



За рулем

II • 1978



ДА ЗДРАВСТВУЕТ
61-я ГОДОВЩИНА
ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ!

МОСКВА —
ВОПЛОЩЕНИЕ
РЕВОЛЮЦИОННЫХ,
БОЕВЫХ
И ТРУДОВЫХ
ТРАДИЦИЙ
СОВЕТСКОГО
НАРОДА





Среди материалов, которые мы привезли в редакцию из Красноярска, есть альбом «Дважды ордена Ленина Красноярский край» — подарок журналу от Госавтоинспекции края. Великолепные фотографии, представленные в этом издании, не нуждаются в комментариях, и сопроводительный текст здесь до предела лаконичен. Вот что сказано там о Красноярске:

«Если сегодня взглянуть с Афонтовой горы, откуда из окон Юдинской библиотеки В. И. Ленин видел как на ладони губернский Красноярск, перед взором предстанет величественная панорама современного большого города, в котором живет свыше 700 тысяч человек. Как маяки, тут и там поднимаются новые кварталы многоэтажных домов. А какой у города индустриальный взлет! Он производит комбайны и мостовые краны, речные суда и инструментальную сталь, каучук и шины, гидролиз и шелк, алюминий и пенициллин, целлюлозу и бумагу, телевизоры и пианино — всего не счесть!

За советские годы доля Красноярска, как и других городов Сибири, в промышленной продукции страны возросла в сотни раз. В таком индустриальном росте заложена идея равномерного размещения производительных сил в стране, высказанная в ленинском плане ГОЭЛРО.

До революции Красноярск «славился» одиннадцатью православными церквями и тремя иноверными храмами. Теперь в городе больше сотни клубов и библиотек, девятнадцать кинотеатров, филармония, театры драматический, музыкальной комедии, юного зрителя...

Старый Красноярск не имел ни одного вуза. Сейчас в городе работают государственный университет, институты цветных металлов, политехнический, технологический, сельскохозяйственный, педагогический, медицинский».

С момента появления этой публикации [в 1975 году] прошло совсем немного времени, но сегодня она требует заметных добавлений.

Выполняя намеченную XXV съездом КПСС программу опережающего развития восточных районов страны, особенно Сибири, красноярцы многое построили, ввели в строй новые промышленные, транспортные, культурно-бытовые и другие объекты.

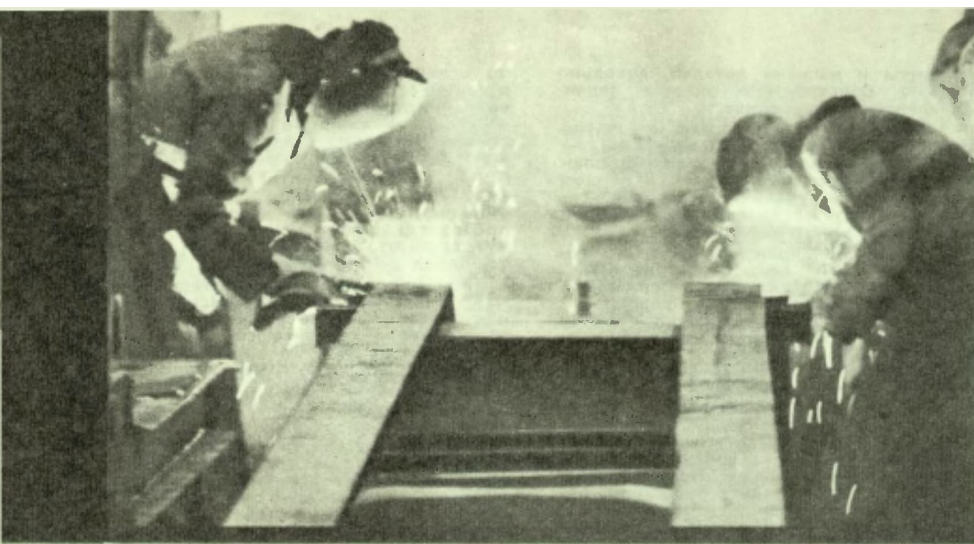
В этом году в связи с 350-летием города за большие заслуги трудящихся в революционном движении, за вклад в борьбу с немецко-фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны, успехи, достигнутые в хозяйственном и культурном строительстве, Красноярск награжден орденом Октябрьской Революции.

Сегодня мы хотим рассказать о Красноярске автомобильном. О его промышленных предприятиях, «работающих на автомобиль», о его автомобильном транспорте, о его Госавтоинспекции, о его автошколах ДОСААФ.



КРАСНО- ЯРСКИЕ ВСТРЕЧИ





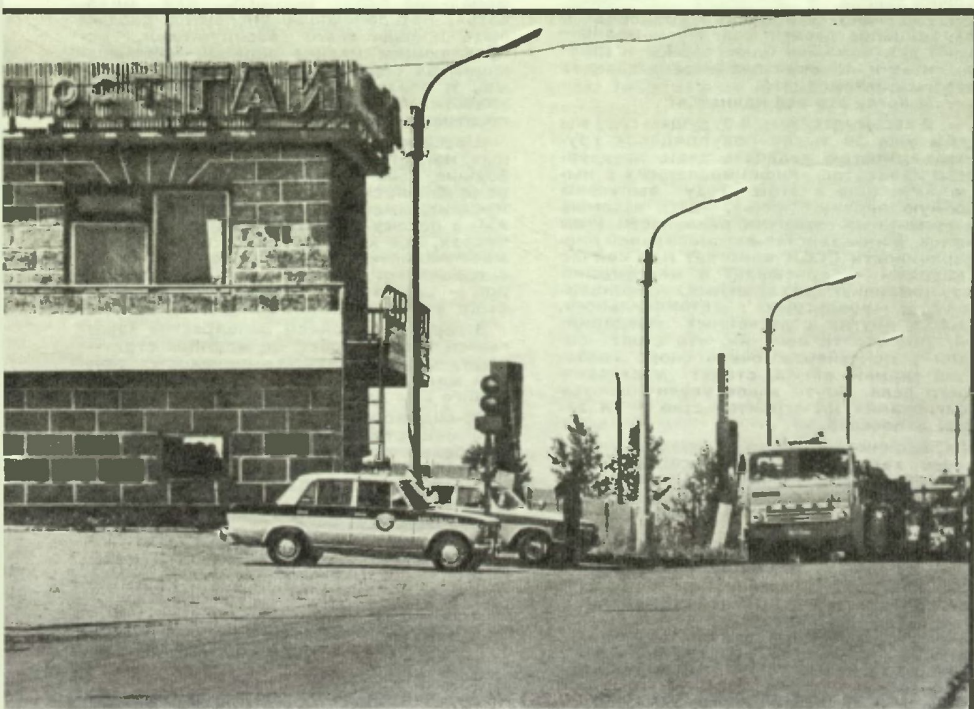
● Так выглядит Сосновоборск — город, которого еще пять лет назад не было на карте. Сегодня в нем живут и трудятся работники красноярского завода автомобильных прицепов — слутника КамАЗа.

● Отгрузка готовой продукции — четырнадцатитонных полуприцепов для седельных тягачей Камского автозавода.

● Сварка рам полуприцепов на красноярском заводе.

● Госавтоинспекция в Красноярске использует современную технику. Патрульный вертолет над Московским трактом.

● Один из постов ГАИ на выезде из Красноярска.



Самолет пошел на посадку.

— Вы из журнала «За рулем»? — стюардесса протянула радиogramму. — Вас встречают у справочного бюро.

Прямо перед зданием аэропорта — транспарант: «Красноярску — 350 лет, 1628—1978». Позднее такие плакаты встречали нас всюду. А историю города мы слышали не только от тех, кто любезно и гостеприимно встретил нас, но и чуть ли не от каждого нового знакомого — к празднованию юбилея здесь готовились все и повсюду. Признаемся, эта всеобщая осведомленность в истории нас несколько удивила, поскольку коренных красноярцев, уроженцев здешних мест, среди сотен наших новых знакомых оназвалось совсем немного. Большинство прибыло сюда недавно. И при всем разнообразии обстоятельств, приведших массу людей в город, основанный триста пятьдесят лет назад беспокойными казаками, главным почти всегда остается стремление к интересной работе, сулящей и моральное удовлетворение, и достаток.

В первый же день на нас обрушилась масса цифр и фантов. Нам рассказывали, что...

...территория Красноярского края составляет больше десяти процентов территории нашей страны, т. е. каждый десятый квадратный километр расположен именно здесь;

...земля красноярская — своеобразная химическая лаборатория, созданная самой природой: здесь имеются все элементы таблицы Менделеева;

...вместе с тем геологическое освоение края только начинается: если мысленно «развести» все буровые установки, когда-либо работавшие здесь, по всей Красноярщине, то на каждом квадратном километре они углубятся всего на два миллиметра.

Край богатый. С давних пор он славился зерном, пушниной, лесом, ножками. Но вот поди же, на рубеже нынешнего века в путеводителях по Сибири о Красноярске писали следующее: «Все улицы и площади неощенные, с деревянными тротуарами. Домов 2327, из них только 98 каменных». «Летом стоит ужасная пыль — в сухую пору, а в дождливую — невозможная грязь; мостовых нет, тротуары узкие. Освещается город керосиновыми фонарями». Строки эти написаны именно в те годы, когда 27-летний Владимир Ульянов прибыл сюда «под гласный надзор полиции» отбывать ссылку, «определенную енисейским губернатором в селе Шушенском». Но это ужасно не помешало Ильичу назвать Сибирь «чудесным краем с большим будущим».

Нынешний Красноярск не имеет ничего общего с городом того времени, хотя остались еще «островки» стародавнего, дореволюционного. Нет дома, в котором жил Владимир Ильич, но время пощадило соседний, в котором он работал. Сохранился деревянный особнячок, в котором родился великий русский художник В. И. Суриков. За десять минут вы доберетесь от этих памятников неощенного города до замечательных произведений советской архитектуры — Коммунального моста через Енисей, прекрасного стадиона, гостиницы «Красноярск», отделанного мрамором здания театра оперы и балета. Полчаса потребуется для проезда к современнейшим промышленным предприятиям, канье, конечно, и не снились старосибирским поставщикам ножи и сала. Именно здесь, в цехах, рождается, набирает силу трудовой ритм, в котором живет нынче весь этот край, центр Сибири. По оживленному транссибирскому Московскому и устремившемуся на север Енисейскому трактам движутся автомобили геологов, строителей сибирского насада ГЭС, БАМа и сотен других объектов, знаменующих провозглашенное партией комплексное освоение края. Хорошо известно, какое значение имеют здесь авиация, железные дороги и даже олени; значительно меньше мы знаем Сибирь автомобильную. А она давно уже за рулем — панельнозавоза и «Жигулей», самосвала, комбайна и аэросаней. В Красноярске же не только ездят, но тысячи людей еще и работают на автомобильную промышленность.

Красноярский завод автомобильных и тракторных прицепов...

Заместитель секретаря парткома Игнатий Иванович Подсезалов подводит



Сборщик кузовов полуприцепов В. Коровин.

нас к окну. Панорама грандиозной стройки открывается перед нами: новенькие белоснежные корпуса, а между ними — гигантские котлованы, горы вывороченной земли.

— Прямо доисторический пейзаж... Именной — кивает Подсезалов. — Сегодня хозяева здесь — строители.

Завод производит прицепы и полуприцепы для КамАЗов. Там, на Каме, в Набережных Челнах, с конвейера сходят новенькие тягачи, которые должны начать свою жизнь на дорогах нашей Родины. Однако действующими единицами в экономике страны они станут, лишь когда их оснастит прицепом. И здесь, на Енисее, пока что в тесноте, в цехах, откуда еще не ушли строители, собирают эти прицепы.

Строители сдали корпус вспомогательных цехов. В «производственную эру» там разместятся ремонтники и инструментальщики. А пока здесь штампуют панели кузова, сваривают рамы 14-тонных полуприцепов с собственным весом более пяти тонн.

Современный прицеп большой грузоподъемности имеет весьма жесткие

стандарты и допуски деталей, довольно сложную конструкцию: тормоза, подвеска, электрооборудование.

— Ежедневно выдаем их не менее тридцати, — говорит И. Подсезалов, — много это или мало?.. На этот год план составлял 5 тысяч штук. Но в первом квартале его увеличили вдвое — КамАЗы-то идут, дело за нами! Об этом и Леонид Ильич говорил...

Посетив Красноярск весной этого года, Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев отметил, что завод этот строится «крайне медленными темпами». С тех пор многое изменилось к лучшему — материально-техническое обеспечение, темпы строительства, монтажа оборудования.

— Мы, конечно, приложим все силы, чтобы и в нынешних сложных условиях справиться с заданием. Но трудностей пока еще очень, очень много.

ПОКА все «не на своем месте». И приходится, в соответствии с графиком, переводить многотонное крупногабаритное оборудование из цеха в цех — по мере их сдачи. ПОКА выпускается одна модель полуприцепа, сконструированная в Одессе, — ОдаЗ-9370, но недавно созданное заводское конструкторское бюро уже приступило к работе. ПОКА трудно с кадрами, хотя люди и тянутся на завод.

Начальник сборочного цеха В. Б. Хейфец четыре года был секретарем комсомольской организации завода. Рассказывает: за этот срок организация выросла с двухсот человек до двух тысяч. Но все это молодежь, не имеющая навыков работы на конвейерах.

Поселок Сосновоборск, где строится сибирский автоцентр, в многочисленных репортажах и очерках часто называют городом. Ошибка простительная: внешне это типичный современный (и не маленький — ПОКА 12 тысяч жителей!) город-спутник. Ни баранов, ни временок. Три многоэтажных общежития, в остальных домах отдельные квартиры. Поселок растет одновременно с заводом — есть две средние школы, универсам, детские сады и ясли, скоро введут в строй даже сауну — финскую баню. Но этого мало. Нет ПОКА кинотеатра, прачечной. Нужны музыкальная школа, жилые дома по новым проектам — с кухней побольше, с подсобными помещениями.

Проблем хоть отбавляй, но почти все они обусловлены высокими требованиями современности: комфорт, внимание к детям... Да и повышенный план диктует все растущим выпуском мощных современных тягачей — не от нищеты эти сложности, от богатства!

Мы спросили И. Подсезалова, каковы рубежи завода.

— Ежегодно сто тысяч прицепов и полуприцепов десятки моделей и модификаций для КамАЗов плюс черное и цветное литье и поковки для многих заводов грузовых автомобилей.

— И когда это все начнется?

— В восьмидесятом. В будущем году мы дадим уже 20 тысяч полуприцепов грузоподъемностью двадцать тонн, на девяносто процентов унифицированных с нынешними. Еще в этом году выпустим пробную партию литья. Есть весомые материальные гарантии реальности этих планов. Министерство автомобильной промышленности СССР помогает нам сейчас с кадрами — присылает в многомесячные командировки опытных специалистов с уральского автомобильного завода, КамАЗа, других родственных предприятий. Так что те новички, что стоят сегодня у конвейеров, очень скоро наберутся знаний, опыта, станут мастерами своего дела. Почти вдвое увеличиваются ассигнования на строительство — и завода, и поселка.

Да, сложности завода и «громады» его планов характерны для сегодняшней Сибири: не одни только автомобилестроители выходят на рубежи, занимают плацдарм для решительного освоения богатейшего края.

Нашему постоянному спутнику, начальнику отделения пропаганды, секретарю партийной организации краевой Госавтоинспекции капитану милиции Николаю Сергеевичу Лавренюку под пятьдесят. В ГАИ он сравнительно недавно — пришел из локомотивного депо по партийному набору. Кажется, немного тоскует по прежней работе, часто вспоминает о ней в разговоре. Какой-

то особый, не служебный, почти домашний стиль характеризует его действия. Вместо приказа — просьба, недовольство он выражает едва слышным бормотанием, но на сотрудников это действует сильнее грозного выговора...

— А ного распенать? В отделении — женщины да молодежь. Ребята только из университета, им все хочется самим попробовать, зажимать их нельзя — сникнут, сбоят. А женщины, сами понимающие, народ деликатный...

Он и на дороге предпочитает «помягче». Нарушение Правил воспринимает как бестактность со стороны незнакомого, но заранее уважаемого человека, бестактность, от которой прежде всего этому человеку должно быть неловко.

«Водители, водители, — разносит над дорогой его усиленный «колоколом» спокойный голос. — Куда вы так торопитесь? Не забывайте, на этом участке скорость сорок километров, только сорки!»

Наблюдали мы его и в критических ситуациях. Он так же деликатен, но это твердая, бескомпромиссная, что ли, деликатность.

— Как же вы так? — горестно спрашивает Лавренюк водителя, разглядывая поспевшую трубку Раппопорта. И, не ожидая ответа, высаживает нас из машины — она доставит нарушителя на экспертизу.

Мы остаемся на дороге, на пыльном и жарком шоссе. А капитан вспоминает условия работы на железной дороге: там скорость на километр не превысишь, все зафиксируют самописцы. И в нетрезвом виде к локомотиву не подойдешь.

— Нам бы такую технику!..

По мере знакомства с Николаем Сергеевичем выяснялось, что мягкость, деликатность его в работе в сочетании с принципиальностью и твердостью проистекают не только от собственного характера. Такой стиль принят в деятельности красноярской Госавтоинспекции. Исходят здесь из простейших предпосылок.

Наше поведение в обществе в значительной степени продиктовано оружием: человек по-разному чувствует и ведет себя, скажем, в компании друзей и в театре. Так вот, дорогу, считают здесь, следует сделать хорошим обществом. «Тогда нарушения станут чем-то вроде окурка в метро», по выражению капитана Лавренюка. То есть неприличным поступком. Отсюда и роль автоинспектора.

— Недавно по радио, кажется, в «Пионерской зорьке», автоинспекторов назвали «королями дороги», — говорит Николай Сергеевич. — Абсолютно неверно! Если «короли», значит, появляется моральное право «наказать» или «милловать». Нет, дорожный инспектор должен быть прежде всего воспитателем, исправляющим мелкие ошибки, наказывающим за серьезные отклонения от норм. И обязательно задавать тон в вежливости, уважении участников движения по отношению друг к другу.

Шоссе и проселки, городские оживленные магистрали и сонные улочки — больше 2500 километров проехали мы по красноярской земле. Наш фотокорреспондент, имевший в задании разные темы, а потому думавший и о критических кадрах, все хотел запечатлеть на пленке мотоциклиста без шлема. Но нигде — ни в городе, ни в стороне от больших дорог — такого не встретил. Мотоциклистов было много, но все в шлемах...

В городе на бойком перекрестке зажигается зеленый свет, но машины стоят — ждут, пока пройдут все пешеходы, причем милиции рядом нет. В иных городах такого еще не увидишь.

По-видимому, теория «дорога — хорошее общество» заслуживает внимания, тем более что статистика дорожно-транспортных происшествий в Красноярске подтверждает это. Да, здесь научили водителей уважать и пешеходов, и друг друга.

Но, вероятно, статистика была бы еще лучше, если бы мы научили пешеходов также уважать водителей, — говорят сотрудники автоинспекции.

Бригада «За рулем»
Фото В. Князева

Окончание — в следующем номере



За нашу Советскую Родину!

За рулем

11 ● Ноябрь ● 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

КОМФОРТА- БЕЛЬНЕЕ МОЩНЕЕ БЕЗОПАСНЕЕ

С конвейера мотоциклетного производства объединения «Ижмаш» в нынешнем году сошла пятимиллионная машина. Коллектив мотоциклостроителей отметил это событие переходом на выпуск модернизированных моделей «ИЖ—Планета-3-01» и «ИЖ—Юпитер-3-01». Что нового в них, чем они отличаются?

Мы провели модернизацию по трем основным направлениям: усиление активной и пассивной безопасности, улучшение удобства езды, повышение мощности.

Начнем с безопасности. На обеих моделях введены защитные дуги, смонтированное на руле зеркало заднего вида, удлиненные кронштейны указателей поворота. Наши мотоциклы теперь будут оснащены откидывающимися подножками для пассажира, которые предотвращают травмы ног. На рычагах управления сцеплением и передним тормозом предусмотрены 20-миллиметровые резиновые шарики. В случае падения машины мотоциклист не рискует теперь получить травму острым концом рычага.

Модификация «ИЖ—Юпитер-3К-01», предназначенная для эксплуатации с боковым прицепом, получила дополнительный, стояночный тормоз.

Проанализировав многочисленные пожелания потребителей, «Ижмаш» внедрил целый ряд новшеств, касающихся комфорта и удобства эксплуатации.

Главным среди них является узел подвески заднего колеса — амортизатор с пружиной. Он существенно отличается от прежнего, в частности, обеспечивает более высокую стабильность силы сопротивления при изменении окружающей температуры. Это означает, что в жаркую погоду при интенсивной работе эффективность амортизатора не станет падать. В новом узле применена более совершенная конструкция клапанного механизма, подобная той, что принята для большей части автомобильных амортизаторов, потери на трение снижены более высокой чистотой обработки подвижных деталей.

Предварительное натяжение пружины задней подвески теперь можно фиксировать в одном из трех положений в зависимости от нагрузки. Следовательно, задняя подвеска при одном или двух мотоциклистах на машине, с багажом или без него всегда будет располагать достаточным рабочим ходом — качество немаловажное, особенно при езде по плохим дорогам.

Новый узел и выглядит по-иному. В соответствии с современными тенденциями у него нет верхнего и нижнего кожных пружины, а она сама, как и другие видимые детали, хромирована.

У «ИЖ—Планеты-3-01» и «ИЖ—Юпитера-3-01» передний щиток так называемого циркульного типа, конструкция которого позволяет отрегулировать зазор между ним и шиной в зависимости от дорожных условий. Для этой цели служат клеммовые зажимы, соединяющие растяжки щитка с пером передней вилки.

«Ижмаш» пошел навстречу пожеланиям владельцев мотоциклов и для повышения удобства посадки водителя ввел руль новой конструкции (типа примененного на «ИЖ—Планете-спорт»). Такой руль удобнее с эргономической точки зрения и ощутимо снижает утомляемость. Изменения коснулись и вращающейся рукоятки управления дросселем: она теперь не ползункового, а катушечного типа, и для полного открытия дросселя нужно поворачивать руку на меньший угол, чем раньше.

Создают удобства в эксплуатации скрепки бензошлангов, обеспечивающие более надежную герметичность соединений, а также боковая ручка с левой стороны (над задним амортизатором), облегчающая установку мотоцикла на центральную подставку.

Третье направление модернизации, как уже сказано, увеличение мощности двигателя. Начнем с модели «ИЖ—Планета-3-01». Она получила головку цилиндра новой конструкции, с измененным объемом камеры сгорания. В результате степень сжатия возросла с 7,5—7,8 до 7,8—8,2, но этот рост не потребовал перехода на высокооктановое топливо — «ИЖ—Планета-3-01» работает на том же бензине А-76, что «ИЖ—Планета-3». Повышенная тепловая напряженность двигателя заставила увеличить площадь ребер охлаждения на головке и применить свечу А-23.

Модернизированный мотоцикл мы комплектуем карбюратором К—62И («Зарулем», 1977, № 9) с центральной поплавковой камерой и 32-миллиметровым диффузором. Для установки К—62И введены новый впускной патрубок, удлиненные тросы управления дросселем (на 105 мм) и воздушного корректора (на 91 мм).

Общий итог модернизации — возросшая с 18 до 20 л. с. мощность и, как ре-



«ИЖ—Юпитер-3К-01».

зультат, увеличенная со 110 до 120 км/ч максимальная скорость.

У «ИЖ—Юпитера-3-01» тоже измененная головка цилиндра, повышенная с 8,7—9,0 до 9,0—9,5 единицы степень сжатия (топливо — бензин А-76), увеличенная площадь охлаждающих ребер, свечи А-23. Кроме того, иными стали фазы газораспределения. Все эти меры позволили поднять мощность с 25 до 27 л. с., а максимальную скорость — со 120 до 125 км/ч.

Карбюратор на «ИЖ—Юпитере-3-01» пока остался прежним, модели К—36.

У обеих моделей новые глушители современной цилиндрической формы (прежние имели коническую хвостовую часть). Благодаря дополнительным перегородкам в акустическом фильтре и новому звукоизолирующему материалу (базальтовое волокно) эти глушители способствуют снижению шума выхлопа.

Все перечисленные нововведения привели к некоторому увеличению массы. Так, в снаряженном состоянии у «ИЖ—Планеты-3-01» она составляет 159 кг, у «ИЖ—Юпитера-3-01» — 166 кг, у «ИЖ—Юпитера-3К-01» — 256 кг.

Объединение «Ижмаш» приступило к выпуску модернизированных мотоциклов в первой половине нынешнего года, и они начали поступать в торговую сеть. Розничная цена «ИЖ—Планеты-3-01» — 750 рублей, «ИЖ—Юпитера-3-01» — 847 рублей, «ИЖ—Юпитера-3К-01» с коляской — 1147 рублей.

В. ВАКИН,
начальник КБ экипажной
части мотоциклетного
производства объединения «Ижмаш»

БЕРЕЧЬ ТОПЛИВНЫЕ РЕСУРСЫ

Двигатели внутреннего сгорания и моторная техника составляют важную часть экономического потенциала нашей страны. Ежегодно для автомобилей, тракторов, морских и речных судов, тепловозов, строительно-дорожных и других машин в СССР производится свыше трех миллионов двигателей. Сфера применения моторной техники в народном хозяйстве постоянно расширяется, велика ее роль и в обеспечении обороноспособности страны.

Все более глубокое воздействие на моторостроение оказывает научно-технический прогресс. Непрерывно совершенствуются конструкции и улучшаются технические характеристики моторов, динамично растут объемы их производства, качественно меняется материальная база двигателестроения. В автомобильной промышленности за последние семь лет выпуск двигателей удвоился и в прошлом году превысил два миллиона.

Яркой страницей в летописи трудовых дел автомобилестроителей стала организация массового производства дизелей на Камском автомобильном заводе. Отличаясь хорошей экономичностью, достаточно высокой надежностью и долговечностью, они с первых дней эксплуатации заслужили признание потребителей.

Коллектив ярославского моторного завода освоил 300-сильные дизели для тракторов К—701, которые часто называют степными богатырями. Сейчас ЯМЗ готовит для постановки на серийное производство еще более мощные дизели — ими будут оснащены сверхтяжелые самосвалы и автопоезда марки «БелАЗ».

Коллектив Волжского автомобильного завода сумел за короткий срок наладить выпуск нескольких моделей двигателей к автомобилям «Жигули», повысить их топливную экономичность и надежность.

В тракторостроении с 1965 по 1975 год выпуск дизелей возрос в полтора раза. Здесь организовано крупное специализированное производство эффективных дизелей для новых энергонасыщенных тракторов Т—150.

Обладая важными преимуществами перед другими видами энергоустановок (хорошая приспособляемость к длительной работе в автономных условиях, достаточно высокие надежность и долговечность), двигатели внутреннего сгорания, видимо, и в перспективе сохраняют за собой принадлежащее им сегодня ведущее место в общей системе средств механизации труда.

Вместе с тем, по мере роста производства моторной техники и все более глубокого проникновения ее в различные области экономики с особой остротой встают проблемы, решению которых следует уделять самое пристальное внимание. Речь идет о необходимости последовательного сокращения материальных и трудовых затрат на выпуск двигателей, уменьшении издержек при их эксплуатации и, что особенно важно, о снижении расхода топлив и масел, а также металла.

А. КОБЗЕВ

МОТОРОСТРОЕНИЮ—

Современные двигатели внутреннего сгорания потребляют почти треть продуктов нефтепереработки. На выпуск двигателей только в трех отраслях — автомобилестроении, тракторной промышленности, тяжелом и транспортном машиностроении — расходуется сегодня 2,8 миллиона тонн металла в год. Понятно, что при дальнейшем пропорциональном росте потребления этих материалов могут возникнуть серьезные трудности с обеспечением ими других отраслей.

На декабрьском (1977 г.) Пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев особо подчеркнул, что среди крупных народнохозяйственных проблем сейчас нет более важной, чем проблема топливно-энергетическая. Известно, что СССР располагает богатыми природными запасами топлива. Однако и они не безграничны. К тому же добыча нефти, например, обходится государству все дороже. Ресурсы ее в обжитых районах постепенно уменьшаются, поэтому нефтепромысловые работы вынужденно перемещаются в Восточную Сибирь и на Север. А это, разумеется, связано с немалыми дополнительными капитальными вложениями.

Кроме того, надо учитывать, что нефть — это не только моторное топливо. Это также электроэнергетика, незаменимое сырье для большой химии, важный продукт товарообмена со странами социалистического содружества. Топливные ресурсы во многом определяют возможности нашей сегодняшней экономики и ее будущее. Проявляя заботу о бережливом расходовании топлива, мы тем самым умножаем наши общественные богатства, создаем возможности для ускорения роста благосостояния народа. Обратимся к цифрам. Если на каждом находящемся в эксплуатации двигателе снизить удельный расход топлива лишь на 1 грамм, то народное хозяйство за год сэкономит его около миллиона тонн. Между тем не все еще выпускаемые нашей промышленностью двигатели по этому показателю находятся на уровне современных достижений науки и техники.

НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ — ДИЗЕЛИЗАЦИЯ

Центральные вопросы ускорения научно-технического прогресса в моторостроении были подробно обсуждены на проведенном в ЦК КПСС совещании с участием министров машиностроительных министерств, генеральных и главных конструкторов, директоров предприятий, объединений и научно-исследовательских институтов, а также руково-

дителей министерств — потребителей моторной техники и поставщиков горюче-смазочных материалов. Совещание особо отметило, что на современном этапе исключительно важно быстрее осваивать новую моторную технику, активнее заниматься модернизацией выпускаемых двигателей для коренного улучшения их топливной экономичности, увеличения сроков службы и снижения материалоёмкости, существенно повышать эффективность научных и конструкторских разработок.

В решении этих задач важное место отводится автомобильной промышленности — именно ее предприятия производят наибольшее количество двигателей. Главное направление, на котором должны быть сосредоточены усилия и внимание всех специалистов автомобилестроения, — ускорение темпов дизелизации автомобильного парка. Хорошо известно, что дизели расходуют примерно на 25% меньше топлива, причем более дешевого, нежели карбюраторные двигатели. Если на железнодорожном и морском транспорте, в тракторной промышленности дизелизация завершена полностью, то наша автомобильная промышленность выпускает с дизелями только 15% грузовиков, а на легковые машины их не устанавливают вовсе. Между тем, как показывают расчеты, при сложившейся в нашей стране структуре нефтепереработки экономически целесообразно выпускать с дизелями около 65% грузовых и до 20% легковых автомобилей.

Чтобы выйти на такие соотношения, требуется освоить проектные мощности Камского автомобильного завода, а также перевести на дизели часть автомобилей ЗИЛа и ГАЗа. Конструкторы завода имени И. А. Лихачева уже проводят опытную проверку собственных 185-сильных дизелей ЗИЛ—645 и в 1979 году представят их на государственные испытания.

Исследовательские работы по применению дизелей воздушного охлаждения на автомобилях начаты на ГАЗе. Это принципиально новое направление развития производства двигателей в отечественном автомобилестроении. Подобные дизели, как известно, в нашей стране на автомобилях до последнего времени не применялись. Надо надеяться, что специалисты ГАЗа найдут оптимальные, технически и экономически обоснованные решения и создадут надежную конструкцию мотора с учетом дорожных и климатических особенностей нашей страны. Разработаны планы перевода на дизели грузовиков уральского и кутаисского заводов, части городских и междугородных автобусов.

Примечательно, что после проведенного в ЦК КПСС совещания активизировалась работа по созданию дизельных двигателей для легковых машин. Вплотную занялись этим вопросом специалисты Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного

ВЫСОКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УРОВЕНЬ

института (НАМИ). Они намерены уже в нынешнем году построить для лабораторных испытаний первые образцы 50-сильных дизелей и при положительных результатах в последующем доработать мотор с учетом возможного использования его на автомобилях ВАЗ—2103. Начат поиск конструкции дизеля для «Волги» на заволжском моторном заводе.

Создание хорошего конструкторского задела по дизелям — мера, конечно, важная и необходимая. Но нельзя откладывать на далекое будущее и решение тех вопросов, которые связаны со строительством новых мощностей для производства таких двигателей. Дело это сложное, требующее немалых капитальных затрат, изготовления большого количества технологического оборудования и инструментальной оснастки, определенной перестройки в работе смежных предприятий и отраслей. Все это в максимальной степени должно быть учтено при формировании планов на оставшиеся годы десятой и на одиннадцатую пятилетку.

КАК ПОВЫСИТЬ ЭКОНОМИЧНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ?

Дизелизация — ключевой, но не единственный путь повышения экономичности автомобильных двигателей. Практика последних лет убеждает в том, что заметное улучшение топливной экономичности выпускаемых ныне моторов может быть достигнуто модернизацией их отдельных узлов и деталей. Нельзя дальше мириться с тем, что на таком прославленном заводе, как горьковский автомобильный, многие годы выпускаются карбюраторные двигатели (к 2,5-тонным грузовикам), расходующие топлива почти на 10% больше, чем лучшие современные образцы. Устаревшей конструкции моторы (типа «Москвич—408») выпускает автомобильный завод имени Ленинского комсомола. При наших масштабах производства это приводит к большим потерям топлива.

Правильно поступают коллективы завода имени И. А. Лихачева, заволжского моторного завода имени 50-летия СССР и ульяновского моторного завода — предприятий, которые после совещания в ЦК КПСС изыскали возможность сократить сроки опытных работ и внедрения в производство усовершенствованных карбюраторов, систем топливopодачи и электрооборудования. В целом по карбюраторным двигателям в десятой пятилетке намечено снизить расход топлива на 2—4%. Большой экономический эффект ожидается от внедрения карбюраторов «Озон», которыми с будущего года станут комплектовать

легковые автомобили ВАЗа и АЗЛК, а с 1980 года — часть «запорожцев».

Значительного снижения расхода топлива специалисты ожидают от внедрения на выпускаемых двигателях форкамерно-факельного зажигания смеси. Опытно-конструкторские работы по применению этого способа уже завершены заводом имени И. А. Лихачева на двигателях ЗИЛ—130. Эксплуатационная проверка таких моторов показала возможность снижения расхода горючего на 10%, существенного уменьшения токсичности отработавших газов. Активизировать работу в этом направлении должны и заволжский моторный завод, и завод имени Ленинского комсомола, и другие предприятия отрасли, выпускающие двигатели.

В ногу с требованием времени стараются шагать и создатели мотоциклетной техники. Совершенствованием процессов смесеобразования и ужесточением требований к деталям карбюраторов мотоциклостроители намечают в 1981 году уменьшить расход топлива на 10—15% по всем основным типам мотоциклов.

