза — барабанные с двухконтурным гидравлическим приводом; стояночный тормоз — барабанный (на задние колеса) с механическим тросовым приводом.

Кузов. Четырехместный, открытый со складным тентом; объединен с рамой.

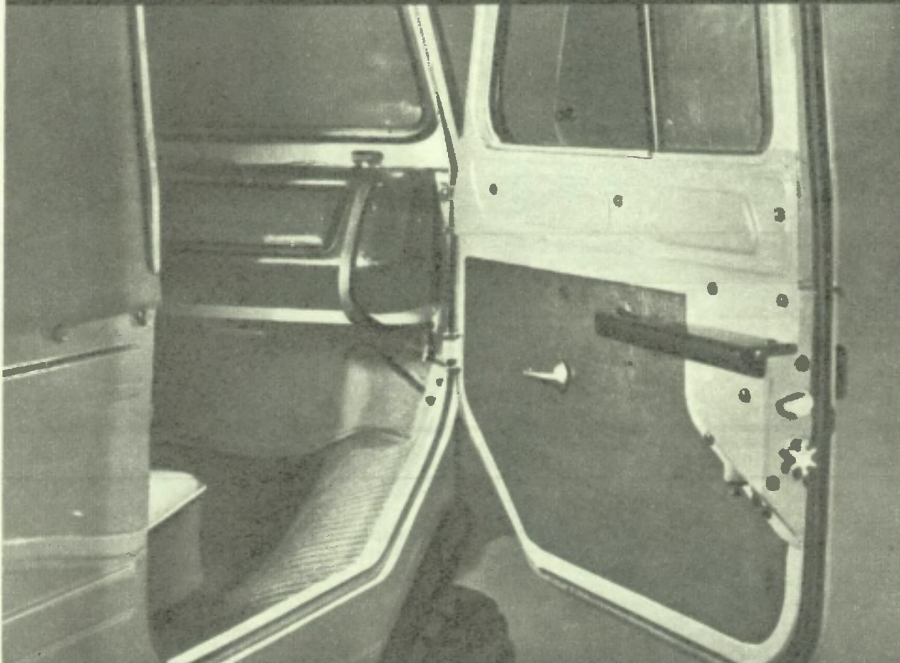
Размеры. Длина — 3385 мм, ширина — 1560 мм, высота — 1770 мм (без нагрузки) и 1730 мм (с полной нагрузкой); база — 1800 мм; колея — 1325 мм спереди и 1320 мм сзади; дорожный просвет — 280 мм с полной нагрузкой.

Весовые параметры. Снаряженная масса — 960 кг, грузоподъемность — 400 кг (2 человека и 260 кг груза или 4 человека и 120 кг груза); полная масса — 1360 кг (49,2% на задние колеса); полная масса буксируемого прицепа — 300 кг.

Общие данные. Максимальная скорость — 90 км/ч; контрольный расход топлива при скорости 60 км/ч — 10,0 л/100 км; запас топлива — 34 л; глубина преодолеваемого брода — 0,45 м; наименьший радиус поворота по оси следа переднего внешнего колеса — 5 м.

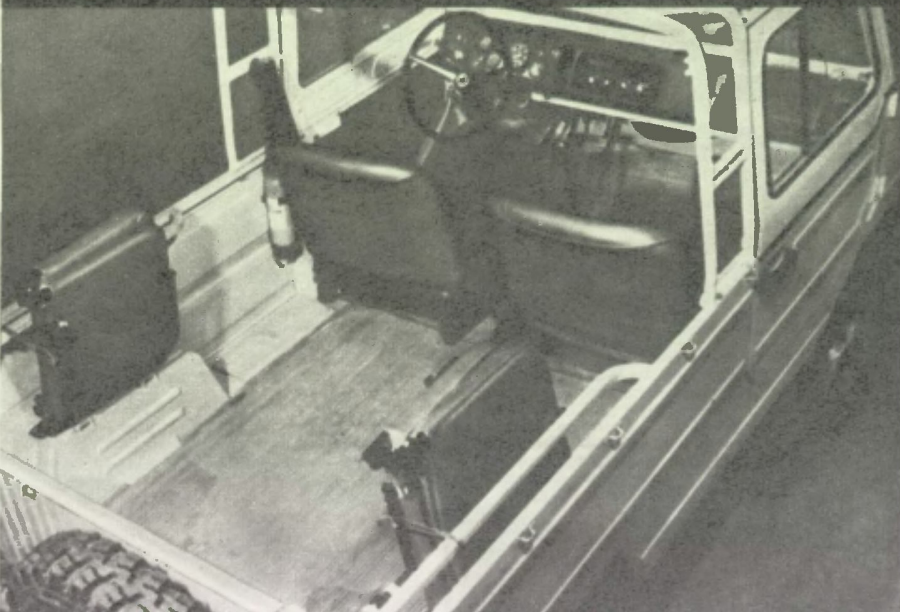


Новые фары и указатели поворота, элегантная передняя панель кузова, бамперы резко изменили внешний вид луцкого джипа.



Усовершенствованная дверь с запираемым замком, подлокотником и съемной металлической наставкой.

В задней части кузова сиденья складываются, освобождая место для груза. За левым краем сиденья водителя — огнетушитель.



НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

500 000 «ВОЛГ»

Одиннадцать лет назад горьковские автомобилестроители выпустили пятимиллионный грузовик. В том же году с конвейера ГАЗа сошел еще один миллионер — легковой автомобиль с цифрой «1 000 000». За прошедшие десять лет ему на смену пришла новая «Волга». Первая опытная партия ее была собрана в 1968 году. И вот в апреле нынешнего года заводчане приветствовали полумиллионный ГАЗ—24.

«Волга» — один из популярнейших советских автомобилей, он надежно служит и в качестве такси, и «скорой помощи», и различных лабораторий на колесах. За время производства вдвое увеличен его моторесурс. Совершенствование продолжается, растут и темпы выпуска. Сегодня с горьковского конвейера каждые три минуты сходит очередная «Волга».

Семейство ГАЗ—24 насчитывает сегодня 15 модификаций. За последнее время благодаря различным усовершенствованиям, в частности рессорам параболического профиля, травмобезопасному рулю, аварийной сигнализации, значительно улучшилось их качество.

Вместе с миллионом ГАЗ—21 горьковский автозавод всего выпустил уже более полутора миллионов «волг». А если добавить к ним еще ГАЗ—А, «эмку», «Победу», ГАЗ—12, «Чайку», то станет ясно, какой большой вклад внес коллектив завода в развитие производства легковых машин.

МОТОЦИКЛИСТЫ ЕДУТ НА БАМ

Они взяли старт в Одессе, чтобы, проехав через всю страну, выйти на трассу БАМа. Они — это десять молодых людей, членов одесского областного клуба автотуристов, пять мотоциклов ЯВА и один — «ИЖ-спорт». Возглавляют пробег О. Нечаенко — главный инженер проектной организации и комсорг В. Коваль, мастер участка с ударной комсомольской стройки в Григорьевске, под Одессой. Среди участников молодые инженеры ильичевского порта Г. Зубов, Л. Павлюк и Н. Попченко, студенты Н. Ковалев и В. Везнос, работник гидрометецентра А. Заступайло («Отвечал за погоду по маршруту», — шутят ребята), журналистка Л. Фомина и кинооператор И. Коршиков.

Первый этап закончился под Волгоградом, в Архиповке, где состоялась встреча с товарищами из Чехословакии, сооружающими здесь участок газопровода Оренбург — Западная граница СССР. Сюда же



Фото В. Князева

прилетели из Праги представители чехословацкого внешнеторгового объединения «Мотоков» — инициаторы пробега, помогавшие в его техническом обеспечении.

Самый трудный отрезок пути начался за Усть-Кутом. Пришлось использовать местные протрассовые дороги, просеки и даже обочины железнодорожного полотна. Повсюду мотоциклисты встречались со строителями БАМа, рассказывали о делах одесской молодежи, читали лекции по истории ВЛКСМ. Пробег посвящался 60-летию комсомола.

Одесские мотоциклисты справились со всеми испытаниями и трудностями этого необычного сверхдальнего похода. Трудный экзамен успешно выдержали и нагрудные машины: чехословацкие ЯВЫ и наш «ИЖ-спорт».

НАЙДЕН ЕЩЕ ОДИН АМО — Ф15

Сейчас уже трудно установить, где бывал более чем за полвека этот сверкающий медью АМО—Ф15, первый советский пожарный автомобиль. Труднейший огненный фронт начинал свой путь в ленинградских пожарных командах еще в 20-е годы как «боевая современная» машина. Позади осталось более пятидесяти лет работы, множество километров, наезженных по ленинградским областным дорогам, множество тревог.



Пожарный АМО—Ф15, восстановленный ленинградцами.

Фото А. Кондратьева

После войны списанный и снятый с вооружения ветеран закончил биографию в поселке Мурино и показавшись настолько ветхим, что был приговорен для отправки в металлолом. Неизвестно, как сложилась бы дальше судьба этой исторической машины, если бы в свое время она не попала на глаза бывшему начальнику ленинградского управления пожарной охраны Б. И. Кончаеву. Борис Иванович неожиданно узнал в ней ту самую, когда-то сияющую, красивую машину, на которой юношей начинал много трудную службу.

Встреча заслуженного работника пожарной охраны с одним из первенцев советского автомобилестроения решила судьбу машины. Несколько лет назад в отряде пожарной технической службы на Пеньковской улице началась реставрация.

Главная трудность состояла в том, чтобы найти подходящий цветной металл и изготовить потерянные детали. Помогли сохранившиеся фотографии и макет. Постепенно сделали кабину, рулевое колесо, задние крылья, пустили двигатель.

И вот пожарный автомобиль выпуска 1924 года восстановлен. Ленинградский клуб «Самоход», объединяющий энтузиастов истории автомобиля, приветствует появление в нашем городе еще одной машины-ветерана.

И. ФОМИНЫХ,
председатель клуба «Самоход»
г. Ленинград

ЗИЛЫ ДЛЯ СЕВЕРА

Грузовики этой марки стали базой для модификаций, приспособленных к различным климатическим зонам. ЗИЛ—133 выпускается на чинтском автосборочном заводе для Севера, Сибири и Дальнего Востока. Эта мощная машина окрашивается здесь в яркий оранжевый цвет для лучшей видимости. Оборудование сибирского ЗИЛа соответствует его назначению: лебедка, сильный прожектор над кабиной, двойные стекла и полиуретановые блоки, утепляющие кабину. Такое оснащение и такая химическая «шуба» позволяют грузовику успешно работать в условиях бездорожья и жестоких морозов.

АВТОМОБИЛИ И «ХОЛОД»

Летом в Минске открыла свои двери для посетителей международная специализированная выставка «Холод-78». На ней были представлены различные холодильные устройства, применяемые в сельском хозяйстве, пищевой, мясомолочной и рыбной промышленности, а также в торговле, быту и на транспорте. Транспортные холодильные установки демонстрировались на открытой площадке. Среди них — современные рефрижераторные и изотермические автопоезда и фургоны.

Здесь выстроились «мерседес-бенцы» (ФРГ) четырех моделей, «шкеры» и фургон «Авиа» из ЧССР, который оказался самым малым из экспонируемых автомобилей — его изотермический кузов рассчитан на 2,86 тонны скоропортящихся товаров. А самым внушительным был его соотечественник — автопоезд из седельного тягача «Шкода-100.05» с 304-сильным дизелем и рефрижераторного полуприцепа «Орличан Н1-3 ЦХ», его грузоподъемность — 12,6 тонны. Полуприцеп весит в снаряженном состоянии 6,4 тонны, и его общая масса составляет 19 тонн.

Экспозиция получила высокую оценку среди специалистов.

А. ЕЛИСЕЕВ
Фото автора

г. Минск



Общий вид экспозиции. Крайний справа — автопоезд, состоящий из седельного трехосного тягача «Мерседес-Бенц-2232С» с 10-цилиндровым 320-сильным дизелем и низкотемпературного рефрижераторного полуприцепа «Койгель» для перевозки мяса.



Рефрижераторный автопоезд «Шкода-орличан».



«...ВЕРЕН И ПОНЫНЕ»

В октябре нынешнего года одному из крупнейших советских ученых в области автомобильного транспорта, члену-корреспонденту Академии наук СССР Дмитрию Петровичу Великанову исполняется семьдесят лет. В канун юбилея корреспондент нашего журнала Е. Кленов попросил Д. П. Великанова ответить на несколько вопросов.

— Дмитрий Петрович, своей деятельностью, своими научными трудами, — а их, если не ошибаюсь, опубликовано больше ста сорока, — вы зарекомендовали себя как горячий поборник всемерного развития автотранспорта. А вот когда и при каких обстоятельствах произошла ваша первая встреча с автомобилем?

— Больше полувека назад. Жил я в ту пору в Крыму, начал работать помощником шофера. Да, была, знаете ли, тогда такая должность — я уже об этом как-то рассказывал в журнале. Мы и шприцевали автомобиль, менял и перемонтировал шины, заклинивал камеры. За руль как профессионал впервые сел в двадцать шестом году, на автомобиль «Форд-Т». На нем еще не было рычага переключения передач, его заменяла система педалей. Потом — Ленинградский политехнический институт, практика на АМО, завод «Гудок Октября» в Нижнем Новгороде, с которого начинался будущий ГАЗ. Институт автотранспортной безопасности... Словом, посчастливилось быть в самой гуще событий, сопутствующих рождению автомобильной промышленности и автомобильного транспорта. В те времена единственным реальным методом проверки ходовых и эксплуатационных достоинств новых моделей были автопробеги, которые одновременно рассматривались и как доводочные испытания. Первый такой пробег в моей жизни состоялся в декабре тридцать второго года. Маршрут Москва—Севастополь—Москва на автомобилях ГАЗ — первенцах отечественного автомобилестроения — оказался весьма тяжелым. Помню, до Харькова еще двигались по дорогам, а дальше к югу пошел размокший от дождей чернозем, и трудно сказать, машины ли везли испытателей или мы тащили машины через грязь. За день иногда проходили километров десять. Потом — знаменитый автопробег через Каракумы и множество других разного целевого назначения. В предвоенные и послевоенные годы через мои руки, если так можно сказать, прошли практически все модели отечественных автомобилей, грузовых и легковых, — я был либо членом, либо председателем государственных комиссий по их приемке. Однако должен оговориться: всю жизнь меня интересовал не столько автомобиль сам по себе, сколько проблемы его эксплуатации, повышения его способности служить людям и развитию производительных сил страны. Этой своей склонности я остаюсь верен и поныне.

— Больше полувека вы занимаетесь автомобилями и примерно столько же — проблемами, связанными с их использованием в народном хозяйстве. Научное учреждение, где вы работаете, именуется Институтом комплексных транспортных проблем. Проблемы, проблемы... Характер их на протяжении всех этих лет, конечно, менялся...

— Жизнь идет вперед, и на смену одним проблемам приходят другие, подчас куда более сложные. В годы первых пятилеток, когда происходило становление нашего автотранспорта, решались вопросы острые, трудные, однако, я бы сказал, вполне осознанные: этого нет, это надо сделать. Требовалось наладить выпуск автомобилей — и вот возводились металлургические заводы, прокатные цехи, налаживалось производство горючего, смазочных материалов, подшипников. В пятидесятые, шестидесятые, семидесятые годы возникли проблемы иного рода.

— Не могли бы вы коснуться вашего личного участия в их решении?

— Ну, скажем, долгое время мы выпускали автомобили среднего тоннажа. Поднять грузоподъемность значило удельно сократить численность водителей, ремонтников, расход горючего. Однако использовать при этом существовавшую двухосную конструкцию шасси было нельзя — не позволяло состояние нашей дорожной сети. Я занимался тогда исследованием эффективности грузового автомобильного транспорта в связи с развитием дорожной сети и прогрессом автомобильной техники. В результате удалось сделать научно обоснованные рекомендации о необходимости перехода на трехосную конструкцию, при которой увеличение грузоподъемности по нагрузкам на ось не вызывает преждевременного разрушения дорог и мостов. Трехосные КамАЗы, ЗИЛы и ИАЗы — практическая реализация этих научных работ. Много сил ушло на исследования, связанные с изменением структуры грузового автомобильного парка — переходом к преимущественному выпуску большегрузных автопоездов, а также малотоннажных автомобилей грузоподъемностью менее двух тонн. Кропотливых исследований потребовало и районирование территории страны по климатическим зонам эксплуатации автомобилей, и подготовка рекомендаций относительно специализации автомобилей по природно-климатическим условиям.

В нынешних условиях мы тоже не испытываем недостатка в проблемах, причем весьма сложных. Для их решения нужны глубокие знания всех многочисленных связей автомобильного транспорта с другими отраслями народного хозяйства, с экономикой в целом.

— Какие из современных проблем представляются вам наиболее важными и серьезными?

— Попробую сформулировать лишь некоторые. Наиболее актуальной и вполне решаемой проблемой сейчас является создание автомобилей для северных зон страны. Предстоит, как всем известно, гигантский объем работ по освоению просторов Сибири и Дальнего Востока, и долг всех, кто связан с производством автомобилей, — в кратчайший срок наладить выпуск таких модификаций, которые позволят в суровых условиях использовать их наиболее эффективно. Другая проблема касается типажа наших автосамосвалов. Из 23,5 миллиарда тонн грузов, перевезенных автотранспортом в прошлом году, более 60 процентов — насыпные и навалочные. Между тем четыре пятых нынешнего парка самосвалов составляют, я бы сказал, автомобили недостаточной грузоподъемности. Легко понять, какой даст выигрыш применение самосвалов, способных перевозить до шестидесяти и даже до двадцати четырех тонн, при столь огромном объеме автоперевозок. Еще одна актуальная проблема — дизелизация автотранспорта. Запасы нефти не безграничны, а дизель потребляет меньше горючего, чем бензиновый двигатель. Наконец, чрезвычайно важно сейчас дать правдивый прогноз перспективного развития энергетики автотранспорта. Над этой проблемой работают ученые и инженеры во многих странах. Испытываются двигатели, в которых в качестве горючего используются заменители нефтяного топлива, водородная добавка к бензину, электромобили. На окончательном решении, безусловно, скажутся не только чисто экономические и инженерные соображения, но и требования защиты окружающей среды. Нисколько не преуменьшая сложности этой проблемы, все мы тем не менее рассчитываем на ее успешное решение.

Редколлегия и редакция журнала «За рулем» поздравляют Дмитрия Петровича Великанова с юбилеем, желают ему здоровья, бодрости, новых больших успехов в научной работе на благо нашей социалистической Родины.



АКТУАЛЬНАЯ КОЛОНКА

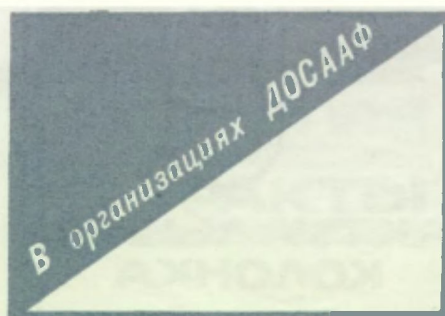
Выходя из подъезда жилого дома, человек учтиво пропустил вперед себя пожилую женщину, попридержал дверь перед входящим инвалидом, приветливо кивнул стайке резвившихся во дворе ребятшек и, направляясь к своей машине, успел перекинуться добрым словом с соседом.

Но стоило ему сесть за руль, и... человека словно бы подменили. Уже при выезде из двора, в проеме ворот, он недовольно косился на прохожих, слышимом медленно, по его мнению, освобождавших путь, затем, вырвавшись на проезжую часть, лихо рванул вперед, энергично набирая скорость, а заодно и чувство собственного превосходства перед всеми непоспешающими. В том числе и перед автомобилистами — одного без нужды обогнал на узкой улочке, заставив нервно метнуться аправо, другому нетерпеливо поспигналил, когда тот чуть замешкался у светофора, третьему сделал что-то вроде «кроссинга»...

Отчего происходят с иными водителями подобные превращения? Думается, что в основном это следствие устаревших, издавна укоренившихся представлений о водительском мастерстве. Между тем в наше время оно отнюдь не сводится к овладению техническими приемами и навыками вождения, к умению быстро ездить, но определяется еще и другими, гораздо более емкими критериями. Подлинное мастерство водителя предполагает прежде всего глубокое понимание складывающейся дорожной обстановки, способность оценивать и использовать ее, сообразуясь с действиями и намерениями других участников движения.

Ну почему же не притормозить, чтобы дать возможность перестроиться водителю, который по недосмотру ли, по неудачному стечению обстоятельств или просто в поисках незнамой улицы оказался не в том ряду, откуда сможет совершить нужный маневр? Почему не проявить естественное снисхождение и начинающему (разве не достаточная информация и одновременно моляба — буква «У» на стеньге) или должное терпение к инвалиду, автомобиль которого с ручным управлением? Зачем лезть напролом при встречных разъездах на узких участках дорог, на мостах или заснеженных зимних трассах, создавать напряженность, слишком энергично маневрируя в уличной тесноте, бесцельно расталкивая плечами соседей в часы пик и вообще показывать «твердость характера» там, где как раз требуются взаимопонимание и предупредительность, разумная отзывчивость и незлобивая готовность идти на уступки? Зачем доставлять людям излишнее беспокойство, вызывать у них отрицательные эмоции, попросту говоря, — трепать им нервы и отравлять дорожную атмосферу? Ведь известно, что любой стресс, даже просто испорченное настроение неизбежно сказывается на физиологическом состоянии водителя, его реакциях и, следовательно, способности обеспечивать безопасность движения. А это было и остается первой заповедью, основной добродетелью каждого, кто садится за руль.

Непонимание таких простых истин, пренебрежение элементарными (писаными и неписаными) правилами этики на дороге свидетельствует, таким образом, не только о нравственной ограниченности или несовершенствах характера, но прежде всего — о низком уровне водительского мастерства. Доброжелательность, тактичность, культура общения на дороге — не менее важные его грани, чем сноровка в обращении с рычагами и педалями.



Успех любого дела в значительной мере зависит от руководителей, от их энергии, настойчивости, профессиональной подготовки. Этими качествами, бесспорно, должны обладать работники оборонного Общества, которым поручено руководить учебными организациями, кто призван не только учить, но и воспитывать будущих водителей, воинов Советской Армии. Об этом шла речь в ряде выступлений журнала. Об этом же пишут наши читатели в своих корреспонденциях с мест. Из редакционной почты мы выбрали два таких материала, которые предлагаем вашему вниманию.



«Бывший курсант вашей школы Мансуров Владимир Александрович проходит службу на пограничной заставе, водит ГАЗ—66, он один из первых допущен к самостоятельной работе. Дисциплинирован, трудолюбив, устройство и обслуживание автомобиля знает отлично. Командование благодарит Вас за хорошо подготовленного водителя».

Это одно из многочисленных писем, которые получает руководство медногорской автошколы ДОСААФ. Давая высокую оценку ее воспитанникам, командиры автомобильных подразделений тем самым отмечают деятельность всего коллектива. И это заслуженно. Свои повышенные обязательства, взятые на нынешний учебный год, автошкола выполнила успешно, стремясь выйти в число образцовых.

Но еще два-три года назад все было не так. Коллектив сдавал одну позицию за другой. Главный показатель — качество подготовки специалистов для армии и народного хозяйства оставался низким. Причин на это существовало много: слабая учебная база, нехватка квалифицированных преподавателей, запущенность методической работы...

Дела изменились с приходом к руководству молодого специалиста Александра Кирилловича Серемягина, бывшего инструктора, затем старшего мастера этой же школы, окончившего заочно Всесоюзный политехнический институт.

Новый руководитель был тверд в убеждении: начинать надо с создания крепкой, современной материально-технической базы. Он и сейчас много сил отдает ее совершенствованию, хотя сделано уже немало.

— Мы стремимся, — говорит Александр Кириллович, — сделать обучение наглядным, простым и увлекательным. Девиз: «Ни одной «мертвой схемы». Пришлось заменить старое оборудование новым, изготовить действующие макеты, электрифицировать стенды, создать теоретические и практические классы с учетом современных специальных и методических требований, обеспечивающих единство обучения и воспитания.

Даже беглое перечисление того, что сделано, вызывает уважение. За всем этим — труд людей увлеченных, воодушевленных, поверивших в своего руководителя. За короткое время в школе создано пять классов по изучению устройства автомобилей, Правил дорожного движения. Все они отвечают самым высоким требованиям не только в техническом, но и в эстетическом отношении.

Войдем в один из них. Перед вами действующие макеты, электрифицированные стенды, схемы. Достаточно преподавателю включить нужный тумблер, нажать кнопку, как на схеме зажигания побегут светящиеся нити тока или на схеме карбюратора высветится канал системы холостого хода.

Наглядность позволяет курсантам усваивать самые сложные вопросы быстро и прочно. А в этом — цель обучения.

Каждый преподаватель, мастер производственного обучения или вождения вложил свой труд, рационализаторскую мысль в оборудование классов, создание учебных пособий. В первую очередь здесь называют энтузиастов, людей с золотыми руками, Н. Архипова, А. Ивандюкова, С. Пичурина, Ю. Козлова, А. Бойко. Молодой начальник школы задает тон и в рационализаторской работе.

С приходом его к руководству коллектив школы изменил отношение к практической выучке курсантов. Если раньше кое-кто не придавал серьезного значения таким вещам, как обучение техосмотру машин, умению устранить неисправность в пути, то теперь это основа основ.

Особое внимание начальник школы уделяет четкой организации вождения, тщательной отработке каждого упражнения, предъявляя высокие требования к мастерам обучения. А. Бойко, А. Чернов, А. Копейкин, их товарищи стремятся с наибольшей нагрузкой использовать каждую минуту учебного времени. Практическая езда для них не «накатывание» километров. Они используют ее и для физической закалки, выработки быстрой реакции, смекалки, решительности и других морально-волевых качеств у курсантов.

Действенным средством достижений эффективности в обучении и воспитании стало социалистическое соревнование. Учебные группы, весь коллектив школы взяли повышенные обязательства. Соревнованию придали широкую гласность. О ходе выполнения обязательств знает каждый, об этом говорится на собраниях, совещаниях, в боевых листах. Успехи налицо, более четверти

курсантов-выпускников получили награжденные знаки «За отличную учебу», большая часть их сдает экзамены в ГАИ с первого раза. По итогам выполнения социалистических обязательств за 1977 год школа заняла первое место среди учебных организаций ДОСААФ Оренбургской области.

В успехах школы большая заслуга А. К. Серемягина — руководителя умелого, требовательного, способного сплотить и вести за собой коллектив.

П. ГОНЧАР-ЗАЙКИН,
член президиума обкома ДОСААФ

Оренбургская область,
г. Медногорск



— Здравствуй! Мне надо подписать увольнительную...

— Выйдите, пожалуйста, за дверь, войдите снова и обратитесь как положено... А вы, товарищ курсант, подойдите ближе. Опять курили в неподобающем месте?!

Этот разговор в кабинете начальника, произошедший он в присутствии постороннего человека, мог бы, наверное, вызвать удивление. Но здесь, в автошколе ДОСААФ, он никого не удивляет. Таков порядок. Классы делятся на взводы и отделения. Учеников называют курсантами. Военская дисциплина поддерживается неукоснительно.

Давно и прочно ухтинская автошкола пользуется репутацией одного из лучших учебных заведений ДОСААФ в северном крае. Семь лет подряд держит она первое место в социалистическом соревновании с другими учебными организациями. Не раз награждалась почетными грамотами Уральского военного округа. Самые строгие комиссии и самые придирчивые экзаменаторы неизменно отмечают высокое качество подготовки специалистов, выпущенных школой.

Во всем этом большая заслуга преподавателей и мастеров А. Крашенинникова, В. Висмантаса, А. Михеева, Е. Чирко и их товарищей, отдающих своей работе все силы и знания. Во всем этом многолетний труд начальника школы Нины Антоновны Дубовой.

Тринадцать лет возглавляет она коллектив. Незунаваемо изменилась школа за эти годы. Значительно расширилась учебно-лабораторная база. Обновилось оборудование кабинетов. Появились новые наглядные пособия. В гараже на месте старых ГАЗ—51 прочно прописались автомобили современных моделей. Да и сам учебный процесс стал иным. Новая программа потребовала большей четкости во взаимодействии разных звеньев, заставила смелее внедрять передовые методы обучения, в том числе с применением программирующих устройств. Рабочий день уплотнился, и от курсантов понадобилась большая соб-

ранность. Стали требовательнее преподаватели.

— Однако требовательность и строгость не могут быть единственным оружием педагога на все случаи жизни, — улыбаясь, поясняет Нина Антоновна. — На поощрения мы тоже не скупимся. Помню, в праздничном приказе по случаю 60-летия Октября было отмечено сразу 57 курсантов. Одним объявлена благодарность. Другие награждены нагрудными знаками. Фотографии третьих занесены на Доску почета. Практикуем мы и такие формы — посылаем выписки из приказов на предприятия, откуда пришли к нам ребята. Пусть и там знают, как учатся их товарищи, как готовятся к защите Родины...

Да, непросто вчерашним школьникам усвоить воинские порядки, привыкнуть к армейской дисциплине. Непросто овладеть и профессией военного водителя. Но они привыкают и овладевают. И в том, что это действительно так, мне довелось убедиться, побывав вместе с ребятами в многокилометровом марше.