Не менее важная задача автомобильной промышленности заключается в том, чтобы обеспечить сокращение расхода масла на угар в двигателях. Сейчас многие моторы потребляют масла в 1,3—1,5 раза больше, чем предусматривается современными нормами. По этой причине в стране ежегодно перерасходуются сотни тысяч тонн дорогостоящих масел. Происходит это чаще всего вследствие невысокого качества некоторых видов поршневых колец. Между тем отрасль располагает хорошим опытом производства высокоточных колец для двигателей ВАЗ. Однако пока этот опыт распространяется медленно. Повинна в том отчасти станкоинструментальная промышленность, которая не обеспечивает автомобилестроителей в достаточном количестве необходимым оборудованием.

Проводя курс на повышение эффективности производства и учитывая критические замечания, высказанные на совещании в ЦК КПСС по поводу неоправданно высокого веса некоторых моделей двигателей, автомобилестроители обязаны активнее искать пути снижения их металлоемкости. Сейчас на выполнение годовой программы по автомобильным моторам отрасль расходует в общей сложности около миллиона тонн металла. А на годовой выпуск запасных частей и ремонтно-эксплуатационные цели расходуется еще пятьсот тысяч тонн. Однако не все конструкторские организации отрасли достаточно настойчиво борются за применение прогрессивных материалов, совершенствование технологии производства, уменьшение веса моторов. А ведь завышенный вес — это не только дополнительный расход металла, но и повышенная трудоемкость изготовления деталей, и постоянный дополнительный расход топлива. Как счи-

тают специалисты, при использовании современных достижений науки и передовой практики в производстве автомобильных двигателей можно уменьшить затраты металла на 100—150 тысяч тонн. Нетрудно представить себе, какой экономический эффект на транспорте можно получить, заменив эти «мертвые» тысячи тонн перевозкой полезного груза.

МОТОРЕСУРС И МАСШТАБЫ ПРОИЗВОДСТВА

Время требует с новой силой развернуть сегодня движение за повышение ресурса выпускаемых двигателей. Увеличение срока службы до капитального ремонта почти всегда равнозначно дополнительному их производству, но со значительно меньшими затратами. Поставка же в народное хозяйство моторов с малым ресурсом вынуждает содержать в сфере эксплуатации огромные ремонтные службы, затрачивать значительные средства на выпуск запасных частей. Восстановлением автомобильных двигателей сейчас занимается более 700 ремонтных предприятий и мастерских, стоимость годового выпуска запасных частей определяется сотнями миллионов рублей.

Несколько лет назад в стране широко развернулось соревнование за увеличение ресурса двигателей. Его инициаторы — ярославские моторостроители за короткий срок добились увеличения ресурса дизелей ЯМЗ—236 и ЯМЗ—238 до 8—10 тысяч мото-часов. Большую пользу принесло творческое сотрудничество коллективов завода имени И. А. Лихачева, Главмосавтомтранса и НАМИ, которые с учетом объективных данных эксплуатации осуществили целую программу организационных и технических мероприятий. Результатом их было увеличение срока службы автомобилей ЗИЛ до капитального ремонта до 300 тысяч, а двигателей до 250 тысяч километров пробега.

Надежность и долговечность моторов зависят и от конструктивного исполнения, и от качества изготовления и сборки, строгого соблюдения технологической дисциплины на предприятиях. Поэтому важно нацелить на решение этих вопросов непосредственных исполнителей, участников социалистического соревнования, поставить перед ними конкретные задачи, определить рубежи качества продукции, которые надо взять уже в текущем пятилетии.

Несомненно, успех дела по экономному расходованию жидкого топлива, моторного масла, продлению сроков службы двигателей определяется также уровнем использования моторной техники. На автомобильном транспорте, к сожалению, велики еще порожние пробеги,

не всегда рационально организованы маршруты перевозки грузов, допускаются нарушения периодичности технических осмотров и регулировочных работ на автомобилях и двигателях. Все это в конечном счете влечет за собой немалые дополнительные издержки.

Нуждается в серьезном улучшении работа системы технического обслуживания легковых автомобилей, находящихся в личном пользовании граждан. Во-первых, она все еще весьма сложна в организационном отношении и не имеет единой административной подчиненности. Во-вторых, ремонтные пункты и предприятия, за редким исключением, испытывают нужду в современном оборудовании и приборах, не обеспечены в достаточном количестве нужными запасными частями. В еще более сложном положении находятся владельцы мотоциклов. Техника эта год от года становится сложнее, требует квалифицированного обслуживания и ремонта. Между тем авторемонтные предприятия неохотно выполняют заявки любителей-мотоциклистов, а подчас и не имеют для выполнения таких работ квалифицированных специалистов. Задачи повышения благосостояния населения, одной из примет которого являются возрастающие объемы розничной продажи автомобилей и мотоциклов, обязывают плановые органы и соответствующие хозяйственные организации изыскать возможные и принять дополнительные меры по укреплению базы обслуживания этой техники.

Как показывают результаты неоднократных проверок, серьезного улучшения требует организация хранения и отпусков нефтепродуктов на базах и в пунктах заправки автомобилей. Из-за перемешивания топлива и масел разных сортов, попадания воды в емкости для хранения преждевременно выходят из строя системы топливоподачи и смесеобразования двигателей, увеличиваются отложения нагара в них, быстро изнашиваются трущиеся и наиболее нагруженные детали. Устранить эти недостатки, повысить требовательность к персоналу нефтесбытовых организаций — дело первостепенной важности.

Новым задачам в области двигателестроения, которые вытекают из стратегического курса партии на повышение эффективности общественного производства, должен соответствовать более высокий уровень руководства этой отраслью, особенно в проведении единой технической политики, развитии специализации и унификации. Государственный комитет СССР по науке и технике призван здесь определить главные направления технического прогресса, на которых в максимальной степени должны быть сосредоточены усилия научных организаций, конструкторских бюро, материальные ресурсы. Партийные и профсоюзные организации моторостроительных предприятий и научно-исследовательских институтов должны создать в трудовых коллективах обстановку высокого творческого настроения, вести непримиримую борьбу с техническим застоєм, инициативно поддерживать ценные начинания.

В короткий срок решить выдвинутые на совещании в ЦК КПСС первоочередные задачи по повышению технического уровня двигателей внутреннего сгорания — значит сделать новый вклад в устойчивое развитие всей нашей экономики.

Разговор был мужской, откровенный. Так говорили с ним в первый раз. И, наверно, поэтому Валька (назовем его так) чуть кокетничал своим горем, будто на пьедестал его возносил и разглядывал со всех сторон.

— Был бы я сейчас единственным на все село студентом этой громадины — московского университета. На двадцатый этаж ввинчивался, кабы не этот English проклятый.

Юрий Иванович Котляров, главный бухгалтер колхоза, председатель местной организации ДОСААФ, согласно кивает.

— На двадцатом, кажись, никто и в районе не учится, — говорит он, откладывая огрызок яблока. И, считая, вероятно, свою миссию по выражению сочувствия законченной, добавляет: — Что дальше делать будешь? У нас тебя на кого записывать — комбайнера, тракториста, водителя?

— В Дом культуры меня звали. English этот весь год зубрить надо. Так что прости, Юр-Ваня... Я и в школе все эти масленки-шестеренки не больно уважал. Мое дело — психология, психифак.

Насколько будущий психолог Валька презирал всякую технику, настолько был влюблен в нее инструктор райкома комсомола Иван Федорович Тимохин. О страсти Тимохина хорошо знали в райцентре. Добродушно посмеивались над его мечтами — весь район от мала до велика за баранку да за штурвал посадить.

Тем более удивительно это выглядело, что по количеству механизаторов «на душу населения» Целинский район был жестокой целиной в области. И когда решили привить здесь уважение к технике, активизировать деятельность ДОСААФ, то более удачного человека, чем Иван Тимохин, сыскать было трудно.

— Глядишь, через год у нас все грудные младенцы мотоциклистами заделаются...

Но младенцами Иван Федорович заниматься не стал. Он хотел посадить на машины только трудоспособное население. И поэтому, получив в небольшой комнатке стол и два стула, сейф и печатать — все имущество райкома ДОСААФ, почти перестал бывать там к великой радости представителей еще трех учреждений, деливших с ним эту самую комнату.

Очень быстро новый председатель понял: слишком велик район, чтобы сразу взяться за всех. Но отступить не хотелось. И тогда предпринял он шаг первый — создал спортивно-технический клуб в селе Сладкая Балка. Почему именно здесь? Может потому, что с механизаторами в колхозе «Заветы Ильича» было хуже, чем у соседей. А может быть потому, что импонировал ему председатель первичной организации ДОСААФ в этом селе, избранный почти одновременно с ним, ветеран войны Юрий Иванович Котляров, который полностью разделял его мечты: в XX веке — ни одного человека без знания техники.

Теперь в районе их стало двое — Тимохин и Котляров.

Разговор был мужской, откровенный. И короткий, потому что собеседник Котлярова Николай Иванович Лазовой — мужик серьезный, водитель со стажем, цену себе знает. На предложение глабуха освоить еще и комбайн только хмыкнул.

— Работа у меня чистая, как теперь говорят, ги-ги-еничная. И на заработки не жалуюсь, — он потряс стопкой нарядов, принесенных в бухгалтерию.

Назавтра, только Лазовой подъехал к комбайну «Колос» и пшеница полилась из бункера в кузов его выдавшей виды машины, будто случайно оказавшийся здесь Котляров окликнул шофера из кабины комбайна:

— Как остановишься, лезь сюда! Лазовой забрался на эту верхоптуру, как к племяннику в городе на пятый этаж. Дверца захлопнулась, и он оказался один на один с множеством кнопок и тумблеров. А вокруг-то — мать честная! У племянника такого вида из окна нет — все домами задвинуто. А здесь... И шум моторов вроде на эту высоту не доносится. А скорее всего, герметика...

— Ну как гигиена? — участливо спросил Котляров.

— Что твой космолет, — бросил Лазовой, направляясь к своему грузовику.

Вместе с Лазовым овладел тогда комбайном опытный тракторист Виктор Емельянович Гринько. Его трактор на время уборочной передала молодому механизатору.

— От добра добра не ищут, — взвилась хозяйка дома Ольга Васильевна Гринько, когда и к ним заглянул Котляров и повел с ней беседу на ту же тему. — Нешто я колхозу свою силушку в доярках не отдаю?! К сорока годам — да на трактор! А коров доить ты пойдешь?

— Нет, — серьезно отвечал Котляров. — Как была ты дояркой — так и останешься, а на трактор только в самую страду... Будешь, словом, механизатором запаса.

С молодыми было легче. Эти сами тянутся к технике. Да вот беда, насилуют ее порой, удаль свою показать желают.

Главный экономист колхоза Михаил Николаевич Иванов, ведущий занятия по экономике с курсантами спорттехклуба (здесь сверх программы введен такой курс), точно знает, у кого какой расход горюче-смазочных материалов. Как-то после занятий задержал он Виктора Алтухова:

— Сколько твоя «Татра» грызет солярки? Сорок два литра? А по норме — тридцать шесть! Давай раскидаем пасьянчик...

Сидели, колдовали, считали, строили графики. И недавно друг друга поздравляли: за полугодие сэкономил Виктор изрядную сумму на горючем.

Нет, с молодыми легче. Теперь уже Алтухов колдует сам с ребятами, дает советы по бережливости.

ПЕРВЫЙ

Сидит Юрий Иванович в своем кабинете, шепестит простынями — списками членов колхоза. Это не бухгалтерские ведомости, это списки членов местной организации ДОСААФ. Почти тысяча человек в селе, сотни работающих, и фамилия каждого аккуратно обведена красной шариковой авторучкой. Маленькая красная буква рядом, а то и две, и три: «к» — комбайнер, «т» — тракторист, «в» — водитель, «м» — механик. На каждой странице эти рамочки, эти буквы. Вот председатель колхоза Н. И. Прийма с женой нынешней весной закончили шоферский курс, секретарь парткома Ю. Е. Бондарев еще в прошлом году комбайнером стал. Животноводы, полеводы, механизаторы, домохозяйки... Все, все в этом списке... Будет с чем выступить на конференции в новом доме райкома ДОСААФ. О планах, о перспективах говорить будут, а в «Заветах Ильича» уже результаты — ведь до создания СТК ни разу в сроки уборки не укладывались, все нехватка механизаторов подводила. А теперь колхоз — в лучших по области, при любых климатических условиях сверхплановую продукцию выдает.

Можно сказать, что первый шаг, о котором мечтали вместе с Тимохиным, сделан.

И все-таки... Все-таки маленькая обида гложет сердце председателя ДОСААФ. Кто упрекнет старого бухгалтера в любви к круглым цифрам? Ведь стопроцентного охвата все-таки нет. Не все, кого планировали привлечь к механизаторскому всеобучу, мотором овладели. Один человек, этот Валька несчастный, всю картину портит. Ложка дегтя — и все тут... А что поделаешь? Силком ведь не потянешь. Не поведешь, как бычка, на веревочке...

Еще вчера Валька гордо шел по деревне: как-никак человек из Дома культуры, у всех, можно сказать, на виду. Сегодня он был удручен и мрачен. Что-то складывалось не так в его биографии. Проверяющий — инспектор райотдела культуры — налетел после обеда прямо на него: «Давай быстренько на моем мотоцикле в агитбригаду, привезешь программу».

— Да я...

Инспектор сделал круглые глаза.

— В Сладкой Балке — и не умеешь? Не местный разве?

На мотоцикле укатил уборщица, только пыль столбом, а Валька остался — вместо нее, что ли...

Несмотря на поздний час, окна кабинета главбуха светились. Кто-то быстро шмыгнул на крыльцо правления, прошел по коридору. Котляров оторвался от отчета. Перед ним стоял «Ложка дегтя», опустив голову, не зная куда девать руки.

Юр-Ваныч потянулся за шариковой ручкой с красным стержнем.

А. ЛОСКУТОВ,
спецкор «За рулем»

Ростовская область,
Целинский район,
колхоз «Заветы Ильича»



ВСЕ МОИ РЕБЯТА

Владимир Александрович Горозеев.

Фото автора

В центре Новотроицка, у Дворца металлургов идут соревнования картингистов. Вокруг площади тысячи людей. Все, что происходит на трассе, их захватывает, волнует. Но, пожалуй, больше других переживает преподаватель профтехучилища Владимир Александрович Горозеев. Среди картингистов, ведущих здесь борьбу, — большинство его воспитанники, ребята, которым он привил любовь к спорту.

Несколько лет назад после окончания института в Свердловске Владимир Александрович приехал в Новотроицк. Истинный почитатель моторного спорта, он задался целью создать в городе секцию картингистов. Нелегко это было сделать, но среди таких же, как и он, активистов ДОСААФ нашлись замечательные парни. Идею Горозеева помогал осуществить бывший директор училища И. Г. Бордюг. В результате общих усилий секция стала на ноги, и ребята-подростки приобщились к влекущему их миру спортивной техники, спортивных соревнований.

— Начинали с нуля, — вспоминает бессменный общественный тренер Горозеев. — Сейчас у нас уже 15 карт. Самое примечательное — десять из них построили ребята, а пять приобрели, но усовершенствовали их они сами.

Судить по количеству карт, имеющихся в секции, о размахе ее деятельности еще нельзя. Главное — другое. Сколько ребят увлечены постройкой машин, сколько их отдает свободное время занятиям спортом. По этому показателю можно оценить работу В. А. Горозеева самым высшим баллом. Вечерами, в выходные дни многих подростков можно увидеть в гараже со своим наставником. Они готовят карты к соревнованиям, слесарят, работают на станках — сами делают некоторые детали, добиваются повышения мощности двигателей. Творчеством, техническими поисками пронизана вся деятельность секции.

Владимир Александрович тепло говорит о своих воспитанниках. Вот Дмитрий Худяков. Он хорошо учится в средней школе, вечерами занимается в автошколе ДОСААФ и еще находит время для секции. Кстати, дело здесь поставлено так, что спорт ни в коем случае не должен мешать успешной учебе. Получил двойку — не показывайся в секции, пока не исправишь ее.

Среди сорока подростков, которые занимаются у Горозеева, выделяется Таня Ефимова. Когда она приехала из села в профтехучилище, то о картинге не имела ровным счетом никакого представления. А сейчас она не раз побеждала на соревнованиях. У нее второй юношеский разряд. Не только Таня, другие девочки тоже сели за руль карта.

В секции подготовлено 24 спортсмена-разрядника. Шестеро из них сейчас в Советской Армии. Добрые вести об их службе радуют и тренера. Николай Гладнов и Сергей Дмитриев стали мастерами спорта. Все они не забывают секции, в которой получили первые уроки технического мастерства, спортивного мужества.

Жаль только, что условия для работы питомцев Горозеева не улучшаются, как это естественно можно было ожидать, а скорее наоборот. Был у картингистов класс, а в нем мастерская. Теперь это помещение используют по другому назначению. Да и гараж стал тесен. Ощущается нужда в запасных частях, горючем. Не чувствуется былого внимания к секции и со стороны руководства училища. Но секция живет. И в энтузиастах нет недостатка. При станции юных техников успешно работает уже вторая секция картингистов. Ею руководит Анатолий Васильевич Хайминов. Картинг стал для городских ребят спортом номер один. На областных соревнованиях они неизменно завоевывают призовые места. И во всем этом огромная заслуга общественного тренера Владимира Александровича Горозеева.

П. ГОНЧАР-ЗАЙКИН,
член президиума оренбургского обкома ДОСААФ

г. Новотроицк



ТАКИЕ ВОТ ЛЮДИ В ХАБАРОВСКОЙ ШКОЛЕ!

Из журналистского блокнота

В ту августовскую ночь жители Хабаровска были разбужены гигантскими всполохами молний и раскатами грома. Все вокруг гудело и вздрагивало. Разразился ураган. Ветер огромной силы, казалось, хотел снести все на своем пути. До самого рассвета хлестал дождь, переходя временами в град.

Утром мы с председателем крайкома ДОСААФ Виктором Ивановичем Жмурко, проезжая по улицам города, стали свидетелями «ночного разбоя». Вывороченные с корнем толстые деревья во многих местах перекрывали проезжую часть дорог, обвисли провода электросети, прекратилось движение трамваев. По кипящим Амуру и Уссури неслись бревна, бочки, копны сена, обломки лодок...

— Вот вам одна из причуд нашей дальневосточной погоды, — заговорил Жмурко, — два полных месяца не было ни капли дождя, люди изнывали от жары: тридцать три градуса — не шутка. И вот тебе — ураган.

Ливни с той ночи шли целую неделю. Коллектив хабаровской образцовой объединенной технической школы ДОСААФ, вернее малая его часть (время было отпусков), в те дни готовился принять участников сборов — руководителей автомобильных, технических школ, представителей комитетов ДОСААФ Дальнего Востока. Учебно-методические сборы — в них участвовали специалисты из штаба Краснознаменного Дальневосточного военного округа во главе с генерал-майором В. Ф. Масенко — должны были подвести итоги социалистического соревнования школ ДОСААФ, обучающихся водителей для Советских Вооруженных Сил, обобщить положительный опыт, проанализировать недостатки, словом, заложить хорошую основу к началу нового учебного года. Не все было подготовлено к приему гостей, так как несчастная ночь и последовавшие за ней ливни создали немало осложнений для сотрудников школы. Вода затопила участки автодрома, где планировались учебно-показательные занятия, отключили ток — и многие учебные стенды, разрезные агрегаты бездействовали. Женщина-повар в растерянности стояла перед начальником школы Пинчуком, то-ропливо говорила:

— Виктор Максимович, холодильник не работает, что делать с мясом, продуктами, чем будем кормить участников сборов?

В складские помещения, где хранится дорогостоящее имущество, хлынула вода, откачивать ее было нечем: мотор и помпа бездействовали по той же причине — нет электроэнергии...

Пинчук, среднего роста, плотный, с неторопливыми уверенными движениями человек, выслушивал то одно, то дру-

гое тревожное сообщение и деловито отдавал нужные распоряжения. Надо было видеть, с какой энергией трудились в те дни преподаватели, мастера, все, кто не ушел в отпуск, трудились на автодроме, в гаражах, на складах. И когда участники сборов приступили к занятиям, следов стихии почти не осталось.

Факт вроде бы частный, тем более что к здешней погоде, которая и летом и зимой преподносит много неприятных сюрпризов, уже привыкли. Но просматривалась в нем четко спайка коллектива, деловитость, исполнительность. Когда мы говорили об этом с заместителем начальника школы по политико-воспитательной работе Владимиром Степановичем Куликовым, он сказал:

— Нынешний коллектив у нас стал складываться несколько лет назад, пожалуй, в то время, когда вот это новое здание сооружали. Здесь, где теперь учебный корпус и гаражи, где асфальт, деревья и декоративные кустарники, сплошное болото было. Те, кто начинал стройку, — меня тогда здесь еще не было, — рассказывают: ходили по колено в топях. Тысячи машин грунта, песка, камня завезли, утрамбовали. Вместе со строителями работали в свободное от занятий время преподаватели, мастера и курсанты. Труд и трудности закаляли и сплачивали людей. Кто не выдерживал — отсеивался. Оставались преданные школе и делу люди.

Старые кадры преподавателей и мастеров стали костяком коллектива, который пополнялся (этот процесс не окончен) молодыми специалистами. Одни пришли из армии, уволившись в запас, другие — после окончания автодорожного факультета Хабаровского политехнического института. Сейчас в школе, за малым исключением, преподаватели и мастера — люди с высшим образованием.

...Мы идем с Куликовым по залу музея, созданного краевым комитетом оборонного общества и развернувшего свою экспозицию в просторном зале технической школы. Первое, на что обращаешь внимание, — дела ветеранов. Вот портреты мастера производственного обучения Филиппа Ефстифеевича Черепанова и преподавателя Валентина Васильевича Притеева. Бывшие фронтовики посвятили себя подготовке водителей, передают свой боевой и жизненный опыт, свои знания молодым людям, готовящимся стать в ряды вооруженных защитников Родины. Еще один фотопортрет: преподаватель Евгений Захарович Петрица у электрифицированного стенда — своего дитя.

Черепанов, Притеев, Петрица — передовики социалистического соревнования 1978 года. А вот фотография, на которой трижды Герой Советского Союза,

генерал-полковник авиации, член президиума ЦК ДОСААФ СССР И. Н. Кожедуб пожимает руку стройному, высокого роста солдату, стоящему у автомобиля. Куликов поясняет:

— Петр Ушмодин, воин-водитель, наш воспитанник. Как встретился с Кожедубом, не знаю, а вот как вернулся в нашу же школу, как обучает вождению будущих воинов, могу рассказать подробно. Честный, старательный, любит ребят и технику, учит как надо, как это требует время.

Несколько позже я узнал, что в школу вернулись после армии другие ее выпускники — Анатолий Полещук, обучающий ныне мастерству вождения будущих воинов, Сергей Кошкин, готовящий водителей для народного хозяйства. Эти преподаватели и мастера — среди победителей социалистического соревнования 1978 года. К слову сказать, опыт хабаровских товарищей, их коллег из других организаций ДОСААФ, создающих свои музеи, заслуживает поддержки и распространения. Музей — это утверждение лучших традиций, это спорные в воспитании, в пропаганде тех больших дел, которыми занято наше оборонное Общество.

Становление любого коллектива — процесс, естественно, не стихийный. Много изменилось в хабаровской школе с приходом нового начальника — Виктора Максимовича Пинчука. Человек грамотный, опытный, с твердым характером, он прежде всего взялся за укрепление трудовой и производственной дисциплины. Что скрывать, встречались и приписки часов вождения, и опоздания на работу, и даже выезд в нетрезвом виде. От нерадивых работников просто-напросто избавились.

Теперь об этом легко писать, но в свое время новому начальнику, партийной организации пришлось немало потрудиться, чтобы навести порядок, сплотить людей, направить их энергию в нужное русло.

Те, кто связан с жизнью учебных организаций нашего оборонного Общества, хорошо знают, как много дало введение в штат должности заместителя начальника школы по политико-воспитательной работе. Там, где на эту должность пришли воспитатели по призванию, нашедшие подход к уму и сердцу юношей-призывников, там вскоре же пожали хорошие плоды.

Много дал хабаровской объединенной технической школе приход Владимира Степановича Куликова.

Когда-то, лет около двадцати назад, он сам окончил эту же школу. Был шофером, водил грузовики, легковые автомобили. Но не только к технике его тянуло, к людям. Куликова выдвинули на

комсомольскую работу — он заведовал орготделом одного из крупных в Хабаровске райкомов комсомола — индустриального. Потом четыре года учебы в краевой высшей партийной школе. И вот уже четвертый год он здесь — замполит. Скромный, даже застенчивый, но твердый в делах, настойчивый, он быстро завоевал авторитет в коллективе. И в том, что в школе улучшилась учебная и политико-воспитательная работа, регулярными стали заседания педагогического совета, взаимное посещение занятий, показательные уроки, что все это стало нормой в жизни коллектива, бесспорная заслуга его руководителей.

Заслуга их и в том, что они пополняют преподавательские кадры школы грамотными молодыми специалистами — работают, так сказать, на перспективу. Недавние выпускники политтехнического института Олег Астафьев, Георгий Золотарев, Владимир Луцкий и их товарищи уже переняли методический опыт у своих старших коллег, с головой окунувшись в совершенствование материально-технической базы, проявили много выдумки, дали интересные технические решения в оборудовании классов. Невзирая на вузовские дипломы и инженерные знания, они становятся в свободные от занятий часы слесарями, мастерами, электриками. Плоды их творчества — разрезные действующие автомобили, узлы, агрегаты — высоко оценили участники сборов. Им можно поверить: здесь находились люди, знающие цену любой новинке.

Мне и раньше доводилось слышать о хабаровской образцовой объединенной технической школе, которая несколько лет подряд удерживает переходящее Красное знамя военного совета Краснознаменного Дальневосточного военного округа, занимает первое место среди учебных организаций ДОСААФ Дальнего Востока по подготовке специалистов для Советских Вооруженных Сил. Побывав в школе, познакомившись с ее делами и успехами, я увидел за всем этим людей, бесконечно преданных делу, которое им поручено, знающих, энергичных, умелых.

Пример этого коллектива лишний раз подтверждает ту непреложную истину, что кадры — ведущая сила в успешном решении задач, выдвинутых перед учебными организациями оборонного общества.

В краевом комитете меня ознакомили с перспективным планом работы, родившимся после VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ. В плане большой раздел по улучшению подбора, расстановки и воспитания досаафовских кадров. После того, как Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев побывал в Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре, в других районах Сибири и Дальнего Востока, этот план был расширен, дополнен, в нем нашли отражение советы и рекомендации, высказанные Леонидом Ильичем на встречах с сибиряками и дальневосточниками.

Хочется отметить факт, что крайком ДОСААФ настойчиво проводит намеченное в жизнь, шаг за шагом улучшает качественный состав кадров, ведущих подготовку водителей для армии и народного хозяйства, проявляет заботу о повышении специального, методического

мастерства руководителей, преподавателей учебных организаций, активно поддерживает инициативу передовиков.

Дело подвигается в гору. С председателем крайкома ДОСААФ Жмурко мы подняли документы двухлетней давности. Тогда общая укомплектованность кадрами по всем учебным организациям была менее 72 процентов, а преподавателями и мастерами — чуть более восьмидесяти. На конец этого года дефицит в кадрах остался в очень немногих школах и спорттехклубах. И это при резко возросших требованиях к уровню знаний и другим качествам наставников будущих водителей.

— Весьма хромала методическая работа с теми, кто учит, — признается Виктор Иванович. — Проверили как-то досконально биробиджанскую автомобильную школу, нескольким преподавателям по методике вынуждены были выставить неудовлетворительные оценки. И было за что: на занятиях с курсантами они пользовались старыми конспектами, не применяли технические средства обучения, хотя они и были в школе. Слабо работал педсовет. А на методические сборы, организуемые краевым комитетом, прибывало немногим больше половины преподавателей и мастеров. Серьезные недостатки того же плана были вскрыты в автошколе Комсомольска-на-Амуре. Короче говоря, предстояло многое изменить, поломать.

Виктор Иванович рассказал о том, как с помощью крайкома КПСС, местных партийных органов, Советов народных депутатов приходилось подбирать достойных людей, как добивались направления выпускников институтов и техникумов в автошколы, заботились о том, чтобы создать специалистам соответствующие жилищные, бытовые условия.

Усилия не пропали даром. Сейчас целиком обновился состав руководителей автомобильных школ — их возглавляют специалисты с дипломами вузов, обладающие организаторскими способностями, опытом. Их заместители, многие преподаватели, мастера — тоже люди с высшим или средним специальным образованием.

Мы встретились с Геннадием Петровичем Брынцевым, начальником биробиджанской автошколы, той самой, о которой речь шла чуть выше.

— У нас теперь почти прекратилась текучесть кадров — 90 процентов преподавателей и мастеров с высшим образованием. Естественно, что с таким составом легче было коренным образом перестроить методику обучения, улучшить техническое оснащение школы. Силами преподавателей и мастеров-рационализаторов значительно изменили техническую базу, оборудование классов. Вы видели, как рационально, я бы сказал, со вкусом оборудованы классы в хабаровской технической школе? Так вот, мы уже близки к ним. Электрифицированные стенды, разрезные агрегаты, механизмы, автомобили в разрезе, автодром — все это есть и у нас. А отсюда качество подготовки водителей. Даже последний поток, на который мы, честно говоря, не очень-то надеялись — ребята попались трудные, — дал высокие показатели.

Слова, сказанные Брынцевым, можно отнести и к коллективу комсомольской автошколы. Правда, в отличие от биробиджанцев, которые размещаются в но-

вом, просторном учебном здании, школа в Комсомольске-на-Амуре пока еще не справилась новоселья. Но здание уже строится. Это будет целый комплекс, состоящий из 9-этажного учебного корпуса с общежитием, столовой для курсантов, автодромом, гаражами.

И в штатных спортивно-технических клубах — районных и городских, спорттехклубах при первичных организациях ДОСААФ крупных предприятий, которые обучают основную массу водителей для народного хозяйства (из общего числа 13 тысяч в 1977 году они подготовили более 8 тысяч), — в этом отношении дело изменилось к лучшему. Правда, текучесть, скажем, мастеров практически всего вождения и сейчас еще значительна. Однако год от года кадры СТК стабилизируются. И там трудятся сегодня десятки замечательных специалистов, ищущих, инициативных, которые вносят заметный вклад в подготовку столь нужных краю водителей.

Один из них — Валентин Александрович Лантушенко. Он возглавляет спорттехклуб ДОСААФ в недавно образованном Солнечном районе, лежащем к северо-западу от Комсомольска-на-Амуре. Почти весь район пересекает строящаяся Байкало-Амурская магистраль. И, конечно, одна из главных забот Лантушенко и возглавляемого им коллектива — подготовка водителей для великой стройки. В этом году спорттехклуб взял повышенные социалистические обязательства, и план его оказался самым напряженным среди всех СТК — обучить для БАМа 600 специалистов. Теперь, на исходе года выполнение плана близко к завершению.

Это потребовало много выдумки, находчивости. Обучение проходит не только в самом райцентре Солнечном, где оборудованы классы, есть теплый гараж для девяти автомобилей, площадка для вождения и сдачи экзаменов, но еще и в двенадцати населенных пунктах.

Много таких инициативных, знающих и любящих дело людей — штатных и общественных — трудится в досаафовских организациях края. Завода об их идейном росте, повышении деловой квалификации — одно из важных направлений деятельности крайкома Общества. Совсем недавно, когда верстался этот номер журнала, пришло сообщение: на базе той же хабаровской объединенной технической школы проведены недельные учебно-методические сборы преподавателей, мастеров школ и спорттехклубов. Большой отряд специалистов-наставников ознакомился с передовым опытом, обогатил себя новыми знаниями. Сбор — лишь одна из форм учебы. За полтора последних года 57 руководящих работников комитетов и учебных организаций ДОСААФ края прошли переподготовку на центральных курсах Общества, десятки преподавателей и мастеров учатся по вечерам в вузах и техникумах, повышают свою квалификацию.

Во всей этой многообразной работе с кадрами видятся будущие успехи в подготовке водителей, которая ведется школами и клубами Хабаровского края.

А. БАБЫШЕВ,
спецкор «За рулем»

г. Хабаровск



В «МОСКВИЧЕ» ЗИМОЙ БЕЗ ШУБЫ

Иллюстрации — на стр. 20
— 1-й стр. вкладки

Автолюбители прикладывают немало усилий и изобретательности для улучшения отопления «Москвича». Но их труды, как правило, дают ограниченные результаты. Обычно пытаются решить проблему устранением одного-двух недостатков отопителя, в то время как ее надо решать комплексно. Только в этом случае ветровое стекло не будет обмерзать, и в салоне станет тепло и уютно. О том, какие возможности имеются для этого, рассказывает инженер Л. Н. ИВАНОВ, не первый раз выступающий в нашем «Клубе».

Что необходимо сделать с москвичовской «печкой», чтобы она действительно отвечала своему назначению? В общем виде задача формулируется так: повысить температуру радиатора отопителя, увеличить производительность его вентилятора, усилить и организовать поток хорошо прогретого воздуха на обдув ветрового стекла.

Начнем с циркуляции жидкости в отопителе.

Непременным условием получения максимума тепла от теплообменника при протекании по нему горячей жидкости является непрерывность ее потока, то есть отсутствие в нем воздушных пузырей и пробок. Между тем, как это видно на рис. 1, в подводящем шланге и в верхней части радиатора при заправке системы охлаждения двигателя жидкостью всегда остается воздух. Под действием водяного насоса работающего двигателя она вытесняет воздух из шланга (рис. 2), увеличивая объем воздушной пробки в радиаторе. Падая в верхний бачок теплообменника, поток жидкости распадается на отдельные струйки, стекающие по трубкам и не способные вытеснить воздух в отводящий шланг. Постоянное присутствие воздушной пробки является одной из главных причин неэффективной работы отопителя.

Устранить корни этого недостатка можно двумя способами — выпустить воздух из верхнего шланга или изменить направление потока жидкости в системе отопления.

В первом случае (рис. 3) из верхней петли подводящего шланга отопителя вырезается кусок длиной около 50 мм, вместо которого устанавливается кран для выпуска воздуха. Сюда подойдет сливной кранник системы охлаждения любого автомобиля. Резьбовую часть его надо отрезать, а на срезе корпуса выпилить полукруглый паз, плотно прилегающий к трубке диаметром 18 мм. В том месте трубки, где будет примыкать отверстие крана, сверлят ответное, такого же диаметра, тщательно облуживают посадочные места и припаивают детали, как показано на рис. 4. Вместо сливного крана можно припаять латунную гайку и завернуть в нее короткий винт с уплотняющей прокладкой. Но кранник более удобен тем, что на его носик можно надеть шланг из полупрозрачного материала длиной 50—70 мм, помогающий сбросить охлаждающую жидкость после выхода воздуха из системы.