Колонна из сорока празднично украшенных автомобилей в сопровождении автобуса прошла по маршруту Ухта — село Извайль. Целый день курсанты, сменяя друг друга, вели автомобили. И ни снежные заносы, ни мороз не помешали колонне пройти маршрут точно по графику. В этот день будущие воины еще и еще раз могли убедиться, как важны внимание и собранность, как нужны водителю физическая закалка и дисциплинированность. Надолго останется в их памяти этот пробег.

А пятерым он запомнится на всю жизнь. Потому что именно в этом пробеге Геннадии Малышеву, Александру Козловскому, Василию Истомину, Александру Чесонису и Александру Шевколенко были вручены комсомольские билеты и значки. В Извайле, у памятника героям-партизанам. И это стало в школе доброй традицией.

В торжественной тишине стоял строй курсантов. И падали в душу каждого взволнованные слова тех, кто здесь, на Севере устанавливал Советскую власть, кто сражался с белогвардейцами и интервентами, — ветеранов гражданской войны Э. Ваза и старожилы поселка С. Уляшева. И салют из ракетниц был как клятва на верность святому делу, во имя которого погибли герои.

Эту клятву выпускники школы сдержат. Порукой тому письма, приходящие на имя Нины Антоновны из разных воинских частей. Такие, как вот эти.

«Служба идет хорошо. Надеюсь к концу года стать отличником боевой и политической подготовки. Вам, наверное, странно читать это — я ведь был одним из самых «трудных» в группе. Но это было от мальчишества. Сейчас многое переосмыслил. А у Вас сейчас набор. И среди новых ребят будут такие же, каким был я. Прочтите им мое письмо. Пусть задумаются и не совершают моих ошибок.

Андрей Поляцкий»

«Пишет Вам группа бывших курсантов. Службой довольны. Стараемся не уронить чести своего города и своей школы. Нина Антоновна, огромное спасибо Вам за то, что сумели привить нам такую любовь к профессии шофера.

Бывшие курсанты
группы 31»

Антонина ГОРОЯН

г. Ухта

Класс приехал в село

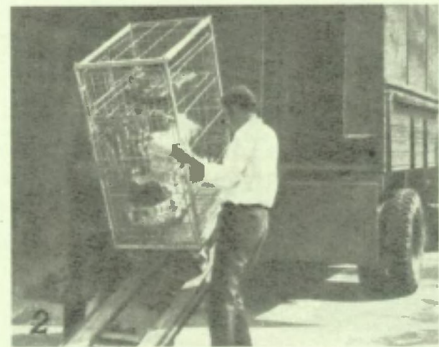
РАССКАЗЫВАЕМ О ПЕРВОМ ОПЫТЕ

Большие, ответственные задачи, поставленные в решениях июльского (1978 г.) Пленума ЦК КПСС по дальнейшему подъему сельского хозяйства, решают советские люди. На заводах, фабриках, транспортных предприятиях, в научно-исследовательских организациях — везде и всюду ищутся новые резервы помощи селу, эффективного участия в этом общенародном деле. Свой вклад в него вносят и организации оборонного Общества, расширяющие подготовку кадров сельских водителей и механизаторов. Сегодня мы рассказываем о начинании одного из спорттехклубов ДОСААФ, сконструировавшего несложный передвижной класс.

Сколько дворов — столько моторов! Автомобили, мотоциклы стали сегодня непрменной принадлежностью жизни, быта каждого села. Без них просто невозможно себе представить работу агрономов, бригадиров, механизаторов, ветеринаров, других командиров и специалистов сельского хозяйства. Транспортные связи между усадьбами, бригадами, фермами, личные поездки — все это переложено на плечи моторной техники. И понятно, сколь велика потребность на селе в курсах по подготовке водителей, сколько людей ощущает здесь необходимость получить водительские удостоверения.

В то же время создавать в колхозах и совхозах постоянно действующие классы, оборудованные полным набором необходимых технических средств, не всегда целесообразно. Как показал опыт, в таких случаях наиболее эффективным оказывается применение классов на колесах.

Об одном таком классе, выпускаемом производственным комбинатом «Вихур», журнал уже писал (1977, № 3). Сейчас мы представляем новый вариант, отличающийся большей универсальностью и простотой в изготовлении. Этот совмещенный класс, предназначенный для обучения водителей легковых автомобилей и мотоциклов, разработан и выпускается ереванским спортивно-техническим клубом ДОСААФ. Он состоит из шести контейнеров, которые размещаются в кузове фургона, обшитого стальным листом и установленного на автомобиле ГАЗ-52 или ГАЗ-53А (фото 1). Контейнеры стандартные, применяемые в торговой сети. В транспортном положении они закрепляются от смещения продольны-



ми и поперечными планками. Их погрузка и выгрузка осуществляются при помощи специального трапа (фото 2). Этот же трап позволяет вкатывать контейнеры в помещение.

В пяти первых контейнерах размещается все, что нужно для обучения автомобилистов: двигатель, детали и узлы его механизмов; приборы систем охлаждения, смазки, зажигания, электрооборудования; механизмы управления, трансмиссии, тормозной системы; плакаты и схемы.

В шестом, удлиненном контейнере размещен мотоциклетный класс: мотоцикл с разрезами, планшеты, плакаты. Здесь же помещаются дорожные знаки и наглядные пособия, необходимые для изучения Правил дорожного движения.

Практическое вождение при использовании передвижных классов может осуществляться на автомобилях и мотоциклах ближайшего спорттехклуба или первичной организации (в том числе взятых напрокат), на самом транспортном автомобиле, если он оборудован для этих целей, а также на личных мотоциклах.

Такой передвижной класс не требует сложного дополнительного оборудования, сделать его довольно просто, и можно полагать, что он найдет распространение в организациях ДОСААФ, поможет им готовить водителей в колхозах и совхозах.

К. ШЕСТОПАЛОВ,
начальник отдела ЦК ДОСААФ СССР





Пожары относятся к той категории бедствий, о которых постоянно помнят только аварийные службы, в данном случае — пожарные. Дома мы вспоминаем о них в исключительных случаях, а в автомобиле — и того реже. Может быть он не горит, и поэтому мы не встречаем машины с поджатыми так часто, как с вмятинами на кузовках? Увы, просто сгоревшие машины быстро убирают с дороги, а владельцы не очень любят рассказывать о своей причастности к уничтожению. Учитывая скромность «погорельцев», мы решили рассказать об источниках пожаров, методах борьбы с ними и предоставляем слово члену технической комиссии Федерации автомобильного спорта СССР Н. В. РАЗИНЧЕВУ. Нужно отметить, что именно автоспорт может служить примером в организации противопожарной безопасности на дорогах.

О ПОЖАРЕ НЕ ЗВОНИТЕ



Казалось бы, в автомобиле есть все необходимое для возникновения пожаров — бензин, искры электрических разрядов, мощные токи, способные расплавить изоляцию электропроводки, и масса горючего материала. Редко в нем можно встретить только одно — средство пожаротушения. Место для него не предусмотрено конструктором. Хотя огнетушитель и обязателен по требованиям Правил дорожного движения, ред-

кий автолюбитель приобретает его по доброй воле. А вместе с тем...

Происходило это в декабре прошлого года во время ралли «Русская зима». Перед началом соревнований каждый участвующий в них экипаж должен был на техническом осмотре предъявить все средства безопасности, которыми оборудуются автомобили. Здесь и каркасы безопасности, и выключатели бортовой электросети («массы»), и аптечки, и сиг-

нальные фонари, и треугольные знаки аварийной остановки, и ремни безопасности, и, конечно, огнетушители. Необходимо было убедить судей в том, что багажник чист, а находящиеся в нем запасное колесо и инструмент надежно закреплены. От перевозки канистр с бензином спортсмены отказались, доверившись дозаправкам в пути. Столько предосторожностей для одной всего-навсего тысячекилометровой поездки по зимней дороге, которая, как, может быть, помнят наши читатели, для всех участников ралли закончилась благополучно.

Во время самих соревнований мне довелось, проезжая по трассе, наблюдать такую картину. Недалеко от Загорска по пути в Переславль-Залесский на обочине стоял почерневший остов «Москвича-427». Сгорел он, по-видимому, совсем недавно, и его владелец еще не успел убрать «останки». Трудно сказать, сколько людей и чем пытались потушить этот пожар. Да и не в этом дело. Озадачивает другое — как случилось, что машина, постоянно находящаяся в эксплуатации (даже зимой!), была доведена до воспламенения и почему она сгорела дотла?

К сожалению, это далеко не единственный из известных мне случаев. Ежегодно Госстрах выплачивает изрядные суммы владельцам сгоревших машин. Не нова эта проблема и на зарубежных дорогах. В США, например, каждый год в горящих автомобилях погибает от 500 до 750 человек, и национальное управление безопасности движения всерьез озабочено внедрением автоматических систем пожаротушения в конструкции массовых автомобилей. Большие исследования проведены пожарными службами ФРГ. Эксперты этой высокоразвитой в транспортном и дорожном отношении страны пришли к выводу, что большая часть пожаров происходит из-за технических неисправностей. По статистике, только в 11,7% случаев автомобили загораются из-за повреждений бензобаков в дорожно-транспортных происшествиях, а в остальных 88,3% причиной служит невнимательность автомобилистов к системам питания и электрооборудования.

Мне кажется, что «короткая экскурсия» по местам возникновения пожаров в автомобиле будет полезна всем автолюбителям.

Начнем с моторного отсека. В его небольшом объеме сконцентрированы узлы и агрегаты, преобразующие и передающие все виды энергии от химической до механической. Все эти источники и преобразователи энергии находятся в самой тесной взаимосвязи. Чтобы понять опасность такого соседства, достаточно вспомнить, что: в аккумуляторе хранится запас энергии, достаточный, чтобы расплавить и сжечь обычный провод — такое случается при неумелом «прикуривании» от чужого аккумулятора проводом малого сечения; по проводам высокого напряжения к свечам подается до 18 000 вольт, способных при повреждении изоляции или наконечника свечи пробивать голубой искрой довольно большой воздушный промежуток; при зарядке аккумулятора из вентиляционных отверстий в крышках банок выходит водород, образующий в смеси с воздухом взрывоопасный гремучий газ; неплотный контакт в разъемах электрических цепей может вызвать искру при включении прибо-

ров; при работе двигателя выпускной коллектор нагревается до 500—600°C, а на отдельных режимах и до более высоких температур; температура воздуха под капотом даже зимой выше 60°C, а в таких условиях подтекающий в любом месте бензин немедленно испаряется и образует легковоспламеняющуюся бензовоздушную смесь; бензин подается к карбюратору насосом под давлением, и малейшая неплотность или слабая посадка шлангов системы питания на штуцерах приводят к вытеканию его на двигатель; точно так же течет бензин из соединений карбюратора при неплотной подгонке его разъемов или при неисправности заборной иглы поплавковой камеры; из подтекающего моторного масла при нагревании, как и из бензина, получается хорошее пламя.

Все перечисленное позволяет сделать для себя несколько выводов и сформулировать на их основе несложные правила ухода за своим автомобилем.

Можно начать, например, с того, что находится под капотом. Здесь все соединения электропроводки должны быть плотно закреплены, а случайно поврежденные провода необходимо сразу же изолировать и при первой возможности заменять новыми.

Клеммы на выводах аккумулятора должны быть всегда чистыми, плотно посаженными на штыри и хорошо закрепленными посредством болтов и гаек. Вентиляционные отверстия в крышках банок должны быть прочищены, а перед работой с аккумулятором подкапотное пространство предварительно проветрено. Разбирать карбюратор приходится далеко не каждый год, но если уж такое произошло, то, собирая в пути или в гараже этот прибор, самым тщательным образом нужно очистить его разъемы и предельно аккуратно обращаться с прокладкой поплавковой камеры. Винты крепления должны быть полностью затянуты по всему периметру соединяемых деталей.

Обычно после сборки и установки карбюратора во выпускной коллектор попадает излишнее количество бензина. На «жигулях» он вытекает через специальную трубку, но на двигателях других марок этого приспособления нет. Поэтому при первом после чистки карбюратора пуске двигателя нужно действовать очень осторожно — есть опасность обратной вспышки во выпускной коллектор, и, если еще не установлен воздушный фильтр, пламя может остаться под капотом.

Из деталей системы питания только бензобак находится не под капотом, а в багажном отделении или, как это сделано у «запорожцев» последних моделей, в салоне за задним сиденьем. Заливная горловина выведена за пределы кузова, но на самом баке, тем не менее, есть место, за которым нужно следить. Это фланец датчика указателя уровня топлива. Он расположен на верхней части бака, и нередко при полном уровне бензин подтекает из-под прокладки или через винты крепления датчика. Слабую течь в пути можно устранить, затерев ее место кусочком хозяйственного мыла, но при первой же возможности надо воспользоваться более основательным уплотнителем, например клеем ПВА, продающимся в хозяйственных магазинах.

Существует еще категория «салонных» пожаров. Тут две разновидности

причин. К первой относятся все те же неисправности в проводке и короткие замыкания в электроцепях, вторая имеет чисто «поджигательское» происхождение. Безусловно, речь идет не об умысле, ибо трудно представить себе нормального человека, сидящего в автомобиле и поджигающего его изнутри. В интерьере современного автомобиля используется множество синтетических материалов, которые относительно легко поддаются воспламенению. Достаточно одного окурка, чтобы зажечь подушку сиденья или напольный ковер. Существенную помощь возникновению пожара могут оказать пропитанные маслом и бензином куски ветоши, с которыми по каким-то непонятным причинам не желают расставаться и которые хранят под сиденьем. Кажется невероятным, но тем не менее пожары случаются и из-за окурка, выброшенного через переднее окно и вернувшегося в салон через открытое заднее. Курильщикам не следует забывать о том, что в автомобиле специально сделаны пепельницы.

Зимой, глядя на владельцев «жигулей», начинают ездить и владельцы машин других марок, в том числе старых, давно снятых с производства моделей. С декабря по март во многих районах это неизбежно связано с предварительным подогревом двигателя перед пуском. Что греха таить, по утрам паяльные лампы гудят под автомобилями, прогревая масло в двигателе и мосту. Не однажды приходилось мне наблюдать пылающие под моторами консервные банки с бензином. Тут уж до беды один шаг.

О том, что можно зажечь автомобиль при помощи сигареты и канистры с бензином во время заправки, многие знают, а большинство водителей даже не курит при этом. Но есть еще одна опасность, которая известна не всем. Полиэтиленовые канистры. От трения бензина об их внутреннюю поверхность на них скапливается довольно большой заряд статического электричества. Достаточно поднести канистру к заливной горловине бака, как между ними может проскочить искра электрического разряда, подобная той, что мы часто наблюдаем, снимая с себя одежду из синтетики. Для воспламенения паров бензина ее бывает достаточно. Поэтому, собираясь в летнее путешествие, не лишне будет подумать о качестве и количестве емкостей для бензина.

Есть еще, о которых даже и писать как-то неудобно, так часто о них говорят даже безотносительно к автомобилю. Речь идет об использовании бензина и легковоспламеняющихся жидкостей для мытья двигателя и других агрегатов. В этой связи могу только привести случай из серии «очевидное — невероятное» — пожар, возникший при мойке от... упавшей трубочки пластмассовых бигуди. Крошечного электрического разряда, образовавшегося от трения пластмассы и волос, хватило, чтобы зажечь банку с ацетоном.

Не думаю, что мне первому пришла в голову мысль зафиксировать на бумаге то, что люди давно знали о пожарах и автомобиле. И, тем не менее, они горели, горят и еще, увы, будут гореть при неудачном стечении опасных обстоятельств. Но что же в таком случае делать?

Не торопитесь искать телефон-авто-

мат. К тому времени, когда приедут пожарные, машина уже догорит. В такой ситуации могут помочь только собранность и хороший огнетушитель.

Прежде всего выключите зажигание и остановите двигатель, если огонь появился под капотом.

Откройте капот.

Направьте струю углекислого газа (если у вас углекислотный огнетушитель) непосредственно на очаг пожара. Не выпускайте сразу все содержимое баллона. Сделайте паузу, чтобы не просмотреть другие места горения.

Не направляйте струю гасящего газа против ветра.

Если загорелась электропроводка, оторвите пучок проводов, не давая распространиться огню в салон, и отсоедините «массовый» провод от аккумулятора.

В том случае, если капот не открывается или раскалился так, что за него нельзя ухватиться, можно направить струю газа через декоративную решетку или снизу между мотором и колесными нишами. Правда, в этом случае невозможно точно нацелить ее в центр пламени.

Работая порошковым огнетушителем, необходимо сыпать его содержимое точно в зону огня.

Небольшие углекислотные огнетушители, обычно это ОУ-2 с двухкилограммовым запасом газа, срабатывают в течение короткого времени и могут быть полезны только при точных действиях в начальной стадии пожара. Если огнетушитель пуст, а огонь еще не уничтожен, можно накрыть его куском брезента или, в крайнем случае, одеждой, чтобы прекратить доступ воздуха к месту горения. Можно сбивать пламя песком или землей. Вода при горении бензина не поможет. Он легче и, всплывая, горит на ее поверхности. Только очень сильной струей можно сбить пламя с горящего топлива.

И, конечно, нельзя забывать о неписаном законе коллективной помощи при пожаре. Пусть не очень умелые, но дружные действия нескольких человек всегда эффективнее единоличной борьбы с огнем. Большую помощь в таких случаях могут оказать водители-профессионалы автобусов и большегрузных автопоездов. Эти машины всегда оборудованы огнетушителями большого объема, а сами водители обучены правилам пользования ими.

Прежде чем поставить последнюю точку, я из любопытства обошел несколько гаражных кооперативов и стоянок и поинтересовался количеством огнетушителей, находящихся в распоряжении автолюбителей. О результатах этого «исследования» не хочется даже говорить. Может быть их нет в продаже? Или прекратились пожары? И то и другое есть. О пожарах мне сообщили в инспекции Госстраха СССР, а огнетушители стоимостью 4 руб. 50 коп. лежат в автомобильном магазине. По сравнению с ценой автомобиля, даже возмещаемой при определенных условиях по страховому свидетельству, затраты на красный баллон с порошком совсем не выглядят непомерно высокими.

Если в вашем автомобиле есть огнетушитель, держите его «под рукой», в легкодоступном месте и закрепленном так, чтобы в любой момент им могли воспользоваться не только вы, но и помощник.

ГЕНЕРАЛЬНАЯ УБОРКА

Каждый год по осени в окнах квартир появляются заботливые лица хозяек, старательно трущих стекла. Именно в это время во дворах домов отмечено резкое увеличение количества озабоченных мужчин, вытряхивающих пылесосы. Глобальный характер заведенного человечеством процесса уборки мест обитания перед наступлением зимы не миновал и автомобилистов. Поделится опытом на интересующую нас сегодня тему мы попросили инженера А. С. САНДОМИРСКОГО.

Казалось бы, чего проще — пришло время, выбрал выходной день и мой, скреби, вытряхивай. Но: кузов покрыт эмалью, которая требует... обивка из поливинилхлоридной пленки не допускает... искусственная кожа на сиденьях в процессе эксплуатации приобретает... и так далее. К различным свойствам автомобильных материалов прибавляются естественные разнообразные условия эксплуатации. Кроме того, сама конструкция современного автомобиля далека от спартанской простоты машин 40-х или 50-х годов, что, разумеется, отразилось и в повышенном комфорте, и в первоначальной стоимости, и в усложнении обслуживания. Некоторые тонкости в уходе за машиной обусловлены и технологией производства автомобилей. И привычное понятие генеральной уборки в приложении к ней приобретает качественно иной смысл. Это квалифицированный труд, требующий заботливых хозяйских рук, определенных знаний, материалов и, конечно, желания сохранить машину для долгой эксплуатации. Тут услуги автосервиса не обойдешься. Хочешь иметь ухоженный автомобиль — не ленись и не скупись на автокосметику. В будущем все затраты времени и денег окупятся тысячами километров* дополнительного пробега без ремонта.

В распоряжении автолюбителя сегодня имеется не один десяток всевозможных препаратов для мытья, чистки, полировки, консервации, восстановления и ремонта кузовных материалов и деталей. Есть набор приспособлений и средств, помогающих экономить время и силы. А отдельные операции без них просто не выполнишь. Необходимо знать и определенную последовательность работ при генеральной уборке машины и правила обращения с каждым из многочисленных препаратов. Об этом и пойдет речь ниже.

Почему именно осень наиболее подходящая пора самого тщательного ухода за автомобилем, объяснить несложно. Октябрь—ноябрь — для многих автолюбителей последние месяцы ездового сезона. Время отпусков прошло. Работы на садовых участках и поездки за грибами тоже закончены. Самое время провести последнее техническое обслуживание и подготовить машину к зимовке. Далеко не у всех для этой цели есть гаражи и крытые стоянки. Львиная доля автомобилей хранится под открытым небом, как правило, это автомобили го-

рожан. Не секрет, что городская атмосфера, насыщенная агрессивными веществами, содержащимися в выхлопных газах двигателей и в промышленных дымах, воздействует на автомобильный кузов не лучшим образом. К этому добавляются и активность солнечных лучей, и атмосферные осадки, и воздействие низкой температуры, и многие другие факторы, от которых требуется защищать лакокрасочное покрытие кузовов, резиновые части, хромированные и просто открытые металлические поверхности деталей. Забота об остающемся на зиму без работы автомобиле осложняется еще тем, что «под занавес» сезона приходится много времени проводить в поездках под дождем, по лужам и грязи, когда и в салоне и снаружи вода неделями не успевает просыхать и проникает во все щели. Оставить на несколько месяцев машину, пропитанную водой, — значит заведомо сократить ее жизнь.

Еще большие трудности ожидают автомобиль, хозяин которого решил провести на колесах и зиму. Ко всем воздействиям, которые испытывает стоящая машина, добавляются постоянные перепады температур от работающих двигателя и отопителя, соляные «души» от дорог, посыпанных антиобледенительными составами, постоянные конденсаты паров внутри автомобиля от дыхания и тающего снега, занесенного в кабину. Вот далеко не полный перечень причин устроить автомобилю «хорошую баню».

Начинать нужно с салона. Выгрести из «перчаточника» скопившиеся за лето мелочи и выбросить все ненужное. Очистить и вымыть пепельницы — независимо от привязанности хозяина к курению, там всегда останется след от поездок с друзьями и сослуживцами.

После этих вступительных аккордов начинается главное. Снимают все сиденья — и передние, и задние. Чехлы (если они есть) требуется отдать в чистку или выстирать самостоятельно. Вслед за сиденьями из машины извлекают все напольные ковры. У некоторых автомобилей, например у «жигулей», для этого понадобятся отвернуть декоративные накладки порогов и центральных стоек, а кроме того, целый ряд специальных самонарезных винтов, крепящих ковры к полу и щиту передка. Чтобы не спутать их при установке, можно сделать на листе бумаги простой монтажный эскиз и записать последовательность сборки и разборки. Снимать ковры при генеральной уборке нужно обязательно. За время осенних дождей в салоне накапливается вода, конденсируется под коврами и смачивает толстые войлокообразные шумоизоляционные прокладки кузова. Нельзя упускать из виду и еще одно важное обстоятельство. Пороги всех автомобилей имеют вентиляционные отверстия. Возможное появление различных неплотностей и в соединении кузовных деталей, через которые вода из-под колесных ниш и крыльев при езде по лужам, просто по мокрым дорогам может проникнуть внутрь порогов, а оттуда и под

ковры. Если по какой-то причине пришлось проехать вброд глубокую лужу или речку, можете быть твердо уверены, что вода в салоне осталась на несколько месяцев.

Случается, что влага просачивается внутрь кузова и через уплотнители лобового и заднего стекол, и через поворотные стекла дверей, и через неплотно закрытый лючок в полу над коробкой передач, как это бывает в «Москвичах». У многих автомобилистов просто есть привычка укладывать мокрую от вытирания стекол и кузова тряпку слева от своего сиденья, как раз на стыке переднего и заднего ковров, через который вода прямоком попадает на пол, образуя здесь со временем хороший слой ржавчины. Одним словом — вода найдет себе путь и обязательно объявится в машине. А потому, сняв резиновые ковры, их нужно основательно вымыть. Шумоизоляционные прокладки требуют сушки в обязательном порядке. Некоторые модели «жигулей» оборудуются ворсистыми коврами. Их, конечно, не моют, но просушить и вычистить пылесосом необходимо.

После такой подготовки салона работу пылесосом можно продолжить. Им гораздо легче, чем щеткой, убраться накопившиеся в углах песок и пыль, вычистить основание заднего сиденья и удалить пыль из-под щита приборной панели. В последнем случае действовать нужно осторожно, чтобы не повредить электропроводку. Ничем, кроме пылесоса, не удастся вывести пыль, осевшую под перфорированной обивкой потолка. Со временем (если этим не заниматься) ее набирается там столько, что при встряхивании машины на дорожной кочке она облаком высыпается и парит в воздухе, заставляя водителя в самый неподходящий момент чихать и отвлекаться от дороги. Пылесосом же чистят сиденья с тканевой обивкой. Есть места и в багажнике, которые без помощи этого инструмента очистить сложно. Но тут можно переходить, только закончив дела в салоне.

У большей части моделей отечественных легковых машин обивка сидений из искусственной кожи. Ею же обивают двери и потолок. Со временем она загрязняется и приобретает неприятный вид. Чтобы не сделать процесс загрязнения необратимым, хотя бы раз в год — осенью нужно обрабатывать обивку «Автоочистителем-1 обивки». Это средство разбавляют водой в соотношении 1:10, и при расходе 15—20 г/м² оно прекрасно восстанавливает внешний вид не только обивки, но и панели приборной, декоративной отделки рулевой колонки, пластмассовой накладки под задним сиденьем «жигулей» и полки под задним стеклом. Им же легко приводится в порядок обивка в багажниках «Москвича—2140», «Жигулей» и «Волги» ГАЗ—24. Пластмассовые и синтетические детали в машине очиститель извлекает от следов масла, асфальта, резины и других загрязнителей. В крайнем случае, если под рукой не оказалось автоочистителя обивки, его можно заменить обыкновенным мы-

лом или стиральным порошком, но качество очистки будет несколько хуже.

Перед тем как приступить к восстановлению разобранного интерьера автомобиля, нужно привести в порядок внутреннюю поверхность всех стекол. Здесь пригодно любое средство и из числа специальных автомобильных, и тех, что применяются в быту. Некоторые из них, например «Секунда» в аэрозольной упаковке, должны, на мой взгляд, стать постоянными принадлежностями машины. Очищая и обезжиривая стекло, эти препараты обеспечивают его прозрачность. Но покупая их, не забудьте внимательно изучить правила пользования и меры предосторожности, напечатанные на этикетках.

В процессе уборки интерьера обязательно выяснится, что где-то возле сиденья, или у педали акселератора, или в передней части порогов появились следы ржавчины. Нет смысла оставлять их до ремонта кузова. Практически есть в любом хозяйственном магазине, а должно быть и в хозяйстве любого автомобилиста, одно из средств борьбы с коррозией. Названия у них разные: «Автопреобразователь ржавчины», «Преобразователь ржавчины «Буванол», «Антикор», «Автоочиститель ржавчины» и т. д. При некоторых различиях в технологии работы с ними и в самом их воздействии на поржавевший металл все они хороши и полезны тем, что приостанавливают процесс разрушения кузова. Не поленились нанести любой из них на поврежденные места. Конечно, уборка несколько затянется, но выгода совершенно очевидна. Перед тем как окончательно закрыть пол и пороги шумоизоляцией и коврами, можно простой кистью или посредством аэрозольного баллончика с нитроэмалью подкрасить поврежденные и обработанные названными препаратами места. В идеале следовало бы обработать скрытые сечения кузова «Мовилем» или графитовым раствором «Глобо», но это уже выходит за рамки генеральной уборки.

Чистка багажника всегда сопровождается моральными трудностями расставания с привычно живущими в нем ненужными вещами. И все-таки их нужно выбрасывать, чтобы не превратить машину в «плюшкинский чулан». Беспокойство в этом отсеке автомобиля приводит только к одному — сохраняется влажно и гниет кузов. Выложив и разобрав содержимое багажника, его нужно как следует просушить, вычистить пылесосом и влажной тряпкой. Владельцу «Жигулей» надо не поленился и снять бензобак. Увы, под ним зачастую скапливается вода. Хочется напомнить и еще о двух опасных в отношении коррозии местах — вертикальных усилителях крыльев, идущих по низу крыльев изнутри багажника, неглубоких, но всегда заполненных влажным песком и пылью карманах. Обработку «Антикором» и подкраску этих мест можно объединить с аналогичными работами в салоне и на наружных поверхностях кузова.

Очередным этапом генеральной уборки должно стать мытье моторного отсека, и лучше начинать с очистки двигателя. С производством специальных препаратов, смывающих даже хорошо слежавшиеся слои промасленной пыли и грязи, эта работа существенно упростилась. Очень удобен для нее «Авто-

очиститель двигателя», который продается в бутылках и в аэрозольных баллончиках. Ни в коем случае нельзя мыть двигатель бензином или керосином. Не только очевидная пожарная опасность этой затеи должна настораживать владельца дорогостоящего транспортного средства, но и прямая несовместимость некоторых деталей электрооборудования, установленных на двигателе, с нефтепродуктами. В крайнем случае можно вымыть мотор концентрированным раствором стирального порошка, но лучше все-таки специальным очистителем. При нанесении на загрязненные и замасленные поверхности он образует эмульсию, которая легко удаляется несильной струей воды или просто обильно смачиваемой щеткой или кистью.