Процедура удаления воздуха из подводящего шланга отопителя, возвышающегося почти на 100 мм над уровнем залитой «под пробку» радиатора охлажда-

ющей жидкости, несложна. Для этого надо поставить передние колеса автомобиля примерно на 300 мм выше задних. В этом случае уровень жидкости в системе будет располагаться по линии АА₂ (см. рис. 3), и воздух легко выйдет наружу из открытого кранника.

Можно удалить его и при горизонтальном положении автомобиля, но для этого надо открыть краник и слегка поднять давление в верхнем бачке, например подуть в горловину радиатора, если, конечно, в нем залита вода, а не антифриз (случайное попадание его в рот совершенно недопустимо, антифриз — яд). Уровень жидкости в системе при этом поднимется, вытесняя воздух, как и в первом случае. Но открывать после этого краник у горизонтально стоящего автомобиля нельзя — жидкость тотчас опустится, засосав в систему воздух. Чтобы избежать этой неприятности, можно проделать в стенке моторного отсека новое отверстие для подводящего шланга, которое располагалось бы не выше подводящего патрубка радиатора. Это совсем не просто — именно на данном уровне кузов имеет коробчатое сечение и придется сверлить отверстия в двух листах металла, удаленных один от другого на несколько десятков миллиметров.

В процессе работы двигателя из жидкости выделяются пузырьки воздуха и постепенно накапливаются в верхнем изгибе шланга. Хотя количество этого воздуха и невелико, его также целесообразно периодически удалять.

Второй способ удаления воздушной пробки основан на создании в теплообменнике восходящего потока жидкости (рис. 5), как это сделано, например, у «Волги» ГАЗ—24. Воздух при заполнении рубашки системы охлаждения двигателя жидкостью вытесняется из верхнего бачка радиатора «печки» в отводящий шланг и далее в радиатор двигателя. Для изменения направления потока жидкости в теплообменнике необходимо поменять местами подсоединение шлангов к патрубкам радиатора или к выводам системы охлаждения. Значительно проще другой вариант: снимают со штуцера крана отопителя подводящий шланг, наращивают его и надевают на штуцер водяного насоса, с которого, в свою очередь, снимают нижний шланг и без всяких переделок устанавливают на место верхнего.

При отсутствии шланга нужной длины можно использовать латунную трубку с внешним диаметром 18 мм, изогнув ее для удобного расположения в моторном отсеке. Краник для выпуска воздуха, устанавливаемый в верхнем

шланге (теперь он стал отводящим), помогает ускорить процесс заполнения системы охлаждения и практически исключает нежелательное образование воздушных пузырей.

Очень важно для эффективной работы отопителя достаточное заполнение системы охлаждения жидкостью. Чем полнее она залита, тем лучше работает теплообменник, тем меньше в нем воздушных пузырьков. В этом сказывается преимущество систем, оборудованных расширительным бачком, где жидкость постоянно залита «под пробку» радиатора. Без этого простого устройства жидкость в процессе работы порой не заполняет верхнего бачка радиатора двигателя, уровень ее сильно снижен, что, конечно, ухудшает эффективность отопителя. Владельцы «москвичей—412» без расширительных бачков легко могут изготовить их из двухлитровой полиэтиленовой банки из-под масла, проделав в ее пробке отверстие диаметром 8 мм. Банка устанавливается справа от радиатора, и через отверстие до дна ее опускается паротводная трубка. Жидкость заливается «под пробку» радиатора, примерно два стакана в банку. При нагревании избыток ее будет сливаться в банку, а при остывании — всасываться обратно в радиатор.

Значительную роль в работе отопителя играет скорость циркуляции жидкости — чем она выше, тем более горячая вода поступает сюда. В полостях головки блока водяной насос двигателя создает слабый напор жидкости, отчего и скорость потока ее в теплообменнике мала. Накипь и случайный сор в охлаждающей жидкости, оседая в трубках радиатора «печки», дополнительно снижают интенсивность обогрева. Поэтому периодически необходимо промывать систему охлаждения, теплообменник и его шланги водой под напором. Для этого водопровод соединяют с верхним шлангом отопителя, открывают все краники, снимают пробку радиатора и пускают воду.

Наиболее благоприятный вариант для системы охлаждения и отопления — с весны заливать туда дистиллированную или кипяченую мягкую воду, а по осени — антифриз. В этом случае система регулярно промывается, а незамерзающая жидкость служит дольше и с большим эффектом.

При помощи несложного приспособления можно несколько повысить скорость циркуляции жидкости в теплообменнике. Для этого надо больше чем наполовину уменьшить проходное сечение шланга, отводящего жидкость для подогрева впускного трубопровода, где

установлен и кран отопителя (рис. 6). Сделать это можно несколькими способами. Врезать в отводящий шланг кран и закрывать его на отопительный сезон (чтобы исключить полное перекрытие шланга, в поворотном конусе крана сверлят отверстие диаметром 3,5—4,0 мм). Установить регулируемый зажим с ограничением степени сжатия шланга — этот вариант и показан на рис. 6. Поместить внутрь шланга жиклер из кусочка 16-миллиметровой трубки, к торцу которого припаяна шайба с отверстием 3,5—4,0 мм.

Радикальный способ повысить температуру жидкости, циркулирующей через отопитель, опубликован в № 1 журнала «За рулем» за 1978 год. Смысл его в том, что отбор жидкости происходит через угловой штуцер, ввернутый вместо сливного краника блока цилиндров. Тем, кто собирается осуществить эту переделку, полезны некоторые советы. Соедините с вновь установленным штуцером в блоке цилиндров не подводящий (верхний), а отводящий (нижний) шланг отопителя для создания в теплообменнике восходящего потока жидкости, о пользе которого рассказано выше. Не забудьте также в наиболее высокой точке изгиба верхнего шланга поставить краник для выпуска воздуха.

Те, кто и зимой ездит «на воде», при установке углового штуцера в блоке цилиндров должны оставить и сливной краник. Для этого нарезают на кранике резьбу М12×1,75 и ввертывают его в отверстие с аналогичной резьбой, просверленное в утолщенной части штуцера сбоку. При использовании углового штуцера, вывернутого из выпускного коллектора, его на 30 мм удлиняют трубкой с резьбой К3/8" — на нее удобнее крепить шланг. Кое-кто из владельцев «москвичей» сложную нарезку в блоке цилиндров резьбы К3/8" для стандартного углового штуцера заменил изготовлением тонкостенного штуцера с максимально допустимым диаметром отверстия и резьбой К1/8". Такой угловой штуцер ввертывают вместо сливного краника, не изменяя имеющейся резьбы.

Меры по повышению производительности вентилятора отопителя начинаются с уменьшения сопротивления поступающего к нему воздуха. Для этого, сняв крышку вентиляционного люка, надо убрать неудачную по конструкции предохранительную сетку, оказывающую сильное аэродинамическое сопротивление воздушному потоку. Вместо перфорированной ленты к оставшемуся от нее основанию следует укрепить сетку из тонкой, желательнее нержавеющей проволоки с ячейками не менее 3×3 мм. Но самый хороший вариант — это поставить предохранительную сетку 240×240 мм непосредственно перед радиатором, отогнув ее нижний конец вверх, как показано на рис. 7. Сетка практически не создает сопротивления, так как располагается в спокойном потоке и имеет большую площадь. Загнутый нижний конец будет задерживать упавшие в люк сухие листья, предохраняя от засорения отверстие для стока воды и сам радиатор. Обязательно отрегулируйте привод крышки люка так, чтобы при крайнем правом положении его ручки она была поднята на максимальный угол.

Следующий этап работы относится к крыльчатке и направляющему аппара-

ту. Дело в том, что вентилятор отопителя «Москвича» работает и как центробежный — для обдува стекла, и как осевой — для подачи воздуха в салон. При открытых снизу заслонках (см. рис. 7) вентилятор подает основную массу воздуха в салон и очень мало (не более 10—15%) — к ветровому стеклу. Задача состоит в том, чтобы одновременно с увеличением производительности вентилятора значительно (примерно втрое) увеличить количество воздуха, подаваемого к ветровому стеклу.

Начнем с самого простого (но не самого эффективного) варианта. Нужно разобрать отопитель, снять вентилятор и примерно на 5° увеличить угол атаки его лопастей. Концы же их на заднем отбрасывающем воздух ребре следует плавно изогнуть, чтобы их торцы встали параллельно оси вентилятора, как это показано на рис. 8 и 9. Такое изменение значительно усилит поток воздуха в радиальном направлении. Через распределитель воздушного потока (рис. 10) он направляется в приемные патрубки и сопла обдува ветрового стекла. Варьируя площадь отогнутой части концов лопастей, легко добиться желаемого распределения воздуха на обдув стекла и отопление салона (делать это надо при снятом отопителе).

Общая производительность вентилятора возрастет с увеличением площади лопастей. Дело в том, что штамповкой из одного листа хорошую крыльчатку в принципе не сделаешь. В данном случае целесообразно поступить так. Измерителем проводят дугу (см. рис. 8) и осевые линии на каждой лопасти. По этим дугам отрезать лопасти и приклепать новые взаимно перекрывающиеся из прямоугольных пластинок листового дюрала шириной 52—54 мм и толщиной 0,3—0,5 мм, строго соблюдая совпадение прежних и новых осей. Оптимальные сечения лопастей были показаны на рис. 9. Сечение АА₁ дано для концов лопастей на длине 20—30 мм, а сечение АА₂ по всей остальной их длине до плавного перехода к втулке. Лопасты со всех сторон желательнее отшлифовать.

Если нет возможности изготовить новые лопасти вентилятора, можно ограничиться увеличением площади существующих. Для этого из дюрала или луженой жести вырезают пластинки и приклепывают их к лопастям двумя заклепками (см. рис. 8).

Очень важное значение имеет позиция крыльчатки относительно радиатора. В идеале захватывающие ребра крыльчатки должны стоять параллельно плоскости теплообменника на расстоянии 2—3 мм. В то же время вентилятор должен находиться в центре распределителя воздушного потока (см. рис. 10). Регулировать положение крыльчатки можно перемещением ее на оси электродвигателя, а также изменением положения самого электродвигателя в удерживающей его обойме (см. рис. 7).

Теперь о способах организации потока воздуха на обдув ветрового стекла. Прежде всего надо тщательно выправить геометрию распределителя воздушного потока. Его полукольца должны образовывать строгое кольцо, а их концы являться продолжением горизонтальных стенок приемных патрубков, чтобы исключить завихрения и ме-

стные циркуляции и обеспечить хороший напор потока воздуха. Опыт показал, что отогнутые концы распределителя коротки, а потому их приходится удлинять на 20—30 мм путем напайки пластинок из луженой жести. В связи с тем, что ширина приемных патрубков на 15 мм меньше ширины кожуха вентилятора, у входа в них образуются уступы, создающие завихрения. Эти уступы надо сгладить, припаяв пластинки жести размером 45×20 мм под углом 45° к ребру у входа в патрубок.

После этого увеличиваем пропускающую способность сопел обдува стекла. Они сделаны из полистирола и, как правило, коробятся (особенно если автомобиль за время эксплуатации побывал в сушильной камере). Приливы в центре, препятствующие полному сближению стенок сопла, недостаточно высоки, и потому щель сильно заужена. Для увеличения пропускной способности сопла распиливают изнутри плоским напильником до ширины 8 мм, полностью удаляя приливы. Затем в стенках посредине каждого сопла сверлят сквозные отверстия диаметром 2 мм, вставляют в эти отверстия изнутри распорку, сделанную из 3-миллиметровой проволоки со сточенными на конус концами (рис. 11). Распорки делают такой длины, чтобы максимальная ширина щели у левого сопла была 10 мм, у среднего — 12 мм и у правого — 9 мм. Путем изменения ширины щелей корректируют в определенных пределах интенсивность обдува ветрового стекла на разных его участках. Можно увеличить массу воздуха, идущего из сопел, за счет подсоса воздуха из прорезей в передней панели кузова, где установлены сопла. Для этого необходимо наружные стенки сопел спилить примерно под углом 30° до образования острых кромок.

Хорошо себя зарекомендовали диффлоты для изменения направления потока воздуха из сопел — они показаны на рис. 11. Это пластинки из жести шириной 135 мм для левого и среднего сопел и 190 мм — для правого сопла. Высота их 50—100 мм. Зимой они позволяют усилить обдув ветрового стекла, а летом — направить поток свежего воздуха на водителя и сидящего рядом пассажира.

Для проведения рекомендованных переделок необходимо снять отопитель, что не представляет большой трудности. Порядок его демонтажа и монтажа можно взять из книг по ремонту.

Воспользовавшись случаем, тщательно осмотрите вентиляционный люк кузова на предмет его защиты от ржавчины. Зачистите все поврежденные коррозией места, зачистите и покрасьте. Прочистите отверстие для стока воды из люка. Одновременно примите меры для снижения шумности вентилятора отопителя. Для этого поролоном толщиной 10 мм оклейте снаружи распределитель воздушного потока, кожух электродвигателя, стенки кожуха вентилятора, верхний и нижний бачки теплообменника и приемные патрубки.

И наконец, последние советы: при низких температурах воздуха обязательно утеплите радиатор и моторный отсек (изнутри), держите температуру в системе охлаждения двигателя в пределах 85—95°, проверьте уплотнения дверей автомобиля.

Топливную экономичность автомобиля определяют три фактора: совершенство конструкции, условия эксплуатации и индивидуальные качества и навыки водителя. Начнем с первого — конструкции. Это особенности двигателя, величина суммарного сопротивления движению (аэродинамическое, плюс сопротивление качению шин, плюс потери в трансмиссии), собственный вес автомобиля и соответствие передаточных чисел трансмиссии характеристикам двигателя.

Как и на что мы здесь можем влиять? Конечно, было бы по меньшей мере самонадеянно самому усовершенствовать двигатель или узлы трансмиссии. Но следить за их состоянием и регулировать их совершенно необходимо. Статистики утверждают, что ухоженный двигатель автомобиля расходует на 6—9% меньше топлива, чем его работоспособный, но запущенный близнец.

Так, отклонение от нормы зазоров между контактами прерывателя и между электродами свечей может увеличить расход бензина на 2—3%. Еще больше поощряют «аппетит» машины (до 6%) неправильная установка угла опережения зажигания и разрегулированный карбюратор.

А узлы трансмиссии? «Перетянутые» подшипники ступиц или трущиеся о барабаны колодки тормозов намного (точнее не скажешь — все зависит от степени «затяжки») увеличат долю трансмиссии и ходовой части в сопротивлении качению машины, а значит и расход топлива.

Самые отрицательные последствия влечет невнимательность к установке углов схождения и развала колес. Так, при угле схождения +5° мощность, требуемая для перемещения колеса, увеличится втрое по сравнению с нормой.

Казалось бы, мы не имеем возможности уменьшить аэродинамическое сопротивление: оно определяется формой кузова, формированием воздушных потоков в подкапотном пространстве, в системе вентиляции салона, в колесных нишах и т. д. Но не надо спешить с выводами. Не доводилось ли вам видеть на дорогах машины с пустым багажником на крыше? А ведь он увеличивает аэродинамическое сопротивление в среднем (в зависимости от скорости) примерно на 10% и соответственно расход топлива на 3—4%. Еще больше крадут, особенно на высоких скоростях, открытые окна и «ветровики».

Очень существенна роль шин. Считают, что «радиальные» шины имеют на 10—15% меньшее сопротивление, чем «диагональные», и соответственно экономят 3—5% топлива. Вообще же сопротивление качению шин зависит от многих

факторов, причем на некоторые из них мы можем воздействовать.

Прежде всего о скорости. При 100 км/ч сопротивление качению шин на 25—30% больше, чем при 40 км/ч. Это, конечно, надо иметь в виду. Но вот совсем не годится ездить с «приспущенными» шинами. Ведь падение давления в них на каждые 0,15 кгс/см² ниже рекомендованного увеличивает сопротивление качению на 5%. Использование летом покрышек с «зимним» рисунком протектора увеличит сопротивление качению на 15—20%, а «шипованные» шины — на все 25%. Задумайтесь над этим, учитывая, что уменьшение сопротивления качению шин на 10% снижает расход топлива на 3—5%.

Если сложить все проценты, которые мы здесь привели, то можно подумать, что вообще почти не надо заправлять машину. Но это будет всего-навсего математическим казусом. После того, как вы вычтете из абсолютной величины расхода топлива очередную порцию, за основу для дальнейших вычислений надо брать не первоначальное количество, а результат, получившийся от этого вычитания. Это о порядке расчетов. А главное — проценты, сбереженные оптимальной регулировкой, — это то, что приближает автомобиль к законным, положенным ему 100%. Доводка только исключает лишние, непроизводительные затраты мощности двигателя и, следовательно, топлива. Но, поверьте, это немало и в вашем бюджете и в топливном балансе страны.

Будем надеяться, что убедили: в ваших силах уменьшить непроизводительные траты горючего, просто приведя автомобиль в кондиционное состояние. Кстати, и ездить на такой машине куда приятнее.

Отрегулируйте, как предписано заводом, все системы, следите за углами установки колес и давлением в шинах — это себя окупит. Не ставьте никаких самодельных козырьков и воздухозаборников. Багажник должен быть на крыше, только когда он нужен, а не в качестве постоянного украшения. Если хотите экономить бензин, не открывайте без нужды окон и ограничьтесь приточной вентиляцией через люки. Все это просто, но эффективно.

В последнее время в продажу начали поступать специальные вставки — щиты, закрывающие «карманы» в колесных нишах. Их основное назначение — не давать грязи и влаге скапливаться в этих «карманах». Но, кроме этого, по имеющимся сведениям, вставки несколько улучшают аэродинамику, а следовательно, и экономичность автомобиля. Советуем при возможности установить их.

ЗАВИСИТ ОТ ВАС

Водителю, как лицу заинтересованному, если он задумает заняться подсчетами, надо знать, как проверить экономичность автомобиля и его техническое состояние.

Соответствует ли норме сопротивление движению машины в целом, легко узнать по пути так называемого выбега. На ровном участке улицы или шоссе с небольшим движением разгоните автомобиль (заведомо исправный, отрегулированный и прогретый не менее чем получасовой ездой) до скорости 40 км/ч и в точно фиксированном месте (например, у километрового столба) быстро выключите передачу. Путь, который он пройдет по инерции без торможения до полной остановки (это и есть «выбег») будет эталоном на будущее.

Можно провести этот тест еще проще, замерив величину пути, пройденного автомобилем, при свободном скатывании с небольшого возвышения. И если подобная повторная проверка (естественно, в аналогичных условиях и тем же, что в первый раз, методом!) после определенного пробега или очередного ТО покажет худший результат, ищите причину и устраняйте ее.

А как проверить, сколько бензина потребляет ваш автомобиль на 100 километров пути? Проще всего методом «до-

Что нового в «Волге»

Продолжаем публиковать перечень изменений, которые с каждым годом появляются в конструкциях автомобилей. Сегодня наш рассказ о том, что нового в «Волге» ГАЗ—24.

1. В июле 1977 года (с двигателя № 712363) на водораспределительной трубе и на прокладке головки цилиндров введены дополнительные отверстия и увеличен размер окон. Это существенно улучшило охлаждение гильз. Новые номера деталей: трубы — 24-1003073-20, прокладки — 24-1003020-31 (были соответственно 21-1003073 и 24-1003020-Г). Взаимозаменяемость всех названных деталей сохранена.

2. С целью сделать более надежным соединение пары «шатун—втулка» в малой головке шатуна с ноября 1977 года (с двигателя № 1498732) ставится новая втулка 24-1004052-01 вместо

прежней 21-1004052. Взаимозаменяемость сохранена.

3. Начато оснащение двигателя (с № 648851) новыми тарелками (деталь 24-1007025-01) клапанных пружин, взаимозаменяемыми со старыми (24-1007025).

4. На масляном насосе с марта 1977 года (двигатель № 668765) вместо паронитовой прокладки 21-1011065 ставится взаимозаменяемая с ней картонная 21-1011065-01.

5. С сентября 1977 года (с шасси № 454089) на приемную трубу глушителя ГАЗ—24 ставится новый фланец 24-1203017-02 вместо прежнего 24-1203017-01. Детали взаимозаменяемы.

6. С июля 1977 года (шасси № 447110) вместо восьмилопастного вентилятора 24-1308009-30 введен шестилопастной 24-1308009-31. Вентиляторы взаимозаменяемы в сборе с фланцами.

7. С целью сделать более надежный коробку передач с августа 1977 года (шасси № 449343) изменены ее вторичный вал, комплект шестерни первой передачи и сама шестерня первой передачи. Новые детали имеют номера соответственно 24-1701105-21, 24-1701106-01 и 24-1701108-01.

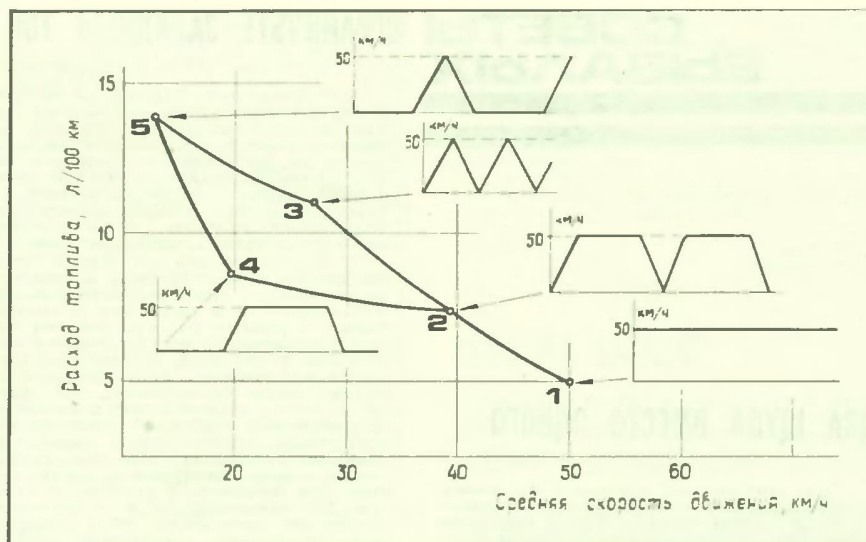
В коробку передач автомобилей прежнего выпуска можно установить новый вторичный вал 24-1701105-21 в сборе с новой шестерней 24-1701106-01, но при этом необходимо перевернуть ступицу 24-1701177 и поставить ее другой стороной (рис. 1).

8. Та же цель — увеличение надежности — вызвала изменение конструкции противоугонного устройства замка зажигания. С декабря 1977 года (шасси № 476964) на машине ставится

Наименование детали	До изменения	После изменения
Рулевое управление в сборе	24-3400013-01	24-3400013-02
Вал с фланцем и колонкой	24-3401138	24-3401138-10
Колонка в сборе	24-3401100-10	24-3401100-11
Колонка в сборе	24-3401102-10	24-3401102-11
Хомут	24-3403025-10	24-3403025-11
Прокладка Опорная втулка	24-3403026-10	24-3401230
Прокладка	—	24-3403026-20
Прокладка	24-2912073	—

Как снизить расход топлива? Этот вопрос волнует водителей всего мира. Мало кто сегодня не знает цену автомобильного горючего, не осведомлен о запасах сырья для его производства, не проникается заботой о чистоте атмосферы, находящейся в непосредственной зависимости от качества сгоревшего бензина. Но понимание проблемы — только первый шаг. Второй — знание и умение, которые помогли бы принять личное участие в ее решении.

У нас в «Клубе» выступают кандидаты технических наук К. Ю. СЫТИН и А. Г. ШМИДТ, которые поделятся с автолюбителями некоторыми рекомендациями автомобильной науки, направленными на экономию бензина. Выполнить их под силу владельцу машины.



лива». В журнале уже рассказывалось о нем. Наверно, полезно будет здесь повторить.

Нужно точно записать показания счетчика пройденного пути и заполнить бак по горловину. Затем проехать несколько сот километров (чем больше, тем точнее будет результат), фиксируя количество бензина при промежуточных заправках, но не обязательно каждый раз доливая бак до полного. В конце снова тщательно снимите показания спидометра и делайте бензин из мерной посуды до того же уровня, что и в начале проверки. Дальше — уже арифметика. Разделив сумму залитых литров на километры и помножив результат на сто, получим удельный расход.

При проверке иногда выясняется, что на тех же, привычных маршрутах расход топлива вдруг изменился. Это может быть из-за различия в условиях движения. Учтите, что при температуре воздуха минус 5° уходит на 10–12% больше бензина, чем при плюс 15°. Попутный ветер может на 10% уменьшить, а встречный — на столько же увеличить расход топлива.

Все знают, что наиболее экономична езда на большое расстояние с постоянной скоростью, без торможений, остано-

вок и разгонов. Все также знают, что самый неблагоприятный режим по экономичности — езда в большом городе с торможениями, остановками, короткими, но интенсивными разгонами и, как правило, на небольшие расстояния. Но, возможно, не все знают, что за короткую поездку агрегаты и узлы автомобиля не успевают достичь нормального теплового режима — на это нужно от 30 до 40 минут движения — и много топлива расходуется зря.

Посмотрите на график (составлен по зарубежным материалам). Он иллюстрирует зависимость расхода топлива от режима движения. Первая точка (на графике 1) получена при движении с установившейся постоянной скоростью 50 км/ч. Как видите, расход при этом минимальный — 5 л/100 км. Затем автомобиль двигался в режиме разгон до 50 км/ч — постоянная скорость — торможение (точка 2). Расход вырос до 7 л/100 км. Режим разгон — торможение увеличил его до 12 л/100 км (точка 3). Наихудшая же экономичность получилась при режиме из циклов разгон — торможение — стоянка (точка 5). На такое движение требуется уже 14 л/100 км.

Видите, какая разница — 5 или 14 литров бензина на 100 километров пути!

Точка 4 графика иллюстрирует влияние прогрева машины на расход топлива. Это движение в режиме стоянка — разгон до 50 км/ч — равномерное движение с этой скоростью — торможение — стоянка.

Вывод вы, вероятно, сделаете сами. Здесь мы подошли к вопросу о стиле езды, о еще одной серьезной «статье» экономии топлива. Если водитель любит «поиграть в гонщика», молнией срываясь с перекрестка, чтобы у следующего светофора оставить черные автографы от шин, то наверняка он заправляется чаще своего уравновешенного, благоразумного и расчетливого коллеги, и все ради того, чтобы выкроить 1–2 минуты при поездке на 10–20 километров. Если же вы ведете машину плавно, избегая резких разгонов и торможений, заблаговременно оцениваете ситуацию, приближаясь к перекрестку, и поэтому редко используете полностью эффективность тормозов, очередное посещение АЗС отодвинется на десятки километров.

Как ни важна эта тема, мы не будем подробно останавливаться на ней, потому что можем адресовать вас к специально посвященной ей статье «Стиль езды в рублях и литрах». Она помещена в июльском номере журнала за нынешний год.

новое рулевое управление с опорной втулкой (рис. 2). Взаимозаменяемость сохранена. Старые и новые номера деталей даны в таблице.

9. С февраля 1977 года (шасси № 411018) завод монтирует на «Волге» электрический стеклоомыватель и новый стеклоочиститель. Эти узлы и их детали взаимозаменяемы со старыми.

10. С мая 1977 года (шасси № 433606) изменены обивка и частично конструк-

ция передних и задних сидений. Взаимозаменяемость сохранена. С октября того же года (шасси № 463517) задние сиденья ГАЗ—24, ГАЗ—24-01 и ГАЗ—24-07 снабжаются специальными ремнями безопасности (24-8217016).

11. С декабря 1977 года (шасси № 476430) изменена ручка управления вентиляцией. Для установки новой (24-5304186-10) на автомобиль более раннего выпуска вместо прежней детали

(24-5304186-01) конец рычага надо обрезать на 3 мм.

12. С середины 1977 года (шасси № 444805) на панели приборов устанавливают новые ручки с символами, взаимозаменяемые с прежними. А с октября 1977 года (шасси № 462115) начато производство машин с новой, травмобезопасной панелью приборов и облицовкой дверей. Взаимозаменяемость сохранена.

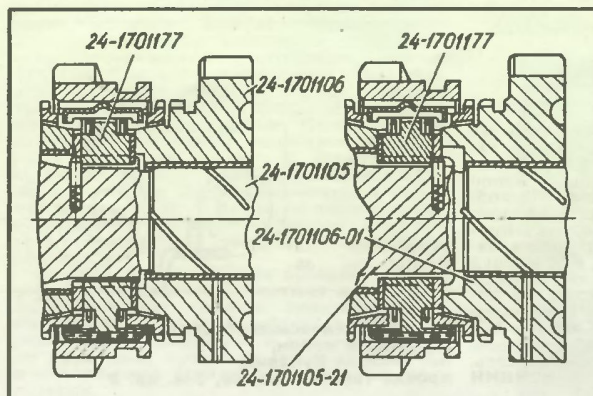


Рис. 1. Вторичный вал коробки передач до изменения (слева) и после.

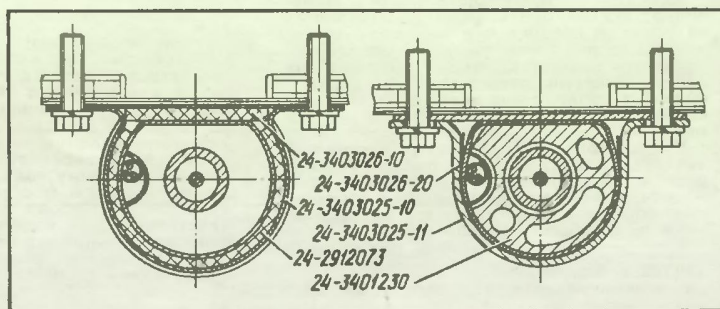


Рис. 2. Втулка колонки рулевого управления до изменения (слева) и после.

ОГРАНИЧЬТЕ ЗАРЯДНЫЙ ТОК

Аккумуляторная батарея на мотоцикле и мотороллере, когда выключены основные потребители (фара, фонари), часто перезаряжается, поскольку применяемые схемы не обеспечивают нужного режима заряда. Величина зарядного тока во многих случаях выше потребной, что приводит к «выкипанию» электролита и короблению пластин. В результате сокращается срок службы батареи.

Чтобы ограничить ток заряда батареи, предлагаю в разрыв цепи соединяющей ее с «массой» или потребителем, включить резистор. Резистор, как показано на схеме. В режиме разряда батареи ток от нее беспрепятственно проходит к потребителям через диод, а в режиме заряда, когда напряжение, развиваемое генератором, выше батарейного, ток, идущий на ее заряд, ограничивается резистором. Его величину подбирают опытным путем (поскольку электрические параметры у каждого мотоцикла свои) так, чтобы батарея хорошо заряжалась, но не «кипела». Для 6-вольтовой системы с аккумулятором емкостью 14 А·ч (киевские и ирбитские мотоциклы, ЯВА) сопротивление резистора составляет примерно 2 Ом (у моего К—750М — 1,8 Ом, ток заряда — около 0,5 А).

Резистор изготавливаем из проволоки высокого омического сопротивления (никрома, константана и др.) намоткой на керамический каркас. Подходит для этих целей спираль от бытовых электроплиток (диаметр проволоки 0,3—0,4 мм). Для возможности регулировки лучше исполь-

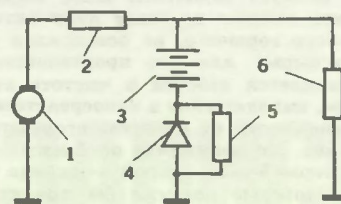


Схема включения ограничительного устройства: 1 — генератор; 2 — реле-регулятор; 3 — батарея; 4 — диод; 5 — резистор; 6 — потребители.

зовать переменный резистор (реостат). В качестве диодов лучше применить такие, чтобы они работали с запасом по току во избежание сильного нагрева. Я использую два параллельно соединенных Д-305.

Собранные вместе резистор и диод занимают очень мало места и могут быть расположены в любом, только не горячем месте.

На данное предложение получено авторское свидетельство.

B. MAKAP

290045, г. Львов,
просп. Ленинского комсомола,
54, кв. 38

ДВА ЩУПА ВМЕСТО ОДНОГО

При регулировке клапанов на «жигулях» инструкция рекомендует пользоваться щупом толщиной 0,15 мм, который должен выходить из зазора с некоторым усилием. Эта работа требует навыка, иначе она займает очень много времени и не даст уверенности в точности регулировки. Более совершенный метод, описанный в июньском номере «За рулем» за 1978 год, который предусматривает применение приспособления с индикатором. Хорошие результаты, по моему опыту, дает и измерение зазора двумя щупами «непреходным» толщиной 0,16 мм и «проходным» — 0,14 мм. Если первый не входит в зазор между рычагом и кулачком, а второй входит без усилия, значит, действительная его величина лежит в пределах от 0,145 до 0,155 мм, что и требуется обеспечить. Этот способ легче, чем с использованием одного щупа.

А. ШАБОГИН

400001, г. Волгоград,
ул. Ворошилова, 15, кв. 49

КОГДА НЕ ВЫКЛЮЧАЕТСЯ СЦЕПЛЕНИЕ

На «жигулях», простоявших несколько месяцев, не выключается сцепление: его диск прилипает к маховику. Чтобы разъединить их, я поступаю следующим образом. Прогреваю двигатель на нейтральной передаче, немного нагревая таким образом и сцепление. Полностью выбираю регулировочную длину штока выключения сцепления, тем самым создавая предварительную нагрузку на пружину нажимного диска. Выключаю одну из передач и одновременно нажимаю педаль сцепления и тормоза. Помощник в это время рукояткой пытается провернуть коленчатый вал двигателя. После нескольких попыток диски разъединяются, что сопровождается щелчком и резким уменьшением сопротивления вращению вала. Теперь нужно восстановить регулировку штока рабочего цилиндра сцепления — и можно ехать.

В. КОНОНЕНКО

352153, Краснодарский край,
Кавказский район, совхоз В. Заря,
ул. Больничная, 7-е, кв. 12

Если способом, предложенным В. Кононенко, восстановить работу сцепления не удается, следует так же выбрать всю длину штока выключения сцепления, включить передачу, предварительно, конечно, вывесив домкратом одно заднее колесо и подведя под автомобиль страховочную подставку, а под колеса — упоры.