Раствором стирального порошка или одним из «автосампуней» нужно вымыть стенки моторного отсека, сняв при этом аккумуляторную батарею. В ее гнезде обычно находится очаг наиболее сильной коррозии. Зачистив вспучившуюся краску и зеленовато-белые следы контакта паров серной кислоты и железа, нужно обязательно обработать окисленные места «Антикором» и подкрасить. Саму батарею снаружи следует хорошо промыть содовым (щелочным) раствором, чтобы удалить остатки кислоты. При этом вентиляционные отверстия в пробках должны быть, конечно, закрыты кусочками липкой ленты, пластыря или, на худой конец, спичками.

Вымыв мотор и отсек, не забудьте насухо протереть детали системы зажигания — индукционную катушку, прерыватель-распределитель, провода высокого напряжения и свечи, иначе процедура запуска двигателя может затянуться до полной разрядки аккумулятора. Пустить и прогреть вымытый двигатель необходимо, чтобы просушить и его, и весь отсек, и электрооборудование, установленное здесь.

Завершающая стадия генеральной уборки — мытье и полировка наружных поверхностей кузова. Вот когда потребуются обязательный набор средств автокосметики. Без «Автошампуня» и «Очистителя битумных пятен» ухаживать за лакокрасочным покрытием современного автомобиля, наверное, не следует. После летних поездок по дорогам с тающим на солнце асфальтом или битумом, засыпанным щебнем, на машине остается великое множество асфальтовых пятен и царапин, которые портят краску. Их, по старинке, можно смыть и бензином. Но, если присмотреться к состоянию краски возле лючка заливной горловины бензобака, желания лишний раз терять машину бензином не возникнет. Разве что в безвыходном положении, да и то сразу же удаляя следы бензина водой с моющим средством.

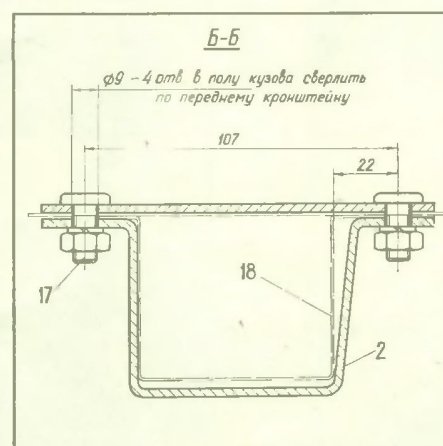
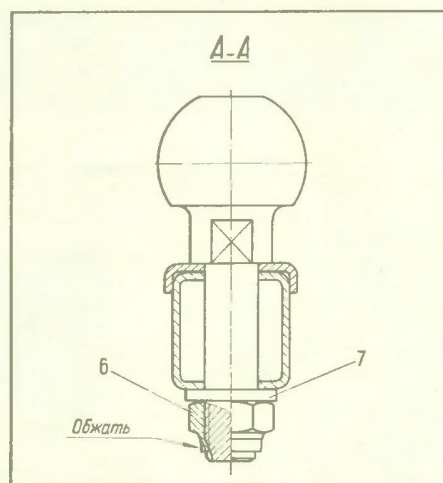
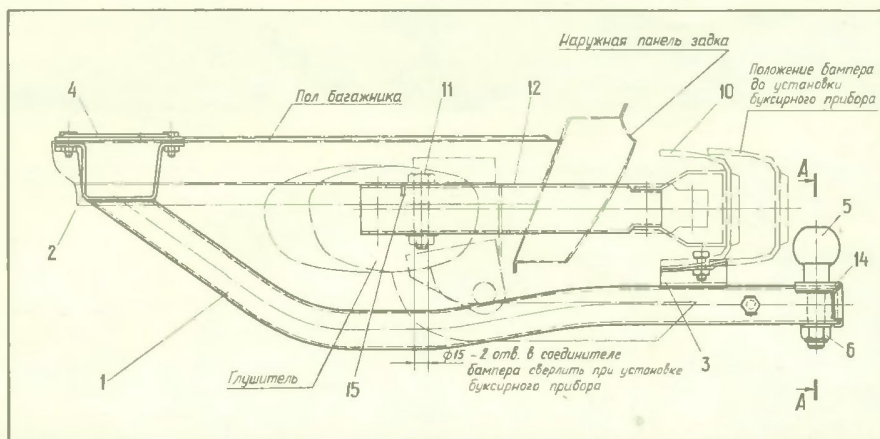
Пренебрегать мощными средствами, специально изготовленными для безболезненной очистки окрашенных поверхностей автомобиля, в наше время невыгодно. Копеечная цена этих препаратов не идет ни в какое сравнение с затратами на окраску кузова, а эффект их воздействия на приставшую к кузову грязь достоин хорошей оценки. С использованием «автосампуней» кузов отмывается без всяких усилий, повреждающих краску, простой мягкой щеткой или поролоновой губкой. Ими же отмываются наружные поверхности

стекол и все хромированные детали, после чего всю машину насухо вытирают замшей или мягкой чистой фланелью.

Самостоятельный комплекс работ — мытье днища и колесных ниш. Без шланга это не удастся, а со шлангом следует обращаться осторожно, чтобы сильной струей не загнать воду в недоступные для сушки места. Лучше всего эту часть генеральной уборки проделывать на СТО или в другом месте, приспособленном для мытья автомобиля снизу. И сразу же после этого нужно тщательно обследовать состояние антикоррозионной защиты низа кузова и агрегатов шасси — мостов, подвесок, тормозов. Нужно нейтрализовать ржавчину и защитить оголенный металл до наступления зимы, тем более если машина будет ездить круглый год. Для этого пригодна любая из имеющихся в продаже антикоррозионных мастик. А многие автолюбители со стажем знают и свои защитные составы. В крайнем случае, если погода и время не позволяют серьезно заняться восстановлением защитного покрытия кузова, поврежденные места можно временно обработать любым из автомобильных консервантов, изолирующих металл от воды.

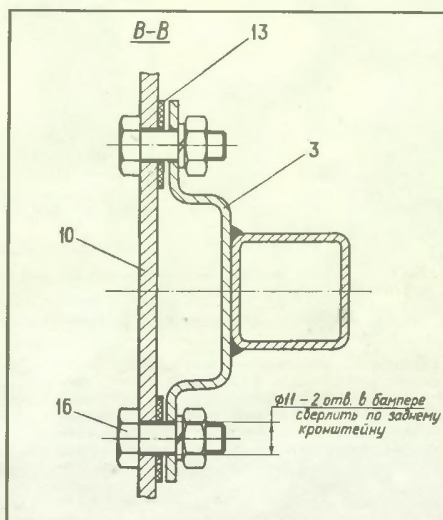
Вымытый кузов необходимо отполировать, используя последние погожие дни. Дело даже не в том, чтобы он засверкал на солнце, хотя и это важно для самой краски, а в том, чтобы создать на ней защитный слой воска, заполняющий все микротрещины, царапины и неровности и препятствующий попаданию в них воды и агрессивных веществ из атмосферы. По состоянию, зависящему от «возраста», лакокрасочные покрытия рекомендуется разделять на три типа: новые, обветренные и старые. Новыми считаются краски, прослужившие на машине не более года, обветренными — до трех лет, остальные — старые. Соответственно этой градации промышленность выпускает полирующие составы (полироли). В предназначенных для двух последних типов содержатся абразивные добавки, которые шлифуют поврежденный наружный слой покрытия и восстанавливают его отражающую способность. Полироль же для новых покрытий обладает главным образом защитным, а не шлифующим свойством, и ее нужно применять также после обработки кузовов «грубыми» пастами. Технология полировки лакокрасочного покрытия проста. На чистую после мойки и сушки поверхность наносят полирующий состав и круговыми движениями тампона из мягкой ткани или марли растирают до появления характерного блеска и чистоты краски. В последние годы в продаже появились специальные приставки для электродрелей и приспособления для полировки, на которые надеваются «шапочки» круглой формы из искусственного меха или натуральной цигейки. Естественно, что этим инструментом можно быстрее и лучше обработать весь кузов, но он требует определенных навыков и осторожности, чтобы не нагреть краску трением и не испортить ее. Нельзя забывать и об элементарных правилах безопасности при работе с электроинструментом.

Генеральная уборка на этом может считаться законченной. Но если автомобиль остается на стоянке до весны, его хромированные детали следует тщательно покрыть автоконсервантом.



Сцепное устройство для ВАЗ-2121:
1 — балка; 2 — передний кронштейн;
3 — задний кронштейн; 4 — наклад-
ка; 5 — сцепной шар; 6 — гайка; 7 —
шайба; 8 — болт М10 70; 9 — гайка
М10; 10 — задний бампер; 11 — болт
крепления бампера; 12 — соединитель
бампера; 13 — резиновая прокладка;
14 — заглушка; 15 — усилитель кронштей-
на; 16 — болт М10×30 с гайкой и пру-
жинной шайбой; 17 — болт М8 30 с
гайкой и пружинной шайбой; 18 —
поперечина пола.

Позиции на сборочном чертеже соот-
ветствуют номерам рисунков при де-
талировке.



ЗА «НИВОЙ»

стия. Не забудьте, что необходимо разогнуть усик 15 у кронштейна кузова, где крепится соединитель 12 бампера.

Теперь наступает очередь самого буксирного устройства. Естественно, что оно располагается на кузове по оси автомобиля. Тщательно разметим четыре отверстия в полу по переднему кронштейну 2 и просверлим их. Затем изнутри кузова поставим накладку 4, а снизу автомобиля подведем балку и стянем ее с накладкой болтами.

Задний конец балки болтами крепим к бамперу через резиновую прокладку 13. Для этого в нем нужно просверлить отверстия диаметром 11 мм. Размечаем эти отверстия по кронштейну 3, когда устройство уже закреплено передним концом.

А как быть, если вы не смогли найти квадратную трубу нужного размера и некоторые другие материалы? Выход есть и в этом случае.

Можно, как заменитель, взять круглую трубу диаметром 45 мм со стенкой толщиной 3 мм. При этом, конечно, необходимо обеспечить не менее прочную сварку балки с передним 2 и задним 3 кронштейнами и надежно закрепить сцепной шар. А для этого кронштейн 3 должен быть выгнут в средней части по трубе, чтобы детали имели возможно большую площадь соприкосновения.

Ребра жесткости переднего кронштей-

на 2 и накладки 4 можно и не выколачивать, если увеличить толщину этих деталей до 4 мм.

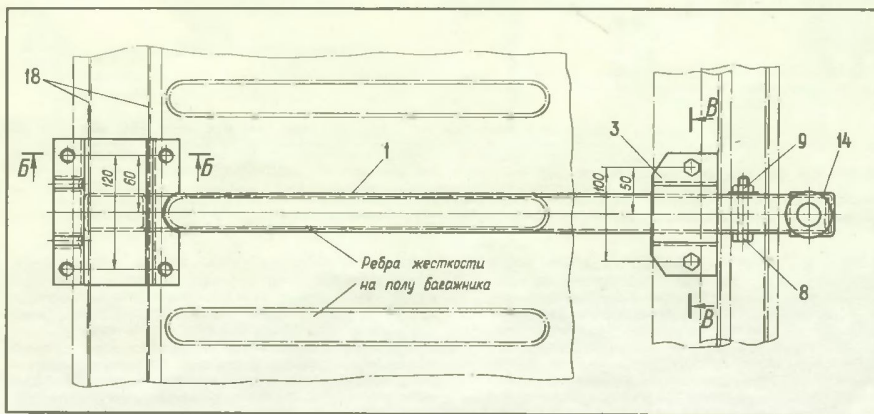
Выравнивающую подштамповку в заднем кронштейне 3 в зоне 11-миллиметровых отверстий можно заменить клиновой металлической пластиной. А вместо специальной гайки крепления сцепного шара — взять не менее надежную корончатую гайку и шплинт. В этом случае в нижней части стержня сцепного шара нужно, конечно, просверлить отверстие под шплинт.

Все совместилось? Тогда отверните гайки и снимите накладку. Вот теперь можно, не опасаясь ошибки, приварить головки болтов к пластине, зачистить и окрасить ее, вновь поставить на место и уже окончательно соединить с кронштейном 2 балки.

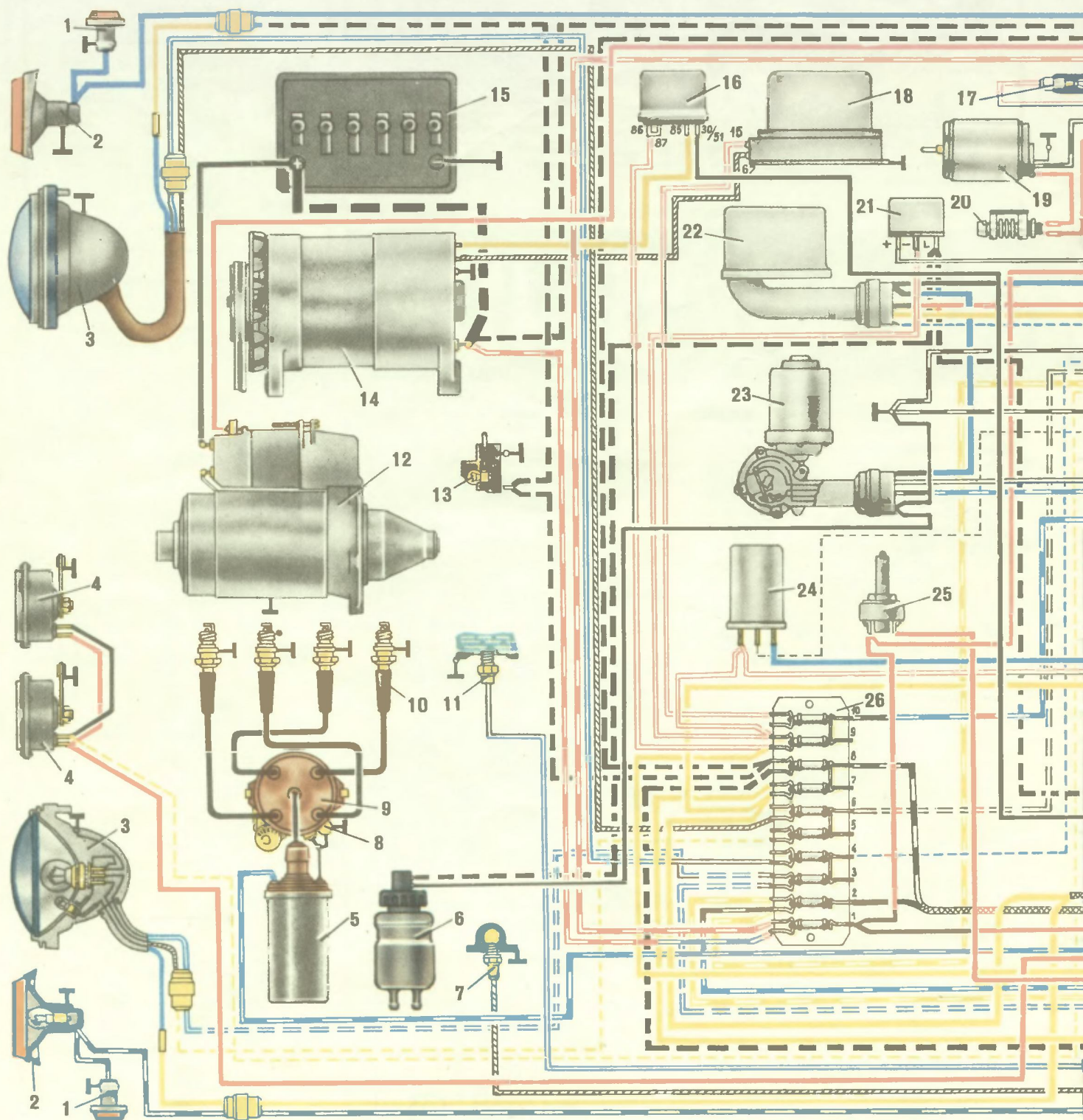
Световую сигнализацию прицепа подключаем к бортовой сети автомобиля в соответствии с инструкцией на прицеп.

Безусловно, необходимо дополнительно соединить автомобиль с дышлом прицепа предохранительным стальным тросом диаметром не менее 8 мм, который соединяется с балкой буксирного устройства болтом 8 (М10×70) с гайкой и шайбой.

Остается только добавить, что основной вариант описанного сцепного устройства проверен длительными испытаниями.



ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

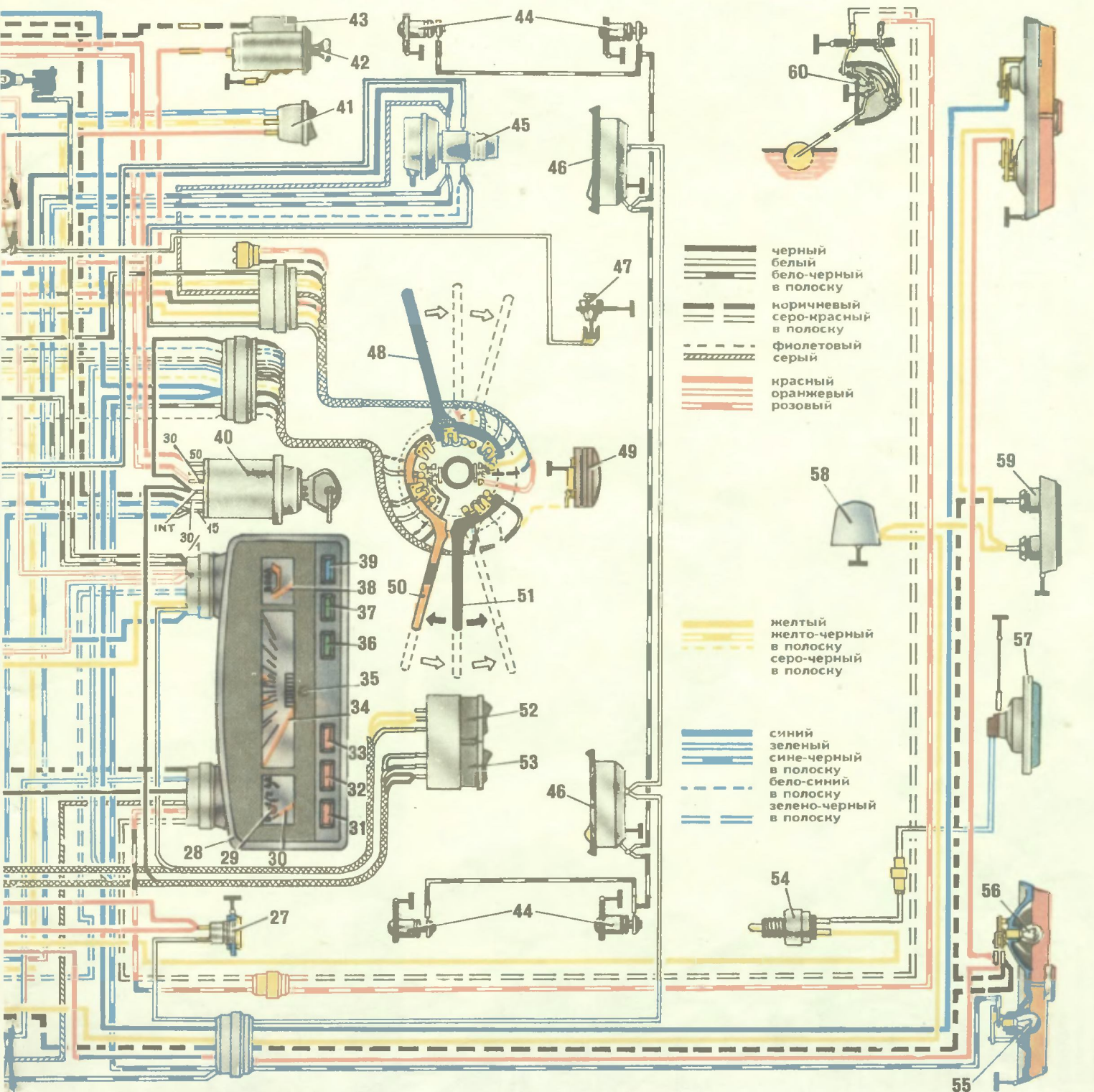


1 — боковой указатель поворота; 2 — передний указатель поворота; 3 — фара; 4 — звуковой сигнал; 5 — катушка зажигания; 6 — датчик уровня тормозной жидкости; 7 — датчик контрольной лампы давления масла; 8 — прерыватель зажигания; 9 — распределитель зажигания; 10 — свечи зажигания; 11 — датчик указателя температуры воды; 12 — стартер; 13 — лампа освещения подкапотного пространства; 14 — генератор;

15 — аккумуляторная батарея; 16 — реле контрольной лампы заряда аккумуляторной батареи; 17 — лампа освещения вещевого ящика; 18 — регулятор напряжения; 19 — электродвигатель отопителя; 20 — добавочное сопротивление электродвигателя отопителя; 21 — реле-прерыватель контрольной лампы ручного тормоза; 22 — реле стеклоочистителя; 23 — электродвигатель стеклоочистителя; 24 — реле-прерыватель указателей

поворота; 25 — включатель стоп-сигнала; 26 — блок предохранителей; 27 — патрон подключения переносной лампы; 28 — комбинация приборов; 29 — контрольная лампа запаса топлива; 30 — указатель уровня топлива; 31 — контрольная лампа ручного тормоза; 32 — контрольная лампа давления масла; 33 — контрольная лампа заряда аккумуляторной батареи; 34 — спидометр; 35 — освещение комбинации приборов; 36 — кон-

АВТОМОБИЛЯ ВАЗ-21011



тральная лампа указателей поворота; 37 — контрольная лампа включения габаритных огней; 38 — указатель температуры воды; 39 — контрольная лампа включения дальнего света; 40 — включатель зажигания; 41 — переключатель отопителя; 42 — прикуриватель; 43 — лампа освещения прикуривателя; 44 — дверной включатель плафона; 45 — насос омывателя ветрового стекла; 46 — плафон внутреннего освещения кузова;

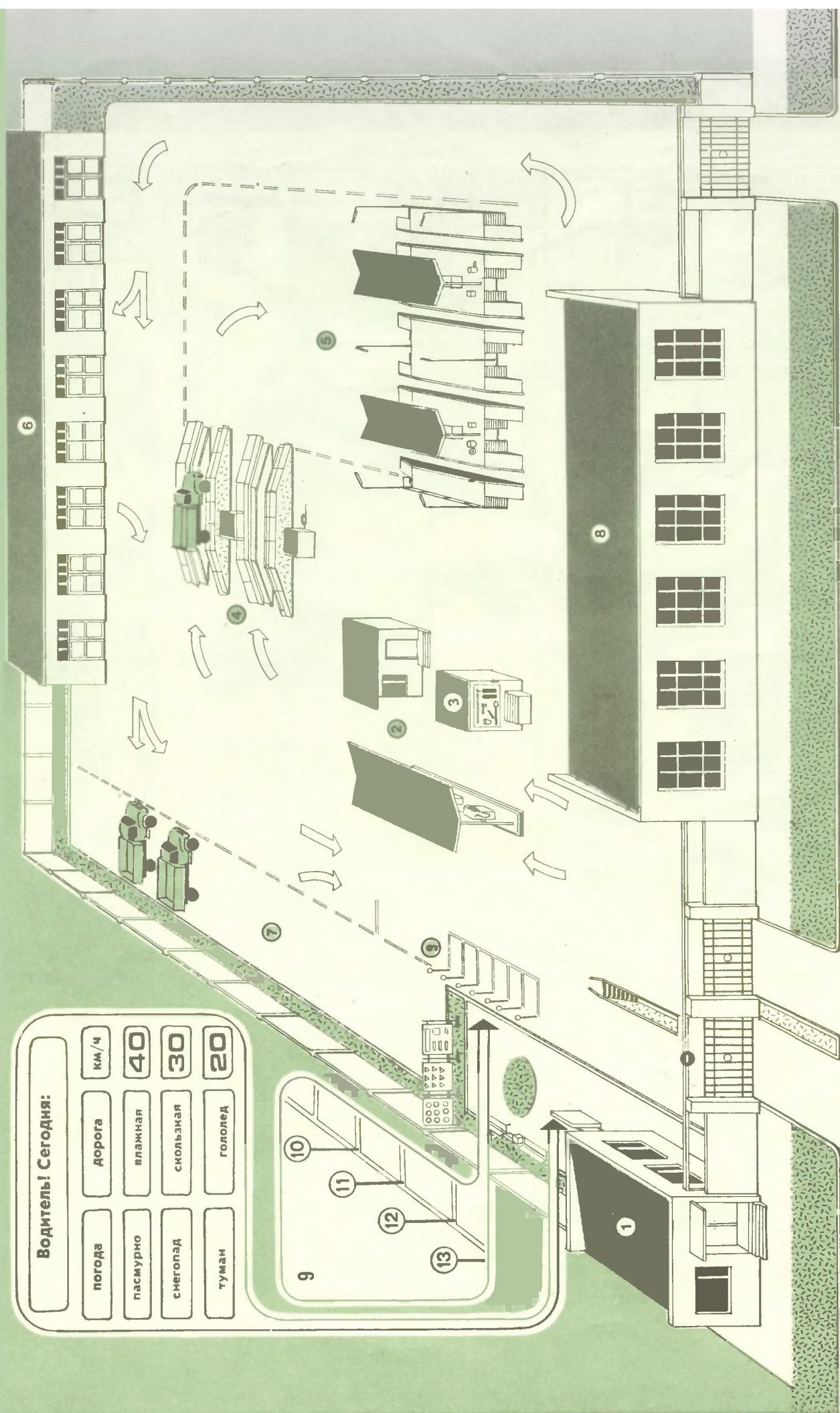
47 — включатель контрольной лампы ручного тормоза; 48 — переключатель очистителя и омывателя ветрового стекла; 49 — включатель звукового сигнала; 50 — переключатель света фар; 51 — переключатель указателей поворота; 52 — включатель освещения приборов; 53 — включатель наружного освещения; 54 — включатель света заднего хода; 55 — задний указатель поворота; 56 — стоп-сигнал и задние габаритные огни;

57 — фонарь света заднего хода; 58 — лампа освещения багажника; 59 — фонарь освещения номерного знака; 60 — датчик уровня и запаса топлива.

Художник Г. Степанович

Водитель! Сегодня:

погода	дорога	км/ч
пасмурно	влажная	40
снегопад	скользкая	30
туман	гололед	20



Как известно, в прошлом году ЦИ ДОСААФ СССР подвел итоги конкурса на лучшую организацию парковой службы и безаварийную эксплуатацию автомобилей, посвященного 50-летию оборонного Общества. В нем приняли участие десятки учебных организаций.

На помещенной здесь вкладке мы решили показать автопарк школы танков, как мы увидели его, ознакомившись со всеми отмеченными жюри отчетами. Схема получилась «синтетической». В нее вошло все лучшее, что сделано в Верхне-пышминской технической и горнодобывающей объединенной технической, хабаровской образцовой объединенной технической, зеленодольской, радомышльской, луцкой, асбестовской и других автомобильных школах Общества.

Автопарк школы

Автомобили, возвращающиеся с маршрутов, проходят через въездные ворота КТП (1) и сразу направляются к пункту заправки (2), где установлены колонны по числу сортов используемого топлива.

Рядом с пунктом заправки, как и положено, оборудован противопожарный пост (3).

Заправленные автомобили проеżdжают на двухпостовую мойку (4) со сивозным проездом. И после нее — на эстакаду ЕО (5), где имеются четыре поста.

Прошедшие ежедневное обслуживание и не нуждающиеся в ремонте автомобили отправляются на стоянки (6, 7).

Если же в процессе обслуживания выясняется, что тот или иной автомобиль нуждается в ремонте, он направляется в пункт технического обслуживания и ремонта (8). Сюда же поступают автомобили, которым запланированы ТО-1 и ТО-2.

Проверка состояния автомобилей, отправляющихся на линию и возвращающихся в парк, осуществляется на КТП. В выносных крупно показаны световые табло с надписями, предупреждающими об особенностях погоды, состоянии дороги, и разметка (9) для проверки исправности тормозов. Перед выездными воротами устроена смотровая канава.

Здесь же, рядом с КТП, оборудована площадка отдыха водителей со средствами наглядной агитации по тематике безопасности движения. В самом помещении контрольно-технического пункта имеется специальный класс безопасности движения для занятий с мастерами обучения практическому вождению.

Схема движения внутри автопарка, как это является из описанных маршрутов, организуется по кольцевому принципу, практически не имеет узловых точек, где бы пути автомобилей пересекались. На случай, когда потребовалась бы экстренная эвакуация транспорта, в дополнение к основному въездному и выездному предусмотрены запасные ворота.

Мы намеренно не приводим размеров территории и помещений, не даем перечня оборудования. Размеры каждая школа выбирает в зависимости от парка машин. А перечни приводятся в специальных документах и литературе.

Организация образцовой парковой службы — важный резерв в повышении качества подготовки водителей для Советских Вооруженных Сил и народного хозяйства страны.