После этого пускаем загоря прогретый двигатель, нажимаем на педаль сцепления и подымаем обороты до 3000—3500 об/мин, тормозим задние колеса стояночным тормозом. Диски обычно разъединяются после двух-трех попыток.

В. БОГАЧЕНКО

109378, г. Москва,
ул. Зеленодольская, 15, корп. 1, кв. 60

КЛЮЧИ ДЛЯ «ТУГИХ» ГАЕК

Бывает, что гайки на трубопроводах тормозной системы **автомобиля** не удается отвернуть обычным рожковым ключом без повреждения их граней или трубопровода. Особенно трудно это сделать на «жигулях», где размер гаек под ключ всего 10 мм.

Для обслуживания своего автомобиля я сделал специальный ключ, показанный на рис. 1. Надеваю его на гайку, а потом вворачиваю и затягиваю винт.

Ключ сделан из стали Ст. 45 и закален.

Б. СТЕПАНОВ

400051, г. Волгоград-51,
просп. имени 40 лет ВЛКСМ, 8, кв. 18

Чтобы отворачивать гайки труб тормозной системы «жигулей», можно использовать торцевую головку «на 10», приварив к ней губки и ручку, как показано на рис. 2.

Г. СИННЦЫН

188630, г. Ленинград,
Колпино, Заводский просп., 6, кв. 68

Для накидных гаек, крепящих трубопроводы тормозной системы у «жигулей», и клапанов выпуска воздуха я применяю самодельный ключ из 4-миллиметровой стали, который показан на рис. 3. Он не срывает ребра штуцеров и гаек, так как захватывает соответственно шесть и пять граней.

М. БОЛЬШАКОВ

335014, г. Севастополь,
ул. Блюхера, 16, кв. 14

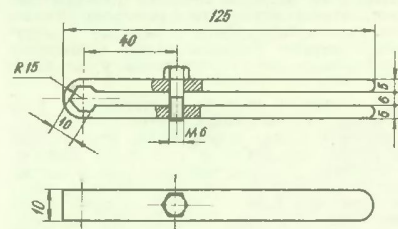


Рис. 1. Ключ Б. Степанова.

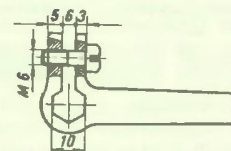


Рис. 2. Ключ Г. Синицына.

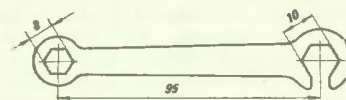
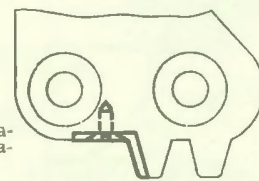


Рис. 3. Ключ М. Большакова.

РЕМОНТ ЗАЩЕЛКИ

После нескольких лет эксплуатации на «Запорожце» **ЗА3—966** стали плохо открываться и закрываться двери. При осмотре я обнаружил значительный износ переднего зуба защелки замка. Приобрести новую деталь в магазине и на станции обслуживания не смог. Поэтому пришлось ремонтировать старую. Взяв латунную пластину толщиной 2 мм, выгнул ее по профилю и обработал по ширине зуба. Затем выбрал напильником на соответствующую толщину паз в корпусе защелки и закрепил пластину винтом М5, как показано на рисунке. Работоспособность замка полностью восстановилась.



Установка пластины на зашелку.

142450, Московская область,
Ногинский район,
пос. Старая Купавна,
проезд Текстильщиков, 3/4, кв. 9

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

АВТОМОБИЛЬНЫМ ОБЪЕКТАМ — ПРЕМИИ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР

Присуждены премии Совета Министров СССР 1978 года за проектирование и строительство промышленных и общественных комплексов и зданий. Среди отмеченных 38 объектов, таких, как первые очереди Кольской атомной электростанции и Якутской ГРЭС, первый участок харьковского метрополитена, премий Совета Министров СССР удостоены автомобильные новостройки 1978 года. Это — пусковой комплекс завода микроавтобусов РАФ в городе Елгаве Латвийской ССР, новый автооборочный комплекс московского автозавода имени И. А. Лихачева (о нем рассказывалось в статье «Новый конвейер ЗИЛа», 1976, № 2) и дизельный корпус производственного объединения «Брянский машиностроительный завод».

СТРОЯТСЯ, РЕКОНСТРУИРУЮТСЯ

Темпы капитального строительства автомобильных предприятий в текущей пятилетке определяются программой выпуска машин. По плану одного только 1978 года намечено выпустить 758 тысяч грузовиков, 1306 тысяч легковых машин и 76 тысяч автобусов.

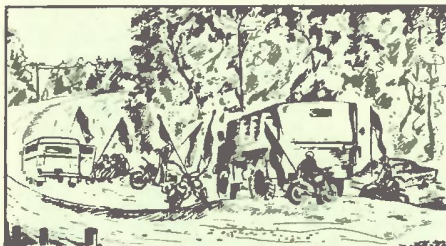
На КамАЗе в этом году должно быть построено и введено в эксплуатацию 84 тысячи квадратных метров площадей производственного и бытового назначения. На нефтекамском заводе предусмотрено создать мощности по производству 20 тысяч самосвалов, в Красноярске — по выпуску 20 тысяч полуприцепов. Новый корпус площадью 40 тысяч квадратных метров должен быть сдан строителями на Октябрьском заводе автоприборов в Башкирии. На Волжском автозаводе в нынешнем году вводятся дополнительные мощности по производству 15 тысяч машин ВАЗ—2121 «Нива».

Примерно на 250 тысяч квадратных метров увеличатся за год площади производственного и бытового назначения в объединении «ЗИЛ». По плану текущего года даются и реконструируются многие объекты объединения ГАЗ, развиваются мощности по выпуску большегрузных самосвалов на «БелавтоМАЗе».

ЮБИЛЕЙ ПОЗВАЛ В ПРОБЕГ

Люди разных поколений участвовали в большом автомотопробеге, который в честь 60-летия ВЛКСМ организовали Удмуртский обком комсомола, министерство просвещения республики, обком ДОСААФ. Здесь были ветераны войны Герой Советского Союза В. Юхнин, кавалер трех орденов Славы Т. Емельянов, участник боев на легендарной Малой земле Б. Федин, участницы мотопробега 1936 года Ижевск — Москва М. Брезгина и М. Седых, восьмикратный чемпион СССР по мотгонкам С. Чирцев, чемпион страны по ралли В. Гольцов, а также мотоспортсмены детско-юношеской спортивно-технической школы объединения «Ижмаш».

Около 1000 километров прошли они по дорогам республики, посетили места, где были созданы первые комсомольские ячейки. Участники пробега выступали перед тружениками сел и городов. Встречи проходили прямо на полях станах, в ученических бригадах, в пионерских лагерях.



На привале. Рисунок участника автомотопробега Л. Прозорова.

В Сарапуле, Киясово, Алнаши, Асаново, Можга, Вавож и других населенных пунктах собрано много материалов о первых комсомольских ячейках, их активистах, об участниках гражданской и Великой Отечественной войн, гвардейцах пятилеток. Наиболее интересные из этих материалов пополнят экспозиции музея истории комсомола Удмуртии.

А. НОВИКОВ,
командор автомотопробега

г. Ижевск

ЛУЧШАЯ В КРАЕ

В Комсомольске-на-Амуре состоялось первенство Хабаровского края по картингу. Вместе с хозяевами трассы в соревнованиях участвовали спортсмены Ха-



На трассе соревнований.

СОРЕВНУЮТСЯ АВТОЛЮБИТЕЛИ

В ноябре отывается II съезд Всероссийского добровольного общества автолюбителей. Этому событию были посвящены большие лично-командные соревнования владельцев автомобилей — членов ВДОАМ, проходившие в Уфе. На них съехались победители семи зональных первенств Российской Федерации. Программа изобилует сложными элементами. Соревнования на знание Правил дорожного движения, скоростное маневрирование, спринт, слалом — так выглядело это своеобразное многоборье. Свой вклад в усложнение программы внесла погода: участники стартовали и финишировали под проливным дождем. Это, однако, не помешало автолюбителям из Челябинска доказать, что они — сильнейшие. Вторыми в командном за-

чете были спортсмены Татарии. На третьем месте — ленинградцы. В личном зачете чемпионом стал казанский водитель Г. Стинский. На вторую и третью ступени пьедестала поднялись А. Заричный и Е. Дьяконов, оба из Челябинска.

Хозяева соревнований, автолюбители Башкирии, удостоились кубка ГАИ МВД СССР за победу в конкурсе знатоков Правил дорожного движения. А гости из Татарии увезли кубок ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог за лучшее знание автомобиля.

В. КАРАБАНОВ
г. Уфа

На снимке: за пять минут до начала соревнований.

ТЕНТ НА КАРКАСЕ

Для «москвичей» и «жигулей» в магазинах появился новый тент, натягивающийся на каркас, предварительно закрепляемый на машине. Воздушное пространство, остающееся между кузовом и



тентом, помогает лучше сохранить автомобиль. Под таким тентом ему не страшны ни жгучие солнечные лучи, ни осенняя непогода, ни зимние метели. Тент не примерзает к машине в стужу и не пропускает воду в дождь. Он вместе с каркасом легко и быстро собирается, свободно помещаясь в багажнике автомобиля.

Цена тента — 130—150 рублей, в зависимости от марки автомобиля.

Телепрессторгренлама



КАКОЙ БЕНЗИН
НУЖЕН

«При покупке «Москвича-1500», — пишет Р. Белостоцкая из Калининградской области, — механик, готовивший машину к продаже, предупредил меня, что для мотора требуется бензин АИ-93. Так я и ездил, пока не посетила станцию обслуживания. Там представитель АЗЛК и слесарь заявили, что эта рекомендация неверна. Для двигателя моей машины, сказали они, нужен только А-76, и указали на букву «Д», выбитую на блоке после номера мотора. Эта буква, по их мнению, означает, что двигатель дефорсированный. Стала ездить на А-76. Но, когда вновь посетила СТО, тот же слесарь сказал, что все-таки нужен АИ-93. Я в недоумении ищу представителя АЗЛК. Его нет. Есть заместитель. И он утверждает, что АИ-93 непригоден. Как же мне быть? Что означает буква «Д» в маркировке двигателя «Москвича-1500», стоящая после его порядкового номера?»

На автозаводе имени Ленинского комсомола редакции разъяснили, что отдельные партии дефорсированных двигателей «Москвич-412» экспортного исполнения выпускает уфимский моторостроительный завод. Обозначаются они буквой «Д», стоящей в маркировке после индекса модели. Для этих двигателей, действительно, рекомендован бензин А-76. Но буква «Д» может стоять и в другом месте маркировки — после года выпуска. Здесь она означает, что мотор укомплектован карбюратором К126Н и термостатом ВАЗ с закрытой системой охлаждения. Таким образом, маркировка дефорсированного двигателя упомянутой комплектации выглядит так: 412ДЭ 0000000 77Д.

У машины же Р. Белостоцкой маркировка мотора 412Э 0000000 77Д. Это означает, что он укомплектован карбюратором К126Н и термостатом ВАЗ с закрытой системой охлаждения, но не дефорсирован, и поэтому для него требуется бензин АИ-93.

Редакции также сообщили, что дефорсированный двигатель «Москвич-412ДЭ» будет устанавливаться на машины с ручным управлением, выпуск которых предполагается начать в 1978—1979 гг. Подробно о конструкции этого автомобиля и его двигателя журнал расскажет, когда будет начато серийное производство.

Сообщая разъяснение завода, считаем необходимым обратить внимание на неудачно выбранную форму маркировки двигателей. Подтверждение тому — письмо нашей читательницы. Что поймет рядовой владелец «Москвича», если даже на СТО не могут разобраться? Думается, что АЗЛК, как разработчику, и УМЗ, выпускающему моторы, следует изменить маркировку, исключив тем самым возможность разночтений и ошибок. Букв в алфавите для этой цели достаточно.

КАК НАМАГНИТИТЬ РОТОР

«У генератора переменного тока, применяемого на козовых и минских мотоциклах, со временем ухудшаются параметры из-за ослабления магнитных свойств полюсов ротора. Можно ли намагнитить их?» — спрашивает В. Салихов из Казани. Отвечают специалисты НИИавтоприборов.

Роторы генераторов на заводах намагничивают в сильном магнитном поле. Самостоятельно сделать специальное приспособление для этого очень сложно, поэтому можно попробовать намагнитить ротор следующим образом.

В гараже или на открытой площадке отключите генератор от системы мото-

цикла. Подсоедините к обмотке освещения генератора при помощи толстых проводов (площадь сечения 2—3 мм²) через рубильник девять банок (18 В) двух последовательно соединенных автомобильных батарей емкостью не ниже 55 А·ч (6СТ-55). Батареи должны быть полностью заряжены, а все соединения иметь надежный электрический контакт.

Совместите полюса ротора и статора. Два-три раза включите на секунду рубильник, проверяя после каждого включения, не перегрелась ли обмотка. Поверните ротор на 180° и, совместив полюса, снова два-три раза включите рубильник. Проводя эти операции, будьте осторожны — в момент включения рубильника по проводам течет большой ток.

РАСХОД МАСЛА
У МОТОРОВ ВАЗ

Д. Бабаев из Туркмении просит рассказать, как надо определять расход масла у двигателей ВАЗ и какова его эксплуатационная норма.

Расход масла зависит от технического состояния мотора (если, конечно, нет никаких утечек). Особенно — от износа поршневых колец и цилиндров. Поэтому он непостоянен, меняется в зависимости от «возраста» машины.

Так, в первые 2—3 тысячи километров пробега (во время обкатки) расход масла постепенно снижается, поскольку трущиеся детали мотора прирабатываются все лучше и лучше. Потом он стабилизируется и остается постоянным, пока пробег машины не перевалит за 50—60 тысяч километров, а затем начинает несколько возрастать.

Эксплуатационной нормой расхода масла у двигателей ВАЗ, прошедших 50—60 тысяч километров, можно считать 50—60 г/100 км. Если же фактический расход превышает 80 г/100 км, надо искать неполадку и устранять ее причины.

Расход масла (г/100 км пути) определяется по следующей формуле:

$$g = \frac{100(Q_1 - Q_2 + Q_3)}{S},$$

где: Q_1 — количество (в граммах) масла, залитого в картер; Q_2 — количество масла, слитого из картера; Q_3 — количество свежего масла, доливаемого между заменами; S — пробег (в километрах) автомобиля между заменами масла.

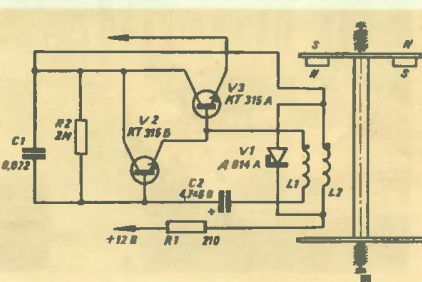
Поскольку в домашних условиях масло удобнее не взвешивать, а измерять в каких-либо сосудах объемными единицами, следует принять его удельный вес равным 0,8 г/см³, когда 1 л весит 800 г.

Замерять расход удобнее между заменами масла. Можно и после пробега в 500 километров (не менее) при равномерном движении автомобиля со скоростью 50—80 км/ч. Чтобы замер был более точным, не торопитесь и дайте полностью стечь горячему маслу (не ниже +60°). На это потребуется 10—12 минут.

СХЕМА ЧАСОВ

И. Романов из Свердловска, Г. Сулак из Донецкой области, другие читатели просят опубликовать схему автомобильных часов АЧЖ-1 и рассказать, как они должны подключаться.

На «жигулях» моделей «2103» и «2106» устанавливаются электронно-механические часы АЧЖ-1 с магнитоэлектрическим бесконтактным балансом. Они работают от сети автомобиля с номинальным напряжением 12 В. Схема их



электронного блока приведена на рисунке.

На задней стенке кожуха часов есть три клеммы, обозначенные следующим образом: «30», «31», «+12В». Первая из них соединена с лампой подсветки, и к ней должен подключаться провод, идущий от выключателя освещения приборов. Клемма «31» соединяется с «массой» проводом, отходящим от прикуривателя. Питание к часам подводится к клемме «+12В» от 16-амперного предохранителя (№ 1) на блоке плавких предохранителей. Если часы останавливаются при включении подсветки, значит при подключении перепутаны местами провода, идущие к клеммам «30» и «31». Если, наоборот, часы стояли и при включении подсветки пошли, значит неправильно подключены клеммы «30» и «+12В». Когда же часы не работают независимо от того, включена или выключена подсветка, то проверьте правильность подключения клемм «31» и «+12В». Причиной отказа может быть и плохой контакт с «массой» на клемме «31» или в соединении подходящего к ней провода с прикуривателем. После правильного подключения часы начнут работать автоматически.

В процессе эксплуатации часы могут выйти из строя. Для выявления причин дефекта и его устранения следует обращаться на станции обслуживания и в мастерские, ремонтирующие АЧЖ-1.

СКОЛЬКО УЧИТЬСЯ В ПТУ?

«Хочу поступить в профессионально-техническое училище, готовящее слесарей по ремонту автомобилей для села. Прошу ответить: сколько там нужно учиться?» — спрашивает И. Кедр из Латвии.

Как сообщил редакции начальник управления по подготовке, рабочим для сельского хозяйства Госкомитета СССР по профессиональному образованию В. Д. Сушков, срок обучения в профтехучилищах установлен разный, в зависимости от подготовки ученика. Так, для лиц, демобилизованных из Советской Армии, он составляет 8 месяцев. Юноши, окончившие десять классов, учатся год. А для тех, кто поступает в ПТУ после 8 классов, время учебы составляет три года (с получением общего среднего образования) или два (без получения среднего образования).

ДИЗЕЛЬ НА «ВОЛГЕ»

«Я читал, что существует модификация «Волги» с дизелем. Однако никогда не встречал, — пишет из Омска В. Сыроматников. — Прошу внести ясность: выпускаются ли такие автомобили или нет?»

Бельгийская фирма «Скалдия», которая импортирует советские автомобили, ставит на «Волгу» дизели «Пежо-Индено-480». Экспортные модификации «волг» специальной комплектации для монтажа дизелей имеют индексы ГАЗ-24-76 (машина с кузовом «седан») и ГАЗ-24-77 (с кузовом «универсал»). Эти автомобили предназначены для бельгийского рынка, поэтому у нас на дорогах их не встретишь.

Двигатель «Пежо-Индено-480» — четырехцилиндровый, рабочим объемом 2112 см³ с системой непосредственного впрыска топлива развивает мощность 62 л. с. при 4500 об/мин. Скорость дизельной «Волги» — 130 км/ч. Эксплуатационный расход топлива — около 8 л/100 км.

МАСЛА ДЛЯ «ТУРИСТА»

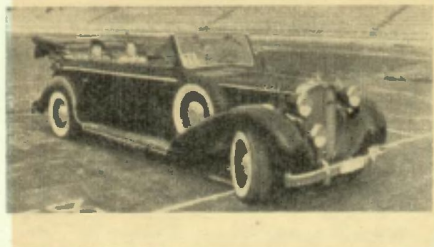
«Можно ли применять на моторолере «Турист» современные автомобильные масла?» — спрашивает В. Чуман из Рязанской области.

Отвечает заместитель главного конструктора завода Б. С. Наумов.

Для составления топливной смеси можно использовать широко распространенные моторные масла марок М-8В, М-6/10Г, М-10Г, предназначенные для автомобилей, а также авиационное масло МС-20.

Пропорция их в смеси остается прежней, указанной в инструкции.

Вслед за московским всесоюзный?



Четвертый московский парад старинных автомобилей, который состоялся на столичном стадионе «Локомотив», собрал рекордное число машин, родившихся до 1945 года. Любители старинной техники из Москвы, Московской области, Риги, Таллина, Краматорска представили 51 автомобиль и 18 мотоциклов, из них 31 машина была впервые показана москвичам. Кстати, впервые же в столичном параде участвовали владельцы «уникумов» из других городов. Парад выделялся не только количеством, но и, если можно так сказать, качеством выступавших в нем ветеранов дорог.

Знатки старинных моторных реликвий с удовлетворением отметили, что 36 машин были в оригинальном состоянии, без «трансплантированных» от других моделей узлов и деталей. Придирчивое жюри по специальной шкале насчитало очки за техническое состояние только этим автомобилям и мотоциклам. И лучшие среди них во всех четырех категориях машин (см. результаты) были отмечены призами журнала «За рулем». Кроме того, жюри вручило восемь специальных личных призов и четыре клубные награды.

«Передвижной автомобильный музей» — так окрестили многие этот парад. Ветераны войны с волнением провозжали глазами старых знакомых: «трехтонку» — ЗИС—5, «ивана-виллиса» — ГАЗ—67Б, легендарную «эмку» — ГАЗ—61, легендарную «эмку». На трибунах неоднократно раздавались аплодисменты, когда мимо катили довоенные лимузины ЗИС—101, пожарная «полторка», ГАЗ—61 маршала И. С. Конева, памятный старым мотоциклистам «Красный Октябрь».

Трудно переоценить воспитательное значение парадов автомобильной и мотоциклетной старины. Они уже вошли в нашу автомобильную жизнь, и большая заслуга в этом клубов и секций, занимающихся пропагандой истории автомобильной техники. Мы надеемся, что московские, ленинградские, рижские, таллинские, одесские парады скоро перерастут во всесоюзные, а заслужившие признание передвижные музеи дадут импульс созданию всесоюзного музея автомобильной техники.

В. МАМЕДОВ,
заместитель председателя
клуба «Следопыты автмотостарины»
МГС ВДОАМ



Лауреаты парада

ЗАЧЕТ КЛУБОВ: 1. ААК (г. Рига); 2. «Уник» (г. Таллин); 3. Красногвардейский районный СТК ДОСААФ (г. Москва).

КАТЕГОРИЯ А (отечественные автомобили государственных организаций): 1. АЗЛК, Москва (КИМ—10 1940 г.) — 48 очков; 2. Главмосавтотранс (ГАЗ—АА 1934 г.) — 41; 3. Управление пожарной охраны Московской области (ГАЗ—АА пожарный 1938 г.) — 40.

КАТЕГОРИЯ Б (отечественные автомобили индивидуальных владельцев): 1. О. Нестеров, Москва (ГАЗ—М1 1936 г.) — 45; 2. Е. Пустовойченко, Москва (ГАЗ—61 1941 г.) — 34; 3. Г. Павлов, Москва (ГАЗ—67Б-420) — 33.

КАТЕГОРИЯ В (иностранцы автомобили индивидуальных владельцев): 1. Н. Филимонов, Москва («Опель-капитан-глезер» 1940 г.) — 48 очков; 2. А. Ломанов, Москва («Хорьх-853» 1936 г.) — 47; 3. Ю. Лукша, Рига («Олдсмобиль-28Е» 1928 г.) — 46.

КАТЕГОРИЯ Г (мотоциклы): 1. Я. Серчинс, Рига («Хеем» 1939 г.) — 34 очка; 2. Н. Лагздиньш, Рига («Ауто-мото-сетен-А8» 1926 г.) — 29; 3. Е. Бабури, Москва («Красный Октябрь» Л—300 1938 г.) — 29.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРИЗЫ: «За самый старый автомобиль» — «Пежо-Бебе» 1913 г. (А. Хлупнов, Москва); «За самый старый мотоцикл» — «Санбим» 1917 г. (А. Хлупнов, Москва); «За наилучшую машину-копию» (репликар) — ФИАТ 1899 г. (С. Григорян, Москва); «За победу на слаломе» — К. Эшманис, Рига («Шевроле-сикс» 1928 г.); «За наилучший исторический костюм участника» — К. Эшманис, Рига; «За дальность» — В. Рокитянский, Краматорск («Майбах-СВ42» 1940 г.); «Постоянная участница московских парадов» — Т. Ясенева, Москва («Прага-леди» 1937 г.); «Участнику парада, оказавшему наибольшую помощь организаторам» — М. Герасимов, Москва (ГАЗ—415, 1938 г.).

«Майбах-СВ42» В. Рокитянского из Краматорска, который приехал в столицу за 1380 километров.

Под звон пожарного колокола сорокалетний ГАЗ—АА бодро катит мимо трибун.

ЗИС—101 1936 года С. Томасова из г. Солнцево Московской области смотрелся как в дни молодости.

Специальный приз на параде был установлен за костюм, соответствующий «эпохе» старинной машины.

Любители мотоциклетной старины из эстонского клуба «Уник». На первом плане — 250-кубовый «Пух-250-С4».

Рижский гость «Олдсмобиль-28Е» 1928 года сразу оказался в центре внимания.

Фото П. Старостина



**ГЕННАДИЙ
МОИСЕЕВ
ВНОВЬ
ЧЕМПИОН
МИРА**

Читатели журнала уже знают из сообщений телевидения, радио и газет о том, что 30-летний военнослужащий из ленинградского спортивного клуба Армии, заслуженный мастер спорта Геннадий Моисеев в третий раз выиграл титул чемпиона мира по мотокроссу на машинах класса 250 см³. Победа эта пришла в тяжелейшей, изнурительной борьбе, не утихавшей в течение пяти месяцев на трассах двенадцати стран. О ее остроте свидетельствует тот факт, что лишь последний этап, проводившийся в Ленинграде, смог расставить соискателей наград чемпионата с первой до последней строки в турнирной таблице.

Еще на старте соревнований, в мае один из западногерманских журналов, оценивая итоги выступлений кроссменов в Испании, Италии и Чехословакии, писал, что путь к золотой медали для Геннадия Моисеева не станет легкой прогулкой, хотя он вступал на него двукратным чемпионом. Прогноз оказался верным. Советский гонщик, признанный лидер мирового мотокросса последних лет в классе «250», спорил на этот раз не только с товарищем по команде Владимиром Кавиновым, но и с целой группой спортсменов. Прежде всего это Гарри Эвертс (Бельгия), стремившийся доказать, что победа, завоеванная им в 1975 году, не из разряда случайных, Нейл Хадсон (Англия), Ганс Майш (ФРГ), Торлейф Ханссен (Швеция). Особо следует выделить двоих последних. По возрасту и опыту выступлений в мировых чемпионатах они близки к Моисееву, однако вкус золотой награды им еще неведом. Легко понять, с какими честолюбивыми планами выходили на каждый старт эти двое, по кроссовым меркам, гигантов (и тот и другой ростом выше 190 см), с какой страстью жаждали они победы над советским чемпионом. (Для них место на высшей ступени пьедестала почета — событие важное не только в моральном плане. Майш, Ханссен, Эвертс, Хадсон, как и большинство других представителей капиталистических стран, — профессиональные гонщики. В их мире победа означает прежде всего новую, более высокую цену, которую они могут назвать при заключении очередного контракта с мотоциклетной фирмой.)

Вот это равенство сил пятерых-шестерых гонщиков и определило лейтмотив событий, развернувшихся на минувшем чемпионате.

ТРЕХКРАТНЫЙ!



Наши спортсмены (к Моисееву и Кавинову присоединился 23-летний воспитанник ленинградского автомотоклуба ДОСААФ, ныне военнослужащий, представитель местного СКА Валерий Корнеев) начали не столь мощно и уверенно, как в прошлом сезоне. Сказались издержки подготовительного периода, когда сборной не удалось участвовать в достаточном количестве товарищеских кроссов, чтобы обрести высокую спортивную форму. Для сравнения скажем, что основные ее соперники — те же Эвертс, Хадсон, Майш и Ханссен к началу чемпионата успели выступить в 8—10 неофициальных соревнованиях. Нет, Моисеев, Кавинов и Корнеев не сидели сложа руки. Однако никакие домашние старты без борьбы на самом, что называется, высшем уровне не могут быстро привести к пику готовности. На выступлениях Геннадия к тому же поначалу сказались еще одна травма руки.

К чести чемпиона нужно отметить, что в этот сложный период он проводил гонки спокойно и каждый раз результативно. Лишь на шестом этапе в ФРГ произошла осечка — сход в двух заездах. Медленнее, чем мог, продвигался вперед Кавинов: четыре из двенадцати заездов принесли ему нули. Что касается Корнеева, то многого от дебютанта ждать не приходилось: 30 очков после шести эта-





Начало первого заезда на трассе Стокгольма (вверху слева).

Самый трудный этап — так охарактеризовали участники соревнования в Ленинграде. На двух снимках (в середине) запечатлены моменты борьбы.

Геннадий Моисеев на трассе (вверху) и после победы в чемпионате (внизу).

Фото В. Князева и автора



пов были вполне приличным результатом.

Развязка наступила, думается, в Англии, где состоялся седьмой этап. Перед ним положение среди лидеров было следующим: Моисеев — 87 очков, Эвертс и Хансен — по 86, Майш — 65, Хадсон — 59, Фальта (ЧССР) — 54 и Кавинов — 50. (Напомним, что с прошлого года в зачет идут все заезды.) Плотность результатов, появившаяся у Эвертса и Хансена возможность обойти лидера сделали британскую гонку необычайно важной, с явным психологическим подтекстом. Что ж, нервы у Геннадия и, конечно, мастерство оказались прочнее, чем у соперников. Моисеев выиграл оба заезда и увеличил отрыв в очках. Спокойной жизни ему это, правда, не принесло, но гораздо важнее было другое: он доказал всем, что по-прежнему силен и своих чемпионских полномочий слагать не собирается.

Да, нынешний чемпионат не стал легкой прогулкой для Геннадия Моисеева.

В этом я убедился сам, побывав на трех последних этапах в Швеции, Финляндии и Ленинграде. Перед ними Моисеев имел 141 очко, Эвертс — 110, Майш — 109, Хадсон — 102, Кавинов — 96 и Фальта — 94 очка. Ситуация стала, таким образом, предельно ясна: Геннадия надо было удержать преимущество, а Кавинову — попытаться выйти на одно из призовых мест. Задачи не из простых, ведь никто еще из ведущей шестерки не потерял шансов на чемпионский титул.

Трасса, проложенная в пригороде Стокгольма, восторга ни у кого не вызвала. Короткая, узкая, с множеством поворотов, искусственных трамплинов, она петляла по склонам невысокого холма (перепад всего 18 метров). Скоростных участков практически нет, за исключением стартовой прямой. Обгон почти исключен, огромное преимущество получал тот, кто первым возглавит гонку.

В остальном организаторы оказались на высоте. Они остроумно решили проблему пыли и «шприца» (летающих из-под колес мотоциклов камней): стартовая прямая, а также многие подъемы и спуски были покрыты толстым слоем увлажненной древесной коры. Четко работали все службы, а умело заполненная пауза между заездами (миникроссы, мотоэстафета среди зрителей), интересный радиокomentarий, автор которого явно симпатизировал Кавинову, успешно выступавшему здесь в прошлые годы, Моисееву и, конечно, своему земляку Хансену, сделали эти соревнования настоящим спортивным праздником.

Здесь, в Швеции, я вновь встретился с участниками мирового чемпионата после двухлетнего перерыва. Они мало изменились. Все так же напорист Майш и злой в борьбе Майш. На тренировках, на старте он, словно тень, рядом с Моисеевым. Белокурый Хансен в езде пластичен, в его манере есть что-то мягкое и одновременно стремительное — в этом он очень похож на своего знаменитого земляка многократного чемпиона мира прошлых лет Торстена Халльмана. Тщедушный на вид Эвертс поражает на трассе энергией, стремлением бороться до конца, даже если шансов на успех нет. Новое знакомство — Чук Сан. Этот коренастый американец впервые приехал в Европу и сразу обратил на себя внимание рациональной техникой езды. Судя по всему, шведская фирма «Хускварна» возлагает на заокеанского гостя большие надежды.

Но вот что поразило, так это машины. Они изменились неузнаваемо. Применение вилок с большим ходом, новых амортизаторов превратило мотоциклы в этих жирафов. Даже очень высокому гонщику совсем не просто взобраться в седло. Говорят, что на некоторых этапах организаторы даже устанавливали на старте скамейки, чтобы низкорослые смогли достать ногами до опоры. Работа над ходовой частью, стремление сделать ее надежной, способной переносить большие нагрузки от ударов после прыжков и езды по каменистым, неровным участкам, пожалуй, главная техническая примета последних чемпионатов мира.

Шведский этап, на котором присутствовало 7—8 тысяч зрителей, не внес существенных изменений в турнирную таблицу, хотя для наших ребят он мог закончиться гораздо успешнее. Первый старт выиграл Моисеев и без труда довел заезд до победы. А вот Кавинов попал в «завал». Понимая, что теперь каждое очко буквально на вес золота, он сделал невозможное: с 33-го места переместился на 9-е. У Корнеева соскочила цепь, и дистанцию он не закончил.

Во втором заезде картина повторилась в обратном порядке. Кавинов сразу ушел вперед, а Моисеев, задержавшись на старте (неожиданно включилась нейтральная передача), начал погоню. В лидирующей группе был и Корнеев, но на четвертом круге столкновение с Ж. Мингельсом (Бельгия) превратило его в зрелище. Владимир уверенно выиграл заезд. Геннадий сошел на последнем круге (заклинило двигатель), но после этого этапа разрыв в очках между ним и ближайшим преследователем (на второе место вышел Майш) почти не изменился.

Полной противоположностью шведской была финская трасса, проложенная в окрестностях небольшого уютного города Хювинкя. Она включала все, что способно по самому строгому счету проверить мастерство гонщика, его физическую подготовку, надежность мотоцикла. Главная ее достопримечательность — глубокий песок. Такие трассы особенно по душе Моисееву, и мы надеялись, что здесь, в Хювинкя, он досрочно станет

чемпионом мира. Однако поздравления пришлось отложить до Ленинграда, так как события развивались удачно для шведов. Геннадий возглавил гонку в первом заезде, но на пятом круге заклинило двигатель. Обидный сход, когда, казалось, уже ничто не может помешать его победе. Вскоре прекратил борьбу и Корнеев — спустило колесо. Оставалось следить только за Кавиновым, который опять ушел со старта в числе последних. Владимир, как и на шведском этапе, не сдался и финишировал шестым, обойдя 24 соперников.

Второй заезд был окрашен для нас уже в розовые тона. Кавинов первый вне конкуренции, Моисеев же, несмотря на неисправности в коробке передач, сумел с пятого места прорваться к финишу на третье. Закончи он дистанцию вторым — и победа в чемпионате была бы ему обеспечена. Но судьба распорядилась так, что всех призеров должен был назвать последний, ленинградский этап. Перед ним шестерка главных претендентов расположилась в таком порядке: Моисеев — 166 очков, Майш — 137, Кавинов — 133, Хадсон — 128, Хансен — 126, Эвертс — 118. Таким образом, Геннадия, чтобы стать чемпионом мира, достаточно было на родной трассе в одном заезде финишировать хотя бы девятым.

Холодная дождливая погода не испугала ленинградских любителей мотоспорта: на трассе «Юнки» собралось около 150 тысяч зрителей. К их восторгу, Геннадий Моисеев уже в первом заезде не оставил никаких надежд соперникам: одержав победу, он отстоял титул чемпиона мира. А вот за Кавинова пришлось огорчаться. Можно, конечно, сетовать на обидный случай, когда он столкнулся с Майшем, и пришлось Володе вновь, в который уже раз догонять. И то ли оттого, что сил к финишу чемпионата у него осталось мало, а может, Майш и особенно Хансен в этот день были в ударе, но Кавинову не удалось удержаться в призерах. Во втором заезде боролся он отчаянно: обойдя нескольких соперников, вплотную приблизился к Хансену, но тот сумел все же первым закончить дистанцию и стать в итоге серебряным призером чемпионата. Майш, изнемогая от усталости, финишировал шестым, и этот результат принес ему «бронзу». Редчайший случай, когда трех гонщиков разделяло по одному очку, которые и решили судьбу двух призовых мест.

Б. ЛОГИНОВ,
руководитель советской спортивной делегации
Стокгольм — Хювинкя — Ленинград — Москва

Когда эти заметки сдавались в печать, пришла радостная весть о победе Г. Моисеева, В. Кавинова, В. Корнеева и В. Худякова в командном чемпионате мира «Кросс наций» (500 см³) в ФРГ. Что ж, блистательный финиш советских мотоспортсменов в нынешнем сезоне. Но об этом особый разговор в следующем номере «За рулем» — заметки нашего специального корреспондента, выезжавшего с командой.

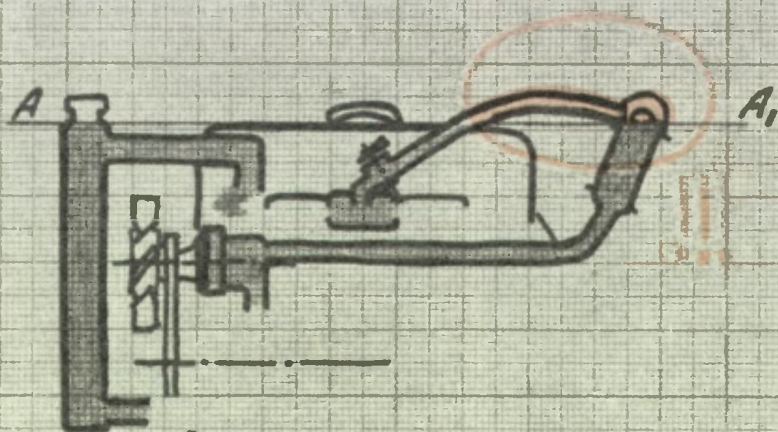
Результаты последних этапов и итоговые личного чемпионата мира [250 см³]

X этап (Швеция). 1-й заезд: 1. Г. Моисеев (СССР), КТМ; 2. Х. Карлqvist (Швеция), «Хускварна»; 3. Г. Майш (ФРГ), «Майко»; 4. Н. Хадсон (Англия), «Майко»; 5. Т. Сузуки (Япония), «Монтеса»; 6. Ч. Сан (США), «Хускварна»; 9. В. Кавинов (СССР), КТМ. **2-й заезд:** 1. Кавинов; 2. Хадсон; 3. Сан; 4. Майш; 5. Карлqvist; 6. Т. Хансен (Швеция), «Кавасаки».

XI этап (Финляндия). 1-й заезд: 1. Хансен; 2. Карлqvist; 3. Майш; 4. Г. Эвертс (Бельгия), «Бультако»; 5. Хадсон; 6. Кавинов. **2-й заезд:** 1. Кавинов; 2. Хансен; 3. Моисеев; 4. Карлqvist; 5. Э. Сундстрем (Финляндия), «Хускварна»; 6. Ж. Лякз (Бельгия), «Бультако»; 9. В. Корнеев.

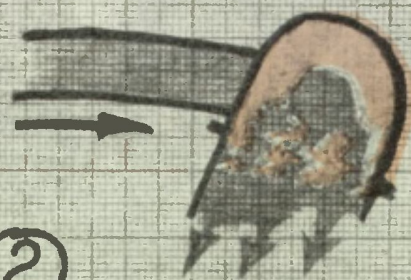
XII этап (СССР, Ленинград). 1-й заезд: 1. Моисеев; 2. Хансен; 3. Майш; 4. Эвертс; 5. Кавинов; 6. Корнеев. **2-й заезд:** 1. Хансен; 2. Кавинов; 3. Сундстрем; 4. Сан; 5. Р. Дифенбах (ФРГ), «Кавасаки»; 6. Майш; 9. Моисеев.

Итоговый результат: 1. Г. Моисеев — 181 очко; 2. Т. Хансен — 153; 3. Г. Майш — 152; 4. В. Кавинов — 151; 5. Н. Хадсон — 130; 6. Г. Эвертс — 126.



1

Воздушная пробка, образовавшаяся после заправки системы охлаждения жидкостью.

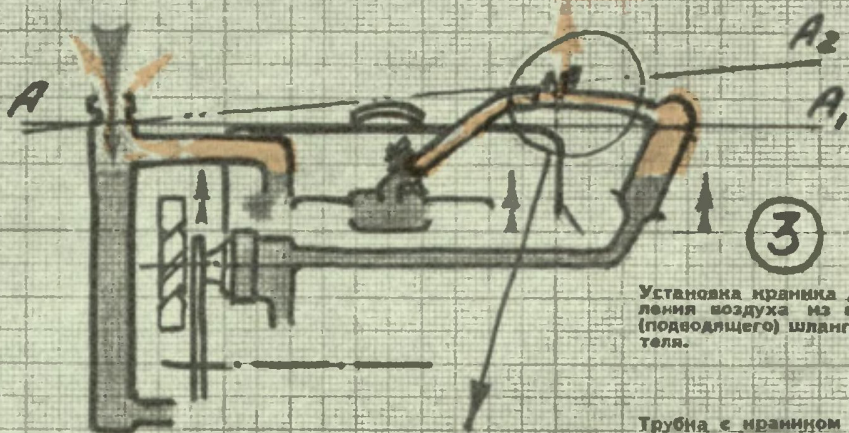


2

Смещение воздушной пробки в полость теплообменника при включенном отопителе и работающем двигателе.

В «МОСКВИЧЕ» ЗИМОЙ БЕЗ ШУБЫ

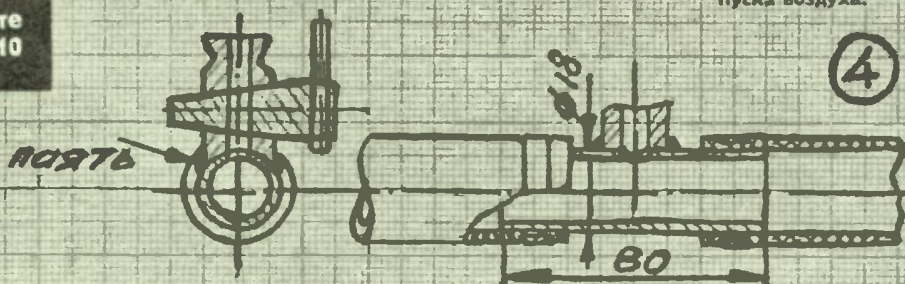
Статью читайте
на стр. 10



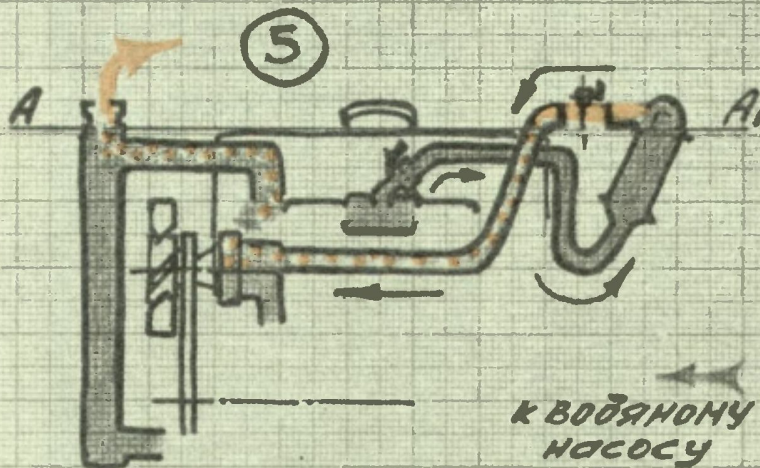
3

Установка краника для удаления воздуха из верхнего (подводящего) шланга отопителя.

Трубка с краником для выпуска воздуха.

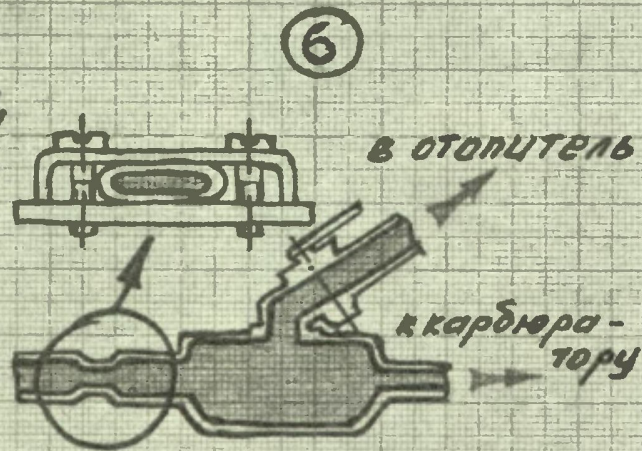


4



5

Удаление воздуха из системы восходящим потоком жидкости в радиаторе «печки».



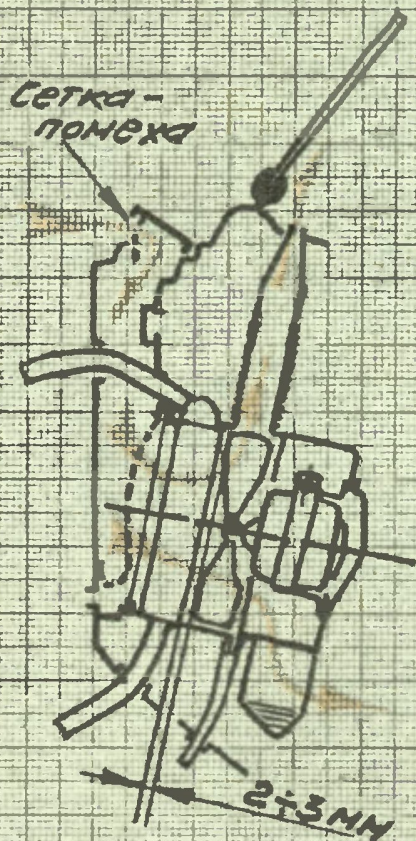
6

В ОТОПИТЕЛЬ

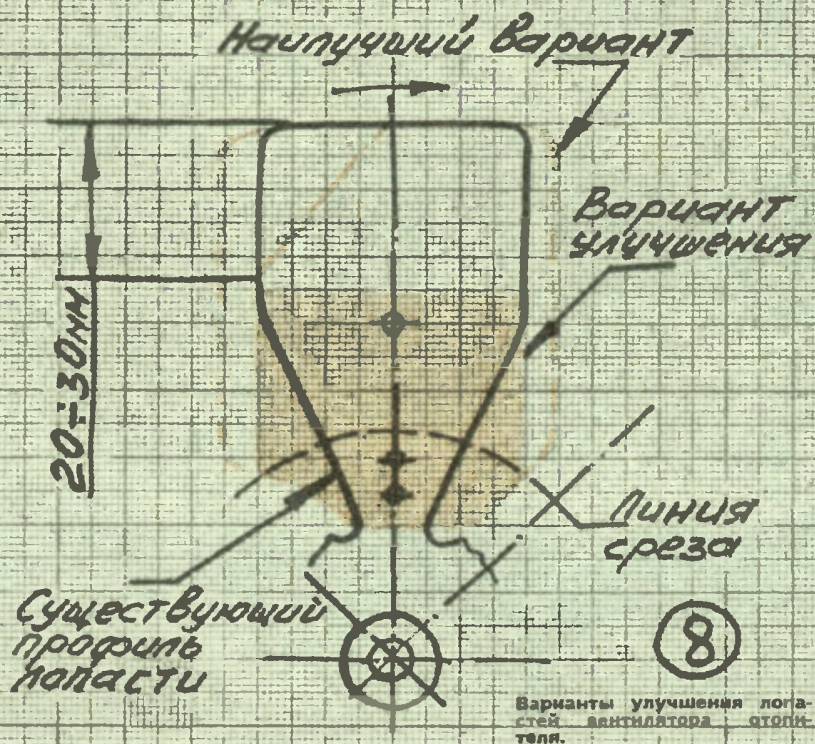
к карбюратору

к ВОДЯНОМУ НАСОСУ

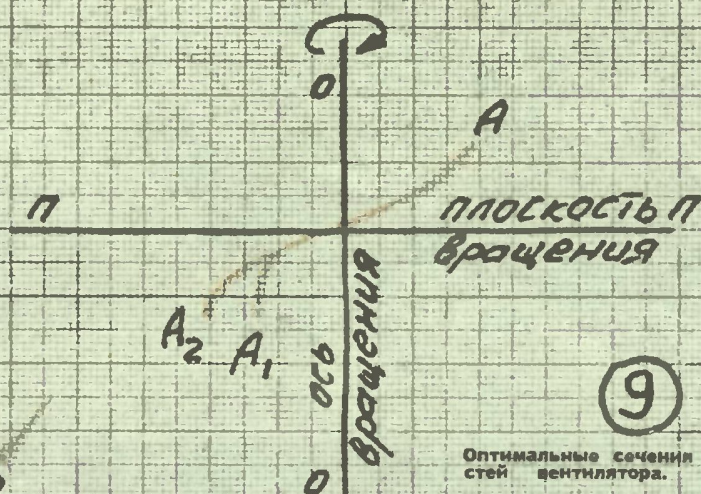
Один из способов повысить скорость циркуляции жидкости в теплообменнике.



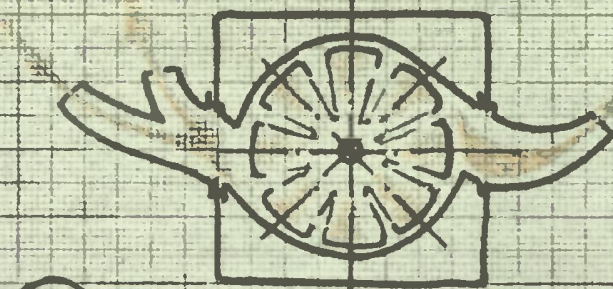
7 Схема отопителя.



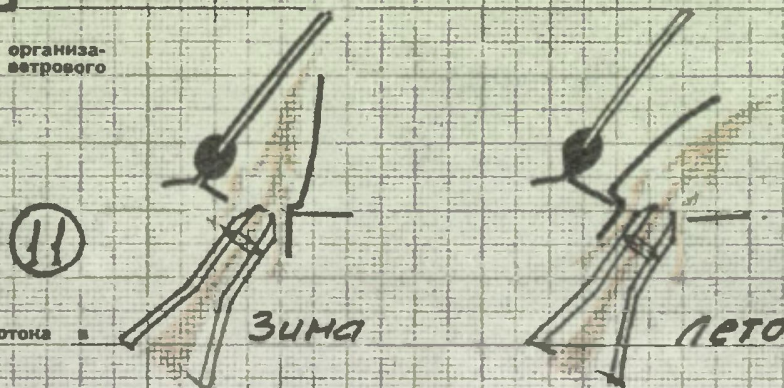
Варианты улучшения лопастей вентилятора отопителя.



Оптимальные сечения лопастей вентилятора.



10 Схема установки вентилятора и организации потока воздуха на обдув ветрового стекла.



Организация воздушного потока в салоне.



Как и все хорошее, пора приятных летних поездок пролетает до обидного быстро. И вот уже снова автомобилиста ожидают дожди, дорожная распутица, а потом и снежные заносы, гололед... Вдвойне трудны дороги для автомобилей, «прописанных» в сельских районах.

Помочь машинам пережить нелегкие осенне-зимние условия нашего климата призваны устройства и приспособления, которые повышают проходимость автомобиля, помогают сохранять его. С этими устройствами, разработанными и выпускаемыми нашими предприятиями, знакомят помещенные здесь фотографии. Прокомментируем их.

Любителям поездок на рыбалку и охоту, где не миновать лесных размокших дорог, полезно держать в багажнике вспомогательную лебедку. Пригодится она и тому, кто самостоятельно ремонтирует и обслуживает машину.

Рычажно-блочным приспособлением ПРБ-1 ижевского производства (фото 1) можно оперировать с нагрузками до 1000 кг. Его рабочая зона определяется двенадцатиметровым тросом. Это приспособление несколько сложно в работе, но надежно и для таких «масштабов» не слишком тяжело — 7,2 кг. Розничная цена его 22 рубля.

В торговой сети можно приобрести также компактную и аккуратно закрытую ножухом универсальную лебедку (фото 2) модели ЛР-500, стоимостью 27 рублей. Ее вес — 4,8 кг, запас троса — 8 м.

Заволжский моторный завод поставляет в торговую сеть универсальные лебедки грузоподъемностью 500 кг (фото 3), отличающиеся простотой конструкции и малым весом — всего 3,2 кг. При длине троса 5,1 м они могут поднять или передвинуть груз на 3,5 м. Цена лебедки 20 рублей.

С приходом поры трудных дорог в багажник автомобиля нужно положить комплект противобуксовочных приспособлений, надеваемых на ведущие колеса. На первой или задней передачах — по обстоятельствам — на скорости не более 10 км/ч с этими приспособлениями можно преодолеть и песен, и сыпучий снег, и грязь, и болото.

Комплект приспособлений модели А 843, показанный на фото 7 и 8 (в сложенном виде он лежит на багажнике «Москвича»), выпускает московский завод «Компрессор». Без предварительного поддомкрачивания их можно легко надеть на колеса диаметром 13 дюймов (кроме «Запорожца») и 15 дюймов. Необходимо только снять декоративный колпак и обеспечить нормальное давление в шинах. Комплект весит 7 кг и стоит 20 рублей.

Аналогичный по конструкции и принципу действия комплект приспособлений АСГ-71 стоимостью 23 рубля поставляет в продажу технико-бытовая фирма «Рассвет».

Только для 13-дюймовых колес предназначены приспособления Ж7-ПБ машиностроительного завода в г. Баре (фото 9). Отличительная их особенность: простота конструкции, небольшой вес — 4 кг и небольшая цена — 6 рублей за комплект. Приспособление из трех захватов за 10–15 минут крепится гайками на колеса без поддомкрачивания.

Особое место в группе противобуксовочных приспособлений занимает цепные конструкции НАМИ-61 торжокского вагоностроительного завода (фото 10) и цепи противоскольжения типа «Лестница» завода «Сатурн» (фото 11). Вес каждой из них не превышает, соответственно, 8 и 7,5 кг, а цена — 22 и 20 рублей. Надеваются они на поднятые колеса. Специальные замки и регулирующие устройства позволяют компенсировать износ протектора и вытягивание звеньев цепи. Первая из конструкций — НАМИ-61 снабжена для этой цели четырьмя замками, вторая — одним замком и регулирующим устройством с шагом 25 мм.

Для защиты труднодоступных мест под передними крыльями «жигулей» и «москвичей» от коррозии, особенно активной в сырое время года, таллинский машиностроительный завод имени И. Лауристана выпускает комплект специальных щитков стоимостью 24 рубля (фото 6). Конструкция их обеспечивает быструю установку и демонтаж для осмотра, для повторной антикоррозионной обработки крыльев и кузова. Но перед установкой щитков полости под крыльями необходимо тщательно очистить, промыть, высушить и обработать антикоррозионным составом. Рекомендуется также удалить заводское резиновое уплотнение между брызговиками и крыльями.

В непогоду и слякоть на обуви водителя и пассажиров в салон автомобиля заносится и вода и грязь. Оставшись на долгое время, она проникает под коврики и до первых теплых дней успевает промочить их, соз-

Для вас
и вашей машины



4



5



6

дать «питательную среду» для ржавчины. Резиновые новрики-поддоны таллинского завода резиновых изделий «Пыхьяла» (фото 5) помогут автомобилистам бороться с этим злом. Они легко укладываются и вынимаются из салона для чистки и мойки. Комплект их из четырех штук стоит 11 рублей.

Сделать пустячную работу под капотом забрызганного дорожной грязью автомобиля всегда сложно — не хочется касаться костюмом испачканного крыла. Чистое крыло, в свою очередь, легко царапается пугицами. Чтобы сохранить и костюмы и крылья, херсонский электромашиностроительный завод наладил производство защитных чехлов (фото 4), удерживающихся на крыльях магнитными вставками. Чехол из разноцветных материалов стоимостью 6 рублей 40 копеек может, при необходимости, служить и подстилкой на сиденья, и новриком при работе возле автомобиля.

Р. ПОПРЖЕДЗИНСКИЙ,
заведующий отделом НАМИ

Редакция «За рулем», информируя читателей о новых автомобильных принадлежностях, сообщает, что она не располагает сведениями о наличии их в тех или иных торговых организациях.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ



7



9



8



10

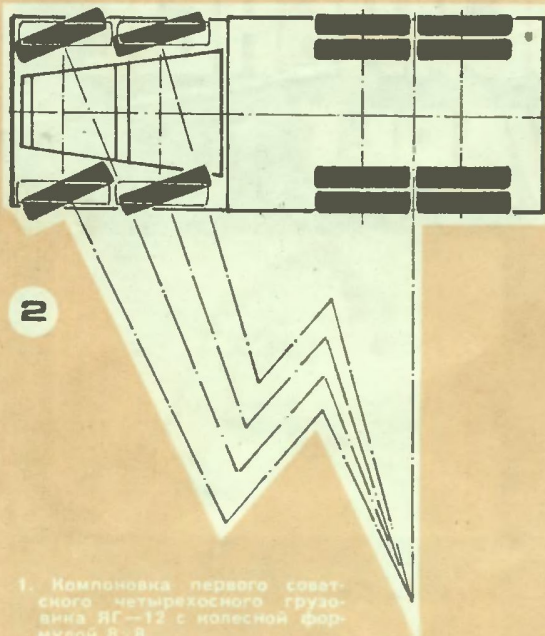
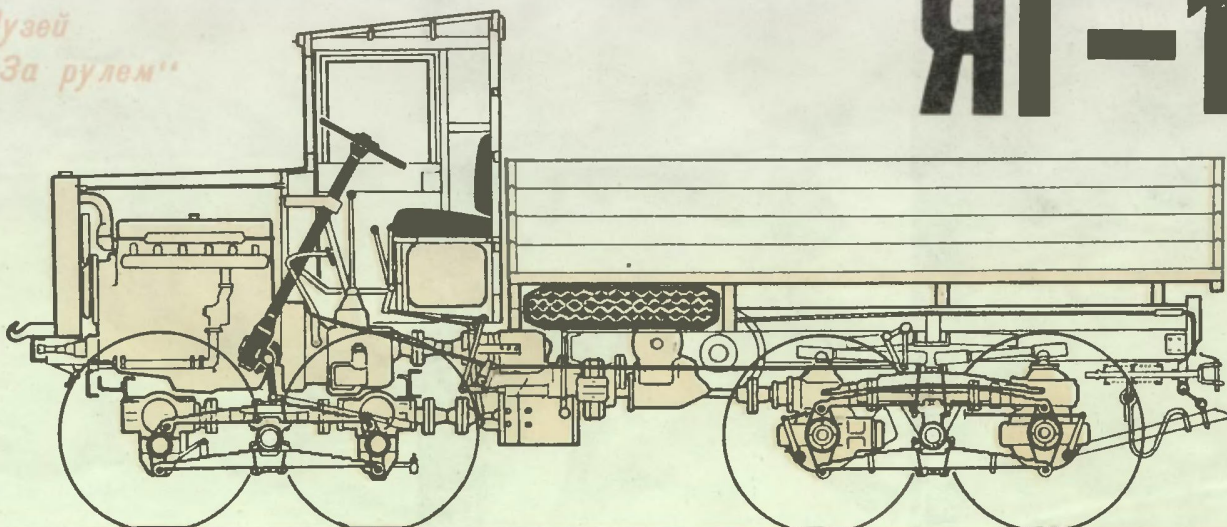


11

Музей
„За рулем“

ЯГ-12

1



1. Компонировка первого советского четырехосного грузовика ЯГ-12 с колесной формулой 8х8.

2. Схема поворота.

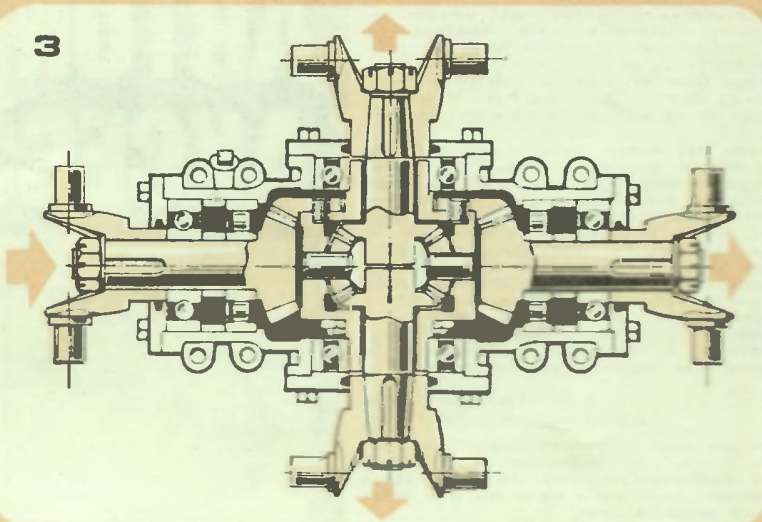
3. Главная передача так называемого проходного типа в приводе передних ведущих колес.

4. Передний ведущий мост типа «Де Дион» с установленным на раме редуктором главной передачи.

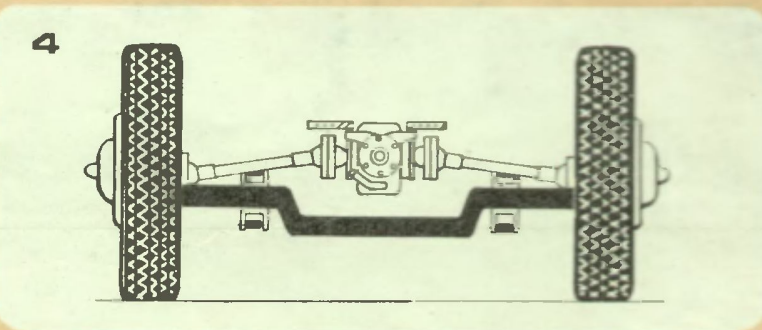
5. Балансирные тележки передних и задних пар колес позволяли ЯГ-12 легко приспосабливаться к неровностям местности.

Художник Л. Леонов

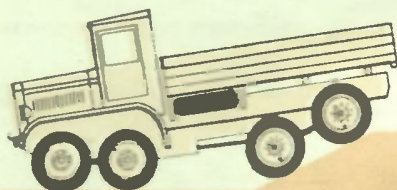
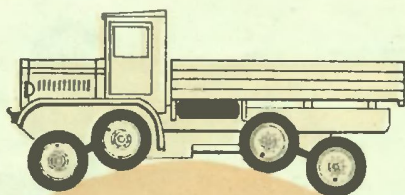
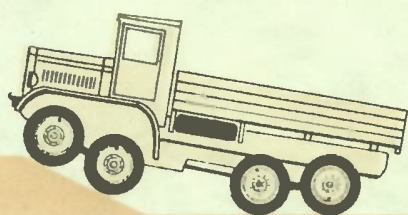
3



4



5



— ПЕРВЫЙ ЧЕТЫРЕХОСНЫЙ

Этот сложный и оригинальный по конструкции автомобиль, первый в нашей стране со всеми ведущими колесами, родился в Ярославле, на скромно оснащенном производстве, которого в первой пятилетке не коснулась реконструкция.

«Четырехоска» ЯГ—12 типа 8×8 была в 1932 году спроектирована небольшим конструкторским коллективом ярославского автомобильного завода под свежим влиянием его предыдущей разработки — трехосной машины ЯГ—10 и на ее технологической основе. Непосредственно руководил этими работами талантливый инженер Алексей Семенович Литвинов, главный конструктор предприятия, при активном содействии Василия Алексеевича Еленина, директора завода.

Грузовики с колесной формулой 8×8 были тогда в новинку. Ярославский автомобильный завод взялся за разработку конструкции такого автомобиля почти одновременно с английскими фирмами «Гай», «Лейланд» и «Аристонг-Сиддли».

Новая модель представляла собой фактически трехосный ЯГ—10 («За рулем», 1974, № 10), у которого передняя, неведущая ось была заменена двухосной рессорно-балансирной тележкой с четырьмя ведущими и управляемыми колесами. Тем самым вместе с проходимостью машины удалось повысить до 12 тонн ее грузоподъемность (на бездорожье — 8 тонн) при полной массе 20 тонн. Это характеризует ЯГ—12 как весьма рациональную конструкцию с высокой удельной грузоподъемностью, что среди полноприводных автомобилей нечасто встречается даже сейчас.

Двигателей подходящей мощности отечественная промышленность тогда еще не производила, поэтому для машины был использован импортный карбюраторный мотор «Континенталь-22Р». Крутящий момент передавался коротким карданным валом на двухступенчатую раздаточную коробку, а от нее — на переднюю и заднюю двухосные тележки колес и к лебедке.

Задняя тележка, то есть два ведущих моста со сдвоенными колесами, вместе с балансирной рессорной подвеской была полностью использована от уже освоенного ЯГ—10. Мосты ее — с двойными главными передачами, проходные (типа применяемых сейчас на автомобилях ЗИЛ—131, «Урал—375» и КамАЗ). Все шестерни у ЯГ—12, как у всех довоенных моделей завода, были прямоугольными из-за отсутствия оборудования для нарезания шестерен со спиральными зубами, поэтому машина издавала характерный шум. Дефицитные тогда конические ромбикоподшипники, требующие к тому же тщательной регулировки, не применялись.

Интересно был решен привод к четырем поворотным колесам передней тележки. Здесь главная передача каждой пары была укреплена жестко на раме, а крутящий момент к колесам передавали

короткие поперечные карданные валы с универсальными одинарными шарнирами. Колеса каждой оси передней тележки соединялись между собой жесткими балками (так называемая подвеска «Де-Дион»). Подобная конструкция была применена у нас впервые. Всего для привода всех восьми колес (из них четыре передних поворотных) служили девять карданных валов с восемнадцатью одинарными открытыми универсальными шарнирами!

Серийный рулевой механизм был связан продольной рулевой тягой со второй управляемой осью и идущей от нее другой продольной тягой — с первой осью.

Машина имела механический привод ножных тормозов на колеса задней тележки с таким же вакуум-усилителем, как у ЯГ—10. Внутренний диаметр тормозных барабанов был внушительным — 460 мм (больше, чем у современных МАЗов и КраЗов) при ширине тормозных колодок 100 мм. Ручной тормоз — центральный, ленточного типа, размещался на заднем выходном валу раздаточной коробки.

Рама, как и у всех ярославских грузовиков, состояла из склепанных швеллеров разного сечения и была надежной и долговечной, хотя и тяжелой.

Автомобиль был рассчитан на буксировку прицепов и имел специальное устройство для самовытаскивания: сзади под кузовом разместили лебедку с червячно-цилиндрическим редуктором. Такое решение было впервые применено в отечественном автомобилестроении.

Благодаря тяговым качествам, проходимости, наличию сцепного устройства и лебедки ЯГ—12 мог служить и полноценным армейским тягачом, способным буксировать тяжелые артиллерийские системы. В этом качестве он также был первым. После ЯГ—12 лебедки на наших отечественных автомобилях начали устанавливать только в 1949—1950 гг. (ГАЗ—63А и ЗИС—151А).

Кабина (закрытая трехместная деревянная) и несколько укороченная грузовая платформа, по размерам близкая к современному ЗИЛ—130, были использованы от ЯГ—10. Под сиденьем водителя размещался 164-литровый бензобак.

Шины применялись стандартные — узкие, большого диаметра, без развитых грунтозацепов. Для накачивания их на коробке передач стоял поршневой компрессор. На сдвоенные колеса задней тележки могли надеваться резинометаллические гусеницы шириной 460 мм. Интересно, что машину спроектировали уже в метрической системе, на которую наши другие заводы (ГАЗ и ЗИС) окончательно перешли только в послевоенные годы.

Благодаря самоотверженному труду ярославцев, несмотря на большие трудности, сборка ЯГ—12 была закончена к ноябрю 1932 года (все чертежи окончательно оформили позже — в течение 1933 года). Первый опытный образец прибыл в Москву, где принял участие в де-

монстрации трудящихся, посвященной 15-летию Октября.

В Москве ЯГ—12 осмотрели нарком обороны К. Е. Ворошилов, начальник управления моторизации и механизации РККА командарм II ранга И. А. Халепский и известный ученый-автомобилист профессор Е. А. Чудаков. Оригинальному творению ярославцев была дана высокая оценка. Ее подтвердили последующие испытания зимой 1933 года, где машина показала высокую проходимость и надежность. ЯГ—12 развивал на шоссе скорость 40—45 км/ч с минимальным расходом топлива 52 л на 100 км, свободно преодолевал на местности окопы шириной 1,5 метра, броды, подъемы до 30°, уверенно продвигался по грязи и глубокому снегу. Все это вызвало всеобщий интерес к машине. Предполагалась даже постройка на ее базе двухэтажного автобуса.

Однако выпуск столь нужного стране, Красной Армии ЯГ—12 организовать не удалось: производственные возможности ярославского автозавода были ограничены. Следы единственного экземпляра машины, отправленного в свое время в одну из воинских частей, затерялись.

Работы по полноприводным четырехосным автомобилям возобновились в СССР в начале 50-х годов и привели к созданию образцов широко известных «вездеходов». Далеким, но славным предком этих современных машин можно по праву считать дитяче героической первой пятилетки — четырехосный ярославский грузовик ЯГ—12.

Е. ПРОЧКО,
инженер

Техническая характеристика

Общие данные. Грузоподъемность — 12 т. Масса в снаряженном состоянии — 20 т. Максимальная скорость — 45 км/ч. Радиус поворота — 9 м. Минимальный расход топлива — 52 л/100 км. Двигатель. Число цилиндров — 6; рабочий объем — 8190 см³ (6×114,3×132,4); мощность — 120 л. с. при 2400 об/мин.