Художник Л. Леонов

В помощь организациям ДОСААФ • В помощь организациям ДОСААФ • В помощь организациям ДОСААФ

Разъемный двигатель ЯМЗ-740

Предметность, наглядность обучения — одно из главных условий высококачественной подготовки водителей. Для осуществления этого принципа учебные организации стремятся оснастить классы, лаборатории наглядными пособиями, позволяющими увидеть скрытые процессы, взаимодействие деталей, проследить пути движения жидкостей и газов. Хороший учебный макет облегчает работу преподавателя и помогает ученикам быстрее усваивать наиболее трудные темы. Одной из таких тем по праву считается изучение устройства двигателя.

В нашем днепропетровском автопарке портном техникуме разработан и изготовлен представленный на фотографиях «действующий» разъемный электрифицированный двигатель ЯМЗ-740 автомобиля КамАЗ.

Это не первая наша разработка. От предыдущих она отличается тем, что внешние формы двигателя не нарушены (фото 1), а его разделение по разрезам и соединению в единое целое осуществляется без вспомогательных рычагов и приспособлений, несмотря на громоздкость дизеля. Достигается это введением скрытых шарниров и использованием существующих валов и осей механизмов.

На первой фазе разбега открываются влево и вправо внешние части стенок блока цилиндров с поддоном картера и выпускными коллекторами (фото 2). Открывается обзор средней полости блока, где устроена дополнительная подсветка. Хорошо видны гильзы цилиндров, поршни, пальцы, масляный насос.

При помощи вставной рукоятки «ключа» можно еще глубже раскрыть центральную часть блока: средняя группа двух цилиндров с поршнями и шатунами, повернувшись на коренных подшипниках вокруг коленчатого вала на 45°, опускается вниз до упора (фото 3). Становятся видны детали двигателя и распределительный механизм в сборе.

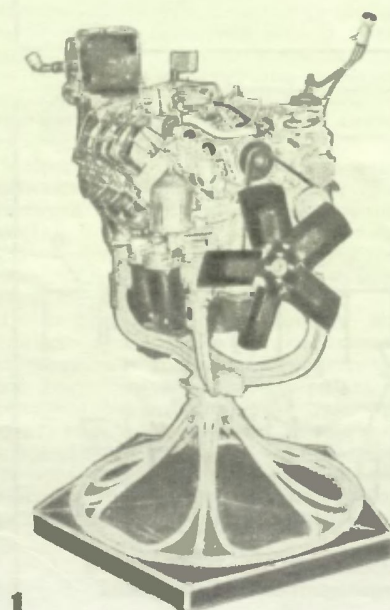
Кроме того, при необходимости можно раскрывать головки блоков и все дополнительные агрегаты.

В любой фазе, насколько бы двигатель ни был «раскрыт», он остается «работоспособным». Его привод с частотой вращения коленчатого вала 3 об/мин осуществляется через бесшумный червячный редуктор от однофазного электромотора. Вращение коленчатого вала осуществляется также (через специальный контактор типа «мальтийский крест») для включения соответствующей подсветки и синхронного звукового сопровождения.

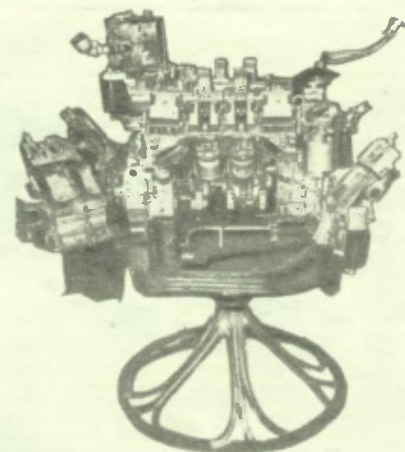
Этот двигатель экспонировался в павильоне «Народное образование» на ВДНХ и получил немало хороших отзывов. Полагаем, что таким способом можно своими силами сделать разрез любого мотора, который имеется в учебной организации.

З. СОЗАНСКИЙ,
преподаватель

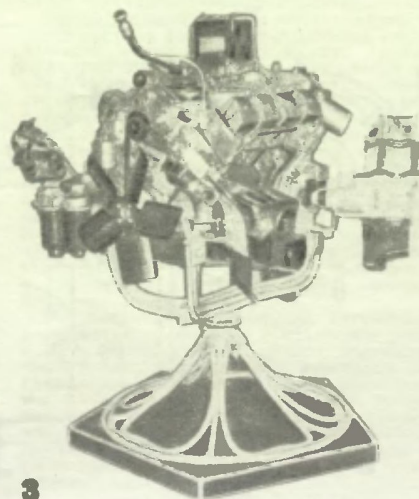
г. Днепропетровск



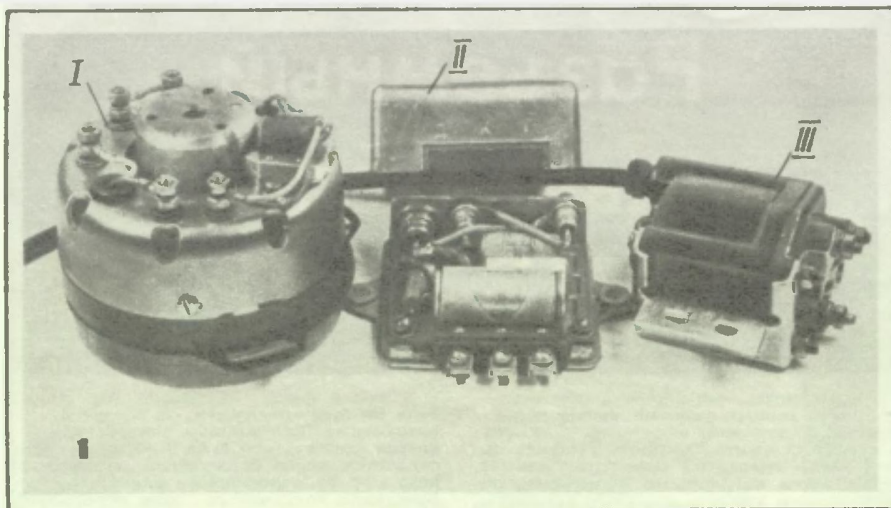
1



2

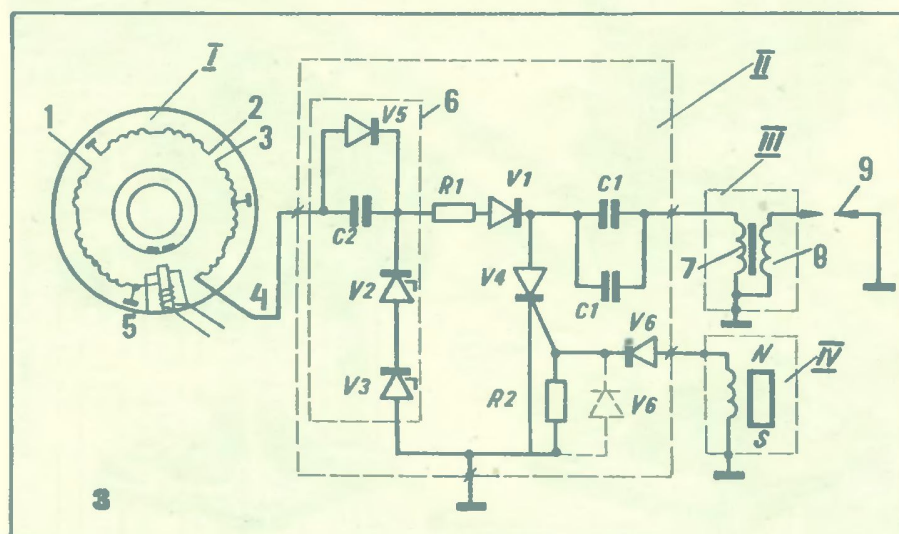
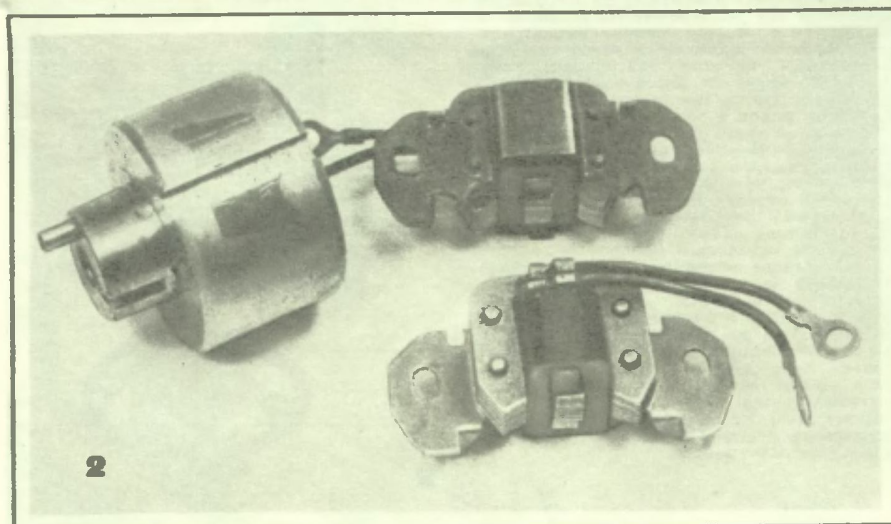


3



Страницка мотоциклиста

Бесконтактная электронная система зажигания



С начала 1976 года ряд заводов серийно выпускает узлы бесконтактной электронной системы зажигания (БЭСЗ) с генератором переменного тока Г427 для мотоциклов «Восход» и ММВЗ—3.115. Новая система обладает лучшей по сравнению с обычной характеристикой, особенно в режиме пуска двигателя, малочувствительна к загрязнению свечи зажигания и обеспечивает надежную работу в диапазоне от 300 до 7500 об/мин. Отсутствие контактов, а также регулировок по абрису в процессе эксплуатации значительно повысило надежность системы зажигания и практически исключило ее техническое обслуживание.

БЭСЗ состоит из трех основных узлов (рис. 1): I — восьмиполюсный генератор переменного тока Г427, предназначенный для питания осветительно-сигнальной аппаратуры и электронной системы зажигания мотоцикла, и объединенный с ним магнитоэлектрический датчик (рис. 2) для получения электрических импульсов, управляющих работой тиристора в коммутаторе; II — тиристорный коммутатор КЭТ-1, роль которого — выпрямление и стабилизация переменного напряжения генератора, накопление энергии в конденсаторе и передача накопленной энергии в первичную обмотку катушки зажигания; III — катушка зажигания Б300Б, предназначенная для преобразования энергии, накопленной в конденсаторе и коммутаторе, в высокое напряжение, необходимое для создания искры между электродами свечи зажигания.

Принцип работы. При вращении коленчатого вала двигателя и жестко связанного с ним ротора генератора в статорных обмотках (рис. 3) наводится переменное напряжение, которое прикладывается к электронному коммутатору и далее через схему двухполупериодного выпрямителя с трехкратным умножением напряжения, ограничительный резистор R1 и выпрямительный диод V1 заряжает накопительный конденсатор C1. Выпрямитель состоит из конденсатора C2 и двух стабилитронов V2 и V3. Уровень напряжения на обкладках конденсатора C1 равен $150 \pm 15\%$ В, что соответствует напряжению стабилизации двух последовательно включенных стабилитронов.

При определенном положении ротора в обмотке датчика IV возбуждается знакопеременный электрический сигнал, положительный импульс которого прикладывается к управляющему электро-

Рис. 1. Приборы бесконтактной электронной системы зажигания: I — генератор Г427; II — коммутатор КЭТ-1 (со снятой крышкой); III — высоковольтный трансформатор (катушка зажигания) Б300Б.

Рис. 2. Ротор датчика и датчик (справа).

Рис. 3. Принципиальная схема БЭСЗ: I — генератор Г427; II — коммутатор КЭТ-1; III — катушка зажигания Б300Б; IV — датчик; 1, 2, 3, 4 — выводы катушек питания (соответственно: освещения, указателей поворота, стоп-сигнала, зажигания); 5 — вывод «масса»; 6 — выпрямитель; 7 — первичная обмотка катушки; 8 — вторичная обмотка катушки; 9 — свеча зажигания. V1 — диод КД-106Б; V2 — стабилитрон Д817Б; V3 — стабилитрон Д817Б; V4 — тиристор КУ-201А; V5 и V6 — диод КД-105Б; C1 — конденсатор МБМ-180В, 1 мкФ; C2 — конденсатор МБМ-250В, 1 мкФ; R1 — резистор МЛТ-2, 100—150 Ом; R2 — резистор МЛТ-0,5, 1 кОм.

«А-76? Нет, АИ-93!»

С выходом в свет июньского номера «За рулем» актуальность поднятой на его страницах проблемы самодетальной «модернизации» двигателей стала еще более очевидной. Буквально через день после того, как подписчики начали получать номер, в редакцию пришел один из московских автолюбителей и подарил нам на память два комплекта проставок под свечи. С оребрением — для «жары», гладкие — для «холода». Оплавившийся металл и вырванная резьба под свечи говорили сами за себя.

— А что с мотором?
— Выгорел кусок поршня и залегли кольца. Я вас прошу не называть моего имени, но пусть мой урон послужит на пользу другим. Досадно вот таким глупым образом за собственную «дадцатку» изуродовать двигатель. Еще не знаю, во что это обойдется с ремонтом.

— Скажите, пожалуйста, в каком режиме вы ехали с этими проставками?
— 80—90 км/ч. В 140 километрах от Москвы вырвало свечи из первого, «жаростойного» комплекта. Со вторым удалось проехать еще около 100 километров, после чего двигатель начал работать с таким звоном и стуком, что пришлось срочно остановиться. Проставки были раскислены добела и вслучены. Кое-как добрался до бензоколонки с АИ-93, но после этого двигатель расходовал масла по пол-литра на 100 километров. Отпуск был исчерпан окончательно.

Думается, что эта история может служить ответом на письма Н. Симонова из Бобруйска, И. Эльмана из Новосибирска, Г. Аксенова из Пензы и других автолюбителей, поверивших нелепым слухам о том, что ВАЗ комплектует двигатели экспортных автомобилей подобными проставками, или, как их называют в своих письмах читатели, «швертышами».

Новая волна писем на волнующую автолюбителей тему показала нам и некоторые истоки популярного заблуждения. Многим переделка автомобильного мотора кажется достаточно простой. Между тем он имеет сложную компоновку механизма газораспределения и тщательно отработанную взаимосвязь целого ряда систем и узлов, а переделка его далеко не так доступна, как аналогичные изменения в двухтактном двигателе мотоцикла, существование же двух вариантов двигателей «Волги» ГАЗ-24 — для работы соответственно на бензине А-76 и АИ-93 — не имеет ничего общего с подобной реконструкцией. Немалую роль, как это видно из писем, играют здесь и недостаточная техническая подготовка автолюбителей, и самая откровенная дезинформация, идущая от спекулянтов, которых В. Логинов из Саранска метко окрестил «кустарями-рационализаторами».

Одновременно письма читателей проливают свет на некоторые причины, побуждающие автолюбителей искать способы перевода двигателей на «семьдесят шестой» бензин. В их числе и встречающиеся нарушения в учете государственного бензина, и неприкрытые попытки забраться в общественный гарман, и недостатки в работе АЗС и органов, планирующих распределение и сбыт нефтепродуктов. Редакция благодарит ленинградца Г. Тютинмана, В. Кучерова из г. Сафоново Смоленской области, москвича Н. Воеводина, В. Писаненко из совхоза «Бутурино-Восход» Воронежской области и других товарищей за откровенные, написанные с гражданских позиций письма.

Публикация полезной для автолюбителей статьи вылилась в конечном итоге, в заинтересованный диалог журнала с читателями, который мы, учитывая многочисленные просьбы, продолжим новыми материалами. Редакция не оставит без внимания и отрицательные стороны «бензиновой проблемы», показанные в письмах, и вместе с компетентными организациями будет добиваться их устранения.

ду тиристора V4 и отпирает его. При этом накопительный конденсатор C1 разряжается на первичную обмотку 7 катушки зажигания, и в ее вторичной обмотке 8 наводится высоковольтный импульс, обеспечивающий электрический разряд между электродами свечи.

Включение шунтирующего диода V5 позволяет устранить потери электроэнергии на бесполезный перезаряд умножающего конденсатора C2 при изменении напряжения генератора.

Диод V6 разгружает управляющий электрод тиристора V4 от отрицательного напряжения датчика.

Резистор R1 служит для ограничения тока перезаряда конденсатора C1, протекающего через стабилитроны V2, V3 и выпрямительный диод V1.

Резистор R2 включен для предотвращения ложного срабатывания тиристора при работе его в ждущем режиме.

Стабилитроны V2 и V3 выполняют функции ограничителя напряжения на накопительном конденсаторе C1, выпрямителя при заряде умножающего конденсатора C2 отрицательной полярности напряжения генератора, а также проводника тока при перезарядке конденсатора C1.

В коммутаторе КЭТ-1 допускается замена всех диодов типа КД-105Б диодами Д-226Б или другими, у которых обратное напряжение не менее 300 В, а средний ток в прямом направлении не менее 30 мА. Тиристор КУ-2011 можно заменить на КУ201 и КУ202 с допустимым напряжением не менее 200 В. До середины 1977 года в коммутаторе диод V6 подсоединялся параллельно входу тиристора, а резистор R2 имел сопротивление 51 Ом. Ныне диод V6 подключается последовательно в цепь управления тиристора, а резистор R2 заменен более мощным (1 кОм). Это улучшило характеристику автоматического опережения зажигания.

Конструкция узлов. Генератор Г427 — электрическая машина переменного тока с возбуждением от постоянных магнитов, оборудованная магнитоэлектрическим датчиком момента зажигания.

Ротор генератора представляет собой восьмиполосный магнит типа «звездочка», отлитый из специального железо-никель-алюминиевого сплава и снабженный полюсными наконечниками из малоуглеродистой стали. Втулка имеет два посадочных конуса (первый — для посадки ротора генератора на коленчатый вал двигателя, второй — для установки ротора датчика) и прямой шпоночный паз для фиксации и предотвращения проворачивания ротора генератора на валу двигателя.

Ротор датчика собран на специальной латунной втулке, несущей две полюсные пластины с ключами из листовой стали (толщиной 3,5 мм), между которыми зажат кольцевой кобальтовый магнит. Ротор залит алюминиевым сплавом. Для предотвращения проворачивания пластин с магнитом относительно втулки при резких ускорениях или замедлениях двигателя упорный бурт втулки выполнен шестигранным с размером под ключ на 24 мм. В торце втулки запрессован штифт, который входит в шпоночный паз ротора генератора, предотвращая проворачивание ротора датчика.

Наружная поверхность ротора датчика имеет эксцентриситет по заливке относительно оси вращения и обрабатывается по диаметру размером 44—0,17 мм с байзой на посадочный конус втулки.

Статор генератора состоит из пакета электротехнического железа, на полюсах которого расположены обмотки для питания освещения светосигнальных приборов и системы зажигания. Они закреплены специальной лепестковой шайбой. Две катушки зажигания с каркасом из стеклонаполненного капрона содержат 1800 витков провода ПЭВ-2 диаметром 0,12 мм. Между их полюсами размещен шунт из магнитомягкой стали толщиной

0,8 мм. Он закреплен той же лепестковой шайбой, что и обмотки генератора, и предназначен для обеспечения нужного температурного режима обмоток зажигания. Работа системы без магнитного шунта не допускается.

Данные обмоток освещения, указателей поворота, стоп-сигнала и схема их включения такие же, как у предшествующей модели генератора Г421. Все обмотки выведены одним концом на «массовую» клемму («М») крышки, а другим — на клеммы, которые имеют маркировку: «З» (зажигание), «О» (освещение), «Т» (торможение) и «У» (указатели поворота), нанесенную на крышке генератора.

Статор датчика момента зажигания представляет собой шихтованный Ш-образный сердечник из электротехнической стали, жестко соединенный с магнитным экраном четырьмя заклепками. На среднем сердечнике статора размещена обмотка управления (провода ПЭВ-2 диаметром 0,15 мм, 1000 витков), намотанная на каркас из капрона. На торце каркаса датчика предусмотрен прямоугольный выступ, служащий для установки момента зажигания на двигателе. Овальные отверстия, сделанные в экране, позволяют регулировать в пределах 0,3—0,6 мм рабочий воздушный зазор между средним полюсом статора и ключами ротора датчика. Зазор зависит от чувствительности тиристора — чем «грубее» тиристор, тем он должен быть меньше.

Статор датчика закреплен на крышке генератора двумя винтами М4. Один вывод обмотки датчика подсоединяется к клемме «М» («масса»), другой — к клемме «Д» на крышке генератора.

Тиристорный коммутатор КЭТ-1 (см. рис. 1) собран на печатной плате, которая закреплена на основании и закрыта крышкой. Прибор имеет три вывода, маркировка которых сделана на крышке: «Д» — датчик, «К» — катушка зажигания, «Г» — клемма «З» генератора. С «массой» коммутатор соединяется через винты крепления основания.

Специальная прокладка из резины служит для местной изоляции клемм и защищает внутреннюю полость коммутатора от капель жидкости и инородных тел.

Катушка зажигания БЗ00Б (см. рис. 1) выполнена на базе серийной БЗ00 и отличается от последней количеством витков первичной обмотки (105 витков провода ПЭВ-2 диаметром 0,41 мм). Коэффициент трансформации БЗ00Б равен 150.

Установка БЭСЗ на мотоциклы прежних выпусков. Генератор Г427 и катушка зажигания БЗ00Б имеют такие же установочные размеры, как и приборы предыдущих моделей. Монтаж их на мотоцикле не вызывает трудностей. Что касается коммутатора, то на козовских мотоциклах его размещают в левом инструментальном ящике, а на минских — под седлом (за образцы можно принять выпускаемые ныне модели «Восход—2М» и ММВЗ—3.115).

Соединяют приборы согласно схеме, приведенной на рис. 3. После установки генератора на двигатель между полюсами ротора и средним полюсным наконечником статора датчика выставляя зазор 0,3—0,6 мм перемещением статора датчика при ослабленных винтах его крепления.

Момент зажигания, указанный в инструкции к данному мотоциклу, соответствует такому положению ротора датчика, когда его продольный паз совпадает с выступом на каркасе обмотки датчика. Регулируют этот момент, поворачивая статор генератора.

После пробной поездки может возникнуть необходимость скорректировать опережение зажигания. Это связано с допустимыми производственными отклонениями характеристик генератора, датчика и тиристора. Показателями правильной регулировки служат легкий пуск двигателя, равномерная работа его на холостом ходу и бесперебойная на средних и больших оборотах.

А. СТАРОСТИН, Ю. БАРАНОВ,
инженеры НИИавтоприборов



ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Почему при общем снижении ДТП по вине водителей увеличивается аварийность среди владельцев индивидуального транспорта? Об этом пойдет речь в выступлении председателя комиссии по безопасности дорожного движения в Ленинграде

С ростом экономики все более весомой становится роль транспорта в хозяйственной и культурной жизни страны. Решая вопросы транспортного обслуживания промышленности, строительства, торговли, удовлетворения потребностей населения, мы видим свою задачу в комплексном подходе к проблеме, в развитии материально-технической базы, улучшении взаимодействия и координации различных видов транспорта, повышении эффективности его работы в соответствии с комплексным планом экономического и социального развития Ленинграда и Ленинградской области. Он настойчиво и целеустремленно претворяется в жизнь под руководством ленинградской партийной организации на основе решений XXV съезда партии, декабрьского (1977 года) Пленума ЦК КПСС, выступлений и указаний товарища Л. И. Брежнева.

Свое определенное место в этом плане занимают и мероприятия, направленные на повышение безопасности дорож-

КРИВАЯ ВНИЗ,

ного движения. Надо сказать, что условия для организации безопасного автомобильного движения у нас весьма сложны и специфичны. Ленинград — это свыше трех тысяч улиц, площадей и набережных, расположенных на 42 островах, соединенных более чем 550 мостами. Широкие, многополосные магистрали новых районов контрастируют с узкими улицами старого городского центра, где порой трудно разъехаться встречным машинам.

В этих условиях весьма непросты и ответственны задачи городской комиссии по безопасности дорожного движения исполкома Ленгорсовета. К борьбе с аварийностью привлечены почти все управления исполкома. Комиссия координирует и направляет эту сложную многоплановую работу. Особое внимание уделяется укреплению дисциплины участников движения. Это вполне понятно. Если на любых промышленных предприятиях, стройках, в учреждениях без четкого выполнения установленных правил и порядков не обойтись, то на автомобильном транспорте дисциплина участников движения имеет прямо-таки исключительное значение, а последствия ее нарушения могут быть катастрофичными. Нетрезвый токарь — неприятность для своего производственного коллектива, а нетрезвый водитель — реальная опасность для всего города, для детей и пешеходов, для тех, кто за рулем.

Дисциплинированность профессиональных водителей — предмет постоянных забот и контроля администрации автопредприятий. Здесь налажена рейсовая медицинская проверка, под постоянным контролем находится техническая исправность машин, большое внимание уделяется росту профессионального мастерства. И разумеется, огромное дисциплинирующее и воспитательное значение имеет сам производственный коллектив с его общественными организациями. Комиссия по безопасности дорожного движения с большим вниманием относится ко всем формам воспитательной работы, анализирует ее положительные результаты. Например, в минувшем году общее ко-

личество дорожно-транспортных происшествий, случившихся по вине водителей (2290), пошло на убыль по сравнению с предыдущим годом. В этом несомненная заслуга автотранспортных предприятий, работающих там водителей.

Сложнее обстоит дело с владельцами индивидуального транспорта. Удельный вес аварийности по их вине не только не уменьшился, а заметно увеличился. За последние пять лет число владельцев личных автомобилей и мотоциклов возросло на 63%, а количество дорожных происшествий по их вине — на 71%. Иными словами, рост аварийности на транспорте индивидуального пользования опережает его количественный рост. Это весьма тревожный симптом. Парк личных машин в Ленинграде внушительный, причем продолжает быстро расти. Вот почему предупреждение аварийности среди этой категории водителей стало одним из главных направлений работы нашей комиссии.

Реальнейшая возможность эффективно влиять на них, воспитывать у них чувство ответственности появилась с созданием и организационным укреплением первичных ячеек ВДОАМ — Всероссийского добровольного общества автолюбителей. Сейчас это наша основная опора в работе с владельцами личных машин. Через Общество мы стремимся влиять на укрепление дорожной дисциплины, стараемся повысить уровень их водительской квалификации.

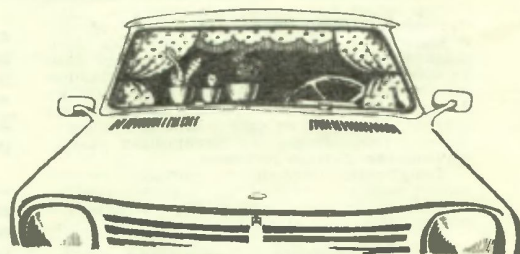
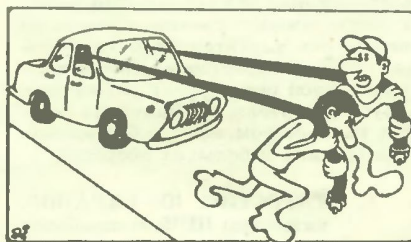
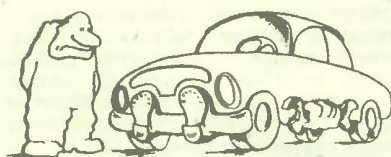
Комиссия взяла под свой контроль подбор руководящих кадров для первичных и районных организаций ВДОАМ, потребовала от них активных мер по укреплению дисциплины на дорогах и, в частности, привлечения членов Общества к работе в добровольных народных дружинах безопасности движения.

Сейчас при каждом райсовете Общества образована комиссия по разбору нарушений Правил дорожного движения, допущенных его членами. В прошлом году, например, они разобрали свыше двух тысяч таких случаев. Организован индивидуальный учет автолюбителей, совершивших аварии.

В девятнадцати районах из двадцати

Авторы этих рисунков — члены самодельного Клуба карикатуристов, два года назад организовавшего при редакции газеты «Московский комсомолец». Сегодня они дебютируют на страницах «За рулем». Тему безопасности движения молодые юмористы считают, как сказал нам староста Клуба Владимир Сахаров, серьезной и потому советовались с работниками ГАИ, с которыми установили тесный контакт. А благодаря этой публикации рассчитывают найти новых друзей среди автомобилистов.

Представляем авторов рисунков и их работы.



Р. Нарский.
А. Клищенко.
В. Горбаруков.
Ю. Гудилн.
В. Безбородов и В. Куликов.

КРИВАЯ ВВЕРХ

одного созданы добровольные народные дружины из членов Общества. Осуществляя дорожный надзор под руководством ГАИ и по графикам районных автоинспекций, они отдежурили на улицах города 175 тысяч часов на 7 тысячах машин. Это весьма ощутимая помощь.

Возьмем один из таких районов — Московский с населением около 500 тысяч человек. Здесь берут начало Московское и Киевское шоссе, дорога на Таллин, пролегают крупнейшие магистрали города. Транспортная обстановка очень напряженная. Однако в этих сложных условиях районный совет ВДОАМ под руководством районной комиссии по безопасности движения добился снижения уровня аварийности среди владельцев индивидуального транспорта.