Трансмиссия. Сцепление — многодисковое сухое. Коробка передач — четырехступенчатая «Браун Лайп 554». Силовой диапазон — 7,28. Общее передаточное число главной передачи — 9,47. Шины размером 40×8 дюймов. Управление. Тормоза — барабанные. Ножные — с механическим приводом на колеса задней тележки. Ручной — центральный, ленточного типа. Рулевой механизм — червячный с кривошипом при передаточном отношении 23,5. Размеры: База — 4800 мм; колея задних колес — 1840 мм; длина — 6586 мм, ширина — 2390 мм, высота — 2770 мм; дорожный просвет — 320 мм.



СПРУТ, минисветофоры и многое другое

Новые технические средства
организации движения
на магистралях столицы

Быстро растет автомобильный парк Москвы. Все сложнее решать связанные с этим естественным процессом проблемы, и прежде всего самую главную — как обеспечить достаточно высокие скорости движения без ущерба для его безопасности. Жизнь показала, что сегодня без широкого применения счетно-вычислительной техники, телемеханики, автоматики и других технических средств регулирования транспортных потоков эта задача просто неосуществима. Кажется, не так уж давно в столице было опробовано первое счетно-программное решающее устройство для автоматического регулирования движения транспорта, а вот уже на таком принципе работают 11 сложных узлов на магистралях города. Что это за принцип? Он заключается в поиске разрыва в транспортном потоке, выборе наиболее благоприятного момента для пропуска движущихся с других направлений. Как это происходит? Ультразвуковые детекторы, подвешенные над каждой полосой на проезжей части дороги, фиксируют, с какой плотностью по времени подходят к перекрестку машины, и посылают эту информацию в счетно-решающее устройство. Осмыслив все, ЭВМ дает команду светофорам, увеличивая или сокращая фазы их сигналов. В течение ближайших двух лет такой автоматикой будут оборудованы еще 15 пересечений.

Однако СПРУТ, так называется эта система, управляет движением на изолированном пересечении. В нашей же практике более широкое применение нашли системы согласованного управления светофорами целой группы перекрестков, по всей магистрали. Такая «зеленая волна» сейчас действует на 35 направлениях по трем программам. Она учитывает и периоды спада в движении, и часы пик. «Зеленая волна» — это не только безопасность, улучшение условий труда водителя, но и большой экономический эффект от сокращения задержек транспорта. Специалисты подсчитали, например, что только на одной магистрали — шоссе Энтузиастов, где эта система была внедрена в прошлом году, он составил за год 705 тысяч рублей. К 1980 году мы планируем «зеленую волну» на главных артериях Олимпиады.

Счетно-решающие приборы, разумеется, не видны водителям, но многие новинки в арсенале технических средств организации движения они, без сомнения, заметили и оценили. Промышленность наладила выпуск легких и долговечных светофоров из пластмасс, с улучшенной оптикой и увеличенными до 330 мм линзами. У основных светофоров появились дублиры — минисветофоры, размещаемые пониже, на уровне глаз водителя, что очень удобно для тех из них, кто остановился в первой шеренге

машины у перекрестка. В них дополнительная информация для всех участников движения. Замечу, что этому направлению в последние годы вообще стало уделяться больше внимания. На улицах столицы появилось немало дистанционно управляемых дорожных знаков со сменными сигналами. Такие знаки помогают более гибко и оперативно менять режимы движения, в зависимости от складывающейся обстановки. К Олимпиаде-80 ими предполагается оборудовать 50 перекрестков. Привычные знаки «Место стоянки» дополнены теперь во многих случаях предварительными указателями со светящимися стрелками — прямо, налево или направо. Горящая стрелка указывает водителю, куда следовать на стоянку, где есть свободное место.

И приезжие, и московские водители, конечно, уже привыкли к системе нумерации столичных дорог, которая облегчает ориентирование в таком огромном городе. Этому послужат и большие светящиеся транспаранты на арочных опорах или консолях, которые укажут водителям и направления движения и главным городским магистралям, и расстояние до них. Указатели эти хорошо заметны — их можно прочитать за 200—400 метров. Исполком Моссовета принял решение установить их на всех крупных транспортных узлах и Кольцевой автомобильной дороге. А проектировщики уже разработали следующую группу средств информации. Новый ГОСТ дал смысловую нагрузку цвету таких указателей. Пока все они, как известно, голубые, но завтра... Указатели зеленого цвета будут обозначать магистрали непрерывного движения, то есть трассы без светофоров, с пересечениями всех транспортных и пешеходных потоков в разных уровнях, голубые — остальные автомобильные магистрали, и, наконец, белые сообщают вам названия объектов, к которым ведут обычные городские улицы.

П. РУШЕВСКИЙ,
начальник отдела
организации движения
и дорожного надзора

Управления ГАИ Мосгорисполкома

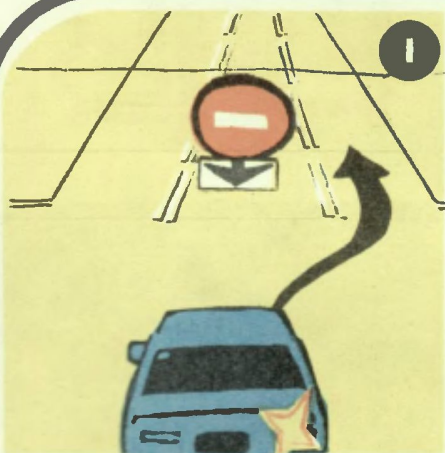
● Миниатюрный дублир основной светофора облегчает водителям наблюдение за его сигналами.

● В новых пешеходных светофорах не очень легко читаемые надписи заменил понятный всем символ — красный и зеленый силуэты, замигающиеся поочередно.

● Такой указатель информирует о том, где есть свободные места на автостоянках.

Фото В. Егорова, Ю. Тихонова
и В. Ширшова





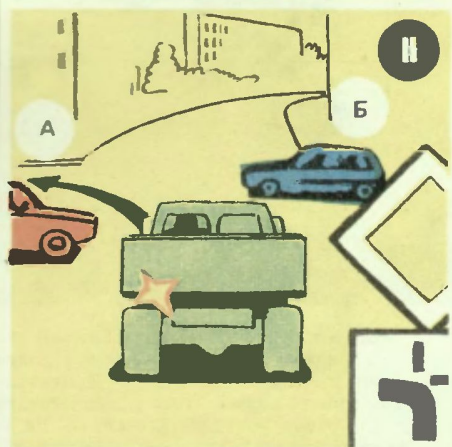
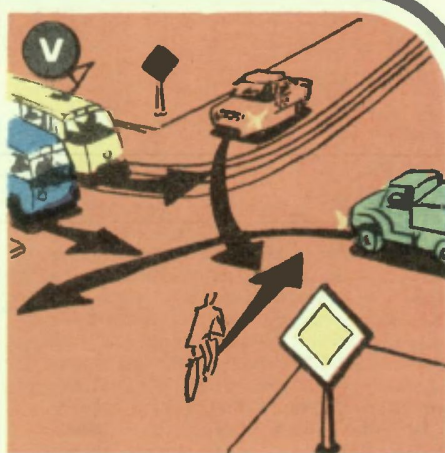
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Можно ли двигаться по этой дороге дальше?
можно по крайней правой полосе

нельзя

1

2



II. Кто из водителей правильно остановился, чтобы пропустить самосвал?
оба водителя остановились правильно

только водитель А

оба водителя остановились неправильно

3

4

5

III. Можно ли в этой ситуации пересекать железнодорожный путь?

можно

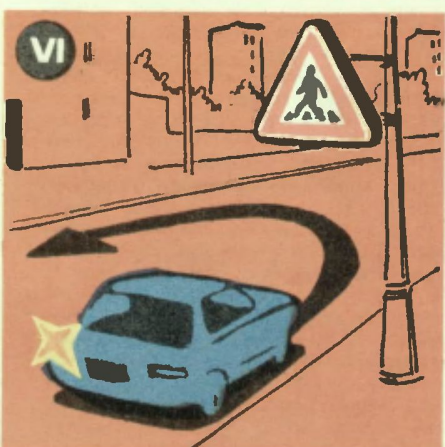
нельзя

можно, если поезд еще далеко

6

7

8



IV. Кто из водителей имеет право двигаться в показанных направлениях?
оба водителя

только А

только Б

ни один

9

10

11

V. В какой последовательности должны проехать перекресток транспортные средства?

трамвай

такси

велосипед

такси

велосипед

автомобиль

велосипед

автомобиль

трамвай

автомобиль

автомобиль

автомобиль

грузовик

грузовик

грузовик

грузовик

грузовик

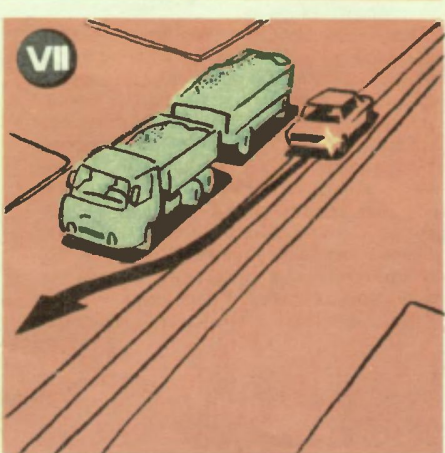
грузовик

12

13

14

15



VI. Можно ли развернуться в этом месте?

можно

нельзя

16

17

VII. Можно ли обогнать автопоезд в данной ситуации?

можно

нельзя

можно, если его скорость менее 30 км/ч

18

19

20

VIII. Можно ли высадить пассажира в этом месте?

можно только в левую сторону

нельзя

21

22



IX. Можно ли проверять эффективность тормозов по следам «юз»?

можно

нельзя

23

24

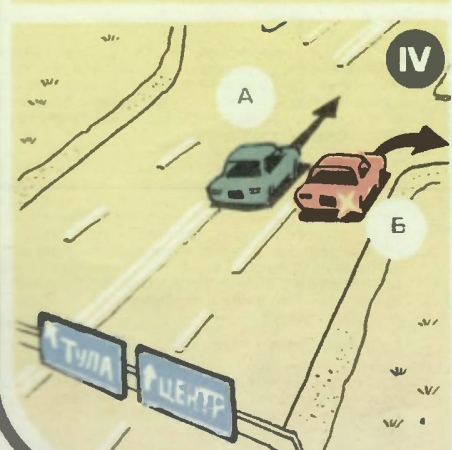
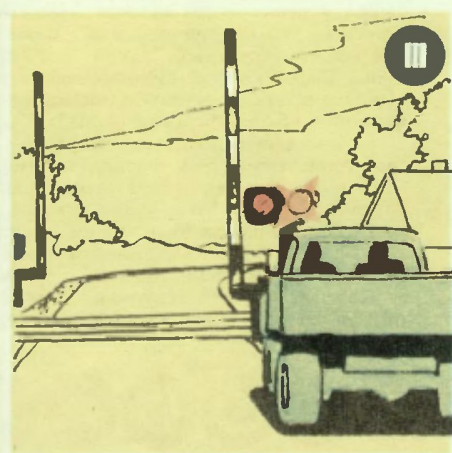
X. Можно ли перед наложением стерильной повязки промыть рану водой?

можно

нельзя

25

26



Ответы — на стр. 40

СМОТР ЮНЫХ

Мальчишкой я жил на окраине. Четыре дома — и за ними степное приволье. Никаких заборов, никаких границ. Впрочем, нет, одна граница была. Вдалеке проходила дорога — источник постоянного страха наших родителей. Даже в седьмом-восьмом классах нам категорически запрещалось выходить на дорогу. Кажется, не было страшнее преступления, чем выбежать на дорогу.

Я и сейчас бываю в местах моего детства. Здесь все изменилось. Рядом со старыми домиками выросли многоэтажные, окраина отступила, и от старого детского приволья тоже не осталось следа — вырос целый жилой квартал, опоясанный, как водится, автомобильными дорогами. О, они не чета нашей старой дороге — автобусы, мотоциклы, стремительные легковушки, гигантские панелевозы и автофургоны уже не пугают родителей, а повергают их в ужас. И ведь запреты нынче бессмысленны! Школа, магазин, кинотеатр, поликлиника — все через дорогу.

Я вспоминал это каждый день в течение недели, пока продолжался Всесоюзный слет юных инспекторов движения, собравший почти тысячу участников из шестых—восьмых классов. И думал о родителях этих ребят — счастливые они люди! Они могут спать спокойно: дети их получили высшее дорожное образование.

Юные инспектора движения еще очень юны — юные техники, авиамodelисты и даже юные космонавты гораздо старше их: только в марте 1973 года секретариат ЦК ВЛКСМ, Министерство просвещения СССР и Министерство внутренних дел СССР утвердили «Положение о юных инспекторах движения». И все же, когда встал вопрос — где проводить первый слет ЮИД, организаторам пришлось нелегко: на роль хозяев претендовали многие города не только Российской Федерации, но и Латвии, Литвы, Молдавии, Средней



Азии. Ведь ЮИД сегодня — это 30 000 отрядов и клубов, 200 автодромов и автогородков.

Выбран был Ростов-на-Дону. Его автоград по праву считается лучшим в Союзе. В городе и области насчитывается 949 отрядов юных инспекторов движения.

Уверен, что эта неделя запомнилась ребятам на всю жизнь. Да и как забыть встречи с почетными гостями слета! Не по телевизору, не в кино увидеть Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. А. Джанибекова, и не просто увидеть, а даже беседовать с ним, и сфотографироваться на память, и автограф получить. Послушать ветерана войны, бывшую военную регулировщицу Л. А. Овчаренко, стоявшую на посту у Бранденбургских ворот в освобожденном от фашистов Берлине. Или пода-

рить на память значок с эмблемой своего отряда и пригласить в свой родной город прославленного К. К. Коккина. Как забыть знаменитого регулировщика дядю Степу — оказывается, он не выдуман Михалковым, он каждый день бывал у ребят — то на вертолете ГАИ придет, то на патрульной машине примчится, длинный такой предлинный... Или, скажем, кинофестиваль документальных и мультипликационных фильмов «Берегись автомобиля!».

Но каждую свободную минуту — а свободное время действительно измещалось в минутах — ребята готовились к соревнованиям. Быть юным инспектором движения, как выяснилось, не так просто. Первая медицинская помощь при дорожном происшествии, стрельба из малокалиберной винтовки, определение по фотографиям марки автомобиля

НА ДОРОГАХ

ВЕНГРИЯ. Здесь разработано устройство «Траффи-фот», бдительно следящее за соблюдением правил движения. Оно соединено со светофором и фотографирует автомобили, не остановившиеся перед красным сигналом. Первый же «Траффи-фот», установленный на одном из наиболее оживленных перекрестков Будапешта, отлично зарекомендовал себя. Всякая попытка отрицать факт нарушения исключена: на цветном снимке видны и машина и светящаяся линза светофора.

ГДР. В центральных районах городов все больше улиц закрывается для сквозного движения транспорта и полностью отдается в распоряжение пешеходов. Чтобы такие улицы стали более привлекательными, градостроители размещают на них новые, современные здания, бассейны, кегельбаны, выставочные помещения. Асфальтовое покрытие заменяют красивыми разноцветными плитками, увеличивают количество деревьев, цветов. Проектировщики стремятся, чтобы остановки

общественного транспорта и автостоянки находились не дальше 400 м от любой части пешеходной улицы. Одно из первых мест по наиболее интересным в градостроительном отношении решениям занимает Дрезден.

ПОЛЬША. В прошлом году в Варшаве и столичном воеводстве число автомобилей выросло более чем на 20%. Однако, несмотря на такое существенное увеличение автомобильного парка, число ДТП и пострадавших в них снизилось. Полиция применяет к нетрезвым водителям самые строгие меры: средний штраф составляет 3200 злотых (160 рублей), средний срок лишения водительских прав — 14 месяцев.

ЮГОСЛАВИЯ. Для координации деятельности местных организаций создан республиканский совет по безопасности движения на автомобильных дорогах. В программе его работы на ближайшие годы — укрепление сотрудничества с другими

странами, широкое обсуждение новых нормативных документов и мер по безопасности движения, разработка основных направлений общественно-воспитательной деятельности среди всех категорий участников движения.

АВСТРИЯ. Статистические данные, опубликованные комиссией по безопасности движения, свидетельствуют о том, что австрийцы — самые недисциплинированные водители в Европе. В 1977 году на 10 000 находящихся в эксплуатации автомобилей при дорожно-транспортных происшествиях в Австрии погибло в среднем 8 человек, а в ФРГ и Франции — 7, в Великобритании — 4.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. Исследования показали, что при дорожно-транспортных происшествиях ремни безопасности спасают ежегодно жизнь 400 человек. Однако число жертв ДТП могло быть меньше. Пока же, как установлено, только один из каждых пяти водителей постоянно пользуется ремнями.

ПОМОЩНИКОВ ГАИ



Идет конкурс юных регулировщиков.

Заместитель министра внутренних дел СССР генерал-майор Н. Рожков беседует с участниками слета.

Юные инспектора движения из Красноярска.

Фото П. Новикова и В. Князева

и его технических данных — задания совсем не детские. И все-таки главное — знание Правил дорожного движения. Один из конкурсов назывался «Юный пропагандист». Надо было составить листовку-обращение и защитить ее. Ох, как это трудно: «соискателю» нужно отстоять каждый свой тезис, каждое положение, словно и не листовка это, а диссертация. Следующий этап — «Знаюки Правил дорожного движения». Судьи удивлены: многим ребятам, если бы не возраст, уже сейчас за их теоретическую подготовку можно было выдавать водительские права — ведь экзаменовали их по билетам для взрослых, и отвечали они быстро, уверенно, правильно.

А незапланированные конкурсы начались уже на утренней линейке: — У вас есть автодром?

— Есть. С железной дорогой и с переездами!

— А у нас зато — подземные переходы!

— А у нас трамваи.

— А у нас...

Поддержать эти дискуссии могли, увы, не все. Что рассказать, к примеру, волгоградцам, если у них не то что автодрома, класса учебно-тренировочного нет, ходят заниматься в автоколонну к шефам. И это огорчает. Нет юннатов без живых уголков или юных техников без специальных мастерских. Нужна своя база и юным инспекторам движения. Показательно, что в числе призеров слета оказались команды, имеющие прекрасно оборудованные учебные классы, автодромы и автогородки — Ростова, Кишинева, Уфы, Иркутска. Приз «За рулем» получили ребята из

Омска — лучшие среди отрядов Сибири и Дальнего Востока.

— Мне кажется, — сказал нам командир отряда Юра Шевченко, — что дорожным правилам в школе должны уделять столько же времени, сколько урокам труда, физкультуры, пения.

Слет призвал: «Отряды ЮИД — в каждую школу!» ГАИ МВД СССР рассматривает вопрос об организации таких отрядов и в сельской местности. Министерство просвещения СССР уже подготовило учебники и методические разработки по предмету «Правила дорожного движения». Все идет к тому, чтобы «высшее дорожное образование» поставить в один ряд с обязательным средним.

А. НЕМАЙСКИЙ,
спецкор «За рулем»

г. Ростов-на-Дону

ВСЕГО СВЕТА

ДАНИЯ. Максимальная масса автомобиля, которому разрешено движение по дорогам, теперь составляет 44 тонны, а допустимая нагрузка на ось — 10 тонн (прежние нормы — 38 и 8 тонн соответственно).

США. В 1977 году в дорожно-транспортных происшествиях погибло 49 200 человек, что на 2500 больше, чем в 1976 году. Самым несчастливым месяцем оказался июль, когда на дорогах лишились жизни 5100 человек.

США. Предложена новая конструкция проезжей части мостов — не из бетона или железобетона, а в виде стальной решетки. Решетчатый мост, как здесь считают, имеет ряд преимуществ: его легче ремонтировать; выпавший снег автомобили впрессовывают в решетку, что улучшает сцепление колес с дорогой.

ФРАНЦИЯ. Исследования показали, что при возросшей интенсивности движения асфальтобетон, считающийся лучшим ма-

териалом в дорожном строительстве, оказывается недостаточно прочным. Крайние правые полосы дорожного полотна, где движутся преимущественно грузовики, сейчас только за месяц испытывают такую нагрузку, какую раньше переносили за десятилетнюю эксплуатацию. Это одна из причин быстрого износа асфальтового покрытия, вызывающего почти непрерывные ремонтные работы на дорогах.

Французские специалисты разработали «углеводородный бетон». Связывающее вещество нового материала представляет смесь двух производственных отходов — угольного дегтя и отходов из поливинилхлорида. После быстрой высокотемпературной обработки смесь по своим качествам превосходит асфальт и позволяет значительно уменьшить толщину слоя усиленного бетона. Расчеты подтверждаются начавшимися в широком масштабе испытаниями.

ФРГ. По данным секции автомобильного транспорта Технического центра ФРГ

(АЦТ), 75% всех дорожных происшествий в стране случается при обгонах и поворотах. В значительной степени, как показал анализ, потому, что водители не могут удержать в поле зрения все препятствия или неправильно определяют расстояния до них. Для предупреждения таких ДТП в качестве одного из мероприятий предлагается усовершенствовать зеркала как внутри, так и снаружи автомобиля, чтобы они не только предоставляли водителю больший угол обзора, но и не искажали пропорции отражаемых предметов.

ФРГ. Здесь разработано защитное устройство, состоящее из нескольких длинных легких шлангов, свернутых в спиралевидные связки. В момент аварии они наполняются сжатым воздухом и заполняют пространство кабины автомобиля гораздо быстрее, чем пневматический мешок. Шланг не ударяет пассажира, не отбрасывает его на спинку сиденья, а мягко окружает и придерживает.



Ваше водитель- ское удосто- верение!

Рассказ



Нет, эти два снимка сделаны не в одном городе. Их разделяют сотни километров. Верхний нам прислали из Керчи, нижний из подмосковного Калининграда. А объединяет их весьма вольное обращение с самым строгим, пожалуй, дорожным знаком «Движение запрещено». Как же понимать их применение в запечатленных ситуациях! Уверены, ни за что не догадаетесь. На снимке из Керчи знак, как видите, изо-

бражен на указателе направлений движения к населенным пунктам. Что же, можно двигаться по этому пути в Аджимутской и порт! «Конечно, нельзя!» — скажете вы. И ошибетесь. Можно. Оказывается, таким образом (в виде запрещающего знака) художник решил изобразить... клумбу в центре площади. Местные водители об этом знают и не обращают на «знак» внимания. А как-то приехали! В Калининграде тоже не лучше. Что это за не предусмотренная никакими стандартами стрела на знаке! То ли понимать ее как направление заезда на стоянку, но тогда здесь должна была быть дополнительная табличка 5.2 «Расстояние до объекта». То ли эта стрела говорит о том, что вправо стоянка запрещена: ведь она все-таки на запрещающем знаке нарисована. В общем, не возьмем на себя смелость судить о том, чем же руководствовались работники ГАИ, давая «добро» этим художествам. Пусть они разберутся в этом сами.



Сержант милиции Горновой стоит возле своего поста — двухэтажного свежевыкрашенного сооружения с большими яркими буквами «ГАИ». Пост оснащен современной контрольной аппаратурой и релейной связью. Служебная дуга сержанта наполнена решимостью и уверенностью. Только машин нет. Небо мглистое. И с этого мгновения неба спускается серый рассвет. Он опускается на пустынную дорогу, и на большую развилку, и на бесконечные поля, на которых кто-то стоит зерновые. По сержантской силе пробегает легкая дрожь, он делает руками несколько гимнастических движений и закурявает. Похоже, что без дождя сегодня не обойдется.

Тут на боковой дороге возникает «жигуленок». Он едет не быстро, не медленно, километров восемьдесят, все закономерно, но сержант полочкой пересчитывает колеса и пересекает проезжую часть, чтобы выполнить свои служебные обязанности. По опыту двухлетней работы он почти уверен, что, подвезшая в предостерегающий час к этой пустой развилке, «жигуленок», конечно, не остановится, а лишь сбавив скорость, сделает левый поворот и будет продолжать движение. Хотя перед развилкой стоит знак «Стоп», требующий безусловной остановки транспортного средства.

Вот уже два года Горновой возмущают с нарушителями этого правила, а их не становится меньше. Все навстречу в том, что сержант имеет дело с перемешанным составом нарушителей — в основном это следующие на личном транспорте отдыхающие. В этой точке они являются в магистральную трассу на Днепропетровск и Запорожье, а там рукой подать до Крыма. Каких только номеров не переписал сержант! Москва, Ленинград, Латвия, Белоруссия, Эстония... Попадались даже Архангельск, Иркутск. Один нарушитель оказался из Якутии! И все они, получив от Горновой урок по правилам проезда перекрестков, исчезают навсегда из его жизни, разнося во все концы необъятной страны справедливые просчеты в талантах предупреждений и несправедливую обиду на сержанта за требовательность, которую ему положено проявлять по долгу службы.

Если к делу подойти логически, то может показаться, что останавливать транспортное средство перед выездом на пустую дорогу ни к чему. Но поскольку знак «Стоп» стоит на месте и нигде не девается, стало быть, он требует к себе уважения и беспрекословного выполнения.

«Жигуленок», разумеется, тоже не останавливается, и сержант Горновой жестом дает ему знать о своих намерениях.

У правого переднего сиденья откинута спинка, на нем полулежит и полуспит женщина. Мужчина быстро выходит из машины, и на лице его блуждает не успевшая погаснуть улыбка — отражение посторонних, не имеющих ничего общего с дорожными правилами, мыслей. Мужчина, однако, скоро спускается с неба на землю и, опережая сержанта, поднимающего руку к козырьку, торпливо здоровается.

Горновой требует документы и спокойно журит водителя:

— Шо ж это вы, знака не бачите?

И спрашивает подозрительно:

— Не спали случайно за рулем?

— Нет, нет, — быстро отвечает мужчина и добавляет смущенно: — Я сочинял.

Сержант отрывается от документов и поднимает глаза на нарушителя. Он с удивлением рассматривает бледное лицо с тонким носом и большими темными глазами. Белая, не тронутая солнцем кожа создает впечатление болезненности. Но дело не в этом. Дело в том, что никто никогда не оправдывался таким странным образом.

А нарушитель, смутившись еще сильнее, поясняет:

— Я сочинял музыку... Я — музыкант.

В этот момент старая «Волга» ГАЗ-21 совершает точно такое же нарушение и по мановению сержантского жезла пристраивается в хвосте у «жигуленка».

Из «Волги» выходит толстый дядька в соломенном брыле, он балагурит, называет сержанта сыном.

— Я же из совхоза «Заря» — тут рукой податы...

Сержант знает водителя, и тот сержанта знает... Горновой? Из Криничек?

Они идут тем временем к посту, сержант держит в одной руке водительские права обоих нарушителей, другой нащупывает в кармане компостер, а дядька (фамилия его Ващенко) полубоится сержанта за талию и говорит так ласково и весело, так по-свойски, что сержант на какое-то время забывает о своих погонах, чувствует себя снова пацаном и виновато отдает ему «права», не сделав просечки в талоне. И, опомнившись, сердясь на себя за эту недопустимую мягкость, бросает музыканту:

— Проидемте в помещенице!

И в помещении он делает просечку. Огорченно разводит руками музыкант и медленно шагает к машине. Сержант смотрит ему вслед со смешанным чувством. С одной стороны — это сознание выполненного долга, с другой — какое-то неудовлетворение от того, что больно уж этот музыкант беззастычив: не спорил, не оправдывался, развел руками и поехал.

Мимо проезжает «Колхида» без кузова, одно шасси, причем водитель останавливается, выходит из кабины, бьет сапогом в переднее правое и вопросительно смотрит на сержанта. Но Горновой не имеет к «Колхиде» претензий, и та спокойно двигается дальше.

Начинает накрапывать дождь, сержант направляется к посту, но в ту же минуту к нему подкатывает знакомый «жигуленок», и музыкант нервно выскакивает из-за руля.

— Бумажник... — бормочет музыкант, — вы не подбери бумажник? Я оставил его на багажнике... Там документы, деньги — все.

Сержант не подбирает.

Тут музыкант пешим ходом отправляется на поиски бумажника. Причем он подбирает на обочине какую-то палку и бредет, щупая дорогу и обочину, словно грибы ищет. Дождь тем временем усиливается, но ни музыкант, ни музыкантша его не замечают, а сержант замечает, но не подает вида.

Женщина первая понимает, что бумажник уплыл, что называется, с концами, и «выдает» сержанту в полную меру своего, оказывается, незаурядного темперамента. В частности она спрашивает, какого, скажем, хрена за одно и то же нарушение одним колот дырку, а других отпускают безнаказанно, и показывает на Ващенко, который еще не уехал, а подкачивает колесо, напев от дождя брезентовку.

Сержант сам не знает, какого хрена, но не теряя достоинства, отвечает, что это индивидуальный подход.

— Индивидуальный? — грубо переспрашивает женщина. — Кто больше даст, что ли?

Сержант ничего не отвечает на такой явный поклеп, потому что именно в это

мгновение голову его посещает счастливая мысль о водителе «Колхиды», не он ли подобрал с земли бумажник.

Тут сержант Горновой зычным голосом подзывает все еще не уехавшего Ващенко и велит ему скоренько смотаться по проселочной дороге, поискать «Колхиду» без прицепа. Это на тот случай, если «Колхида» свернула с шоссе на проселочную. После чего он подходит к аппарату релейной связи и передает оповещение о бумажнике и о «Колхиде» без прицепа. Теперь «Колхиде» не уйти.

Ващенко уезжает на своей «Волге», а музыкантша идет навстречу возвращающемуся ни с чем мужу-музыканту, и обнимает его, утешая, и даже целует, и все это под проливным дождем.

Это производит сильное впечатление на сержанта Горновой. Дело в том, что сержант Горновой тоже женат, но его жена Клава, случись с ним такая оказия, не стала бы обнимать его и целовать. Вернее всего, она обзвала бы его безмозглой курицей и телюком, нимало не заботясь о сержантском самолюбии. А тут такая тонкость.

Между тем по селектору сообщают, что «Колхиды» без прицепа нигде на шоссе не видно, а в скором времени возвращается Ващенко с тем же нулевым результатом, и музыканту с музыкантшей ничего не остается делать, как трогаться дальше. Они и уезжают, оставив сержанту заявление для передачи в милицию, из какого-то заявления явствует, что в пропащем бумажнике находились два паспорта, водительское удостоверение, деньги — 400 рублей и талоны на бензин АИ-93 — семь десятилитровых талонов.

— Если что, сообщите, пожалуйста, по адресу, — говорит на прощание музыкант, беспомощно разводя руками.

А музыкантша, когда муж уходит и машине, произносит с горечью и злостью:

— Эх, сержант, такого человека обидел!

Какого такого, сержант Горновой, разумеется, не понимает.

Человек нарушил — он пресек. А «права» нечего в бумажнике держать. Сам Горновой держит «права» отдельно в карманах.

И все-таки как-то неспокойно инспектору дорожного надзора Горновому. Что-то не то, как-то неспокойно. Этот музыкант, беспомощно разводящий руками под проливным дождем, не выходит у него из головы. И куда заделась чертова бумажник, куда заделась чертова «Колхида», и когда уймется этот чертов дождь... Оба паспорта, удостоверение, четыре сотни и талоны на бензин... «Талоны — мелочь, — думает сержант, — талоны не в счет. Два паспорта, четыре сотни».

Дождь льет как из ведра. Машины идут с зажженными фарами, останавливаются у знака «Стоп», видимо, не найдя нужного помещения — оно поднято над твердью и хлябью на целый этаж — и наблюдает за дорогой, как телекомментатор за стадионом.

Почему-то именно талоны на бензин вертятся в сержантской голове, глупость какая-то!

После смены надо будет съездить в посадку за абрикосами. Посадки — это лесозащитные полосы. Тут они почти сплошь из акаций и абрикосовых деревьев. Абрикосы поспели, жена варенья наварила. Заправить мотоцикл и съездить. Так, а талоны на бензин есть? Ага, есть, порядок. Талоны, талоны...

Стоп машина.

Сержант кладет на пустой стол фуражку, расчесывает влажные волосы. Вытирает тыльной стороной ладони вспотевший лоб. Талоны из пропащего бумажника. Бензин АИ-93. Грузовые ходят на семьдесят втором или на семьдесят шестом. А тот гад, который похитил на бумажник, безусловно загонит эти талоны. И безусловно возле бензоколонки. Иногда к бензоколонке подъезжают частники. Талонов нет, а за деньги запрашивать не положено. И ходят, сшибают друг у дружки.

Конечно, здесь есть во-первых и во-вторых. И даже в-третьих.

Во-первых, талоны можно загнать не у бензоколонки, а где-нибудь на стоянке. Во-вторых, можно загнать их за 200 километров отсюда. Или за 300. В-третьих, их можно вообще не загонять. Например, у водителя есть собственные «Жигули».

Так-то так, но попробовать стоит.

И вот, сменившись с дежурства, сер-

10 НОЯБРЯ — ДЕНЬ СОВЕТСКОЙ МИЛИЦИИ

жант Горновой, исполненный даже некоторого азарта, едет на бензозаправочную станцию и внедряется в глубь ее, в недра, скрываемые от клиентов широкой спиной бензозаправщицы тети Грипы.

И все получается неожиданно легко и просто.

Через некоторое время, а точнее — ближе к вечеру, когда солнце завершает свой рейс по заоблачному небу и редкие его лучи, пробившись меж тучами, ломаются на мокром асфальте и бьют по глазам едущих на запад водителей, к бензоколонке подкатывает старая «Волга», и в окошечке появляется благодушная физиономия Ващенко.

Грипушка, — говорит он по-родственному ласково, — Грипушка, гарнэ-сэнька, вот возьми семьдесят девятого третьего, кому-нито отдашь. А мне пятерку и годик.

Поскольку тета Грипа молчит, ничего не отвечает, Ващенко, словно решившись на отчаянный — где наша не пропадала — шаг, добавляет: — Да чего там! Четыре целковых, и...

Он осекается на полуслове, потому что тета Грипа отодвигается, и дальше все происходит в лучших традициях детективного кино: глаза Ващенко встречаются с усталыми, но внимательными глазами сержанта Горновой.

— Вот так, — гневно говорит инспектор дорожного движения, — ваше водительское удостоверение! И без пререканий!

И Ващенко пасмурно протягивает в окошечко «права».

И сержант милиции Горновой выходит на улицу.

Стальным, пронзительным взглядом впивается он в круглую, как у младенца, физиономию водителя Ващенко, который в ответ нагло ухмыляется. Нетрудно угадать естественное желание сержанта, тем более что в недалеком своем деревенском детстве и даже в ранней юности он такие свои желания не подавлял. Однако меры физического воздействия несовместимы с его теперешним возрастом и положением, и сержант ограничивается коротким приказом:

— Проидемте.