Создано несколько первичных организаций на базе крупных промышленных предприятий района, а при них — дружины и оперативный автомотоотряд. Члены Общества отдежурили на улицах района 4 тысячи часов на 200 личных автомобилях. Они остановили больше тысячи водителей-нарушителей, выявили сотни неисправных машин. Кроме того, они организовали 7 агитпробегов, провели много бесед и лекций по безопасности движения, установили шефство над школами своего района.

Автолюбители-дружинники всех районов каждую пятницу включаются в вечерние рейды под названием «Светофор» (по выявлению пьяных за рулем). Они неперенные участники всех общесоюзных смотров и операций «Скорость», «Пешеход», «Фара», «Автобус». На многих гаражных стоянках организована проверка технического состояния выезжающих и въезжающих машин.

Все, о чем здесь идет речь, преследует главную, основную цель: повысить ответственность авто- и мотолюбителей за безопасность движения в своем городе. Весьма показательно: члены Общества, составляющие 40 процентов от общего числа индивидуальных владельцев машин, в прошлом году совершили 136 дорожных происшествий, а остальные, так сказать неорганизованные «индивидуалы» — около 1000!

Сейчас городская комиссия поставила перед облгорсоветом ВДОАМ задачу добиться, чтобы каждый владелец личного транспорта состоял в его первичной организации.

Эффективны два пути создания таких организаций. Один из них — на базе коллективных гаражей. Исполком Ленгорсовета принял специальное решение, которым обязал исполкомы райсоветов, плановую комиссию, ряд управлений горисполкома и облгорсовет ВДОАМ принять меры для упорядочения хранения индивидуального транспорта и взять под контроль создание и функционирование коллективных гаражей и стоянок. Налажен учет владельцев личного транспорта, желающих вступить в гаражно-строительные кооперативы или получить место на коллективной стоянке. В каждом районе уже работает специальная гаражная комиссия, возглавляемая заместителем председателя райисполкома. ВДОАМ предоставляет места на коллективных стоянках только по направлениям этих комиссий.

Вторая форма вовлечения индивидуальных владельцев в Общество — создание первичных организаций на каждом крупном промышленном предприятии. Наша комиссия поставила и такую задачу перед облгорсоветом ВДОАМ. На ряде предприятий они уже действуют и хорошо зарекомендовали себя.

Добиваясь активизации деятельности организаций ВДОАМ, комиссия тем временем расширяет профилактическую работу со всей массой водителей. При всех районных отделениях ГАИ организован разбор грубых нарушений Правил дорожного движения. Если он допущен водителем государственного транспорта, то обязательно в выездном порядке — на автопредприятиях. Для освидетельствования совершивших аварии Главное управление здравоохранения оборудовало наркологический кабинет.

Учитывая, что одной из причин высокой аварийности среди водителей личного транспорта является их слабая подготовка, комиссия на своих заседаниях неоднократно обсуждала качество подготовки водителей в городе и меры

по ее улучшению. Отрадно отметить, что работа школ и курсов ДОСААФ заметно улучшается, хотя до сих пор масштабы ее не соответствуют потребностям населения. Для повышения квалификации индивидуальных владельцев комиссия совместно с обществом «Знание» организовала в Центральном лектории цикл по темам: «Для тех, кто ездит на «Жигулях», «Подготовка машин всех марок к летнему периоду эксплуатации и к дальним поездкам», «Подготовка машин к хранению и эксплуатации в зимний период».

Эти лекции — углубление той профилактической работы, которая ведется с использованием средств массовой информации. Больше пяти лет у нас продолжается радиопередача «Город, транспорт, пешеход». Она выходит в эфир рано утром каждый понедельник. С нее, собственно говоря, водители начинают трудовую неделю. А заканчивают — «Страничкой ГАИ», которая звучит по пятницам в 17 часов.

Водителям адресованы получасовые телевизионные журналы «Внимание — улица!» и «Водитель-78», которые выпускаются каждый месяц. Читатели «Ленинградской правды» и «Вечернего Ленинграда» встречаются с темой безопасности дорожного движения в материалах под рубриками: «Красный, желтый, зеленый», «Островок безопасности» и «Оперативный экран ГАИ».

Завоевали популярность конкурсы по правилам движения во Дворце спорта «Юбилейном» и воскресные встречи работников ГАИ с широкой аудиторией парка культуры и отдыха имени Кирова.

Однако, несмотря на то, что осуществляется большой комплекс профилактических мероприятий, состояние аварийности на индивидуальном транспорте продолжает беспокоить нас. Совместно с Управлением ГАИ, Обществом автолюбителей и другими организациями нам предстоит решить еще целый ряд серьезных вопросов: усилить требовательность к водителям личного транспорта, к повышению их квалификации, вовлечению в ряды ВДОАМ всех владельцев индивидуальных машин.

А. ЧИСТЯКОВ,
заместитель председателя исполкома
Ленгорсовета, председатель
городской комиссии по безопасности
дорожного движения
г. Ленинград



О правилах движения
от „А“ до „Я“

И снова о скорости

Вот уже почти три года как на дорогах нашей страны действует ограничение скорости: 90, 70 и 50 км/ч в зависимости от вида транспортных средств и категории водителей, установленное новой редакцией пункта 74 Правил дорожного движения. Но до сих пор не утихают споры о целесообразности самого ограничения и о величинах скоростных лимитов.

Вспомним, что главной причиной, побуждавшей ввести скоростные ограничения, было стремление сдержать рост числа и тяжести дорожных происшествий. Оправдались ли эти надежды?

Сравнительно с 1975 годом — предшествующим введению ограничений — положительные сдвиги имеются. В среднем за 1976—77 гг. по стране число погибших при дорожно-транспортных происшествиях уменьшилось на 0,23% и раненых — на 0,66%. Если же рассматривать состояние безопасности движения только на загородных автомобильных дорогах, которых, собственно, и касались ограничения (в населенных пунктах, как известно, сохранен прежний лимит — 60 км/ч), то здесь результаты более ощутимы: на 2,3% снизилось число погибших и на 2,7% — раненых. Эти цифры дают основание считать, что введенная система ограничений «сработала», хотя, признаться, ожидали от нее больших результатов.

Однако, несмотря на очевидные позитивные сдвиги в динамике аварийности, противники введенных ограничений продолжают утверждать, что эта мера недостаточно эффективна и, более того, сдерживает рост производительности труда на автомобильном транспорте. Они утверждают, что теперь якобы остается только снижать мощность выпускаемых автомобильных двигателей, поскольку все равно она полностью не используется.

Что касается последнего, то напомним, что запас мощности автомобилю нужен не только (и не столько) для достижения высокой скорости, сколько, прежде всего, для улучшения динамики разгона, для скорейшего освобождения перекрестков, более быстрого преодоления подъемов и завершения обгонов. Тихоходные машины с низкой удельной мощностью — серьезная помеха движению, особенно в городах, где транспортный поток часто останавливают

светофоры, на дорогах с затяжными подъемами. «Тихоходы» из-за плохой динамики разгона нередко создают аварийные ситуации при обгоне, надолго занимая полосу встречного движения.

Теперь о главном аргументе оппонентов. Действительно, экономические показатели работы автотранспорта непосредственно зависят от скорости, помогающей выполнить главную задачу: быстрее доставить по назначению грузы и пассажиров. Однако это зависит не от скоростей вообще, а от средних технических скоростей, с учетом времени на остановки и все другие задержки в пути. Сегодня же средние технические скорости грузовых автомобилей на наших дорогах составляют только около 30 км/ч: они намного ниже установленных Правилами предельных и вдвое меньше фактических средних скоростей в транспортном потоке. Установлено, что сейчас грузовые автомобили на загородных дорогах движутся со средней скоростью около 60 км/ч, а легковые — 70—75 км/ч. Поэтому основной резерв повышения производительности труда на автотранспорте сегодня — в сокращении остановок в пути, в экономии времени на погрузочно-выгрузочных операциях. Если бы удалось увеличить среднюю техническую скорость всего на 3—5 км/ч, это дало бы экономический эффект, эквивалентный вводу в строй нового автомобильного завода и увеличению армии водителей на несколько сот тысяч человек.

Объективной предпосылкой ограничения скорости явился быстрый рост парка современных динамичных автомобилей, на фоне которого особенно заметными стали недостатки в подготовке водителей. Ныне за год населению продается около 800 тысяч автомобилей, что в шесть с лишним раз больше, чем в 1970 году. Существенно выросло и число новичков-водителей, увы, поднимающих кривую аварийности. Исследованиями установлено, что водители со стажем до полугода в пять раз чаще попадают в дорожные происшествия, чем те, кто проездил за рулем более трех лет. И в этом нет ничего удивительного — опыт и мастерство приходят не сразу. Кроме того, потенциальная опасность дорожного происшествия быстро возрастает с повышением скорости. При ее увеличении с 60 до 120 км/ч опасность быть вовлеченным в аварию с человеческими жертвами становится реальной в четыре раза.

Статистика показывает, что около 40% из числа происшествий, совершаемых по вине индивидуальных владельцев машин, связано с превышением скорости. В связи с этим полезно вновь рассмотреть некоторые вопросы правильного выбора скорости с учетом конкретных дорожных условий.

Управление автомобилем, особенно в плотном транспортном потоке, довольно сложная работа. При езде в городе частота пульса у большинства водителей повышается на 25—50%, а кровяное давление в критических ситуациях увеличивается на 30%. Примерно так же действует и скорость. Установлено, что при увеличении скорости с 60 км/ч до 100 км/ч на загородной дороге частота пульса даже у опытных водителей повышается на 40%. Как видите, цифры достаточно убедительно говорят о тех нагрузках, какие испытывает водитель в условиях современного движения.

Каковы же возможности водителя справиться с этими нарастающими нагрузками?

Основным источником информации об условиях движения для человека за рулем является зрение. Экспериментально доказано, что для перемещения глаз с одного предмета на другой требуется от 0,15 до 0,33 секунды. Следовательно, за секунду водитель может зафиксировать взгляд не более чем на трех—шести объектах, и это является физиологическим пределом для среднего человека. Естественно, что с увеличением скорости движения возрастает поток информации, которую должен осмыслить водитель в единицу времени. Однако скорость ее восприятия и переработки имеет, как уже сказано, предел, и потому с увеличением скорости движения возрастает объем упущенной, непереработанной водителями информации. Водитель не воспринимает точно ситуацию, упускает из внимания отдельные знаки, не получает полного представления о дорожных условиях и в связи с дефицитом информации в сложной обстановке не всегда способен принять правильное решение. Опытные водители умеют соизмерять скорость с потоком поступающей информации и при усложнении обстановки всегда едут медленнее. Именно это качество — умение находить в конкретных условиях соответствующую им скорость, сохранять оптимальную работоспособность — и характеризует хорошего водителя.

Психофизиологи установили, что оптимальной работоспособностью человека бывает при определенных показателях его эмоционального состояния, оцениваемого, в частности, по частоте пульса. Наилучшим вариантом является частота, на 15—25% превышающая норму в состоянии покоя. Исследования, проведенные во ВНИИ ВД МВД СССР, говорят, что оптимальная работоспособность водителя по этому критерию наблюдается в диапазоне скоростей 55—85 км/ч, который практически совпадает с действующим в нашей стране ограничением скоростей от 50 до 90 км/ч.

Какими же должны быть скорость движения и надежность водителя применительно к конкретной дорожной обстановке? Обобщающий критерий назван в пункте 73 Правил. Это способность «...выполнить необходимые действия по управлению транспортным средством». Иными словами, скорость должна быть такой, чтобы водитель ни при каких обстоятельствах не терял контроля над автомобилем и мог в необходимых случаях остановиться перед возникшим препятствием или объектом его.

Для обеспечения такого полного контроля важное значение имеет правильный выбор дистанции с учетом разницы тормозных путей следующих один за другим автомобилей. В идеальном случае это значит, что когда с одинаковой скоростью движутся однотипные машины, имеющие тормозные системы одинаковой эффективности, дистанция между ними может быть равна расстоянию, проходимому за время реакции водителя. Если принять время реакции 1 с, то при разрешенной в городе скорости 60 км/ч дистанция составит 16,7 м, что, как показывает практика, не обеспечивает безопасности в си-

лу разнородности транспортного потока и больших колебаний времени реакции у разных водителей.

При самом неблагоприятном случае — при падении какого-либо предмета на дорогу из кузова движущегося впереди автомобиля или его внезапной остановке — безопасной будет лишь дистанция, равная полному остановочному пути машины, который, помимо прочих факторов, в основном зависит от скорости и коэффициента сцепления шин с покрытием. Например, при скорости 60 км/ч остановочный путь на сухом асфальте составит около 50 м, на увлажненном — выше 60 м, а на скользкой грязной дороге — более 90 м.

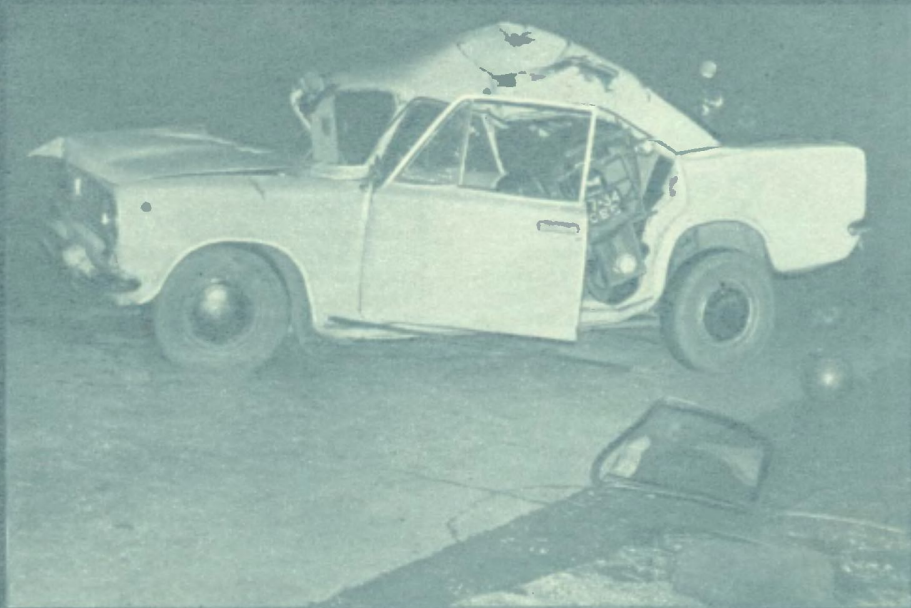
Конечно, выдерживать дистанцию из расчета полного остановочного пути нет необходимости, поскольку внезапные препятствия в виде вывалившегося из кузова груза возникают крайне редко. Оправдала себя на практике довольно распространенная рекомендация: дистанция в метрах должна быть не меньше половины численного значения скорости в километрах. Для городских условий она составляет 30 м. Однако оговоримся, что это приемлемо лишь на сухом покрытии; уже на влажном асфальте ее следует увеличить. В городах автомобили нередко вынуждены двигаться в потоке на меньшем расстоянии один от другого, но это бывает причиной многих так называемых цепных столкновений, когда при внезапной остановке одного следующие за ним водители не успевают затормозить.

Выбор скорости зависит и от ширины полосы движения. Чем шире транспортное средство, тем меньше остается на полосе свободного пространства и тем меньше оказываются интервалы в параллельных рядах. В этом случае принято говорить об интервалах безопасности, определяющих уверенное управление автомобилем при данной скорости. В результате многочисленных исследований установлено, например, что при встречном разъезде двух автомобилей, движущихся со скоростью 90 км/ч, безопасным будет интервал между ними 1,9 м, а при движении в параллельных рядах он составит 1,6 м. Расчеты показывают, что в городских условиях, где максимальная скорость не должна превышать 60 км/ч, этот интервал равен 1,3 м.

В заключение хотелось бы подчеркнуть, что сегодня весьма типичным стало движение в плотном потоке, который задает определенный скоростной ритм и ограничивает свободу действий водителя. Установлено, что в таких условиях наиболее безопасно движение без обгонов со скоростью, близкой к средней скорости потока. Если же водитель превысит эту среднюю скорость только на 15 км/ч, то для него вероятность быть вовлеченным в дорожное происшествие возрастет в пять раз. Это и понятно: частые обгоны при высокой интенсивности движения опасны. Поэтому в плотных потоках оптимальной стратегией при управлении автомобилем будет «подстройка» под общий ритм.

Мы сослались здесь на два пункта Правил движения. Всего несколько десятков строк, а от того, как вы к ним относитесь, во многом зависит благополучие на дорогах.

М. АФАНАСЬЕВ,
начальник отдела ВНИИ
БД МВД СССР



Ночью, когда видимость ограничена зоной, освещаемой фарами, водитель обязан быть особенно осторожным и двигаться с такой скоростью, чтобы полный остановочный путь его машины укладывался в расстояние видимости, чтобы никакое препятствие на проезжей части не могло застать его врасплох. Невыполнение этого требования чревато самыми тяжелыми последствиями.

...Водитель Б. Дворян ехал ночью на своих «Жигулях» по дороге Ардон — Орджоникидзе. Ровный сухой асфальт, пустынное шоссе, нормальная для этих условий видимость, вероятно, притупили его бдительность, и он слишком поздно заметил двигавшийся в попутном направлении трактор с прицепом. Погасить скорость торможением не удалось. «Жигули» ударились правым передним крылом в заднюю левую часть тракторного прицепа и развернулись на проезжей части. Однако этим дело не кончилось. Следовавший во встречном направлении мотоциклист таранил легковую машину, внезапно перегородившую дорогу, и, как видно на снимке, буквально въехал в нее через заднюю левую дверь. Мотоциклист скончался на месте происшествия.

И. ФИДАРОВ,
эксперт-автотехник

г. Орджоникидзе

ЭТО МОГЛО НЕ СЛУЧИТЬСЯ

Водитель И. Ташбулатов на грузовом автомобиле УАЗ—452Д, принадлежащем «Челябоблтрикотажу», на 50-м километре автодороги Челябинск — Кыштым выехал на полосу встречного движения и стал виновником лобового столкновения с автобусом ПАЗ—672, в котором ехали 20 пассажиров. На снимках видно, какие катастрофические последствия имело это происшествие. И. Ташбулатов погиб, три пассажира автобуса получили тяжкие телесные повреждения, обе машины пришли в полную негодность и были списаны.

Почему же водитель УАЗа, как говорится, на ровном месте свернул с правой стороны дороги навстречу автобусу, навстречу собственной гибели! Причину установить не составило труда: виновник трагедии был пьян.

Это еще одна скорбная иллюстрация к прописной истине: за рулем — ни капли спиртного!

Ю. ЩЕПАЛИН,
старший госавтоинспектор
Аргаяшского РОВД

Челябинская область,
пос. Аргаяш



Кто чаще попадает В аварии?

Общепризнано, что безопасность дорожного движения — проблема комплексная и в системе «водитель—автомобиль—дорога» все элементы взаимосвязаны. Ясно также, что наиболее важным ее звеном является водитель. Уровню его квалификации, психофизиологическим качествам уделяется сейчас особое внимание. В последнее время исследователи заинтересовались и таким вопросом, как влияние социологических признаков водителя на безопасность движения. Коснулись этого и мы, анализируя причины аварий в ряде автотранспортных предприятий Дальнего Востока за последние семь лет. Всего было обследовано семь автохозяйств — три парка легковых таксомоторов, три грузовых и один автобусный, общее число водителей в которых составило более 2000 человек. Нам кажется, что результаты этой работы могут представить определенный интерес как для водителей, так и для руководителей автотранспортных предприятий. Они помогут, на наш взгляд, сделать более целенаправленными разрабатываемые мероприятия по повышению безопасности движения.

По нашим наблюдениям, профессия водителей в целом то профессия молодых. Наибольшее число работающих водителей приходится на возраст 21—26 лет. Значительна доля и тридцатилетних, а затем возрастная кривая быстро идет вниз. Люди старше 50 лет среди водителей встречаются реже, на некото-

рых предприятиях их нет вообще. Какой же возраст наиболее опасен в смысле вероятности всякого рода дорожных происшествий? Общая закономерность выявилась довольно четко: молодые водители чаще ошибаются при оценке дорожной обстановки, их действиям не достает уверенности, профессионализма. С годами приходит опыт, и самый низкий показатель аварийности у водителей 33—43 лет. А дальше число происшествий снова возрастает. Видимо, после 45 лет опыт и практические навыки все-таки не могут компенсировать естественное снижение психофизиологических качеств. Стало быть, эта категория водителей также требует особого внимания. Другой вывод: немалый резерв для повышения безопасности движения в закреплении водительских кадров, в устранении любых причин, по которым молодые иногда порывают с профессией, не достигнув «безопасного» возраста.

Однако возраст, разумеется, еще не все. Согласитесь, что за руль должен садиться уравновешенный и бодрый человек. Но наше самочувствие и рабочий настрой зависят не только от индивидуальных особенностей, а в значительной мере и от условий и образа жизни. Наши исследования показали, что водители, живущие в общежитиях, в два с половиной раза чаще попадают в аварии, чем те, кто располагает квартирами. Здесь есть над чем подумать. Правда, в общежитиях в основном обитают молодые водители, и высокую аварийность легко «списать» на возраст. Но дело, думается, еще и в том, что не всегда уделяется достаточное внимание правильной организации отдыха, питания, культурного обслуживания проживающих в общежитиях. Вот и оказывается за рулем «неисправный» водитель — уставший, раздраженный человек.

Или возьмите такой социальный фактор, как семейное положение. Можно сказать наверняка, что с вступлением в брак и рождением ребенка надежность водителя повышается. Мы увидели, на-

пример, что женатые водители во всех случаях на 50—70% реже становятся участниками дорожных происшествий, чем холостые. А наиболее опасны в этом смысле разведенные. Распад семьи не проходит бесследно, меняется поведение человека, а это часто сказывается и на качестве управления автомобилем. В другом «варианте» негативные черты характера, приведшие к разрушению семьи, становятся и причинами происшествий, нарушений правил движения. Мы думаем, никто не поймет сказанное, как призыв принимать на работу только женатых водителей. Просто, когда мы говорим о воспитании чувства долга, гражданской ответственности и других морально-этических категориях, надо отчетливо представлять себе, где эти усилия следует приложить прежде всего. Можно сделать и другой вывод: любые меры по укреплению семьи — это шаги и к повышению безопасности движения.

Наконец, мы выявили и определенную зависимость безопасности и надежности водителя от уровня его образования. Люди с неполным средним образованием на 30% чаще попадают в аварии, чем их коллеги с аттестатом зрелости. Водители со средним специальным образованием ездят еще безопаснее. В этом тоже нет ничего удивительного: ведь учебные заведения не только дают знания, но и воспитывают профессиональную ответственность, расширяют общий кругозор.

Конечно, все эти данные, полученные нами в результате статистического анализа, справедливы, как говорится, в среднем, в общем и целом. Вместе с тем они отражение реальной действительности. С известными коррективами в том или ином конкретном случае эти закономерности позволят более объективно и с пользой для дела определить возможности водителя, его место, характер работы, вид транспортного средства.

В. ТЕЛЕГИН,

доцент политехнического института
г. Хабаровск

Почта „Зеленой волны“

Не секрет, что водитель, успешно работающий в родном колхозе, на дорогах своего района, часто с опаской относится к поездкам в большой город. Здесь он теряется на сложных перекрестках, при поворотах через обособленные трамвайные пути, неуверенно маневрирует на широких улицах с многополосным движением, боится каждого милиционера. Объяснение этому простое: водитель не помнит пунктов Правил, выполняющих которые ему на сельских дорогах не приходилось. Да и многоопытные водители горожане твердо знают порой только те требования, с которыми приходится сталкиваться каждодневно, а обо всем остальном зачастую имеют довольно смутное представление.

Успешно сдав экзамены и облегченно вздохнув, многие водители, что греха таить, не заглядывают больше в Правила дорожного движения. А медиками установлено, что любая не имеющая повторения информация через год стирается в памяти человека больше чем наполовину. Через несколько лет от нее остается совсем немного. Не случайно так трудно приходится водителям даже с многолетним стажем в случае необходимости заново экзаменоваться по правилам движения.

На промышленных предприятиях тоже есть свои правила техники безопасности. Они куда менее сложны, а нарушение их в большинстве случаев не грозит такими катастрофическими последст-

виями, как аварии на дорогах. Тем не менее здесь обязательна ежегодная подготовка по этим правилам со сдачей экзаменов всеми рабочими. Еще больше оснований для того, чтобы вести такой же порядок на автотранспорте.

Думаю, что на всех автотранспортных предприятиях каждый водитель должен проходить ежегодную переподготовку по правилам движения по специальному, заранее известному графику, со сдачей экзамена для подтверждения своей квалификации. Такую же ежегодную переподготовку индивидуальных владельцев транспортных средств нужно организовать через общества автомоторлюбителей.

Нельзя упускать никаких возможностей для повышения безопасности движения на дорогах нашей страны. Первостепенное значение тут имеет четкое знание и понимание Правил всеми участниками движения. А для этого необходимо, чтобы все водители знали, что осведомленность в Правилах каждый год будет серьезно проверена.

М. ПИНСКЕР,
инженер-механик автотранспортного
предприятия
г. Минск

Всем водителям в полной мере знакомы неприятности езды по сырой, грязной после дождя дороге. Двигается в потоке машин, и передняя обдаёт тебя фонтаном жидкой грязи, в лучшем случае поднимает за собой облако капелек, которые в считанные минуты заклепывают лобовое стекло настолько, что через него ничего не видно. Дождя дав-

но нет, а «дворники» беспрерывно мельтешат перед глазами, размазывая грязь по стеклу и с трудом расчищая прозрачную полоску. И нет смысла отставать, чтобы ехать подальше, где уляжется шлейф водяной пыли: тебя тут же обгонят, займут освободившееся место перед тобой, и ты окажешься в прежнем положении.

В подобной ситуации выручают грязезащитные фартуки за колесами; они принимают на себя грязеводяную взвесь, оберегают идущих позади от выброса грязи, но ими снабжены далеко не все автомобили. В том, что фартуки полезны, нужны, ни у кого нет сомнения. Почему же они не стали обязательной, кстати очень недорогой, принадлежностью оборудования каждой машины? В Правилах дорожного движения (пункт 165, VI «ж») имеется на этот счет половинчатая регламентация: запрещается эксплуатация, если отсутствует предусмотренный конструкцией транспортного средства грязезащитный фартук колеса. А почему конструкторы многих типов и моделей автомобилей не предусматривают эти фартуки?

Думается, что настало время дополнить Правила дорожного движения прямым и категорическим запрещением выезжать на дороги общего пользования без фартуков, а Министерству автомобильной промышленности — считать их обязательной принадлежностью выпускаемых машин.

К. БАРАННИКОВ,
водитель первого класса
Кабардино-Балкарская АССР,
г. Баксан

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. В каких направлениях может двигаться водитель?

в любых А и В только В
1 2 3

II. Кто должен уступить дорогу в этой ситуации?

мотоциклист водитель автомобиля
4 5

III. Можно ли водителю «скорой помощи» двигаться на красный сигнал?

можно нельзя можно, если другие в состоянии обеспечить ему беспрепятственный проезд
6 7 8

IV. В какой последовательности должны двигаться транспортные средства?

троллей-бус	трамвай	трамвай
автобус	троллей-бус	мотоцикл
трамвай	автобус	троллей-бус
мотоцикл	мотоцикл	автобус
9	10	11

V. Можно ли начинать обгон в этой обстановке?

можно нельзя
12 13

VI. Можно ли повернуть налево таким образом?

можно нельзя
14 15

VII. Разрешена ли стоянка в этом месте?

разрешена не разрешена
16 17

VIII. Надо ли останавливаться перед красным сигналом светофора?

надо не надо
18 19

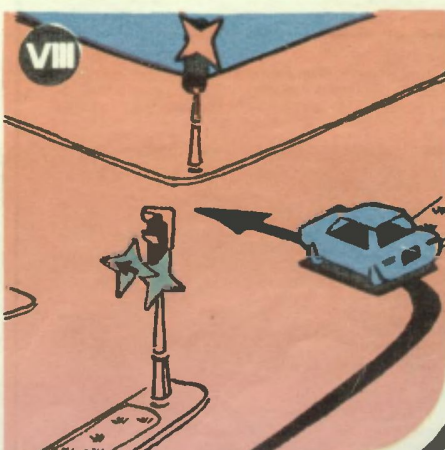
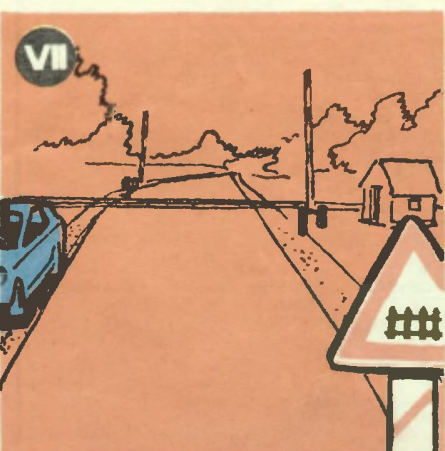
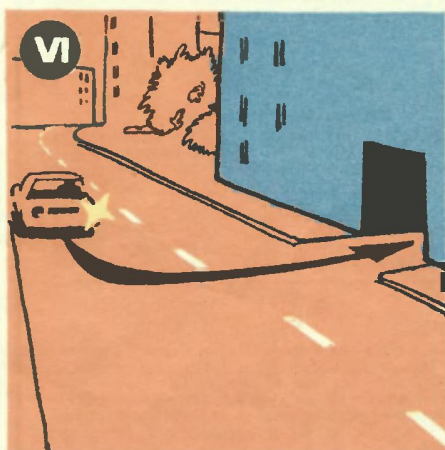
IX. Каков тормозной путь легкового автомобиля по сухому асфальту со скорости 60 км/ч?

10 м	15 м	20 м	25 м	30 м
20	21	22	23	24

X. В чем должна заключаться первая помощь пострадавшему при переломе ребер?

положить пострадавшего на спину	туго забинтовать грудную клетку
25	26

Ответы — на стр. 40



КОРОТКО

Промышленность ГДР в 1978 году должна в соответствии с планом выпустить 169 тысяч легковых автомобилей («Вартбург», «Трабант»). Кроме того, будет ввезено 94 тысячи машин, в том числе 63 тысячи из СССР, 14 тысяч из ЧССР и 10 тысяч из ФРГ.

Завод ЧЗ ежегодно выпускает 35 тысяч мотоциклов (31 тысяча дорожных и 4 тысячи кроссовых). Все дорожные и значительная часть кроссовых поступают на экспорт.

Современные гоночные мотоциклы класса 500 см³ с коляской весят около 150 кг. Их мощность — около 100 л. с., скорость достигает 260 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимает 2,5 с.

Английская фирма «Нортон», известная своими тяжелыми мотоциклами с четырехтактными двигателями, перешла на выпуск мопедов «Изи-райдер» с двухтактными моторами.

На автомобиле «Ровер-3500» (Англия) через пороги кузова вентилятором системы отопления продувают свежий воздух. Эта мера устраняет конденсирование влаги в полостях порогов и предотвращает их ржавление.

Карт класса 250 см³, оснащенный двигателями «Ямаха» (2 цилиндра, 60 л. с. при 11 000 об/мин), показал на испытаниях в Англии скорость 225 км/ч и время разгона с места до 100 км/ч — 3,5 с. По приемистости эта машина близка к автомобилям формулы 1.

В октябре 1898 года, 80 лет назад братья Рено построили свой первый автомобиль, с которого ведет историю марка «Рено».

Внешность кузова легкового автомобиля «Пежо-305» разработана специалистами итальянской дизайнерской фирмы «Пининфарина». Последняя почти 20 лет ведет с «Пежо» сотрудничество в этой области.

На десяти заводах «Фольксваген» в ФРГ наряду с легковыми «Фольксвагенами» (гг. Вольфсбург, Оснабрюк и Эмден) выпускаются фургоны и грузовики (гг. Ганновер), а также автомобили «Ауди» (гг. Некарсхульм, Ингольштадт и Вольфсбург) и «Порше-924» (гг. Некарсхульм). Фирма имеет дочерние предприятия в Бразилии, Мексике и ЮАР.

В ФРГ фирма «Фольксваген», как известно, прекратила производство модели «Жук». Для поклонников этой модели в нынешнем году будет ввезено 12 тысяч «жуков». Их выпускает дочернее предприятие в Мехико.

Спортивный автомобиль «Порше-935» образца 1978 года, подготовленный к кольцевым гонкам в рамках технических требований группы 4, располагает двигателем мощностью 750 л. с. (рабочий объем — 3200 см³). Машина весит 1030 кг и развивает скорость 350 км/ч.

«ЧАВДАР» ИЗ БОТЕВГРАДА

На заводе «Чавдар» в болгарском городе Ботевграде производятся две модификации современного автобуса — модели «11Г5» и «11М3». Первая — для городских перевозок, вторая — междугородная и туристская. Обе имеют современный внешний вид, комфортабельны.

Кузова моделей «11Г5» и «11М3» изготовляют в Ботевграде по лицензии фирмы «Карл Кесслер» (ФРГ), а шасси и двигатель — «Шкода-706РТО» (ЧССР).

Особо следует отметить комфортабельность и эстетику салона междугородной модификации «Чавдара». Большая площадь остекления, мягкие, удобные «анатомические» сиденья с подголовниками и регулирующимися спинками, хорошая шумоизоляция — все это делает путешествие на «11М3» приятным и неустойчивым.

Техническая характеристика (в скобках отличающиеся данные по модели «11М3»)

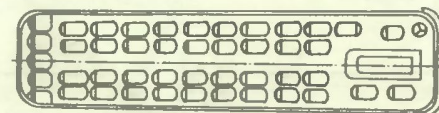
Габарит: длина — 10 600 мм, ширина — 2500 мм, высота — 3150 мм (3400) мм, база — 5450 мм, колея — 1927 спереди и 1755 мм сзади. Общее число мест — 50(44), для сиденья — 31 (44), снаряженная масса — 8730 (9200) кг, полная масса — 14 400 (13 700) кг. Мощность двигателя — 160 л. с. при 1800 об/мин, скорость — 66 (77) км/ч.



«Чавдар-11М3».



Планировка салона: сверху — у модели «11Г5», внизу — у модели «11М3».



НОВЫЙ «РОМЕТ»

В свете дискуссий о том, каким путем пойдет развитие мотоциклов, определенный интерес представляет микромотоцикл «Ромет-50М-1», который экспонировал Союз молодых специалистов Польши на выставке НТТМ-78 в Москве.

Машина имеет одноцилиндровый двухтактный двигатель рабочим объемом 50 см³ и мощностью 1,5 л. с. Коробка передач — двухступенчатая. Масса — 35 кг. Допустимая нагрузка — 100 кг. Новый «Ромет» развивает скорость 40 км/ч и расходует топлива 2,2 л на 100 км.

В 1980—1985 гг. в ПНР предполагается продавать населению около 300 тысяч различных мопедов и микромотоциклов. Интерес к ним растет в основном благодаря популярности у молодежи.



«СЕНАТОР» ВМЕСТО «ДИПЛОМАТА»

Весной на заводе «Опель» (ФРГ) начато производство новой легкой модели «Сенатор». Она заменит самые большие машины, выпускавшиеся фирмой до сих пор, — «Дипломат» и «Адмирал». «Сенатор» по габариту чуть больше нашей «Волги» ГАЗ-24 и весит (1370 кг) примерно столько же.

Новый автомобиль имеет пятиместный четырехдверный кузов и оснащается шестьюцилиндровым двигателем рабочим

объемом 2784 или 2969 см³, мощностью соответственно 140 или 180 л. с. Цилиндры расположены в ряд, и клапанный механизм выполнен по схеме ОНС (см. «Зарулем», 1978, № 1). Если у первого варианта двигателя двоярный карбюратор «Солекс», то у второго — система («Бош-Л-Джетроник») впрыска топлива с электронным управлением. Предусмотрено две разновидности трансмиссии: четырехступенчатая обычная и трехступенчатая автоматическая.

Независимая пружинная подвеска всех колес, дисковые тормоза с усилителем, «радиальные» шины размером 175—14 — вот другие черты «Сенатора». Габарит: длина — 4811 мм, ширина — 1728 мм, высота — 1415 мм. База — 2683 мм. Дорожный просвет — 130 мм.

Со 140-сильным двигателем автомобиль развивает 180 км/ч (при автоматической трансмиссии — 185 км/ч), а контрольный расход топлива составляет 10,8 л/100 км.

РИТМЫ «128-го»

По существу, этот автомобиль — наш старый знакомый, FIAT-128 («За рулем», 1969, № 11), наряженный в новый кузов. Его назвали «Ритмо». Имя символичное, поскольку теперь крупнейшая в Италии автомобильная фирма намерена с 1978 по 1982 год поставить на производство пять новых легковых FIATов. Учтенный ритм смены моделей потребовал больших капиталовложений — за пять лет FIAT планирует израсходовать на обновление программы 200 миллиардов лир.

Новое архитектурное оформление кузова сразу бросается в глаза: совсем нет декоративных блестящих деталей, круглые ниши дверных ручек, характерное оформление колес, бамперы, объединенные с массивными пластмассовыми панелями передней и задней частей кузова. Эти бамперы амортизируют удары при столкновениях на скорости до 6 км/ч.

Компоновка машины в целом повторяет известный нам FIAT-128: ведущие колеса сзади, двигатель, установленный соосно с коробкой передач поперек автомобиля, полуси неравной длины, независимая подвеска всех колес — спереди типа «Мак-Ферсон», сзади — на поперечной рессоре. Много внимания в новинке уделено сокращению затрат на обслуживание, а межсервисный пробег рассчитан на 20 000 километров.

Для «Ритмо» предназначены три разно-

видности двигателя. Все они одинаковы по конструкции: чугунный блок цилиндров (их четыре), пятиопорный коленчатый вал, алюминиевая головка, в которой находится кулачковый вал, приводимый зубчатым ремнем. Выбор коробок передач: четырехступенчатая, пятиступенчатая и трехступенчатая автоматическая.

Хотя четырехместный кузов «Ритмо» на первый взгляд кажется угловатым, у него довольно хороший коэффициент обтекаемости — 0,38. Завод планирует выпускать машины как с трехдверными, так и пятидверными кузовами, каждый из которых в исполнении «Л» («Люкс») или «КЛ» («Комфорт, люкс»). Таким образом, их сочетание с тремя разновидностями двигателя дает 12 модификаций.

За дополнительную плату «Ритмо» будут оснащаться широким ассортиментом оборудования: атермальными стеклами, подголовниками сидений, самонапрягающимися ремнями безопасности, кондиционером, автоматической трансмиссией, шинами увеличенного сечения.

Дебют «FIAT-ритмо» состоялся в конце апреля на автомобильной выставке в Турине, где эта машина была головной и практически единственной новинкой. Выпуск ее начал в июне. Запланированный масштаб производства — 2 000 штук в сутки.

«FIAT-ритмо» — компактная машина. Ее длина — 3930 мм, ширина — 1650 мм, высота — 1400 мм, база — 2400 мм, колея — 1400 мм спереди и 1410 мм сзади. Машину в исполнении «КЛ» можно сразу отличить по необычному оформлению колес. Дверь в задней стенке открывается вверх. Емкость багажника — 0,35 м³.

Параметры	«Ритмо-60Л»	«Ритмо-65Л»	«Ритмо-75Л»	«Ритмо-75Л аутоматика»
Рабочий объем двигателя, см ³	1116	1301	1498	1498
Мощность, л. с.	60	65	75	75
Число об/мин	5800	5800	5800	5800
Степень сжатия	9,2	9,1	9,0	9,0
Снаряженная масса, кг: с трехдверным кузовом с пятидверным кузовом	860 895	860 895	870 905	900 935
Скорость, км/ч	145	150	160	155
Контрольный расход топлива, л/100 км	8,3	8,4	8,6	10,0
Время прохождения 1000 м с места, с	37,9	36,1	34,4	36,2

Примечание. Скорость и время прохождения 1000 м с места замерены с нагрузкой 2 человека и 20 кг груза.



(11,8 л/100 км с «автоматикой»). При 180-сильном моторе скорость — 210 км/ч (200), а расход топлива — 10,9 л/100 км

(11,9).

На базе «Сенатора» со 180-сильным двигателем начал выпуск модификации

«Опель-монца», имеющей двухдверный четырехместный кузов «купе». Эта машина развивает скорость 215 км/ч.



«Опель-сенатор».



«Опель-монца».



Как-то в приморской краевой газете «Красное знамя» появилось не совсем обычное для нее объявление. Спортивно-технический клуб ДОСААФ города Владивостока приглашал молодежь на открытые старты по скоростному маневрированию на мотоцикле. Начальник клуба Александр Флорианский и председатель совета клуба Александр Корякин не возлагали больших надежд на мероприятие — это был лишь эксперимент. Но кассу состязаний подготовили тщательно, а для тех, кто придет без собствен-



ПРИМОРЬЕ СПОРТИВНОЕ



В РОДНЫХ СТЕНАХ

ной машины, заправили и отрегулировали мотоцикл.

Ребят пришло неожиданно много. Не все решались выступать. Но немало нашлось и таких, кто пожелал испытать себя. А результат? Двадцать пять юношей были зачислены в секцию мотоспорта.

Приглашение молодежи к спорту — лишь одно из многих начинаний дружного коллектива. Здесь хорошо организуют и хозрасчетную подготовку водителей и, главное, умеют накопленные средства направить на развитие спорта. Только в нынешнем году клуб приобрел пять автомобилей для ралли. Более 500 его членов занимаются в секциях мотокросса, мотомногоборья и картинга.

Не забывают в СТК и о подготовке спортивных судей, общественных инструкторов, организуют работу с подростками при домоуправлениях.

Не только в столице Приморья — Владивостоке любят автоспорт. Даже во всесоюзном календаре можно найти, например, такую строчку: «картинг, на приз героев-пограничников, Дальнереченск». А ведь это совсем небольшой городок на самом краю нашей огромной страны. И сюда докатилась волна увлечения гонками на микроавтомобилях.

В Уссурийске, тоже городе небольшом, на старт состязаний местного масштаба выходит до десятка команд. Это только по картингу. Кроме него, здесь многие коллективы культивируют автоталли, скоростное маневрирование на автомобилях и мотоциклах, мотокросс, гонки по ипподрому и ледяной дорожке. Организатором всей этой работы выступает местный спортивно-технический клуб. Спортом высоких скоростей занимаются не только в клубах ДОСААФ и в коллективах транспортных предприятий. Многие первичные организации Общества открывают мотосекции, комплектуют команды, выступают на соревнованиях. Лидером среди них по праву считается мотосекция владивостокского «Дальзавода». В свое время группа энтузиастов во главе с мастером спорта Л. Успенским решила организовать заводскую команду гонщиков под названием «Восток». Комитеты ДОСААФ и профсоюза поддерживали это начинание.

Были выделены средства, помещение, приобретена техника. Дирекция оплатила расходы, связанные с переоборудованием стадиона. И дело пошло на лад. Приморцы были чемпионами СССР, завоевывали «серебро» и «бронзу». Когда идут соревнования, на заводском стадионе не бывает свободных мест. Он рассчитан на 8—9 тысяч зрителей. А за год увлекательные состязания успевают посмотреть до 150 тысяч человек.

Много славных дел на счету дальневосточных любителей автомобильного и мотоциклетного спорта. Но есть у них и свои проблемы. Мало еще для них в Приморье спортивных арен, да и календарь соревнований пока бедноват. И если первая проблема, несомненно, со временем будет решена местными силами, то о второй должны позаботиться наши всесоюзные федерации. Пришла пора всерьез задуматься, как обеспечить более активное участие в турнирах большого масштаба спортсменов Приморья — «края далекого, но нашнего».

В. СМЕРНОВ

г. Владивосток

Участники ралли «Восток» стартуют по традиции на площади Борцов за власть Советов — центральной в столице Приморья.

Автогонки на ипподроме в Уссурийске.

Соревнования мастеров спидвея во Владивостоке всегда проходят при переполненных трибунах.

На трассе мотокросса в пригороде Владивостока.

Площадь Борцов за власть Советов служит спортивной ареной и для картингистов.

Фото Г. Ильина

Кубок дружбы социалистических стран по картингу



Один из заездов розыгрыша Кубка дружбы.

Фото В. Книзев

Первые два этапа Кубка дружбы социалистических стран по картингу проходили в ГДР и ЧССР. В отличие от прошлых лет, наши спортсмены начали выступление менее удачно: в обоих случаях они занимали третье место после команд Чехословакии и Польши. Третий этап, состоявшийся в Москве, давал советским картингистам возможность поправить турнирное положение — дома, как говорится, и стены помогают.

Контрольные заезды, по итогам которых определялись четыре стартовые группы, казалось, подтвердили серьезность намерений нашей команды на победу. Среди тех, кто показал десять лучших результатов, было пятеро советских картингистов — ровно столько, сколько нужно было для командного зачета. Обнадежил и первый заезд, в котором встретились четверо наших и четверо чехословацких гонщиков. Хотя победу здесь одержал И. Копецки (ЧССР), перевес все же был на стороне советских картингистов, опередивших главных соперников на 6 очков.

К сожалению, этот успех в дальнейшем развить не удалось. Чехословацкие спортсмены, располагающие отличными двигателями, демонстрировали на лужниковской трассе завидные скорости, высокое мастерство езды на микроавтомобилях. Особенно мощно выступали лидеры команды ЧССР — Иржи Крейчирик и Йозеф Копецки, которые из трех своих заездов выиграли по два и по разу финишировали вторыми.

Из наших ребят успешнее других выступал студент Московского автомобильно-дорожного института Михаил Густешов. До самого конца соревнований он сохранял шансы на третье место. Чтобы стать призером, ему нужно было в своем заключительном заезде финишировать вторым. После старта он занял позицию вслед за лидером — И. Крейчириком. Сзади надежное прикрытие — А. Мирзоян, П. Бушланов, В. Иванченко. Однако к концу заезда С. Волину (ЧССР) все же удалось прорваться сквозь заслон и обойти Густешова. В итоге все три первых места достались чехословацким картингистам — И. Крейчирику, И. Копецки и М. Шимаку. Четвертым был М. Густешов, пятым — М. Рябчиков, шестым — В. Досталь (ЧССР).

Командную победу уверенно одержали чехословацкие гонщики — 41 очко. И все же наши спортсмены сделали шаг вперед по сравнению с первыми двумя этапами. В Москве они были вторыми, что позволило им обойти команду Польши в общем зачете после трех выступлений в Кубке (на лужниковской трассе команда СССР набрала 83 очка, ПНР — 120, ГДР — 151, ВНР — 177, НРВ — 229 очков).

Теперь без особого риска можно было утверждать, что Кубок дружбы сохранит и в этом году чехословацкую «прописку». Нашим картингистам предстояла нелегкая борьба за призовое место на трассах Венгрии, Польши, Болгарии. Нелегкая потому, что даже в родных стенах были видны изъяны в подготовке команды — погрешности в стиле езды и тактике построения гонки, что при менее мощных моторах особенно было заметным. Слишком много еще разных неисправностей в картах, которые приходится устранять в перерывах между заездами в ущерб отдыху и подготовке к очередному старту. Похоже, что некоторые наши картингисты снизили спортивную форму, и это сказалось на морально-волевом настрое сборной коллектива в целом. А ведь именно ответственность каждого за выступление команды, желание одать все силы для победы серьезно помогали нашим картингистам добиваться побед в Кубке дружбы в прошлом.

А. ЧЕРКАССКИЙ,
председатель комитета картинга ФАС СССР

Длинный спидвей. Чемпионат 1978 года

По новой формуле

С нынешнего года Международная мотоциклетная федерация утвердила для этого вида соревнований новое название — длинный спидвей. Раньше он был известен как гонки по 1000-метровому треку. Для наших любителей спорта, следящих за тем, что происходит на международных трассах, этот вид что-то вроде таинственного незнакомца. Советские гонщики еще ни разу не стартовали на длинном треке за рубежом, хотя чемпионаты мира проводятся с 1971 года (класс 500 см³). Правда, лет восемь назад группа ленинградских спортсменов гостила в Финляндии, где познакомилась с состязаниями на 1000-метровом треке, но эта поездка практически мало прибавила к тому, что было известно о новом роде-ственнике традиционного спидвея.

Между тем фамилии чемпионов мира по длинному спидвею (будем теперь называть его так) — И. Маугера из Новой Зеландии, датчанина О. Ольссена, шведа А. Миханка и Э. Мюллера из ФРГ свидетельствуют о том, что успех здесь неизменно приходит к самым опытным мастерам обычных гаревых гонок по 400-метровому треку. Мотоциклы, способы их подготовки, техника старта и прохождения поворотов — главные секреты трековых соревнований, несомненно, роднят оба вида.

В нашей стране регулярно проводятся гонки по ипподрому (имеющие, кстати, большую историю), которые очень близки к длинному спидвею. Было время, когда на ипподроме гонщики выступали и на машинах классов 500 см³, но из-за больших скоростей и связанной с ними опасности травм «пятисотки» исключили из соревнований. Не последнюю роль в этом сыграл, видимо, и спидвей, который своей популярностью затмил ипподромные гонки. В итоге здесь остались лишь три класса машин: 125, 175 и 350 см³ (с нынешнего года введен четвертый — 250 см³).

Теперь можно утверждать, что мы уже заочно знакомы с длинным спидвеем. И хотя это название еще не фигурирует в спортивном календаре (по-прежнему в ходу ипподромные гонки), наши спортсмены накопили некоторый опыт выступлений на 1000-метровых дорожках в классе 500 см³. Прошли уже четыре чемпионата Советского Союза, последний из них — почти по той же формуле, что и мировое первенство нынешнего года. Правда, если ориентироваться на фамилии чемпионов, то можно сделать вывод: преимущество гаревиков у нас еще не такое сильное, как за рубежом. Первую золотую медаль завоевал В. Смирнов (Ленинград), выступающий в спидвее и на ледяной дорожке. Второй чемпион — Я. Мюрк (Таллин) тяготеет к кольцевым и ипподромным гонкам. Высшая награда и на счету новосибирца С. Тарабанько (он разделил ее со Смирновым) — признанного аса ледяного трека. И, наконец, А. Фролов из Вознесенска, можно сказать, чистый гаревик. Так что спор о преимуществах спортивных специальностей на наших 1000-метровых дорожках в классе 500 см³ еще не решен, правда, склоняется он, судя по всему, в пользу мастеров спидвея.



Х Всесоюзные соревнования школьников-автомобилистов

ПРИЗЫ,

Автомобилиста в истинном значении этого слова от просто ездящего за рулем, независимо от того, кто он — профессионал или любитель, отличают многие качества, выражающие его заинтересованность, его компетентность в автоделе. Не случайно лет сорок назад между понятием «автомобилист» и «автоспортсмен» ставили знак равенства, подчеркивая тем самым, что оба эти слова определяют высшую квалификацию водителя. Само собой разумеется, чем больше будет у нас настоящих автомобилистов среди тех, кто водит машины, тем в большем выигрыше окажется не только автомобильное дело, но и общество в целом. Меньше аварий, жертв и других потерь, меньше конфликтных ситуаций на дорогах, выше производительность труда шоферов и многое, многое другое.

Обо всем этом думали мы, когда под звуки марша на торжественное открытие Х Всесоюзных соревнований школьников-автомобилистов выходили 17 команд союзных республик, городов Москвы и Ленинграда. В самом деле, ведь именно этой благородной цели — воспитанию настоящих автомобилистов, автомобильной смены, достойной двадцатого века, и служат наши соревнования, которые живут, ширятся, набирают силу уже десять лет кряду.

Помнится, первый отчет о них в журнале назывался «В добрый путь». И были в нем такие слова: «Не нужно быть пророком, чтобы предугадать будущее этих соревнований... Право же, мы не удивимся, если спустя какое-то время в городах на старты состязаний школьнико-автомобилистов выйдут сотни, тысячи ребят...»

И вот лучшие из этих сотен и тысяч стоят здесь, в Рустави, на трассе нового спортивно-технического комплекса ДОСААФ Грузии, чтобы выслушать при-

ветствия и напутствие старших, ощутить приподнятый ритуал открытия и ринуться в водоворот спортивной борьбы.

По сложившейся за десять лет традиции открытие приурочено к началу водительских соревнований — автоэстафете, скоростному маневрированию, а за день до этого ребята меряются силами в знании правил движения, в умении метко стрелять из малокалиберной винтовки. Так что и подъему флагу уже проведены первые подсчеты.

«Ребята, — обращается к своим подопечным руководитель команды Саратова А. Г. Канаев, — надо во чтобы то ни стало отыграть 13 секунд у ростовчан. Понимаю, очень это трудно, но ведь невозможного-то нет».

Александр Георгиевич знает, что говорит. Пять раз приводил своих ребят на высшую ступень пьедестала почета.

После первого дня саратовцы лишь на пятом месте — они проигрывают 53 очка (секунда — очко) дебютантам — грузинским школьникам, неожиданно для всех набравшим наименьшую сумму. 18 очков уступают они команде Московской области (согласно Положению, в финал допускали трех победителей Всесоюзных соревнований), 14 — москвичам. Но Канаев говорит только о 13 «ростовских» секундах. В том, что его питомцы остальные одолеют, он уверен.

...На раскаленной трассе в Рустави все дышит зноем. В тени плюс тридцать восемь, на солнце около пятидесяти. Если бы не титанические усилия начальника республиканского спорттехклуба Тенгиза Давыдовича Чхаидзе, всю ночь вместе с помощниками соорудившего тент, было бы здесь сущее пекло. Под стать рекордной жаре и спортивные страсти. В автоэстафете ростовчане показывают великолепное время — 129,98 с, и всегда уравновешенные, спокойные саратовцы, стар-

БОЛЕЛЬЩИКИ,





УЧАСТНИКИ,

тующие по жребию после своих главных соперников, кажется, дрогнули. Во всяком случае, они менее успешно справляются с эстафетой и к 13 секундам добавляю еще столько же. Теперь им уже приходится рассчитывать лишь на удачу. А остальные конкуренты, как и предвидел Канаев, остаются позади.

В заключительном виде многоборья — скоростном маневрировании саратовцам удается-таки отыграть у лидера 3 очка, но они уже погоды не делают. Итан, X Всесоюзные соревнования ознаменовались рождением нового победителя.

В заголовке этого отчета вынесены слова, которые в какой-то мере определяют внутреннее и внешнее содержание всесоюзных школьных автомобильных. За десять лет они претерпели немалые изменения, и сегодня есть повод поговорить об этом.

ПРИЗЫ. Вначале были только кубки и личные награды, учрежденные редакцией журнала «За рулем». Затем год от года они пополнялись другими почетными трофеями. Ныне на всесоюзных соревнованиях наряду с призами журнала разыгрываются переходящие кубки: ЦК ВЛКСМ, Министерства просвещения СССР, министерства автомобильного транспорта РСФСР, БССР и Грузии. Все это — свидетельство широкого признания соревнований школьников.

УЧАСТНИКИ. В 1969 году на предложение журнала откликнулись четыре города — Москва, Ленинград, Киев, Иркутск. Десять лет спустя тринадцать республик, Москва и Ленинград направили свои сборные команды. В протоколе мандатной комиссии нынешних соревнований фамилии ребят из столиц — Ташкента, Риги, Баку, Фрунзе и других, из городов Харькова, Гомеля, Гродно, Каунаса, Таураге, Паневежиса, Рустави и даже из сел Житоново, Людиново, Каменна. Боль-

шинство участников — победители республиканских и городских соревнований.

БОЛЕЛЬЩИКИ. За десять лет школьные-автомобилисты приезжали на всесоюзные соревнования в Москву (дважды), Харьков, Минск, Куйбышев, Вильнюс, Ижевск, Орел, Хмельницкий, Тбилиси. Чаще всего города отводили для этого свои главные площади. Многие тысячи людей окружали их плотным кольцом, воздавая должное мастерству юных водителей. Но даже в тех редких случаях, как это было в Тбилиси, когда состязания проходили за городом, самые страстные болельщики — ребята — были тут как тут.

ПОБЕДИТЕЛИ. Главным призом — кубком «За рулем» владели ленинградцы (1969), москвичи (1970—1972), саратовцы (1973—1977). Нынешние победители — ребята из Ростова-на-Дону, воспитанники Детской автомобильной дороги Министерства автомобильного транспорта РСФСР (руководитель команды — Н. Гуленин, тренер — Г. Мохомиков).

БРИГАДА «ЗА РУЛЕМ»

Результаты соревнований

Командный зачет: 1. Ростов-на-Дону; 2. Саратов; 3. Московская область.

Личный зачет: юноши — 1. Ш. Богданов (Саратов); 2. С. Шелоков (Ростов-на-Дону); 3. В. Панько (Московская область); девушки — 1. Е. Веляева (Московская область); 2. И. Лукьянова (Саратов); 3. Л. Царева (Ростов-на-Дону).

Редколлегия и редакция журнала «За рулем» выражают большую благодарность ЦК ДОСААФ Грузии и его спортехклубу, Министерству просвещения республики, ГАИ г. Тбилиси за проведение на высоком уровне соревнований.

Последний чемпионат страны состоялся в Таллине. Он вызвал особый интерес. Дело в том, что ипподромные гонки в классе 500 см³ включены в программу VII летней Спартакиады народов СССР, финальная часть которой пройдет в будущем году. Таким образом, старты в столице Эстонии стали как бы проверкой зрелости и популярности нового вида соревнований, готовности гонщиков и организаторов, системы проведения соревнований.

К чемпионату были допущены без ограничений все приславшие заявки и имеющие опыт выступлений на ипподромах, гаревых и ледовых треках. Уже в ходе отборочных стартов выяснилось, что гонщики не равны по мастерству. На дистанции в 3150 метров даже среди 16 лучших последний прошел ее на 7,6 с медленнее сильнейшего, что соответствует отставанию более чем на 200 метров. Такой разброс в результатах свидетельствует о несовершенстве отбора участников и обязывает задуматься о будущем. Очевидно, надо возродить существовавшую некогда традицию и допустить к всесоюзным первенствам лишь победителей и призеров республиканских соревнований. Это как раз тот случай, когда правильно построенная система стартов снизу доверху станет стимулом в развитии нового вида соревнований и подготовке гонщиков на местах. А условия для этого сейчас самые благоприятные: спартакиадные гонки на ипподроме будут лично-командными, и интересы создания сильной команды просто заставят проводить в областях и республиках свои первенства.