— Куда? — интересуется Ващенко и благодушно добавляет: — Куда, сынок? Тут выдержку покидает Горновой, и он осевшим от гнева голосом спрашивает:

— Где бумажник, сволочь?

— А ты меня не сволочи! — кричит в ответ Ващенко, лицо его меняется, становится злым и наглым, голос у него визгливый и агрессивный.

— Ты меня не сволочи, сосунок! — кричит он. — За оскорбление можно и ответить! Ну чего шары-то вынул, вот он бумажник в кармане, нашел я его, понял? Только что, на обочине. Еду сдавать в милицию. Совершаю благородный поступок.

— Врешь, — тихо говорит Горновой. — Докажи, — так же тихо отвечает Ващенко.

Сержант протягивает руку. Ващенко неохотно отдает бумажник. Горновой раскрывает его.

Два паспорта, так, деньги, так, полностью.

— Талоны!

Ващенко протягивает талоны и говорит осторожно:

— Слышь, может грошей не было, а? Поделим...

— Сука, — цедит Горновой.

Ващенко не обижается.

— «Права», — просит он.

— Явитесь в отделение!

Ващенко укатывает на своей старой «Волге». А сержант милиции Горновой заводит мотоцикл и отправляется на почту давать телеграмму. Даже так: он даст телеграмму и сразу же вышлет деньги переводом, а документы и квитанцию сдаст начальнику отделения милиции. Причем пошлет он ровно четыреста, за перевод свои заплатит, пусть будет ровно четыреста...

Борис ШТЕЙН

ИЗ ПРАКТИКИ В

НОВОЕ В ПРАВИЛАХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Правила дорожного движения пишутся, конечно, не на один день и не на один год. В основном, в своих принципиальных положениях они рассчитаны на длительные сроки, ориентируются на перспективу. В то же время они не могут не учитывать реальное положение дел, наши сегодняшние возможности и в области дорожного строительства, и в производстве технических средств организации движения, и в материальном обеспечении автомобильного парка всем необходимым для безопасной эксплуатации, в подготовке водителей. Изменяются условия — корректируются Правила. Эта обратная связь закономерна. К тому же не прекращается поиск: рождаются и проверяются на практике новые идеи, возникают новые точки зрения на те или иные стороны проблемы. Вот и сейчас, после обобщения накопленного опыта, анализа причин транспортных происшествий с позиций сегодняшнего дня, решено внести в наши Правила дорожного движения ряд изменений и дополнений. С этими новшествами мы и хотим познакомить читателей.

Как все, наверное, помнят, одним из важнейших дополнений, принятых два года назад, было обязательное и повсеместное применение на автомобилях ремней безопасности. Жизнь убедительно доказала эффективность этой меры: в минувшем году во многих местах и в целом по стране тяжесть последствий ДТП удалось заметно снизить, хотя оснащены ремнями еще далеко не все машины. Однако жизнь показала, что в требовании об использовании водителями и пассажирами ремней безопасности должны быть сделаны некоторые исключения. Дело в том, что при существующих конструкциях ремней в некоторых случаях выполнить это требование довольно трудно, а иногда и просто невозможно. Трудно потому, что это связано с определенными потерями времени, которые, например, экипажи автомобилей оперативных служб просто не могут себе позволить. Или возьмите, скажем, легковые такси. Ведь пассажиры здесь непрерывно меняются, а ремни требуют индивидуальной подгонки, иначе они бесполезны. Можно привести и другие ситуации. Все эти обстоятельства решено отразить в Правилах, и пункт 12 «б» имеет теперь такую редакцию:

«Водитель обязан... перед началом движения на автомобиле, оборудованном ремнями безопасности, пристегнуть себя и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями; при управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого шлема.

Примечание. Водители-инвалиды, управляющие автомобилями с ручным управлением, водители и пассажиры автомобилей-такси и связи, а также автомоби-

лей скорой медицинской помощи и других оперативных служб при движении в населенных пунктах могут не пристегиваться ремнями».

За время, прошедшее с момента введения в действие нынешних Правил, был принят ГОСТ, определивший окраску и опознавательную сигнализацию транспортных средств различных оперативных служб. Специальных транспортных средств сегодня множество, и у водителей их разные права. В связи с этим пришлось конкретизировать некоторые положения пункта 13, а также более обстоятельно оговорить обязанности других водителей по обеспечению проезда транспортных средств оперативных служб и приравненных к ним колонн машин, сопровождаемых автомобилями или мотоциклами ГАИ. Вот как он теперь выглядит:

«Водитель транспортного средства, имеющего специальную окраску и оборудованного специальным звуковым сигналом и проблесковым маячком синего и (или) красного цвета, при выполнении неотложного служебного задания может отступать от предписаний глав IV, V (исключая сигналы регулировщиков), VI, VII, VIII настоящих Правил при условии обеспечения безопасности движения.

Этим же правом пользуются водители транспортных средств, сопровождаемых патрульными автомобилями или мотоциклами Госавтоинспекции с включенными специальными звуковыми и (или) световыми сигналами.

Другие водители обязаны уступить дорогу для обеспечения беспрепятственного проезда транспортных средств, подающих специальные звуковые или световые сигналы либо сопровождаемых патрульными автомобилями или мотоциклами Госавтоинспекции.

При приближении автомобилей, сопровождаемых транспортными средствами с включенными двумя или более проблесковыми сигналами, из которых по крайней мере один красного цвета, на дорогах, имеющих не более двух полос для движения в данном направлении, водители других транспортных средств обязаны остановиться у тротуара или на обочине, а при их отсутствии — у края проезжей части. Возобновлять движение разрешается лишь после проезда замыкающего колонну автомобиля с включенными двумя или более проблесковыми сигналами, из которых по крайней мере один — зеленого цвета.

Водители дорожных машин и механизмов, оборудованных проблесковым маячком оранжевого цвета, в процессе выполнения работ могут отступать от требований пунктов 43—45, 78, 81, 82, 89 и 128 настоящих Правил при условии обеспечения безопасности движения. Проблесковый сигнал оранжевого цвета служит средством предупреждения об

опасности. Другие водители не должны создавать помех дорожным машинам и механизмам, оборудованным проблесковым сигналом оранжевого цвета».

Как известно, место, где случилось какое-либо происшествие, может стать опасным участком дороги. Оставленные до приезда ГАИ транспортные средства, выпавший груз или другие препятствия посреди проезжей части создают реальные угрозы здоровью людей, серьезные помехи другим водителям и нередко вызывают «цепные реакции», ведут к новым авариям. И часто только потому, что водители проявляют беспечность, не заботятся о том, чтобы своевременно предупредить всех о случившемся, о препятствиях на пути. Раньше это если не оправдывалось, то нередко объяснялось отсутствием подручных средств для такой сигнализации. Каждый водитель выходил из создавшегося положения по-своему, в меру сообразительности и не всегда выбирал достаточно эффективный способ предупреждения об опасности. Сейчас непрерывной принадлежностью каждого транспортного средства стал знак аварийной остановки, а на целом ряде моделей появилась в особая аварийная световая сигнализация — одновременно мигающие указатели поворота. Надо лишь не забывать пользоваться всем этим по назначению, в том числе и в описанной выше ситуации. Соответствующее требование включено теперь в пункт 15 «а»:

«При дорожно-транспортном происшествии водители, причастные к нему, обязаны:

а) без промедления остановиться, включить аварийную световую сигнализацию (одновременно мигающие указатели поворотов), а при ее отсутствии или неисправности выставить в соответствии с требованиями пункта 101 настоящих Правил знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь и не трогать с места транспортное средство, а также другие предметы, имеющие отношение к происшествию».

Дополнения коснулись некоторых обязанностей не только водителей, но и пассажиров. Неосторожные поступки людей, находящихся в машине, любые их действия, которые отвлекают водителя от наблюдения за дорогой, ограничивают обзор, одним словом, мешают ему управлять машиной, тоже могут стать причиной аварии. На это немаловажное обстоятельство и решено обратить их внимание следующим дополнением к пункту 23: «Пассажиры не должны создавать помех и отвлекать водителя от управления транспортным средством».

В одном из последних номеров журнала, если помнят читатели, мы уже вели речь о том, что ближний свет фар, нередко применяемый водителями в качестве предупредительного сигнала стихийно, так сказать, по наитию, неплохо было бы узаконить. Каждый из нас наверняка на себе испытал, что включен-

ЗАКОН

ные днем фары сразу привлекают внимание других водителей и как бы призывают: «Будьте осторожны!» И вы тут же видите: навстречу движется автомобиль с крупногабаритным грузом, или машина, буксирующая другое транспортное средство, или колонна машин. Целесообразность такой предупредительной сигнализации теперь получила официальное признание. И в этих и в ряде других случаев.

«При движении днем в условиях недостаточной видимости, в туннелях, а также независимо от условий видимости в случаях, указанных в пунктах 71, 141, 152 и 154 настоящих Правил, на транспортном средстве должен быть включен ближний свет фар.

Примечание. Условиями недостаточной видимости считаются метеорологические условия (туман, дождь, снегопад и т. п.), когда расстояние видимости менее 300 м».

Такова новая редакция пункта 133. Что это за случаи, когда водителя обязали в любых условиях включать ближний свет фар? Движение в колонне машин (введено как дополнение к пункту 71), при буксировке (пункт 141), при перевозке групп детей на автобусах или грузовом автомобиле (пункт 152), при транспортировке крупногабаритного, тяжеловесного или опасного груза (дополнение к пункту 154).

Вообще в последнее время вопросам применения осветительных приборов уделяется особое внимание. Имеется в виду не только возможное ослепление водителей. Здесь требования Правил предельно четки и просты, и дело в дисциплине самих водителей. Однако немало аварий происходит потому, что не обеспечивается необходимая для той или иной скорости освещенность проезжей части или транспортное средство из-за неправильно примененного освещения само становится неразличимым. Чтобы этого не случилось, следует своевременно включать световые приборы. Когда надо и какие надо. Во-первых, когда. Не только в темное время суток, говорят теперь Правила, но и днем, если расстояние видимости по метеословиям составляет менее 300 метров. До сих пор, как все помнят, это полагалось делать при сокращении видимости до 100 метров, что при возросших скоростях движения стало недостаточным для обеспечения безопасности. Статьи, этот раздел Правил и называться стал по-новому — «Движение и стоянка в темное время суток и днем в условиях недостаточной видимости». Во-вторых, какие включать световые приборы. Вместо общих слов «внешние», как было в прежней редакции, Правила предписывают ныне совершенно определенно: «В темное время суток на неосвещенных участках дорог движение разрешается только с ближним или дальним светом фар,

а на освещенных — с ближним светом или габаритными огнями» (пункт 132).

Ряд новых требований включен и в раздел, который регламентирует перевозку пассажиров. До сих пор нельзя было перевозить больше разрешенного числа людей только на сиденье рядом с водителем. Цель преследовалась простая: не мешать ему управлять машиной, то есть не ограничивать обзорность, не стеснять в движениях. Оказалось, что этого мало. Иной владелец личного автомобиля, не видя прямого запрета в Правилах, порой так «утрамбовывал» свою малолитражку, что только диву даваться можно было. Ему казалось, что это может обернуться лишь повышенным износом автомобиля. На самом же деле перегруз машины ухудшает ее управляемость, снижает устойчивость. Вести такую машину и неприятно и трудно: она может не вписаться в поворот, плохо слушается руля и в самый неожиданный момент вдруг окончательно выходит из подчинения. В интересах безопасности не только рядом с водителем, но и общее число пассажиров не должно превышать предусмотренного технической характеристикой транспортного средства. Речь не идет лишь о детях младше 12 лет. Это и решено записать в Правилах. Кроме того, детей такого возраста запрещено теперь перевозить на переднем сиденье легкового автомобиля и заднем сиденье мотоцикла. Подобную меру, как известно, предприняли уже многие страны, чтобы создать наиболее безопасные условия езды для маленьких пассажиров. В целом же пункт 151 Правил звучит теперь так:

«Запрещается перевозить людей:

а) вне кабины автомобиля-самосвала, автомобиля-цистерны, трактора и других специализированных автомобилей, самоходных машин и механизмов, конструкция которых не приспособлена для перевозки людей, а также на грузовом прицепе (полуприцепе), в кузове грузового мотоцикла;

б) на переднем сиденье легкового автомобиля и на заднем сиденье мотоцикла — детей, не достигших 12-летнего возраста;

Примечание. Допускается перевозить детей на переднем сиденье в специальных детских автомобильных сиденьях, закрепляемых в соответствии с инструкцией по их применению.

в) сверх количества, предусмотренного технической характеристикой данного транспортного средства, не считая детей, не достигших 12-летнего возраста».

Наконец, внесены изменения в раздел «Техническое состояние и оборудование транспортных средств». Они не требуют особых комментариев, и мы просто приведем здесь новую редакцию некоторых пунктов.

«Пункт 175. На автомобилях, управляемых глухонемыми или глухими водителями, должен быть установлен опознавательный знак — желтый круг диаметром 160 мм с нанесенными внутри тремя черными кружками диаметром 30 мм, расположенными по углам воображаемого равностороннего треугольника, вершина которого обращена вниз, а на автомобилях, управляемых инвалидами или переоборудованных для ручного управления, должен быть

установлен желтый круг такого же диаметра с вписанным равносторонним треугольником черного цвета с вершиной вниз. Эти опознавательные знаки устанавливаются спереди и сзади транспортного средства».

«Пункт 177. На грузовых автомобилях (тракторах) с прицепами (полуприцепами) всех типов, а также на сочлененных автобусах и троллейбусах длиной более 12 метров над передней частью кабины (кузова) устанавливается опознавательный знак автопоезда — три фонаря оранжевого цвета, расположенных симметрично посередине кабины с промежутками между ними 150—300 мм. При движении автопоезда опознавательный знак должен быть включен в любое время суток.

Примечание. Допускается эксплуатация установленных ранее опознавательных знаков автопоезда в виде равностороннего треугольника желтого цвета (сторона 250 мм) с устройством для внутреннего освещения».

«Пункт 180. При перевозке груза, выступающего за габариты транспортного средства, в предусмотренных настоящими Правилами случаях крайние по ширине спереди и сзади точки груза должны быть обозначены днем сигнальными щитками или флажками размером 400×400 мм (с нанесенными по диагонали красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм с обеих сторон щитка или флажка), а в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости — светоотражающими приспособлениями и фонарями спереди белого и сзади красного цвета.

Таковыми же щитками или флажками должны обозначаться также любые части транспортного средства, выступающие за габариты по длине или ширине. Для обозначения гибкого связующего звена при буксировке используются аналогичные флажки размером 200×200 мм».

«Пункт 186. С органами Госавтоинспекции согласовываются...

и) движение транспортных средств с грузом или без груза, если его размеры превышают хотя бы один из следующих показателей: по высоте — 3,8 м от поверхности дороги, по ширине — 2,5 м, по длине — 20 м для автопоезда с одним прицепом (полуприцепом), 24 м для автопоезда с двумя и более прицепами; движение любого транспортного средства, если груз выступает за заднюю точку габарита более чем на 2 м.

Примечание. По указанию Госавтоинспекции, предварительно порядок перевозки должен быть согласован с соответствующими дорожно-эксплуатационными, коммунальными и другими организациями».

Все перечисленные изменения и дополнения к Правилам дорожного движения вводятся в действие с 1 января 1979 года.

Полностью они содержатся в брошюре «Изменения и дополнения к Правилам дорожного движения» (цена 3 коп.), выпущенной издательством «Транспорт». Приобрести ее можно в отделениях издательства и магазинах «Транспортная книга».

При развороте

«Мы, группа водителей воркутинского АТП, просим ответить на волнующий нас вопрос, — так начинается одно из писем, о которых пойдет речь. Далее следует описание происшествий. — В минувшем году на городской улице случилось столкновение автобуса ПАЗ—672 и такси ГАЗ—24. Водитель автобуса А. Пузанов, включив сигнал левого поворота, начал разворот из крайнего правого положения на участке вне перекрестка. Встречных машин не было, а приближающуюся в попутном направлении «Волгу» он не заметил. Не успел он закончить свой маневр, как в автобус врезалась «Волга». Пострадал пассажир такси, а автобус и автомобиль пришлось ремонтировать. Дело рассматривалось в суде, который признал водителя автобуса виновным в нарушении требований пункта 88 Правил дорожного движения. Водитель такси наказан не был. Несколько месяцев спустя случилось почти такое же столкновение автобуса с грузовиком. КраАЗ, двигаясь на отрезке дороги вне перекрестка, принял вправо и снизил скорость до минимума. Тогда следовавший за ним водитель автобуса ПАЗ—672 Е. Кузнецов включил сигнал левого поворота и начал обгон. А грузовик в это время начал разворот. Столкновение произошло, когда автобус своей передней дверью поровнялся с передним бампером грузовика. Ввиду того, что скорость автобуса составляла лишь 25—30 км/ч, авария обошлась без серьезных последствий. Разбором происшествия занималась городская квалификационная комиссия ГАИ, которая оштрафовала водителя автобуса на 20 рублей за то, что он не пропустил грузовик на разворот. Вот два почти аналогичных происшествия. Дорожные условия в обоих случаях были одинаковыми: ширина проезжей части — 8 метров, движение — двустороннее, столкновения произошли из-за того, что разворачивающиеся не пропустили следующих в попутном направлении. И мы не можем понять, почему в первом случае суд признал виновным водителя автобуса, не пропустившего такси в попутном направлении, а во втором, наоборот, комиссия ГАИ стала на сторону водителя, начавшего разворот. Эти решения противоречат друг другу». Письмо написано от имени восемнадцати водителей, в числе которых и А. Пузанов с Е. Кузнецовым.

Действительно, решения, вынесенные компетентными органами, диаметрально противоположны. К сожалению, авторы письма не сопроводили его текстами решений, схемами происшествий,

да и о самих обстоятельствах случившегося рассказали неполно. Весьма вероятно, что были какие-то существенные обстоятельства, которые могли повлиять на принятие этих решений. Возможно, намерения водителя КраАЗа, на самом тихом ходу переместившегося в крайнее правое положение, были очевидными, и следовавший за ним водитель автобуса не мог не видеть, что грузовик начнет разворот, что ему тут просто некуда больше податься. Приступать к обгону в этих условиях, конечно, нельзя.

Таким образом, нарушителем может быть признан и водитель, игнорирующий при обгоне требования пункта 73 Правил движения, обязывающего считаться с препятствиями, которые водитель мог и должен был предвидеть. Но все-таки чаще всего подобные аварии случаются из-за невнимательности и небрежности начинающих разворот вне перекрестка. Вот еще один случай.

Пишет о нем С. Миллер, водитель КраАЗа из г. Красноводска Туркменской ССР. Дело было в прошлом году, он погрузил на свой трейлер бульдозер и, убедившись, по его словам, в отсутствии попутного и встречного транспорта, выехал с обочины на проезжую часть (шириной 7 метров), после чего начал левый разворот. Уже приблизившись к противоположной, левой обочине, увидел ВАЗ—2106, приближавшийся слева с большой скоростью. Миллер тут же затормозил и остановился. Судя по схеме, приложенной к письму, остановился так, что своим автопоездом перегородил всю проезжую часть и правую по ходу движения «Жигулей» обочину. Водитель легковой машины принял левее и затормозил (на схеме отмечены следы торможения длиной 47 метров), но избежать столкновения не мог. Удар пришелся в левый конец бампера КраАЗа. В результате у «Жигулей» были вырваны обе двери вместе со стойкой, один пассажир погиб, другой ранен.

Итак, перед нами два письма о происшествиях при разворотах вне перекрестка. Правила движения четко регламентируют проведение подобных маневров. Однако обратимся сначала к очень важному общему требованию: «Перед началом движения от места остановки (стоянки), перестроением и всяким изменением направления движения водитель обязан убедиться, что своим маневром он не создаст помех для движения» (пункт 85). Подчеркнем два момента: во-первых, этот пункт касается как начала движения, так и любого изменения направления движения и, во-вторых, требует от водителя убедиться, что он не создаст помех для движения, то есть в безопасности предпринимаемого маневра. Что означает это применительно к развороту вне перекрестка на узкой дороге, ширина которой не позволяет развернуться из крайнего левого положения? Пункт 88, разрешая в виде исключения разворот от правого края проезжей части, если ее ширина недостаточна для разворота из крайнего левого положения, снова подчеркивает, что в этом случае водитель обязан уступить дорогу как попутным, так и встречным транспортным средствам, в соответствии с общим условием, сформулированным в пункте 85.

Под термином «уступить дорогу» (пункт 9) в Правилах подразумевается требование, означающее, что водитель

не должен продолжать, или возобновлять движение, или осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других водителей внезапно изменить направление или скорость, иными словами, не создавать помех для их движения.

Выполнение этих требований было обязательным во всех трех приведенных в письмах дорожных ситуациях, когда крупногабаритные машины на узких дорогах могли начинать разворот из крайнего правого положения. Наиболее подробно описаны обстоятельства последнего происшествия, участник которого С. Миллер категорически отрицает свою виновность в случившемся. Попробуем разобраться, в чем он не прав.

Охотно верим тому, что С. Миллер перед началом маневра осмотрелся, установил, что встречных и попутных машин нет, и начал движение, выполнив первое требование пункта 85, обязывающее водителя убедиться, что при трогании с места никому не помешает. Но этот пункт требует убедиться в том же и при изменении направления движения. Это значит, что при выезде с обочины на проезжую часть С. Миллеру следовало снова осмотреться, чтобы быть уверенным: начав разворот, он не помешает попутным транспортным средствам. Тогда он заметил бы приближающиеся «Жигули» и имел бы возможность, согласно пункту 88, уступить им дорогу.

Отрицая нарушения правил движения, водитель КраАЗа С. Миллер сообщает о проведенной по делу автотехнической экспертизе, которая установила, что скорость движения «Жигулей» без учета удара составляла 98 км/ч и что в момент выезда грузовика на проезжую часть «Жигули» находились в 120 метрах от него. Следствием также было установлено, что КраАЗ пересекал дорогу со скоростью 4,8 км/ч и на проезжей части до столкновения находился около 5 секунд. Не вдаваясь в оценку достоверности этих данных, возьмем их за основу и мысленно поставим себя на место водителя ВАЗа.

Итак, допустим, водитель «Жигулей» увидел, что КраАЗ, двигавшийся до того по обочине, начинает выезжать на проезжую часть. Достаточно ли этого, чтобы предвидеть дальнейшие действия водителя грузовика? Вряд ли: ведь грузовик мог продолжать двигаться в попутном направлении. Не прояснил ситуацию и сигнал левого поворота (если был включен). Ведь его полагается подавать и перед началом движения после остановки. Вот если бы имелись какие-то признаки, по которым водитель «Жигулей» должен был и мог предвидеть, что водитель КраАЗа станет разворачиваться, вопреки требованиям пункта 88, не замечая, что его обгоняют сзади. Тогда водитель «Жигулей», согласно пункту 73, обязан был бы принять меры к снижению скорости или остановке. Но такие признаки появились слишком поздно. Водитель «Жигулей» начал экстренное торможение и принял влево лишь на расстоянии больше чем 50 м, но несмотря на 47 метров тормозного следа ему этого расстояния не хватило, чтобы предотвратить столкновение.

В. ЯНИН,
заведующий сектором ВНИИ
судебных экспертиз

Хотя чемпионат и состоялся

У каждого соревнования есть детство, юность, пора зрелости и возмужания. Это особенно хорошо представляется, когда речь идет о состязании нам очень близком.

Идея организовать всесоюзные старты владельцев личных мотоциклов вынашивалась в редакции давно. В стране миллионы владельцев двухколесных машин. В подавляющем большинстве своем — это молодые люди, для которых спорт, состязания в скорости, мастерстве вождения просто естественная потребность. Вот и хотелось дать выход этому спортивному началу, заложенному уже в самой езде на мотоцикле, путем организации доступных и в то же время привлекательных для любителей соревнований. А заодно и укрепить фундамент мотоспорта — его масовость.

Детство этих соревнований проходило в Богуславе и Марганце. Еще не было четкой программы, не определилось содержание, которое делало бы их жизнеспособными. В те годы пробовались различные варианты многоборья: владельцам личных мотоциклов предлагался и спринт, и соревнования на регулярность движения, и простейший кросс, и даже «медленная езда» — и все это в сочетании либо со стрельбой, либо с гранатометанием, либо и с тем и другим вместе. Что-то прививалось, что-то отвергалось.

В становлении нового вида соревнований, имевшего, по нашему глубокому убеждению, большое будущее, приняли активное участие Федерация мотоциклетного спорта СССР и Центральный автомотоклуб ДОСААФ СССР. В Крымске Краснодарского края и Минске впервые была опробована новая система — так называемый мотоциклетный биатлон, включающий в себя несколько элементов. Это состязания на старте, где спортсмены на время должны пробежать короткую дистанцию и запустить двигатель мотоцикла, упрощенный кросс на трассе, именуемой большим кругом, стрельба, гранатометание, где каждый неточный выстрел или слабый бросок «наказывается» малым, штрафным, кругом кросса.

Динамичная, интересная для участников и зрителей программа в конце концов привилась. Пора зрелости соревнований ознаменовал тот факт, что они получили ранг чемпионата СССР с вручением победителям и призерам малых золотых, серебряных и бронзовых медалей и новое название — комплексное военизированное многоборье на личных мотоциклах на призы журнала «За рулем».

Мы вспомнили историю этих соревнований не только для того, чтобы показать трансформацию их программы. С одной стороны, мы с удовлетворением констатируем, что старты владельцев личных мотоциклов стали регулярными. Первенства в республиках, краях, областях, в некоторых городах и районах прочно закрепились в спортивных календарях. Так, почти все команды, прибывшие на минувший чемпионат СССР в Тернополь (а их было 13), имели в своих составах победителей и призеров республиканских соревнований (по непонятным причинам отсутствовали лишь представители Армении, Эстонии, Таджикистана и города Ленинграда). Значит, основное назначение многоборья — приобщение владельцев личных мотоциклов к спорту более или менее успешно выполняется. Но стало ли оно базой, своего рода резервом большого спорта? Вряд ли. Нам что-то неизвестны факты, когда бы тех, кто успешно выступает в этих соревнованиях, привлекали в ряды кроссменов, мотомногоборцев, гаревиков. Скорее наоборот. Среди участников финалов немало бывших кроссменов, даже со спортивными разрядами. Более того, пока мы не можем назвать ни одного мотоциклиста, который благодаря успешным стартам в мотобиатлоне был бы рекомендован в сборную команду на комплексные международные соревнования спортсменов социалистических стран «За дружбу и братство», программа которых практически не отличается от военизированного многоборья. А ведь достойных претендентов здесь, видимо, можно найти. К сожалению, ныне в отличие от того, что было в пору детства мотобиатлона, он не избалован вниманием, прежде всего со стороны ЦАМКа.

Мы еще вернемся к вопросу о внимании. А пока о том, что происходило в Тернополе. Трасса чемпионата была проложена на окраине города, в районе деревни Петрики. Ожидалось, что затяжные дожди сделают кроссовые круги тяжелым испытанием для участников. Но накануне соревнований выглянуло солнце, и вскоре трасса стала жесткой, даже скоростной. В результате умение быстро преодолевать спуски, подъемы, повороты было главным козырем в достижении победы. Даже промахи на огневом рубеже, за которые приходилось отправляться на штрафные круги, сравнительно легко отыгрывались лидерами на кроссовой трассе.

Для команд Москвы, Литвы, Киргизии, Молдавии и Азербайджана неприятности начались еще на старте. Некоторые их участники слишком долго не могли завести двигатели. Как и ожидалось, собранно вступили в борьбу основные соискатели призов — коллективы Украины и Российской Федерации. В классе машин 350 м³ вновь разгорелся жаркий спор между В. Ворониным (УССР) и В. Мамоновым (РСФСР). Они примерно равны по силам, и чашу весов в пользу первого склонил единственный промах его соперника на огневом рубеже. Это небольшое преимущество закрепили участники сборной Украины, выступавшие на машинах класса 175 см³. В итоге хозяева чемпионата одержали победу, опередив своих основных конкурентов более чем на четыре минуты. Третьими

призерами стали спортсмены Белоруссии.

Особо следует отметить выступление представителей Хабаровского края. Кстати сказать, они были в числе лучших и на первенстве РСФСР в Крымске, но в сборную своей республики почему-то не попали и выступали в Тернополе в личном зачете. Будь тренеры России подаловидней, им не пришлось бы огорчаться по поводу упущенной победы. Хабаровчанин С. Назаренко стал чемпионом СССР в классе 350 см³, а его земляк В. Полищук — серебряным призером в классе 175 см³. Если приплюсовать еще и результат третьего участника из Хабаровского края В. Троянского (четвертое место), то получится, что их суммарное время, затраченное на прохождение всей дистанции, значительно лучше, чем у команды-победительницы.

А теперь еще раз о внимании. Хотим напомнить известную истину: проведение чемпионатов СССР — высокая честь, которой удостоиваются не все, а только те, кто облечен большим доверием, кто имеет возможности провести соревнования высшего ранга на высшем уровне. Организовать их — дело, бесспорно, хлопотное, трудоемкое и очень ответственное. К великому сожалению, это понимают не все организаторы, а иные вообще воспринимают почетное поручение как наказание, некую повинность. В этом нам пришлось убедиться в Тернополе. С первого телефонного разговора, в котором сообщалось о приезде корреспондента, почувствовалось: организаторы меньше всего хотят видеть у себя представителей прессы. Дальше больше. Утром накануне соревнований случилось ЧП: из закрытого парка, о надежной охране которого не позаботились, исчез мотоцикл одного из предполагаемых лидеров соревнований. У двух других были сняты карбюратор и аккумулятор. Поиски результатов не дали. Настроение было испорчено. Соревнования начались с большим опозданием, причем командный зачет решили вести не по четырем, а по трем участникам. На фоне этого слабая реклама чемпионата и отсутствие зрителей на трассе, недочеты в организации питания спортсменов выглядели уже мелочью.

Мы невольно сравнивали тернопольское первенство с теми, что проходили несколько раз в районном центре Рожище Волынской области при великолепной организации, и нам было стыдно за председателя тернопольского обкома ДОСААФ товарища Лихоузова и его помощников, которые так, скажем прямо, несерьезно отнеслись к серьезному и почетному делу.

Е. КОВРИЖЕНКО,
спецкор «За рулем»

г. Тернополь

Результаты соревнований

Личный зачет. Класс 175 см³: 1. Я. Орбиданс (Латвийская ССР); 2. В. Полищук (РСФСР); 3. Ю. Юрченко (Украинская ССР); 4. А. Ларин (Грузинская ССР); 5. Н. Кривошеев (Киргизская ССР); 6. Н. Шабала (Украинская ССР). Класс 350 см³: 1. С. Назаренко (РСФСР); 2. В. Воронин (Украинская ССР); 3. В. Мамонов; 4. В. Троянский; 5. В. Евстигнеев (все — РСФСР); 6. В. Малюков (Узбекская ССР). Командный зачет: 1. Украинская ССР; 2. РСФСР; 3. Белорусская ССР; 4. Латвийская ССР; 5. Грузинская ССР; 6. Узбекская ССР.



Было время, когда состояние дел в автоспорте определялось индивидуальным техническим творчеством, энтузиазмом отдельных гонщиков-конструкторов, которые собственными силами, знаниями и умением задавали тон на спортивных трассах. Теперь наступило иное вре-

ДВЕ СТОРОНЫ ОДНОЙ МЕДАЛИ

Когда мы наслаждаемся великолепным произведением живописи или литературы, невольно отмечаем: чувствуется рука мастера. Автором трассы нынешнего чемпионата СССР по авторалли, расположенной в окрестностях латвийского города Тукумса, был мастер спорта международного класса Улдис Мадревич. Вот лишь несколько высказываний о ней людей, знающих толк в автоспорте.

Николай Киселев (Ленинград), судья всесоюзной категории, главный арбитр чемпионата: трасса полностью соответствует уровню международных соревнований самого высокого ранга.

Александр Ипатенко (Москва), заслуженный мастер спорта, председатель комитета ралли ФАС СССР: я думаю, процентов сорок участников не сумеют пройти ее. Но для всех это будет хорошей школой.

Николай Елизаров, мастер спорта международного класса, серебряный призер чемпионата страны 1977 года: очень трудная трасса, а это значит — интересная.

Однако не только трассой, максимально приближенной к международным, отличался тукумский чемпионат раллистов. На пунктах контроля времени, на стартах и финишах дополнительных состязаний впервые у нас применялись международные знаки, электронные часы, а на участках дистанции, где главным мерилом была регулярность движения, скорость машин контролировалась радаром. Все эти новшества не только сослужили хорошую службу арбитрам, но и самым благотворным образом отразились на спортивных достижениях многих участников. Прежде всего следует отметить несомненный успех латвийских экипажей, выступавших в первой группе. В двух классах они праздновали победу: Алдис Юнкерс и Эрикс Тригис, Гунарс Вертулсонс и Янис Граудиньш стали чемпионами страны. Кроме того, Валдис Калниньш и Андрес Церукс завоевали в первом классе «серебро», а Янис Кирштейнс и Алнис Гуделис в третьем — «бронзу». Все эти экипажи не «привезли» на финиш ни одного штрафного очка. Отличились и эстонские спортсмены, завоевавшие в различных классах машин три призовых места.

Наибольший интерес у зрителей вызвали старты экипажей, выступавших на автомобилях второй группы (специально подготовленных). И хотя в Тукумсе, где проводился предпоследний этап чемпионата, из-за участия в международных соревнованиях не смогли приехать такие прославленные мастера, как Брундза, братья Гирдаускасы и ряд других членов сборной команды страны, хотя выступало здесь лишь двадцать шесть экипажей, борьба на дистанции была бескомпромиссной.

С первого же «допа» — скоростной гонки на картодроме лидерство прочно захватили братья Николай и Игорь Больших (Москва). Их результат — 47 секунд — так и не удалось никому превзойти. Правда, половину дистанции они закончили вторыми, но затем наперстали

упущенное и в итоге выиграли тукумский этап.

— А что нам было делать, — очень просто объяснил этот успех Николай. — Ведь на первом соревновании в Таураге мы с дистанции сошли.

Вслед за москвичами финишировали эстонцы Валло Соотс и Тоомас Путмакер, у которых в Таураге было четвертое место. Они сумели отеснить московский экипаж в составе Анатолия Козырчикова и Михаила Титова. Да, тесновато становится в группе лидеров накануне заключительного таллинского этапа.