После того как все спортсмены чемпионата на отборочном этапе дважды преодолели дистанцию в 3150 метров с задержкой времени, были отобраны 16 основных и два запасных гонщика. Финальная часть проходила по новой таблице, утвержденной ФИМ для длинного спидвея. Каждый стартовал шесть раз и встречался с каждым дважды (всего в программе чемпионата было 16 заездов). Одновременно на дорожку ипподрома выходили шестеро спортсменов, за первое место начислялось 5 очков, за второе — 4, за третье — 3, четвертое — 2, пятое — 1 очко. Новая таблица полностью себя оправдала. Большая часть заездов прошла в острой, увлекательной борьбе.

Основными претендентами на победу считались известные в стране гонщики новосибирец С. Тарабанько, его земляк В. Кузнецов, ленинградцы В. Смирнов, О. Добринский, москвич В. Субботин, хозяин трассы Я. Мюрк и А. Щербанов, В. Пржевальский из подмосковного города Луховицы. Однако не они задавали тон на таллинском ипподроме. Вне конкуренции на этот раз был дружный дуэт из Вознесенска — Анатолий Фролов и его тренер Анатолий Миронов. Оба набрали 29 очков из 30 возможных. В первой встрече между ними победил тренер, а во второй — ученик. Согласно положению о чемпионате, преимущество при равенстве очков получал тот, кто выиграл заключительный совместный заезд. В итоге золотую медаль завоевал 22-летний Анатолий Фролов, третье место занял Олег Добринский. В шестерку сильнейших вошли также Иван Нагар (Ленинград), Виктор Кузнецов и Сергей Тарабанько.

Соревнования проходили в очень сложных погодных условиях. Из-за сильного затяжного ливня, испортившего дорожку, заезды первого дня пришлось прервать. Усилиями работников ЦК ДОСААФ Эстонии удалось на следующие сутки подготовить ипподром и возобновить состязания. Но впечатление о чемпионате было все-таки испорчено, правда, по другой причине. Ряд заездов проводились без кворума, на дорожку выезжали два-три гонщика. Дело в том, что некоторые спортсмены, убедившись после первых неудач в бесперспективности дальнейшей борьбы, отказались выступать во второй день. В. Смирнов вообще самовольно уехал с чемпионата. Думается, тренеры и руководители спортивных коллективов, где занимаются эти гонщики, должны дать принципиальную оценку поступку своих воспитанников. Спорт не терпит делячества.

С. РЫЛЛО,
почетный судья по спорту,
председатель тренерского комитета
ФМС СССР

ПОБЕДИТЕЛИ

Фото Д. Насрадзе

и Г. Саная



Гонка с подтекстом



Летом нынешнего года советскому спидвею исполнилось 20 лет. За это время наши мастера гаревого трена вписали немало ярких страниц в историю крупнейших международных соревнований. Правда, им не удавалось пробиться на высшую ступень пьедестала почета в личных и командных чемпионатах мира, но в активе сборной СССР десять выступлений в финале среди четырех сильнейших команд. На ее счету пять комплектов серебряных и три — бронзовых наград. Многие годы советские гонщики постоянно стартовали в финале личных чемпионатов мира (были случаи, когда здесь выступало сразу шестеро представителей нашей страны). Независимо от занятию места сам факт участия в нем — свидетельство высшего мастерства, потому что путь к финалу лежит через многоступенчатые отборочные соревнования, где представлены лучшие гонщики мира. Две серебряные медали Игоря Плеханова, завоеванные в 1964 и 1965 годах в Гетеборге и на стадионе «Уэмбли» в Лондоне, в свое время достаточно убедительно говорили о силе наших гаревиков.

Однако, как ни приятны воспоминания, с сожалением приходится констатировать, что двадцатилетие нашего спидвея совпало с самой трудной порой в его истории. Вот уже два сезона подряд в финалах нет гонщиков в форме сборной СССР. Видимо, стоит проанализировать причины этого в специальной статье. Сейчас же поговорим о том, что произошло в континентальном финале командного мирового чемпионата, который состоялся на реконструированном треке в Ленинграде.

Право стартовать здесь сборная СССР оспаривала в двух отборочных соревнованиях, где одержала победы над национальными командами Голландии, Югославии, Италии и ФРГ. Западногерманские спортсмены, занявшие второе место в полуфинале континента, тоже прибыли в Ленинград. Еще две сборные — Польши и Чехословакии были допущены без отборочных стартов. Каждая из четырех команд ставила задачу занять место не ниже второго, поскольку лишь оно давало путевку в финал чемпионата мира, где были уже известны другие участники — сборные Англии и Дании.

Вот выдержки из записей, сделанных мною по ходу необычайно острой и драматичной борьбы, свидетелями которой стали почти 12 тысяч ленинградцев, заполнивших трибуны трека.

Дебют гонки наша сборная разыграла как по нотам. Задержавшись на старте, М. Старостин на повороте стремительным рынком вышел вперед и первым пересек линию финиша. Лидер сборной ЧССР И. Штанцль из-за неполадок в двигателе дистанцию не закончил. Во втором заезде его товарищ по команде Я. Вернер компенсировал неудачу, завоевав три очка, но и наш Н. Корнев тоже не спланировал — он был вторым. Итог таков: СССР — 5 очков, ЧССР — 3, ПНР и ФРГ — по 2.

Следующие два заезда. В. Смирнову явно не хватает характера: третье место на родном треке говорит само за себя. И еще один обидный сбой. Надо было видеть, с каким азартом и мастерством Г. Хлыновский обходил на поворотах поляна Э. Янцажа и чехословацкого гончика В. Вернера. В его победе уже никто не сомневался, и вдруг... перебор в работе двигателя. Заряд истрачен впустую — лишь третье место. Сборная Польши усилиями Янцажа и М. Чеслака, установившего новый рекорд трека, вышла вперед — 8 очков. У чехословацкой команды 5 очков. Наши имеют 7, сборная ФРГ (4 очка) без своего лидера Э. Мюллера, судя по всему, серьезной конкуренции не составит.

Вторая серия заездов существенных изменений не внесла. Вновь алло высту-

пил Смирнов, но Корнев, Старостин и Вал. Гордеев были на финише вторыми. Три победы на счету польских гаревиков. Счет стал: ПНР — 17 очков, СССР — 14, ЧССР — 9 и ФРГ — 8.

Драматический 11-й заезд! Снова Хлыновский после старта третий, и вновь на повороте он разом оставил позади И. Штанцля и Чеслака. Победа? Нет, двигатель опять дает перебор — в итоге лишь третье место. А вот у сборной ЧССР стартовый кризис, налетел, миновал. Более того, самый молодой ее участник 20-летний А. Дримль улучшил рекорд Чеслака, показав время 1 минута 16,8 секунды. Перед последней серией заездов: ПНР — 23 очка, СССР — 20, ЧССР — 18, ФРГ — 11.

От нашей сборной первым на дорожку выехал Хлыновский, пересевший на мотоцикл Старостина. Это обстоятельство и предыдущие обидные неудачи, видимо, повлияли на опытного бойца. Он финишировал последним. Команда ЧССР переместилась на второе место, опережая наших спортсменов на очко. Теперь, чтобы попасть в финал, советские гонщики должны были в оставшихся трех заездах одерживать победы. Увы, они добились всего два очка. На финише соревнований команды расположились в следующем порядке: ПНР — 31 очко, ЧССР — 27, СССР — 22 и ФРГ — 16.

Эти записи, как видите, отразили лишь ход борьбы, закончившейся не в пользу советских гонщиков. Но в моем блокноте есть еще заметки, которые во многом раскрывают подтекст событий на гаревом дорожке ленинградского трека.

Соревнования я смотрел вместе с тренером сборной Польши Романом Хеладзе. Человек этот, с такой необычной для польского гражданина фамилией, оказался интересным, откровенным собеседником. Он хорошо знает международный спидвей, давно знаком и с нашими гонщиками. Еще перед началом соревнований Р. Хеладзе сказал мне, что шансы на выход в финал у советской сборной минимальны. Польские и чехословацкие спортсмены за последние годы накопили большой опыт выступлений в крупных международных встречах. Янцаж, Чеслак, Б. Прох, Е. Рембас (ПНР), И. Штанцль, братия Вернеры, П. Ондрасин (ЧССР), стартовавшие в Ленинграде, стажируются в настоящее время в профессиональных английских клубах и каждую неделю проводят в их составах до трех соревнований.

Но главное даже не в этом. Четырехклапанные двигатели, которыми располагает наша сборная, не идут ни в какое сравнение с моторами, используемыми польскими и чехословацкими спортсменами. Разница в мощности столь ощутима, что сводит на нет любые преимущества в мастерстве. В каждом заезде наблюдалась одна и та же картина — на выходе из поворота и на прямой наши соперники легко уходили вперед.

Р. Хеладзе спокойно смотрел гонку до конца 12-го заезда, когда сборная Польши всего на три очка опережала команду СССР. После него он сказал: «Хватит соревноваться гонщикам, пусть спорт машины. Последние четыре заезда мои ребята проведут на двух английских «весельяках». Из 31 очка сборной ПНР 26 были добыты с помощью этих двигателей.

На следующий день три команды — СССР, ПНР и ЧССР провели товарищескую личную гонку. Она была интересна тем, что все участники оказались в равных условиях: польские спортсмены «весельяки» не использовали, а чехословацкие гаревники, отправившие свои машины домой, выступали на мотоциклах сборной СССР. Понимая всю условность сравнения результатов — соревнования как никак товарищеские, где не нужно выкладываться до конца, — приведу все же их итоги: Смирнов — 14 из 15 очков, Старостин — 13, Гордеев и Корнев — по 11, а лучший зарубежный участник А. Хушца (ПНР) был лишь пятым с девятью очками.

Конечно, неудачи нашей команды в последние два года имеют целый ряд причин. Но главная — резкое отставание в мощностных показателях двигателей, которые она использует. Остальные сопутствуют или вытекают из этой главной. Без помощи специалистов, и прежде всего конструкторов ВНИИмотопроба, это отставание ликвидировать будет сложно.

Б. ЛОГИНОВ,
специор «За рулем»

г. Ленинград

АВТОГОНКИ

Чемпион мира на машинах формулы 1 в нынешнем году определился задолго до финиша. После одиннадцати этапов из шестнадцати Марио Андретти стал по сумме очков недосягаем для соперников. 38-летний американец итальянского происхождения выиграл пять этапов. Не только личное мастерство и богатый опыт обеспечили ему победу. Большая заслуга в этом бригады инженеров и механиков английского завода «Лотос», которую возглавляет более двадцати лет главный конструктор Колин Чэпмен. Его новая модель «Лотос-79» показала свое превосходство над главными претендентами — автомобилями «Брэбхэм-Альфа-БТ46» и «Феррари-312-Т3». Эти машины располагали более мощными (на 30—40 л. с.) двигателями, чем «Лотос-79», но уступали ему по характеристикам управляемости. Пример Андретти и «Лотоса» показывает, что тщательно спроектированное шасси столь же (если не в большей степени) важно для гоночной машины, как и мощный двигатель.

Результаты соревнований

X этап (Англия): 1. К. Рейтемани (Аргентина), «Феррари-312-Т3»; 2. Н. Лауда (Австрия); 3. Д. Уотсон (Англия), оба — «Брэбхэм-Альфа-БТ46»; 4. П. Депалле (Франция), «Тиррел-008»; 5. Г. Штук (ФРГ), «Шэдоу-ДН9»; 6. П. Тамбе (Франция), «Мак-Ларен-М26».

XI этап (ФРГ): 1. М. Андретти (США), «Лотос-79»; 2. И. Шектер (ЮАР), «Вольф-ВР5»; 3. Ж. Лафитт (Франция), «Ликке-Матра-ЖС9»; 4. Э. Фиттипальди (Бразилия), «Копершунар-Ф5А»; 5. Д. Пирони (Франция), «Тиррел-008»; 6. Э. Ребак (Мексика), «Лотос-78».

МОТОКРОСС

Первенство мира в классе 125 см³ в этом году проходит под знаком превосходства японских мотоциклов. Выступающие на них гонщики заняли призовые места на большей части этапов. Лишь в отдельных случаях кроссмены на мотоциклах европейских марок («Априллия», КТМ, ТТМ, ЧЗ) смогли войти в число призеров.

IX этап (ПНР). 1-й заезд: 1. Г. Ронд (Голландия), «Ямаха»; 2. Г. Райе (Вельгия), «Сузуки»; 3. А. Ватанабе (Япония), «Сузуки»; 4. Ю. Худяков (СССР), ЧЗ; 5. М. Аутто (Финляндия), КТМ; 6. Р. Гарвей (Англия), «Сузуки». **2-й заезд:** 1. Ватанабе; 2. Райе; 3. Аутто; 4. И. Хуравый (ЧССР), ЧЗ; 5. Ронд; 6. А. Массан (Вельгия), «Хонда».

Чемпионат мира на мотоциклах класса до 1000 см³ с молниеносной в нынешнем году проходит в девять этапов. Нашу страну на этом первенстве представляют два экипажа: С. Щербинин и Н. Лыжин (в прошлом году они вышли на десятое место) и Н. Иванотин и О. Харин.

Результаты соревнований

I этап (Швеция). 1-й заезд: 1. Р. Грогг — А. Хюссер (Швейцария), «Нортон-Уосп»; 2. К. ден Вигтеаар — К. ван дер Вайль (Голландия), «Ямаха-ЭМЛ»; 3. Н. Томпсон — Г. Уитерс (Англия), «Нортон-Уосп»; 4. С. Щербинин — Н. Лыжин

(СССР), «Урал»... 9. Н. Иванютин — О. Харин (СССР), «Урал». 2-й заезд: 1. Грогг; 2. Э. Воллхальдер — Р. Воллхальдер (Швейцария), «Ямаха-ЭМЛ»; 3. Р. Вэлер — Г. Пеппингхаус (ФРГ), «Ямаха-Уосп»... 10. Иванютин.

II этап (Голландия). 1-й заезд: 1. Грогг; 2. В. ван дер Лаан — Я. ван Влит (Голландия), «Веслейк-Уосп»; 3. В. Шнайдер — В. Финк (Австрия), «Веслейк-Уосп». 2-й этап: 1. Вэлер; 2. ден Виггелаар; 3. Г. Борен — К. Лангле (Швейцария), «Нортон»... 7. Иванютин.

III этап (Бельгия). 1-й заезд: 1. ден Виггелаар; 2. Вэлер; 3. ван дер Лаан. 2-й заезд: 1. ден Виггелаар; 2. Вэлер; 3. Боллхальдер.

МНОГОБОРЬЕ

Первенство Европы по мотоциклетному многоборью в нынешнем году прошло в семь этапов. За последние несколько лет соотношение сил в этом виде соревнований изменилось. На нынешнем чемпионате вновь почетный титул после долгого перерыва выиграл спортсмен ГДР, заявивший о себе многоборцы ПНР, выступающие на машинах малых кубатур.

Результаты первенства: класс 50 см³ — Д. Перего (Италия), «Фантик-Сакс»; класс 75 см³ — О. Скабурри (Италия), «Пух»; класс 100 см³ — Э. Шмидер (ФРГ), «Цюндапп»; класс 125 см³ — Э. Вебер (ФРГ), «Цюндапп»; класс 175 см³ — Ф. Гуальди (Италия), КТМ; класс 250 см³ — Э. Брисони (Италия), СВМ; класс 350 см³ — Э. Андриолетти (Италия), КТМ; класс 500 см³ — Д. Крочи (Италия), КТМ; класс свыше 500 см³ — М. Егер (ГДР), МЦ.

РАЛЛИ

«Рейд польский» был четвертым этапом Кубка дружбы социалистических стран и одновременно 29-м этапом (из общего числа 46) первенства Европы по ралли. На старт вышли 77 экипажей, финишировало — 27. В зачет Кубка шла первая часть «Рейда» протяженностью 1 061 км, а вся дистанция составляла 1 688 км.

Победу в этапе европейского первенства одержал испанский экипаж А. Занини и Х. Петиско на «СЕАТ-131-абарт». Лучший результат спортсменов социалистических стран — четвертое место в абсолютном зачете В. Блахны и Л. Главки (ЧССР), которые шли на «Шкоде-130РС». Из советских спортсменов наиболее успешно выступили Х. Оху и Т. Диенер. На «Ладе-1600» они заняли восьмое место в абсолютном зачете.

В зачете Кубка дружбы первенствовали Блахна и Главка. Среди призеров также другой экипаж из ЧССР — С. Квайзар и И. Котек на «Шкоде-130РС» и польские спортсмены, братья В. Возович и В. Возович на «Ладе-1600». Среди национальных команд места распределились так: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. СССР; 4. ГДР; 5. ВНР; 6. СРР.

Пятым этапом Кубка дружбы стало «Дунайское ралли» в Румынии. Первые три места в абсолютном зачете заняли экипажи из ЧССР, выступавшие на «школах» модели «130РС»: Блахна и Главка, В. Гавел и М. Воханка, Квайзар и Котек. Пятое место у советских раллистов С. Вуковича и В. Московских на «Ладе-1600» (они стали победителями в классе А4-1600 см³). Другой наш экипаж — Э. Райде и Г. Вальдек — занял седьмое место. В командном зачете четвертую победу подряд одержала сборная ЧССР. Далее спортсмены СССР, ПНР, НРБ, СРР, ГДР и ВНР.

После пяти этапов в личном зачете по сумме очков впереди И. Шедивый и И. Янечек (ЧССР) — 166 очков. Далее — Блахна и Главка — 150, братья Возович — 141. На пятом месте советская пара Вукович — Московских со 119 очками.

В командном зачете по сумме очков места распределились так: СССР — 30; ЧССР — 28; ПНР — 19; НРБ — 17; ГДР — 14; СРР — 9; ВНР — 7.

ПРОБЕГУ 40 ЛЕТ

Идея сухой перегонки древесного топлива в газ для использования его в автомобильном двигателе давно занимала умы конструкторов. Более полувека назад советские специалисты начали работы над автомобильными газогенераторными установками. С 1931 года в НАТИ (ныне НАМИ) начал функционировать специальный отдел, и через некоторое время институт сконструировал газогенератор НАТИ-Г14, который был принят для серийного производства. 30 ноября 1934 года семь отечественных автомобилей с газогенераторными установками вышли по маршруту Москва—Ленинград—Москва, и отчет о пробеге дал ценные сведения для их дальнейшего совершенствования.

Первым отечественным серийным газогенераторным автомобилем стал ЗИС—13 на шасси ЗИС—11 (модификация грузовика ЗИС—5). В 1936 году была выпущена партия в 900 штук.

Внедрение газогенераторных машин позволило заменить бензин местными сортами топлива, поставило эксплуатацию автомобильного парка вне зависимости от доставки жидкого топлива в самые отдаленные районы страны. Поэтому резолюция XVIII съезда партии «О третьем пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР» содержала ясные указания на необходимость широкого применения газогенераторных автомобилей и газификации всех видов твердого топлива.

На повестку дня в конце 30-х годов встал вопрос об освоении новых моделей с газогенераторами. Их проектировали и строили ЗИС, ГАЗ, НАТИ. Но, прежде чем широко развешивать производство, нужны были всесторонние длительные испытания. Такое решение было принято, и в июле—августе 1938 года проведен всесоюзный пробег 17 газогенераторных автомобилей по маршруту протяженностью 10 890 километров.

Сегодня мы отмечаем 40-летие этого события. Участники пробега (52 человека, в их числе 24 водителя) за 62 дня прошли через Москву, Куйбышев, Казань, Уфу, Магнитогорск, Омск, Свердловск,

Киров, Горький, Ярославль, Вологду, Ленинград, Минск, Киев, Курск, Орел, Тулу.

Любопытно, что среди 24 водителей, участвовавших в пробеге, трое имели стаж работы всего год-полтора, но и для них эксплуатация газогенераторных машин не представляла трудностей. Успех этих больших испытаний в значительной мере обеспечило хорошо организованное Наркоматом лесной промышленности СССР снабжение машин древесными чурками, запасы которых можно было пополнить на протяжении всего маршрута. За 52 дня пробега люди и машины хорошо выдержали серьезное испытание. 5 участников были награждены орденами «Знак Почета» и 28 — Почетными грамотами Президиума Верховного Совета СССР.

Об экономическом эффекте внедрения, например, газогенераторного грузовика ЗИС—21 модели 1938 года можно судить по тому, что его использование в течение года позволило сберечь 20 тонн дефицитного в те годы бензина. Взамен машина расходовала 80 тонн (около 200 кубометров) древесины. Для районов, удаленных от магистралей подвоза жидкого горючего (лесоразработки, сельское хозяйство), внедрение газогенераторных автомобилей оказалось весьма выгодным. Уже в 1940 году там эксплуатировалось около 5000 таких машин и 400 тракторов.

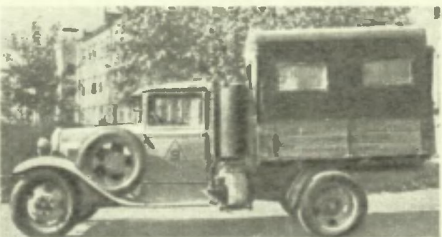
В годы Великой Отечественной войны для транспортных целей леспрохозы применяли только газогенераторные автомобили, они имели немалое распространение в Москве и Ленинграде. В 1951 году 15 тысяч таких машин и 12 500 тракторов продолжали трудиться в разных районах страны.

Период развития конструкций и производства газогенераторных автомобилей — яркая и насыщенная страница в истории отечественного автомобилестроения. И хотя сегодня газогенераторные машины не встретишь на дорогах, мы с уважением отмечаем юбилей пробега.

А. НИКАНОВ, командор всесоюзного газогенераторного автомобильного пробега



Газогенераторные автомобили, участвовавшие в пробеге: слева — на базе ЗИСа, справа — на базе ГАЗа.



Одна из многочисленных встреч участников пробега с населением.



ПРИТРИТЕ СЕДЛА КЛАПАНОВ

Если на «Москвиче-412» затруднена ручная подкачка топлива и мала его подача при пуске, виноват топливный насос. Не спешите его менять, а попробуйте отремонтировать.

Для этого отсоедините оба шланга и выверните шесть винтов, соединяющих головку насоса с корпусом. Слегка постукивая по головке деревянной рукояткой молотка, осторожно снимите ее, стараясь не повредить диафрагму. Затем выверните два винта, крепящих крышку головки, и так же осторожно (иначе можно повредить расположенную под ней прокладку) снимите крышку.

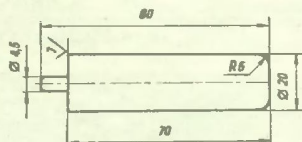
Перед дальнейшей разборкой, чтобы обеспечить правильную установку клапанов и не нарушить заводскую регулировку, необходимо пометить корпуса входного и выходного клапанов и глубину их посадки в отверстиях головки насоса.

При помощи стального прутка диаметром 4,5 мм и длиной 40—60 мм легкими ударами молотка выпрессуйте корпуса клапанов.

Ремонт топливного насоса, как правило, сводится к притирке кольцевых рабочих поверхностей (седел) клапанов и смене рабочих сторон резиновых шайб. Притирка ведется приспособлением, показанным на рисунке.

На нижнюю торцевую поверхность его нанесите несколько капель керосина и немного притирочного порошка. Затем, вставив направляющую притира в посадочное отверстие клапана, вращательными движениями, слегка прижимая, притрите кольцевую поверхность седла клапана — она должна стать гладкой, ровного сероватого цвета. Тщательно промойте и протрите клапаны.

При сборке смажьте посадочные отверстия маслом и легкими ударами молотка через деревянную проставку запрессуйте корпуса клапанов на прежнюю глубину.



Притир для седел клапанов (материал — сталь, чугун).

Во избежание перекоса диафрагмы при сборке насоса все шесть винтов крепления головки ввертывают на один-два оборота в корпус. Затем, нажав на рычаг ручной подкачки, опускают шток диафрагмы в крайнее положение и поочередно крест-накрест затягивают винты.

Рекомендую до запрессовки корпусов клапанов притереть на плите (можно на стекле толщиной 4 мм) сопрягающиеся поверхности крышки и головки насоса. Это дает возможность заменить часто выходящую из строя резиновую прокладку между частями корпуса более долговечной, изготовленной из листового паронита толщиной 0,5 мм.

И еще один совет. Если резьбовое соединение выходного штуцера пропускает бензин, выверните его, обезжирьте резьбу, намотайте на резьбу штуцера нитку и смажьте ее клеем БФ-2 или БФ-4. Слегка смажьте и резьбу в головке насоса. А теперь вверните штуцер. Поместите в духовку и выдержите 40—45 минут при температуре 90—120°C.

Мною было отремонтировано подобным образом несколько топливных насосов «Москвичей» моделей «412» и «2140». Насосы служат исправно более двух лет.

Я. ТУВЕЛЬМАН

199057, г. Ленинград,
просп. КИМа, 9, кв. 56

ОСВЕЩЕНИЕ В ПОМОЩЬ ЗАЖИГАНИЮ

На ковровских и минских мотоциклах, оборудованных генераторами переменного тока Г411 и Г421, многие водители облегчают пуск двигателя, особенно в холодную погоду, подключая в этот момент обмотки освещения последовательно к обмоткам зажигания.

Опубликованные ранее способы («За рулем», 1977, № 12) предусматривают применение двойного тумблера или двух микропереключателей. Я обхожусь одним микропереключателем или простым тумблером, соединяя обмотки, как показано на схеме.

Для этого общий вывод «М» обмоток освещения, зажигания и стоп-сигнала генератора Г411 (или общий вывод обмоток освещения и зажигания генератора Г421), соединенный с «массой», отсоединяем от корпуса генератора и подключаем к клемме «2» микропереключателя МП-1. Второй вывод катушки освещения «О» подключаем к клемме «3». Клемму «1» микропереключателя соединяем с «массой».

Таким образом, при отпущенной кнопке микропереключателя цепи генератора подключены нормально, то есть общий вывод «М» обмоток соединен с «массой», а при нажатой кнопке «масса» подключается к выводу «О» обмоток освещения.

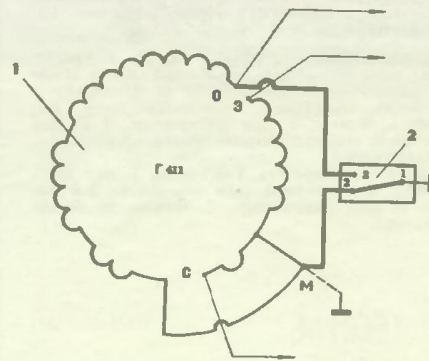


Схема подключения обмоток освещения: 1 — генератор; 2 — микропереключатель МП-1 (положение после пуска двигателя).

которые оказываются последовательно соединенными с обмоткой зажигания.

И. БОЧЕНКОВ

602200, г. Муром,
ул. Л. Толстого, 97, кв. 89

ЛЕГКИЙ ХОД ТРОСА

На своем «Запорожце» 96852 мне пришлось дважды за два года менять износившийся трос «газа». Причина в том, что он имеет два резких изгиба — у рулевой колонки и на двигателе. Чтобы линия прокладки троса стала более ровной, я изменил немного места крепления, как показано на рисунке.

Для кронштейна на колонке изготовил дополнительную пластину 1 (рис. 1), а на двигателе трос пропустил мимо тяги 4

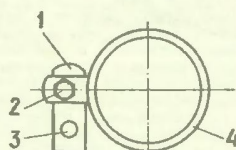


Рис. 1. Крепление троса на рулевой колонке: 1 — дополнительная пластина; 2 — болт; 3 — отверстие для крепления троса; 4 — рулевая колонка.

(рис. 2). Чтобы зафиксировать тягу на кронштейне, поставил шайбу 2 и шплинт 3. Такая прокладка троса обеспечила его долговечность и плавную работу педали «газа».

Л. ПЕТРАСОВ

603042, г. Горький, А-42,
ул. Ватутина, 14, кв. 3

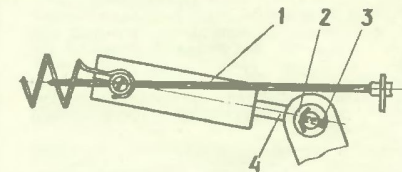


Рис. 2. Крепление троса на двигателе: 1 — трос; 2 — шайба; 3 — шплинт; 4 — тяга.

НЕОБМЕРЗАЮЩЕЕ ОКНО

В холодную погоду заднее стекло автомобиля часто запотевает, а иногда и обмерзает. Это крайне затрудняет вождение автомобиля, особенно в потоке транспорта.

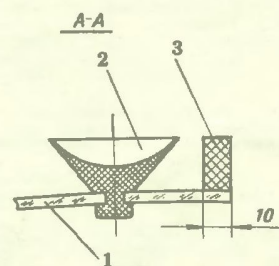
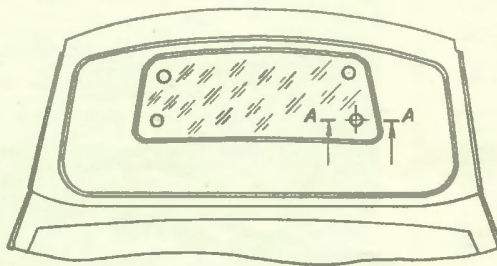
Чтобы на стекле всегда оставался чистый участок, мы накладываем на него второе стекло из плексигласа (органического стекла) толщиной от 0,8 до 3 мм, как показано на рисунке. Для этого вырезанную заготовку нагреваем и изгибаем по форме, близкой к внутренней поверхности основного стекла. Крепим плексиглас при помощи резиновых при-

сосок 2 от мыльниц, слегка смазав отверстия для них вазелином. Край уплотняем полосками 3 из поролона или губчатой резины, приклеивая их клеем «88» к дополнительному стеклу.

А. ГУЩИН
В. КУЗЬМИН

г. Горький, К-92,
ул. Московское шоссе, 350, кв. 7
(А. Гушин)

Установка дополнительного стекла: 1 — дополнительное стекло; 2 — присоски; 3 — уплотнитель.



СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ФОСФАТИРОВАННЫЕ ШЕСТЕРНИ

«Журнал несколько раз отмечал, что для задних мостов «москвичей», у которых фосфатированы шестерни главной передачи, можно применять трансмиссионные масла ТАД-17 и ТАД-17И, — пишет А. Губенко из Усинска. — Расскажите, на какие конкретно машины устанавливались заводом фосфатированные шестерни и можно ли их отличить от нефосфатированных». Этот вопрос задают и другие читатели, которых также интересует, в чем смысл фосфатации. Они связывают это с тем, что гипонидное масло обладает лучшими противозадирными свойствами, чем ТАД-17.

На автозаводе имени Ленинского комсомола редакции разъяснили, что работы по внедрению в производство процесса фосфатации шестерен главной передачи продолжаются.

При отработке технологии отдельные партии фосфатированных шестерен поступали на сборку задних мостов без особой регистрации, поскольку агрегаты заправлялись гипонидным маслом ГОСТ 4003—53. В ближайшее время все шестерни будут выпускаться только фосфатированными. Тогда АЗЛК разошлет всем заинтересованным организациям информационный бюллетень с указанием номеров кузова и заднего моста автомобилей, с которых внедрено конструктивное изменение. Редакция опубликует эти данные.

Определить же, какими шестернями главной передачи укомплектован задний мост, нетрудно. Для этого надо отвернуть пробку заливаемого отверстия и тампонам, смоченным в бензине, протереть просматриваемый участок наружного диаметра ведомой шестерни. Фосфатированная шестерня имеет равномерную матовую (бархатистую) поверхность от темно-серого до черного цвета. Нефосфатированная — блестящую (металлическую) со следами цветов побежалости от термообработки.

Теперь вторая часть вопроса. Действительно, гипонидное масло ГОСТ 4003—53 имеет лучшие противозадирные свойства, нежели трансмиссионные ТАД-17 и ТАД-17И. И, казалось бы, лучше применять его, чем вводить дорогой и сложный процесс — фосфатацию деталей. Тем не менее, фосфатировать шестерни стоит, поскольку вязкость трансмиссионного масла ниже, чем гипонидного, и поэтому с ним эксплуатационные качества машины при низких температурах улучшаются. Кстати, ТАД-17И можно использовать и тогда, когда шестерни главной передачи не фосфатированы. Но, подчеркиваем, только в случае, если автомобиль хорошо обкатан и прошел 10—15 тысяч километров.

ЧЕМ ПРОМЫТЬ МОТОР

«У меня «Москвич» модели «407», — пишет М. Ходушин. — Расскажите, чем можно промыть систему смазки двигателя и как это сделать?».

Специалисты разъясняют, что для промывки двигателя «Москвича-407» можно использовать моющее масло ВНИИП-ФД (ТУЗ8 101 555-75), индустриальное И-12А (ГОСТ 20799—75), веретенное «АУ» (ГОСТ 1642—75).

Промывать систему смазки, независимо от того, какое масло используется, следует так. Из горячего двигателя слить старое, отработавшее масло. Слить отстой из фильтров грубой и тонкой очистки. Затем пробки сливных отверстий картера двигателя и корпусов масляных фильтров установить на место, а в систему залить 2—2,5 л промывочного масла. Теперь двигатель должен поработать на малых оборотах (частота вращения коленчатого вала примерно 1000 об/мин) 10—15 минут, после чего надо слить масло, установить новый элемент фильтра тонкой очистки и заправить систему свежим моторным маслом.

ПОСТАВЬТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ САЛЬНИК

К. Ниязов из Средней Азии просит совета, как устранить попадание смазки в тормозной барабан заднего колеса мотоцикла «Урал».

Отвечают специалисты завода.

Чтобы уплотнить соединение ступицы ведомой шестерни и распорной втулки в редукторе главной передачи, рекомендуем вырезать из войлока кольцо наружным диаметром 31 мм, внутренним — 24 мм, толщиной 5 мм. На распорной втулке проточите для него канавку диаметром 24 мм, шириной 5 мм. Внутреннюю поверхность ступицы на диаметре 30 мм следует отполировать.

РАСХОД ТОПЛИВА «НИВЫ»

П. Куликов из Рязанской области просит рассказать, каким должен быть эксплуатационный расход топлива «Нивы».

Эксплуатационный расход топлива любого автомобиля зависит от его технического состояния, условий эксплуатации, манеры езды.

Болжский автозавод в течение нескольких лет проводит дорожные испытания ВАЗ—2121. При движении с полной нагрузкой и высокими средними скоростями расход топлива (в литрах на 100 километров пути) составлял: на асфальтобетонных дорогах — 14,0; на грунтовых — 15,9; на бездорожье — 22,0—23,6; на горных дорогах — 13,9; на городских маршрутах — 13,9.

Обращаем внимание на то, что приведенные здесь величины не установочные нормы расхода топлива, а всего лишь справочные данные, на которые могут ориентироваться владельцы «Нивы».

СВЕЧЕНИЕ ПРОВОДОВ

В. Тимофеев из Ногинска, москвич А. Бробышев просят рассказать о причинах свечения проводов высокого напряжения у «жигулей».

Как разъяснили в НИИавтоприборов, свечение проводов системы зажигания относится к явлению, называемому «коронной». Оно объясняется свечением ионизированного газа в непосредственной близости от проводов, находящихся под высоким напряжением. Интенсивность свечения зависит от влажности воздуха и состояния изоляции проводов.

На автомобилях ВАЗ используются специальные провода высокого напряжения марки ПВИА (ПВВП), в конструкции которых заложены подавители радиопомех. Толщина изоляции у них невелика, и поэтому явление «короны» наблюдается чаще.

Чтобы ослабить эффект этого, в данном случае безобидного явления, надо следить за чистотой поверхности изоляции, а при повреждении ее — менять провод.

ПОЧЕМУ РАЗНАЯ РЕЗЬБА

«Обратил внимание, что на ступицах передних колес у «жигулей» разная резьба для гаек: на правом колесе левая, на левом — правая. Почему так сделано?» — спрашивает В. Ермаков из Коломны.

Профессиональные водители знают, что у грузовых автомобилей это делается наоборот. Там на правых колесах ставят гайки с правой резьбой, на левых — с левой. Таким образом предотвращается их самоотвинчивание под действием сил инерции. На «жигулях» эти гайки не только удерживают ступицы на поворотных цапфах, но и служат для регулировки зазора в подшипниках. Поэтому резьба у них подобрана, чтобы исключить возможность самозакручивания и, как следствие, уменьшения зазора в подшипниках, ведущего к разрушению узла. Кроме того, гайки надежно стопорятся вдавливанием их краев в пазы на цапфах.

КОМПЕНСАЦИЯ РАСХОДОВ ИНВАЛИДАМ

«Уважаемая редакция!

Мы знаем, что для инвалидов, получающих транспортные средства бесплатно или на льготных условиях, предусматривается компенсация в связи с повышением цен на бензин, запчасти и техническое обслуживание машин. Что это за компенсация? Кому и когда она выплачивается?»

Такое письмо мы получили от группы инвалидов из города Батайска. На вопросы читателей отвечает ведущий инспектор Управления социального обеспечения Госкомтруда СССР Ю. И. СКВОРЦОВ.

В связи с введением новых розничных цен на бензин, ремонт, техническое обслуживание автомобилей и запасные части к ним с 1 марта 1978 года выплачивается компенсация дополнительных расходов инвалидам, получившим легкие автомобили и мотоциклы бесплатно или на льготных условиях. Размеры ее следующие: для владельцев автомобилей — 120 рублей в год, для имеющих моторные коляски — 48 рублей в год.

Учет инвалидов, имеющих право на компенсацию, ведут районные (городские) отделы социального обеспечения. Тем, кто состоит там на учете, и работающим и неработающим, компенсация выплачивается соответствующим отделом социального обеспечения (или центром по начислению и выплате пенсий по месту жительства) почтовыми переводами в январе и июле каждого года равными частями. Те, кому пенсии выплачивают учреждения Госбанка, получают от них и компенсацию.

В первой половине нынешнего года уже выплачено по 40 рублей владельцам автомобилей и по 16 рублей ездящим на мотоциклах. Инвалидам, вновь получившим автомобили и мотоциклы, расходы за текущее полугодие компенсируются в следующем месяце после их получения. В этом случае сумма возмещения определяется по числу полных месяцев, в течение которых они будут иметь машину в данном полугодии.

Право на компенсацию сохраняют инвалиды, получившие автомобили и мотоциклы бесплатно или на льготных условиях и перешедшие на пенсию по возрасту.

Компенсация полагается также инвалидам Отечественной войны, имеющим, согласно действующему законодательству, право на бесплатное получение «Запорожца», но приобретшим вместо него машину другой марки за наличный расчет. В этих случаях возмещение выплачивается на основании заключения республиканской (в республиках без областного деления), краевой, областной или центральной городской (в городах республиканского подчинения) ВТЭК о наличии медицинских показаний на бесплатное получение машины. Такими же льготами пользуются инвалиды от трудового увечья или профессионального заболевания, получившие мотоцикл с оплатой ее стоимости или приобретшие автомобиль с ручным управлением с оплатой части его стоимости (в пределах стоимости мотоцикла) предприятием, организацией, учреждением, виновным в причинении ущерба.

Признанным при очередном переосвидетельствовании во ВТЭК трудоспособными компенсация прекращается с очередного срока выплаты после признания их трудоспособными. В случае лишения инвалида водительского удостоверения за нарушение правил движения выплата прекращается на период лишения водительских прав. Компенсация производится независимо от срока эксплуатации автомобиля или мотоцикла, но обязательно при условии признания их пригодными к эксплуатации органами ГАИ.

По всем вопросам, связанным с компенсацией расходов на бензин, ремонт, техническое обслуживание автомобилей и запасные части к ним, надо обращаться в органы социального обеспечения по месту жительства.

По письму приняты меры

Читатель А. Крашенинников из г. Александрова Владимирской области сообщил в своем письме, что в автошколе ДОСААФ, где он учился, не все обстоит благополучно: есть случаи приписок часов вождения, мастер В. Савелов груб с учениками, нередко использует автомобиль не по назначению.

Редакция попросила владимирский областной комитет ДОСААФ проверить жалобу.

Вот что сообщил председатель обкома В. Киселев. Как выяснилось, факты, названные в письме читателя, действительно имели место. Полнее вскрыть их могло общее собрание преподавателей и мастеров александровской автошколы ДОСААФ, на котором обсуждалось письмо тов. Крашенинникова.

Приняты следующие меры. Мастер В. Савелов за неактивное поведение, систематическую грубость с учениками, использование автомобиля в корыстных целях уволен из автошколы. Начальнику александровской автошколы ДОСААФ А. Тимофееву указано на слабый контроль за подготовкой водителей, на необходимость навести строгий порядок в организации учебного процесса.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29. Правильные ответы — 1, 5, 8, 10, 13, 15, 17, 19, 23, 26.

I. Движение в прямом направлении в показанной ситуации ничем не ограничено, а знак «Автомобильное движение запрещено», действующий в этом случае на пересекаемую дорогу, распространяется из мотоциклов только на те, что с коляской (пункт 26, 2.3).

II. По главной дороге обгон, как известно, разрешен без всяких ограничений, даже с выездом на полосу встречного движения. Водитель автомобиля не имеет права занимать проезжую часть пересекаемой дороги, пока не проедет мотоциклист (пункты 95 «а» и 115).

III. Водитель «скорой помощи» может двигаться и на красный сигнал светофора, но, как сказано в Правилах, «при условии обеспечения безопасности движения». Он должен быть уверен в том, что другие водители не только восприняли его сигналы, но и имеют техническую возможность пропустить его (пункт 13).

IV. На равнозначном перекрестке трамвай имеет преимущество перед всеми нерельсовыми транспортными средствами, даже если он выполняет левый или правый поворот. Остальные водители проезжают перекресток по правилу «правой руки» (пункты 111 и 113).

V. В такой обстановке предпринимать обгон нельзя: линия разметки сигнализирует о том, что уже через 50 метров может начаться сплошная линия, при которой выезд на полосу встречного движения будет запрещен. Обгон же на таком небольшом расстоянии невозможен (пункт 42, 1.6).

VI. От правого края проезжей части, как исключение, разрешен лишь разворот, причем в случаях, когда ширины дороги не хватает, чтобы выполнить маневр за один прием. Повороты же надо выполнять только из стандартного положения — из крайнего левого на проезжей части для данного направления (пункты 87 и 88).

VII. В 100-метровой зоне по ту и другую сторону от железнодорожного переезда стоянка запрещена (пункт 100 «б»).

VIII. Въехав на перекресток при разрешающем сигнале, покинуть его можно при любом сигнале в светофоре на выходе с перекрестка, если перед ним нет стоп-линии или таблички «Стоп» (пункт 106).

IX. Тормозной путь легкового автомобиля на сухом асфальте при скорости 60 км/ч составляет в среднем 25 метров.

X. В результате перелома ребер пострадавший может испытывать резкую боль при дыхании, кашле. Чтобы облегчить его положение, нужно широким бинтом или полотенцем туго перевязать ему грудь.

В НОМЕРЕ:

60 лет ВЛКСМ	Е. Ковриженко. Конституцией обеспечено	1
29 октября — День работников автомобильного транспорта	Г. Фекличев. Комсомольское шестидесятилетие В. Старчевский. Счет на минуты	2 4
Правофланговые	А. Лоскутов. Как требовало время	6
Советская техника	Л. Жмырев. По пандусу, ведущему вниз	8
Новости, события, факты	Г. Константинов, Е. Матвеев. «АвтоВАЗ»	9
Актуальная колонка	Л. Перель. А теперь «969М»	10
В организации ДОСААФ	«...верен и поныне»	12
Клуб «Автомобиль»	П. Гончар-Зайкин. Пришел новый руководитель А. Гороян. Нина Антоновна, начальник школы К. Шестопалов. Класс приехал в село	13 14 15
В помощь организациям ДОСААФ	Н. Разинчев. О пожаре не звоните А. Сandomирский. Генеральная уборка В. Михалев. На буксире за «Нивой»	16 18 20
Страница мотоциклиста	Автопарк школы З. Созанский. Разъемный двигатель ЯМЗ—740	21 21
Возвращаясь к напечатанному	А. Старостин. Ю. Баранов. Бесконтактная электронная система зажигания	22
Зеленая волна	«А-76? Нет, АИ-93!»	23
В мире моторов	А. Чистяков. Кривая вниз, кривая вверх Изоюмор М. Афанасьев. И снова о скорости Это могло не случиться В. Телегин. Кто чаще попадает в аварии? Почта «Зеленой волны» Экзамен на дому	24 24 26 27 28 28 29, 40
Спорт	В. Смирнов. Приморье спортивное А. Черкасский. В родных стенах С. Рылло. По новой формуле Призы, участники, болельщики, победители Б. Логинов. Гонка с подтекстом	32 33 34 34 36
Спортивный глобус		36
Музей «За рулем»	А. Никаноров. Пробегу 40 лет	37
Советы бывалых		38
Справочная служба		39
По письму приняты меры		40

На 1-й странице обложки — фото В. Князева и И. Бахтина.

На 4-й странице обложки — рисунки А. Захарова.

На 2—3-й страницах вкладки — электрооборудование автомобиля ВАЗ—21011.

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. ЛЕТЧФОРД, 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

Зав. отделом оформления Н. П. Бурлака. Художественный редактор В. П. Макаров. Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30. Сдано в производ. 2.8.1978 г. Подписано в печать 29.8.1978 г. Тираж 2 550 000

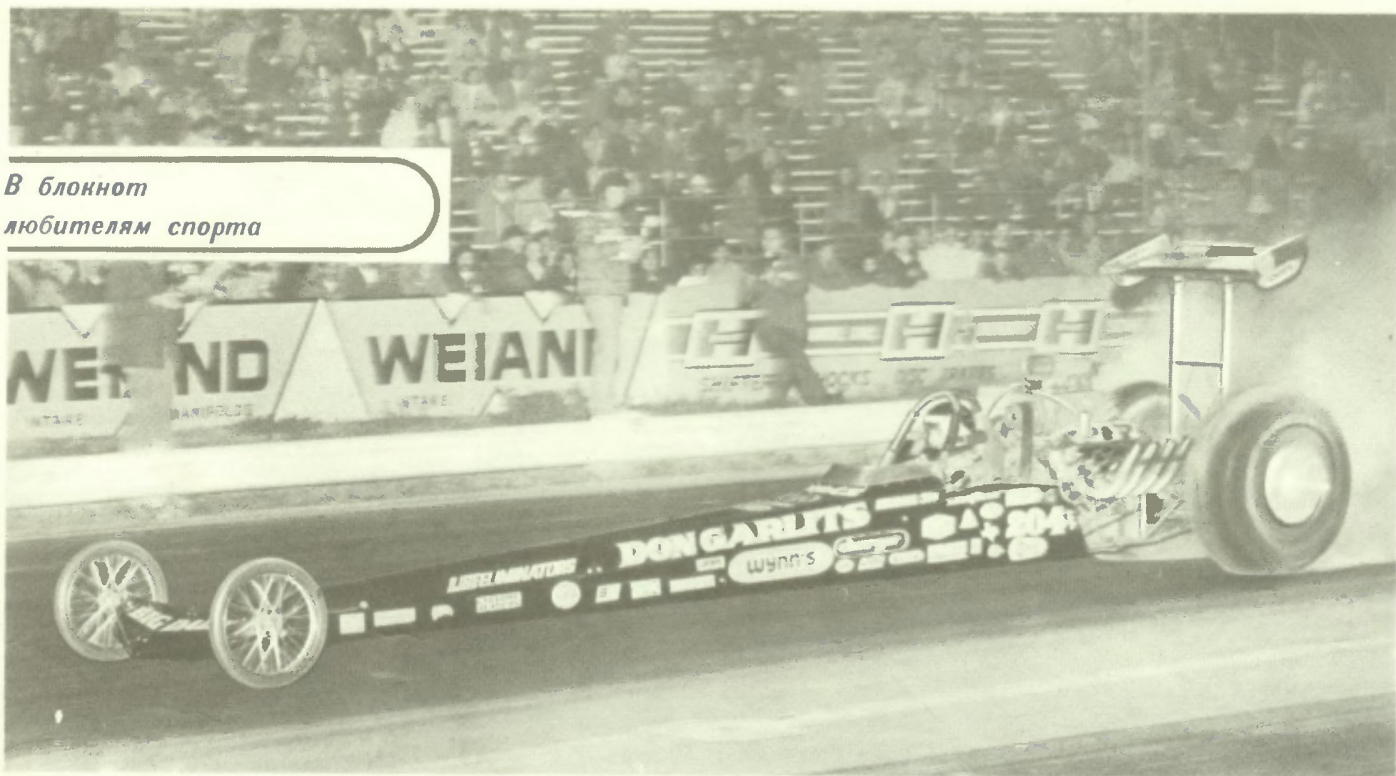
Рукописи не возвращаются.

Бум. 60×90¹/₁₆, 2,75 бум. л.—5,5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 1135 Г-12771

Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в Ордене Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск. Издательство ДОСААФ. Москва

© «За рулем», 1978 г.

В блокнот
любителям спорта



ГОНКИ НА ДРЕГСТЕРАХ

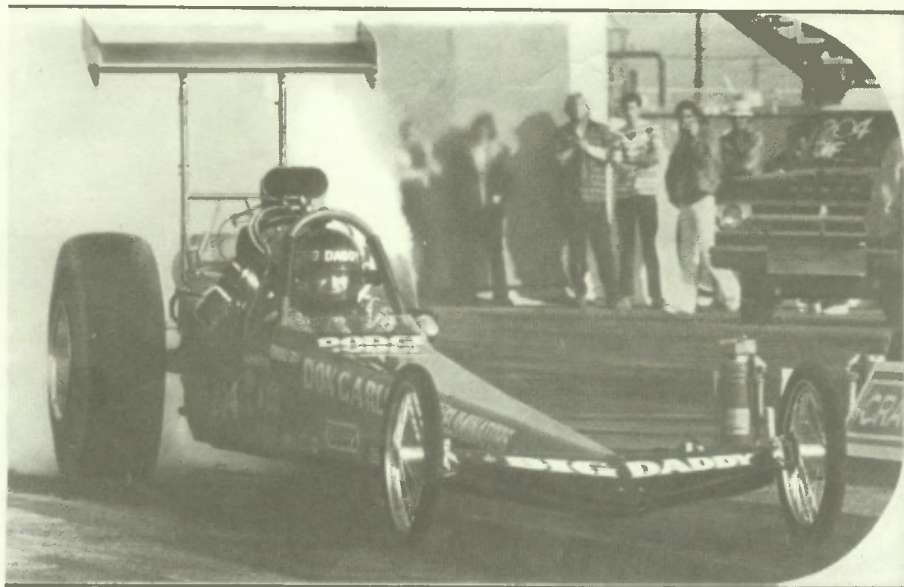
На фотографиях — странного вида машина с дымящимися задними шинами. Это дрегстер — разновидность гоночного автомобиля для скоростных заездов на четверть мили (402,336 м) со стартом с места.

На таких соревнованиях используются машины с очень легким шасси, «мясистыми» задними шинами и велосипедными колесами спереди. На задние, ведущие колеса дрегстеров приходится около 90% массы. Это надо для того, чтобы максимум массы использовался как сцепная сила: иначе не взять резко, с хорошим ускорением старт. Мощность двигателя — часто это 7-литровый мотор, работающий на нитрометане и снабженный магнетелем, — достигает 1600—1800 л. с. Таким образом, при массе машины 730—770 кг удельная мощность составляет 2 л. с./кг.

Молниеносная приемистость дрегстеров была бы невозможной без специальных шин из мягкой резины с очень высоким коэффициентом сцепления. Машина трогается столь резко, что передние колеса отрываются от земли — как на старте мотогонки по льду. Всю дистанцию автомобиль проходит на задних колесах. При этом их шины непрерывно бунсуют, окутывая протектор густым сизым дымом. Защищенный на случай переворота назад, через задние колеса (бывает и такое), спортсмен управляет машиной, сидя в кислородной маске. В конце дистанции скорость уже превышает 300 и даже 400 км/ч. Для погашения ее используют тормозной парашют авиационного типа.

А время прохождения «четырехсотметровки»? Лучшие машины преодолевают ее за шесть с небольшим секунд (сравним: современный гоночный автомобиль формулы III — за 12,5—13,5 секунды). Для них сегодня — 2500 специальных дорожек с покрытием, обеспечивающим высокий коэффициент сцепления, и с электронной аппаратурой для измерения времени. Гонки на дрегстерах, которые ежегодно привлекают около 5 миллионов зрителей, обслуживают специализированные фирмы, их освещают газеты и журналы.

За последние годы еще возросли мощ-



ности, стали применять гоночные шины сверхнизкого давления с эффектом закручивания боковых стенок при старте и с увеличивающимся к концу заезда на 100 мм диаметром (чем двигатель предохраняется от разрушающего нарастания оборотов).

Сегодня на дрегстерах выступают не только в гонках на четверть мили со стартом с места, но и в рекордных заездах на дистанции 500 и 1000 метров. Первые такие машины созданы и в нашей стране харьковскими и ленинградскими спортсменами.

М. КУУСЕ,
инженер

г. Таллин

Гонщик в дрегстере сидит перед двигателем (8 цилиндров, 8200 см³, 1800 л. с.). Над задними колесами установлено антикрыло. База — 5460 мм. Масса — около 770 кг.

Когда дрегстер трогается с места, задние колеса пробуксовывают на бетоне дорожки, шины дымятся и их боковые стенки деформируются, закручиваясь словно часовая пружина. Гонщик проходит дистанцию с передними колесами чуть поднятыми над дорожкой.



Э

17. ЗИЛ—112С

Этот автомобиль примечателен тем, что на нем впервые в нашем автомобильном спорте нашли применение самоблокирующий дифференциал, барабанные центральные гайки колес, задняя подвеска типа «Де Дион» и дисковые (с 1964 года) тормоза. Модификация 1964 года (ее параметры приведены в

скобках) была оснащена более мощным двигателем и шинами радиального типа. Из других конструктивных особенностей ЗИЛ—112С заслуживают внимания алюминиевый кузов, съемное рулевое колесо.

В период 1963—1965 гг. на ЗИЛ—112С в чемпионатах СССР по кольцевым гонкам выиграны одна золотая и две бронзовые медали, а также установлены три всесоюзных рекорда.

Год постройки — 1962; конструктор —

В. Родионов; число мест — 2; двигатель: число цилиндров — 8, рабочий объем — 5980 (6959) см³, клапанный механизм — OHV, мощность — 230 (270) л. с. при 4000 (4300) об/мин; число передач — 3; размер шин — 7,00—16 (175—15); масса в снаряженном состоянии — 1320 кг; длина — 4150 мм; ширина — 1550 мм; высота — 920 мм; база — 2600 мм; максимальная скорость — 260 (270) км/ч; время прохождения 1000 м со старта с места — 28 (27) с.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 80 коп.

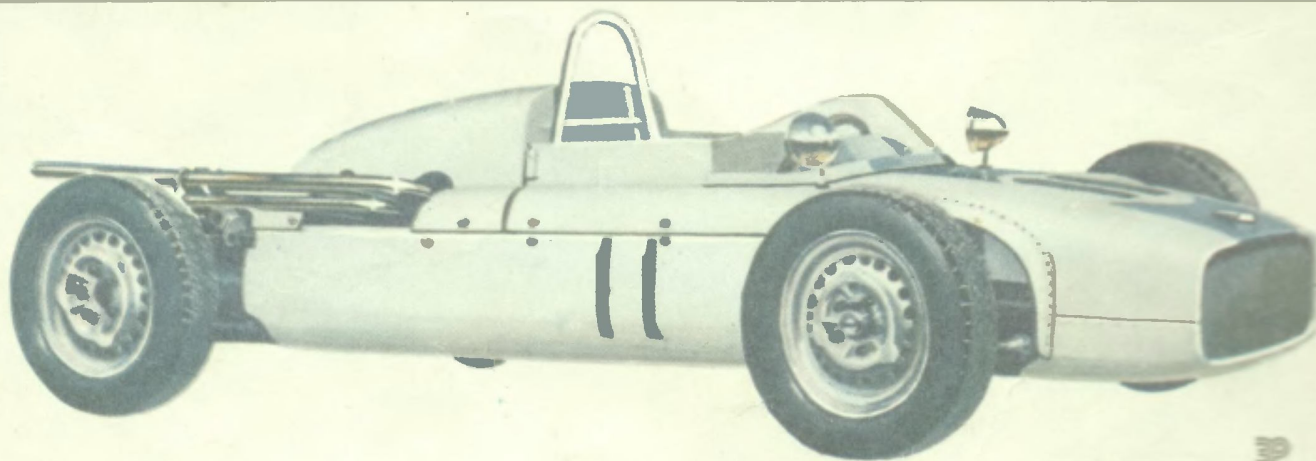
18. «МОСКВИЧ—Г4»

На МЗМА (ныне АЗЛК) были изготовлены три образца этой машины. В 1966 году она модернизирована (модификация «Г4А») — установлены два дросельных карбюратора «Вебер», новые колеса и шины. Для «Москвича—Г4» (данные по «Г4А» в скобках) характерны независимая пружинная подвеска всех

колес, реечный рулевой механизм, пространственная рама из труб диаметром 27 мм. Силовой агрегат расположен сзади, причем коробка передач установлена между двигателем и главной передачей. С 1963 по 1972 гг. на чемпионатах страны по кольцевым гонкам на «москвичах» модификации «Г4», «Г4А», «Г4М» выиграны три золотые, три серебряные и две бронзовые медали.

Год постройки — 1963; конструкторы — И. Гладили и Л. Шугуров; число

мест — 1; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 1358 см³, степень сжатия — 9,5, число карбюраторов — 2 (2 дросельных), клапанный механизм — OHV, мощность — 76 (81) л. с. при 5400 (5600) об/мин; число передач — 4; размер шин — спереди 5,50—13, сзади — 6,50—13; масса в снаряженном состоянии — 560 кг; база — 2350 мм; максимальная скорость — 177 (180) км/ч; время прохождения 1000 м со старта с места — 30 с.



Э