Чемпионат в Тукумсе стал настоящим праздником для любителей автоспорта. Организаторы старались проявить максимум заботы и о зрителях, и о спортсменах. Красочные афиши, торжественное открытие и закрытие соревнований, квалифицированное судейство, шефство коллективов местных предприятий над командами... Всего и не перечислишь. Вот бы всегда, всюду так организовывали наши соревнования! Особой похвалы заслуживает работа пресс-центра и его руководителя, спортивного журналиста Александра Спрогиса. С большим профессиональным мастерством он проводил пресс-конференции, оперативно информировал коллег о событиях на трассе, вел репортаж на старте.

Можно смело сказать, чемпионат в Тукумсе удался. Но, как и у всякой медали, есть у него и оборотная сторона. Уже после финиша один из журналистов задал Игорю Больших банальный, казалось бы, вопрос:

— Какими качествами должен обладать раллист?

— Думаю, прежде всего он должен не жалеть собственной энергии и свободного времени, — ответил спортсмен. И тут же пояснил: — К сожалению, наши заводчики слишком мало проявляют заботы об автоспортсменах, и чтобы хорошо выступить на соревнованиях, многое надо делать самому, за свой счет.

Более подробно по этому поводу высказался Александр Ипатенко:

— Если обыкновенных автолюбителей наши машины сегодня вполне удовлетворяют, то для соревнований они — давно уже вчерашний день. Многие водители из команд союзных республик по уровню своего мастерства вполне способны выступать во второй группе на специальных, усовершенствованных автомобилях, но из-за плохой материальной базы не могут воспользоваться этой возможностью. Автомобильному спорту необходима серьезная помощь заводов.

Что и говорить, чемпионат в Тукумсе еще раз наглядно показал диспропорцию в развитии нашего автоспорта — его неудержимо растущую популярность и слишком затянущееся равнодушие к нему со стороны автомобильной промышленности. Нужно ли сегодня доказывать полезность занятий автоспортом — его благотворное влияние на повышение технической культуры трудящихся, профессионального мастерства водителей, на подготовку молодежи к военной службе, на совершенствование, наконец, конструкции отечественных автомобилей. Все это давно уже стало прописными истинами. Но быть может, имеются какие-то перспективы в решении давно назревшей проблемы? Вот что говорит об этом руководитель лаборатории форсированных испытаний Волжского автозавода Яков Лукьянов:

— Конечно, для своих заводских спортсменов мы многое можем сделать. Но ведь речь идет о помощи массовому спорту, спорту для всех! К сожалению, никаких долговременных программ для

подобной работы у нас нет, сколько-нибудь серьезных экспериментов не ведется. И хотя имеется определенная договоренность между заинтересованными министерствами и ведомствами, дальше слов дело пока не идет.

С. СМЕРНОВА,
спецкор «За рулем»

Латвийская ССР,
г. Тукумс

НЕ МАСТЕРСТВОМ ЕДИНЫМ...

Чем привлекают зрителей автомобильные гонки? Праздничным зрелищем десятков ярких автомобилей, мастерством спортсменов, управляющих ими на огромных скоростях. А еще — и азартом, и острой борьбой, которая так привлекает нас в спорте. Именно этим запомнился нынешний чемпионат страны по кольцевым автомобильным гонкам.

Его первые этапы — в Киеве и Риге — называли победителей в V классе автомобилей и формуле «Молодежная». Для остальных же гонщиков, выступавших на автомобилях IV класса и гоночных формул III и «Восток», все решал последний этап в Минске. Прогнозам не было конца: Богатырев или Дерешквичус? Асмер или Вализин? Напа или Сарап? А может, Барковский или Невераускас? Каждый из них мог ответить на эти вопросы только победой.

В III формуле в спор М. Вализина и Т. Асмера — основных претендентов на золотую медаль — вмешался Р. Кесминас. Вмешался не так уж неожиданно, если учесть его лучшее время в контрольных заездах. В азарте погони за ним Вализин и Асмер на первом же повороте столкнулись — слегка, но шансы обоими на победу в заезде были упущены. Этап выиграл Кесминас, однако по сумме двух лучших результатов «золото» чемпионата все же досталось Вализину, а «серебро» — Асмеру. Интересно, что эта медаль чемпиона страны — первая не только в биографии Вализина, но и в автомобильной спортивной истории Московского автомобильно-дорожного института, за который он выступает.

В отличие от Вализина, Асмер новичок в III формуле, но за его плечами — годы занятий гонками на мотоциклах и автомобилях формулы «Молодежная», давших ему большой опыт работы с техникой. Именно это во многом обеспечило его успешный старт в соревнованиях на «большом» автомобиле.

Выступление молодого Кесминаса (в первую очередь уверенная победа в Минске) свидетельствует о его больших потенциальных возможностях.

Еще совсем недавно мы говорили то же самое о Р. Сарапе, а сегодня он — чемпион СССР в формуле «Восток». Казалось, полоса невезения, в которую то и дело попадал спортсмен, продолжится и здесь, в Минске: на тренировке его автомобиль ударился в отбойник и лишился обтекателя передней части. Пришлось спешно установить... изогнутый

мя. И хотя в автомобильных и мотоциклетных соревнованиях можно по-прежнему встретить «самоделки» с использованием серийных узлов и деталей, не они в наши дни составляют лицо автоспорта. Его прогресс, будущее, рост спортивных результатов невозможно без тесного союза с про-

мышленностью, без использования последних технических достижений.

Публикуемые на этих страницах материалы о чемпионатах страны по авторалли, шоссейно-кольцевым автомобильным и мотоциклетным гонкам затрагивают эту важную проблему.

ТЕХНИКА «КОЛЬЦА»

лист кровельного железа. Однако стремление к победе, мастерство, видимо, смогли компенсировать потерю аэродинамических качеств машины. А гонка складывалась непросто: автомобили лидирующей четверки — Р. Сарпа, Т. Напы, Э. Линдгрена, Г. Невераускаса — разделяли буквально сантиметры, и каждый гонщик готов был преподнести сюрприз. Пожалуй, первым это сделал Линдгрэн, отбрав лидерство у Сарпа — впрочем, ненадолго. Предсказывать победителя было рискованно до той самой секунды, когда автомобиль Сарпа первым пересек линию финиша.

Такая острота борьбы в формуле «Восток» вполне объяснима: на этих автомобилях проводятся гонки Кубка дружбы социалистических стран, и чемпионат СССР — не только этап подготовки сборной, но и смотр ее резервов. Понятно, здесь каждый старается не ударить в грязь лицом. Казалось бы, то же самое должно быть и в IV классе, однако здесь пьедестал почета явно не был тесен для претендентов на медали: после двух неудачных стартов чемпиона страны В. Вайшвили их осталось всего четверо: В. Богатырев, И. Дерешкиявичус, Ю. Крюков и В. Трушин. Остальные (а их около 20!) не могли составить им реальной конкуренции. Очевидно, что дело не столько в разном уровне мастерства, сколько в качественно различном уровне подготовки техники. Высокий и чистый «голос» двигателя «Жигулей» В. Богатырева отчетливо выделялся на фоне нестройного хора остальных. А визг резины на поворотах недвусмысленно подтверждал, что большинство гонщиков может только мечтать о специальных гоночных шинах. Было бы неверно утверждать, что «фирменные» карбюраторы и шины могут сразу превратить любого гонщика в мастера экстрем-класса, но существующие возможности большинства клубов этому, наверняка, не способствуют.

Решение ФАС СССР, запретившее гонщикам «совместительство», то есть параллельное выступление в нескольких классах или формулах, не является кардинальным. Конечно, один спортсмен теперь не может в одном сезоне завоевать несколько медалей сразу, но круг претендентов на них не увеличивается, а скорее сужается. И, похоже, безрадостная эта ситуация будет сохраняться, пока гонщику, выступающему на легковом автомобиле второй группы, приходится бить «кустарем-одиночкой» с мотором».

Между тем опыт решения подобной проблемы есть уже не только за рубежом, но и у нас. Я имею в виду серийное производство «эстоний». Их появление подняло наш автоспорт на качественно новую ступень, и сегодня уже никто не представляет себе гоночный автомобиль кустарного производства. Задача специальной подготовки легковых машин не менее сложна, поэтому она также должна решаться силами специализированных предприятий. Здесь уже появляются первые ласточки (в частности, «Фирма» «Вихур»), однако до настоящей весны на кольце пока очень далеко. А ведь зрители питают большой интерес к гонкам на легковых автомобилях, видя в них родных братьев бегающих по дорогам серийных «жигулей» и «москвичей». И совершенно очевидно, что те, кто их производит — наши автозаводы, — призваны помочь автоспорту обрести современную техническую базу.

В. АРКУША,
спецкор «За рулем»

г. Минск

Очередной чемпионат СССР по шоссейно-кольцевым мотогонкам проходил в Риге (трасса «Викерниекс»), Каунасе («Неманское кольцо»), Киеве («Чайка») и завершился в Вильянди («Вана Вейду»). Перед последним стартом двое были уже чемпионами — А. Смертьев в классе 50 см³ и Л. Тээсалу в классе 250 см³. Они набрали на предыдущих соревнованиях по 45 очков из 45 возможных (по три первых места). Во всех других кубатурах судьба медалей решалась в заключительной гонке — свидетельство того, что ведущая группа спортсменов пополняется здесь лучше, чем это было в прошлые годы.

Особенно интересно шла борьба в «командных» классах — «175» и «350 В» (серийные). Предсказать победителей тут было просто невозможно. Из трех десятков спортсменов по крайней мере десятеро реально претендовали на призовые места, да и остальные не жалели сил, «работая» на команду.

Эти классы не случайно включены в командный зачет. На «кольце» они самые массовые, так как базируются на серийной технике, хотя понятие массовости в шоссейно-кольцевых гонках, конечно, далеко не то, что, скажем, в кроссе. Во всяком случае, республиканские организации ДОСААФ получают мотоциклы в количестве, достаточном для обеспечения имеющихся у них гонщиков. Особо следует отметить ижевский завод. Выпускаемые им мотоциклы «ИЖ-Юпитер» отвечают требованиям сегодняшнего дня и группе «В» как по качеству, так и по количеству.

Иная картина в тех классах, где представлены гоночные машины. Интерес у специалистов к ним особый. Здесь имеется широкая возможность для технического творчества, усовершенствования конструкции. Сделано это не случайно. Отдавая себе отчет в том, что такие машины не могут быть массовыми, ФМС СССР стремится объединить усилия талантливых гонщиков с той работой, которая проводится на заводах по созданию современной, конкурентоспособной техники.

С сожалением приходится констатировать, что сдвиги в лучшую сторону и в нынешнем сезоне незначительны. В классах «250» и «350 А» (гоночные) уже несколько лет мы встречаем на пьедестале почета в различных вариациях Тээсалу, Рейнупа, Преображенского, Москвоку — обладателей мотоциклов с двигателем «Ямаха». У остальных надежда только на сход лидеров по техническим причинам. Так случилось на первом этапе в классе «350 А», когда названная выше четверка, обогнав всех к середине гонки на круг, словно сговорившись, сошла с дистанции.

С выпуском машин классов «250» и «350 А» положение сложилось тревожное. Пять конкурентоспособных машин, изготовленных производственным комбинатом «Вихур», согласитесь, маловато для страны. Чтобы успешно выйти на международную арену, нам необходимо иметь по крайней мере десять гонщиков соответствующего уровня. Следовательно, стартовать в чемпионатах Советского

Союза должны минимум 20 спортсменов на современных мотоциклах. Усилиями одного «Вихура» эту задачу не решить. Нужна помощь заводов, конструкторских организаций. Ведущий инженер комбината, известный в прошлом гонщик Ю. Рандла сказал, что в год там могут выпускать десять машин, конечно, при наличии двигателей и шин.

Не лучше положение дел и в самой малой кубатуре — 50 см³. Здесь тоже, как и в прежние годы, борьбы практически не было. Если на первый этап удалось все же наскрести кворум (согласно правилам, звание чемпиона разыгрывается лишь при наличии на старте не менее десяти машин данного класса), то на последующие выходило пять-семь спортсменов. Среди них двое-трое на новых мотоциклах «Рига-17С» завода «Саркана Звайгзне», снабженных двигателями ВНИИмотопрома мощностью 14—15 л. с. с водяным охлаждением, столько же на машинах «Рига-15С» того же предприятия с «золотниковыми» двигателями воздушного охлаждения мощностью порядка 12 л. с. и двое на «крайдлерах» (производства ФРГ). Отсеялись те, кто никаких шансов на успех не имел, — в их распоряжении были устаревшие мотоциклы.

Участников в этом классе могло быть и больше. Ведь в прошлом году завод направил 15 машин «Рига-15С» в различные республиканские организации, в том числе четыре на Украину, два в Грузию и столько же в Белоруссию. Видимо, нужно разобраться, почему представители Украины и Грузии не стартовали в чемпионате и куда подевались эти мотоциклы.

Так как же быть дальше с классом 50 см³?

В пользу его развития перспектива участия советских гонщиков в международных соревнованиях. Но тогда для повышения массовости нужно ввести дополнительный стимул — сделать командный зачет. А это возможно лишь при увеличении количества мотоциклов данного класса. «Рига-17С» — машина неплохая. А Смертьев на всех четырех соревнованиях устанавливал новые рекорды трасс. Так, средняя скорость, с которой он прошел «Вана-Вейду», — 121,86 км/ч (прежнее достижение — 114,25 км/ч).

Что же тормозит рост выпуска этих машин? Вот мнение руководителя производства спортивных мотоциклов завода «Саркана Звайгзне» В. Клейнберга.

— В свое время Минавтопром издал приказ об организации специальных участков для производства спортивных мотоциклов. Этим приказом предусматривалось выделение площадей, оборудования и увеличение числа работающих. Ни того, ни другого у нас нет. Спортивные мотоциклы выпускаются на экспериментальном участке, но их количество целиком зависит от положения в серийном производстве. Часто планы по спортивной технике откладываются. Чтобы создать современную, конкурентоспособную машину, нам нужны лучшие на сегодняшний день комплектующие изделия — подшипники, карбюраторы, электрооборудование, шины. Повторю, на сегодняшний день. Между тем завод «Красный треугольник», например, обещает поставить нам в 1981 году шины типа «Данлоп» с треугольным профилем, которые уже сейчас устареют.

Как видим, в шоссейно-кольцевых гонках, вернее с обеспечением их техникой, существуют две проблемы. Одна из них, связанная с развитием массового спорта и выпуском серийных спортивных мотоциклов, более или менее успешно решается. Другая — производство уникальных образцов, не уступающих лучшим зарубежным машинам, и перспектива участия советских спортсменов в международных соревнованиях — включает целый круг вопросов, находящихся в компетенции различных организаций. Без их помощи проблему вряд ли удастся решить.

Г. АФРЕМОВ,
заместитель председателя ФМС СССР
г. Вильянди

Защитник двигателя

Какое удовольствие мчаться на мотоцикле по шоссе под голубым небом и ярким солнцем, рассекая напоенный запахом трав прозрачный воздух! Вдыхаешь его полной грудью и не замечаешь, как легкий ветерок смел с обочины на асфальт немного песка, который тут же исчез, поднятый колесами попутных и встречных машин, как проскочил пыльное облачко, сопровождающее грузовик. И только умываясь после поездки и обтирая мотоцикл, видишь, что совсем не так чист этот прозрачный воздух, который вместе с тобой вдыхал и... двигатель. О нас природа позаботилась, чтобы такая пыль не попадала в легкие, а двигатель? Давайте разберемся.

За минуту 350-кубовый мотор, работающий на средних оборотах, потребляет около тысячи литров воздуха. Любый двигатель, независимо от рабочего объема, расходует около 10 тысяч литров воздуха на каждый литр сожженного бензина. Таким образом, за сезон он пропускает через себя несколько миллионов литров воздуха. Даже если вы ездили по асфальту, в таком огромном объеме содержится столько мельчайших твердых частиц, что ими можно заполнить цилиндры доверху! А если дороги грунтовые, да еще пыльные...

Понятно, поступающий в цилиндры такой воздух — жизнь мотора свелась бы к нескольким дням. И не происходит это потому, что на страже здоровья двигателя стоит скромный труженик — воздушный фильтр. Оценить его работу по-настоящему можно, только проследив, что происходит с пылью, попавшей в двигатель. Большая часть ее из четырехтактного двигателя благополучно вылетает наружу во время такта выпуска, а оставшаяся прилипает к замасленным стенкам цилиндра. В двухтактных двигателях, где наполнение идет через кривошипную камеру, пыль собирается под поршнями. Вращающийся с большой частотой коленчатый вал раскручивает смесь, находящуюся в кривошипной камере, при этом более тяжелые пылинки отбрасываются цент-

робежными силами к стенкам и застревают в покрывающем их масле. Увязшие частицы, увы, не остаются на одном месте, а странствуют вместе с маслом по всему двигателю.

В четырехтактном моторе часть их находит дорогу вниз, под поршень. В конце концов они оседают в масляной ванне картера, и если не отделить их от масла фильтром или не дать отстояться, то это разрушительное путешествие по всем смазываемым поверхностям двигателя будет продолжаться до полной замены масла.

В двухтактных двигателях часть пыли проделывает полный маршрут: кривошипная камера — цилиндр — выпускная труба, не оседая в полости двигателя. Однако львиная доля ее сепарируется в кривошипной камере и смешивается с маслом. Поскольку топливная смесь все время приносит сюда новые порции масла, застрявшие пылинки не стоят на месте, а перемещаются вместе с ним. Главный маршрут: кривошипная камера — перепускные каналы — головка поршня — выпускное окно. Промежуточные остановки: коренные подшипники коленчатого вала — подшипники головки шатуна — стенки цилиндра — поршневые кольца. Причем последняя остановка приносит наиболее ощутимый ущерб верхнему, самому нагруженному поршневому кольцу.

Проводились специальные эксперименты. Когда двигатель потреблял полностью очищенный воздух, износ поршневых колец был ничтожным. Стоило добавить в воздух мелкой пыли в ничтожном количестве — 0,01 грамма на каждую тысячу литров, как износ поршневых колец возрастал в 50 раз! Интересно отметить, что интенсивность износа поршневых колец колеблется в зависимости от величины абразивных частиц. Самый опасный размер их — около 20 микрон (1 микрон — тысячная доля миллиметра). 10-микронные частицы причиняют меньший ущерб, и, как ни странно, еще менее опасны 40-микронные частицы. 5-микронные — слабо изнашивают кольца, а частицы в 1 микрон и менее вообще не влияют на износ, очевидно, потому, что подвижные детали в двигателе разделяет масляная пленка толщиной больше микрона (см. «За рулем», 1977, № 12. «Подвижное в подвижном»). На наше счастье, около 70% дорожной пыли составляют мягкие силикаты, которые при первом столкновении с поршневыми кольцами разрушаются до частиц размером менее 5 микрон. Такие частицы практически безвредны. Однако среди остальных 30% могут быть и твердые окислы алюминия — основа шлифовальных кругов и наждачной бумаги. Такие частицы наносят непоправимый ущерб механизмам. Однажды попав в полость двигателя, они стимулируют процесс износа, не тормозящийся никакими заменами масла. Внедряясь в более мягкие поверхности алюминиевого поршня, бронзовых втулок, они, как острые зубья, стачивают, грызут чугунный цилиндр или стальной вал.

Эксперименты показали, что 30 граммов пыли, добавленной во впускную магистраль мотоциклетного двигателя среднего литража, достаточно, чтобы за кратчайший срок практически полностью вывести его из строя.

Какие же преграды ставят конструк-

торы на пути вредоносных частиц, стремящихся вместе с воздухом попасть в двигатель?

По принципу действия все существующие воздушные фильтры можно разделить на три группы: сетчатые (простые защитные решетки), инерционные и масляно-контактные ловушки. Каждая из этих групп обладает своими достоинствами и недостатками, и для каждой есть своя, наиболее подходящая область применения.

В основу работы наиболее распространенных в настоящее время бумажных фильтров положен принцип сетки. Волокна бумаги, из которой они сделаны, образуют сетку с ячейками размером 20 микрон, а вся толща бумажного листа представляет собой множество таких наложенных и перепутанных между собой микросеток. Благодаря этому лист способен задержать частицы размером до микрона. Если говорить о преграде на пути пыли, бумажный фильтр является идеальным — он способен задержать около 99,5% всех твердых частиц, содержащихся в воздухе. Проработавший некоторое время и слегка пропылившийся фильтр очищает воздух практически на 100%. Однако, забиваясь пылью, он начинает хуже пропускать воздух. При эксплуатации мотоцикла в сильно запыленной местности бумажный фильтр забивается очень быстро. В результате смесь чрезмерно обогащается, двигатель начинает плохо «тянуть», теряет мощность на средних и высоких оборотах. Фильтр приходится вынимать, выколачивать и продувать. Но эти процедуры не могут полностью вернуть ему утраченные свойства, и, образно говоря, бумажный фильтрующий элемент героически гибнет, защищая двигатель от пыльной агрессии. Приходится заменять его новым.

Еще опасней для бумажного фильтра вода или масло. Жидкость, попавшая на его поверхность, образует из собравшейся там пыли плотную корку, непроницаемую для воздуха. К тому же влажная бумага становится непрочной и под действием пульсации воздуха во впускном тракте может местами прорваться. Через образовавшуюся брешь пыль устремится в полость двигателя. Понятно теперь, что бумажный фильтр нельзя промывать ничем, как практикуют некоторые горе-рационализаторы.

Инерционные ловушки заставляют поступающий в них воздух тем или иным способом изменить направление, а более тяжелые частицы пыли продолжают двигаться по прямой, где их ждут какие-либо сборники, ловушки. Поскольку в таких фильтрах трудно обеспечить достаточно большую скорость воздушного потока, эффективность их сравнительно невелика — они задерживают лишь около 80% содержащихся в воздухе твердых частиц, в первую очередь самых крупных. Эти фильтры обычно используют как предварительные. Они разгружают основные, как правило бумажные, от крупной пыли. Например, на ЯВАХ корпус воздушного фильтра круглый, а впускное отверстие в нем расположено на краю, по касательной к стенкам корпуса. Благодаря такой конструкции поступающий в корпус воздух завихряется и освобождается от некоторой части пыли, которая остается на дне. Окончательная очистка его происходит при

прохождении через бумажный фильтрующий элемент.

Все большую популярность приобретают поролоновые фильтры, представляющие третью группу, — масляно-контактные фильтры. Они применяются, например, на ковровых мотоциклах. По принципу действия отличаются от «сеток» и требуют определенного обслуживания. Если в «сетках» частица пыли просто не может пройти через отверстие меньшего размера, то в масляных ловушках ее заставляют свободно двигаться по извилистому каналу... до первого поворота, где она ударяется о стенку. А эта стенка обязательно должна быть покрыта маслом, в котором наша частица надежно застревает. Если же масла на стенке нет, то останков будет лишь временной, до тех пор, пока следующий порыв всасываемого воздуха (а таких порывов может быть от 20 до 100 в каждую секунду) не продвинет ее до следующего поворота, и т. д. Через некоторое время пылинки благополучно минуют лабиринт фильтра и попадут в двигатель. Нормально пропитанный маслом поролоновый фильтр способен поглотить до нескольких сот граммов дорожной пыли, прежде чем будет использована вся свободная поверхность масла, покрывающая стенки лабиринта. После этого его необходимо промыть в бензине и пропитать свежей порцией масла. Чем выше вязкость масла, используемого для пропитки, тем лучше будет работать фильтр-лабиринт, тем выше степень очистки воздуха.

Другая, менее совершенная разновидность масляно-контактных ловушек — фильтры из металлической или синтетической сетки, пропитанной маслом. Принцип действия тот же, однако эффективность ниже, чем у поролоновых, поскольку суммарная площадь покрытой маслом поверхности у них значительно меньше. К тому же поролоновый фильтр способен «дышать», то есть вибрировать с высокой частотой под действием пульсации давления во впускном тракте, благодаря чему с его наружной стороны осыпается большая часть прилипшей пыли. Способность к самоочистке намного продлевает срок службы фильтра. Кроме того, даже при полной выработке масла поролон служит гораздо лучшей преградой для пыли, чем голая металлическая сетка. Последнее преимущество вовсе не означает, что его можно использовать в качестве сухого фильтра — поры здесь по размеру в десятки раз больше самых «вредоносных» частиц пыли.

Познакомившись с тремя основными типами воздушных фильтров, можно сделать выводы о целесообразности их применения на разных мотоциклах. Бумажные фильтры обладают наибольшей (выше 99%, как уже сказано) эффективностью очистки, однако их пылеемкость, определяющая срок службы, невелика, из-за чего при езде по сильно запыленной местности их приходится часто менять. В этом отношении выгодны инерционные фильтры. Они практически не требуют обслуживания (необходимо лишь время от времени высыпать накопившуюся пыль), в них нет элементов, нуждающихся в замене. Однако они собирают лишь 80% частиц пыли, поэтому такие фильтры целесообразно использовать лишь для предварительной очистки сильно за-

грязненного воздуха. Возможно, в будущем найдутся какие-то остроумные инженерные решения, повышающие эффективность инерционных фильтров без чрезмерного усложнения их конструкции и увеличения размеров и веса.

Масляно-контактные фильтры по эффективности очистки (от 80 до 98%) несколько уступают бумажным. Но по разовой «пылеемкости» они в несколько раз превосходят их. Кроме того, полное восстановление защитных свойств поролонового фильтра требует только бензина для промывки и масла для пропитки. И то и другое всегда есть в самом мотоцикле. Следовательно, такой фильтр делает его владельца независимым в дальней дороге, где еще не успели построить магазины запасных частей, а пыли вполне достаточно.

Помимо установки различных преград на пути дорожной пыли, конструкторы мотоциклов думают еще и над тем, чтобы расположить воздухозаборники в наименее запыленных местах мотоцикла. Исследования, проведенные во ВНИИмотопроме, показали, например, что запыленность воздуха над коробкой передач М—72 в 20 раз больше, чем над бензобаком. Как будто очевидное решение забирать воздух через проходящую сквозь него трубу. К сожалению, это трудно выполнить конструктивно или без потери мощности из-за ухудшения наполнения цилиндров. У большей части современных мотоциклов воздух забирается из-под седла, в мало подходящем для этой цели месте: там клубится и завихряется вся пыль, поднимаемая задним колесом. Поэтому, например, для мотоциклов ЯВА старых моделей весьма эффективной оказывается установка дополнительной резиновой прокладки (она описана в книге А. К. Михеева и Б. В. Синельникова «Ремонт мотоциклов ЯВА», «Машиностроение», 1971), защищающей от пыли подседельную полость.

Вообще пыль, поднятая самим мотоциклом, представляет для него наибольшую опасность. И лучше всего было бы забирать воздух из невозмущенной зоны перед мотоциклом, где-то в районе руля, фары. Однако, если возникнет желание экспериментировать с впускными трубопроводами двухтактного двигателя, следует помнить о необходимости настройке всей системы впуска, обеспечивающей наибольший коэффициент наполнения, а значит и мощность, и крутящий момент. Кроме того, у современных мотоциклов корпус воздушного фильтра одновременно служит глушителем шума впуска. Так что оптимально сочетать хорошее наполнение, эффективное глушение шума, забор воздуха из наименее запыленной зоны с полной его очисткой от пыли — достаточно сложная задача.

Ко всему сказанному стоит добавить, что и самый хороший фильтр не защитит двигатель, если во впускном тракте через трещины в корпусе воздухоочистителя, щели в соединениях, разрывы в соединительных резиновых муфтах будет подсасываться «посторонний» воздух. За этим надо постоянно следить, чтобы двигатель «дышал» только чистым воздухом.

А. СМЕРНОВ,
кандидат технических наук

Тема ЧЕМПИОНАТОВ

Чемпионат СССР по авторалли

1-я группа. I класс (до 1300 см³): 1. Н. Фролов, А. Котляр (РСФСР); 2. В. Калинин, А. Церуке (Латвийская ССР); 3. О. Эллеманн, М. Арумзэль (Эстонская ССР). **II класс (свыше 1300 до 1600 см³):** 1. А. Юнкерс, Э. Тригис (Латвийская ССР); 2. Э. Кабрал, А. Ребане (Эстонская ССР); 3. А. Грайф, О. Денисов (РСФСР). **III класс (свыше 2000 до 2500 см³):** 1. Г. Бертулсонс, Я. Граудиньш (Латвийская ССР); 2. У. Армей, А. Баркман (Эстонская ССР); 3. Я. Кирштейнс, А. Гуделис (Латвийская ССР).

Второй этап во 2-й группе: 1. Н. Больших, И. Больших (Москва); 2. В. Соотс, Т. Путмакер (Эстонская ССР); 3. А. Козырчиков, М. Титов (Москва).

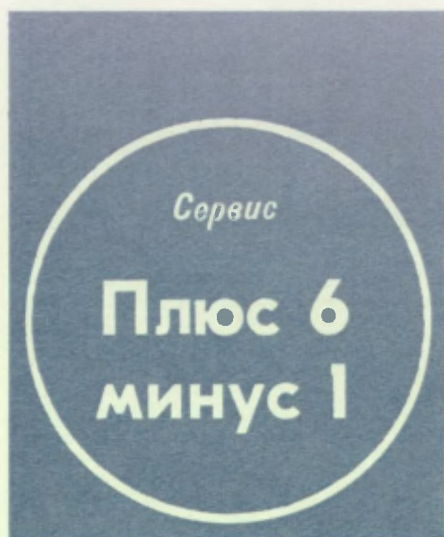
Чемпионат СССР по кольцевым автогонкам

IV класс (до 1300 см³): 1. В. Богатырев (РСФСР); 2. И. Дерешкявичус (Литовская ССР); 3. Ю. Крюков (РСФСР). **Формула «Восток» (до 1300 см³):** 1. Р. Сарап; 2. Т. Напа (оба — Эстонская ССР); 3. В. Барковский (Москва). **III формула (до 2000 см³):** 1. М. Базелин (Москва); 2. Т. Асмер (Эстонская ССР); 3. Г. Дгебуадзе (Грузинская ССР).

Чемпионат СССР по кольцевым мотогонкам

Личный зачет. Класс 125 см³ (юноши): 1. В. Куйшелис (Латвийская ССР); 2. А. Шелет (Белорусская ССР); 3. Р. Тимма (Эстонская ССР); 4. В. Молодцов (РСФСР); 5. Г. Миллерс (Латвийская ССР); 6. А. Соколов (Эстонская ССР). **Класс 175 см³ (женщины):** 1. А. Федоренкова (РСФСР); 2. Л. Кузнецова (Москва); 3. З. Решетника (Латвийская ССР); 4. В. Коновалова (РСФСР); 5. Л. Сотак (Латвийская ССР); 6. Т. Вурло (Белорусская ССР). **Мужчины. Класс 50 см³ А:** 1. А. Смертьев (Латвийская ССР); 2. В. Катомин (Москва); 3. А. Куприянов (Белорусская ССР); 4. А. Епифанов (Латвийская ССР); 5. Н. Луйге (Эстонская ССР); 6. В. Лапиньш (Латвийская ССР). **Класс 125 см³ А:** 1. К. Ошниньш (Латвийская ССР); 2. М. Трубицон (Эстонская ССР); 3. В. Митрофанов (Молдавская ССР); 4. И. Антонов (РСФСР); 5. Р. Айзстраутс (Латвийская ССР); 6. Е. Коноплин (Белорусская ССР). **Класс 175 см³ Б:** 1. Т. Маро (Эстонская ССР); 2. М. Кравченко; 3. А. Максимец (оба — Белорусская ССР); 4. В. Тюрин; 5. И. Антонов (оба — РСФСР); 6. В. Окс (Эстонская ССР). **Класс 250 см³ А:** 1. Л. Тээсалу; 2. М. Рейнуп; 3. Т. Маро; 4. Г. Вэзбер (все — Эстонская ССР); 5. К. Ошниньш; 6. Я. Берзиньш (Латвийская ССР). **Класс 350 см³ А:** 1. Л. Тээсалу; 2. А. Москвова (Белорусская ССР); 3. Ю. Раудсин (Ленинград); 4. М. Рейнуп; 5. Ю. Преображенский (Молдавская ССР); 6. А. Галанский (Украинская ССР). **Класс 350 см³ Б:** 1. А. Галанский; 2. Ю. Раудсин; 3. И. Блумфельд (Латвийская ССР); 4. М. Саволайнен (Эстонская ССР); 5. А. Максимец; 6. Х. Ярвенкольг (Эстонская ССР). **Класс 500 см³ с коляской:** 1. А. Серопов — Д. Сказин (Украинская ССР); 2. А. Мельников — В. Седов (РСФСР); 3. Х. Рейтель — К. Неухаус; 4. Т. Темпель — Т. Руус (оба экипаж — Эстонская ССР); 5. Ш. Закандзе — Э. Каламдадзе (Грузинская ССР); 6. В. Меркушин — В. Зайковский (Молдавская ССР). **Класс 750 см³ с коляской:** 1. А. Сибиричев — П. Сосновских (РСФСР); 2. А. Серопов — Д. Сказин; 3. Т. Темпель — Т. Руус; 4. Х. Рейтель — К. Неухаус; 5. Л. Кумм — К. Лепнер (все — Эстонская ССР); 6. В. Паршин — Н. Цибаровский (Украинская ССР).

Командный зачет. Среди республик: 1. РСФСР; 2. Украинская ССР; 3. Эстонская ССР; 4. Латвийская ССР; 5. Грузинская ССР; 6. Белорусская ССР. **Среди ДСО и ведомств:** 1. Вооруженные Силы; 2. «Даугава»; 3. «Июда»; 4. «Калев».



Новое в обслуживании «жигулей»

Изменение объемов работ по талонам сервисной книжки «жигулей» и прейскуранта на их техническое обслуживание и ремонт вызвало в среде автолюбителей много толков. В некоторых коллективных письмах читатели просили редакцию взять на себя инициативу в решении волнующих их проблем автосервиса, «чтобы мы знали, за что выкладываем свои деньги».

Наш корреспондент Н. АНТОНОВ встретился с руководителями управления и ряда отделов «АвтоВАЗтехобслуживания» и попросил их ответить на вопросы, касающиеся происшедших изменений.

Р. КИСЛЮК, начальник производственного управления «АвтоВАЗтехобслуживание»

— Скажите, пожалуйста, каковы основные причины пересмотра действующего с 1971 года прейскуранта цен на техническое обслуживание и ремонт «жигулей»?

— Всякое живое дело не может существовать в раз и навсегда определенных рамках. Тем более если оно развивается в масштабах страны. Я имею в виду становление автосервиса, и прежде всего на фирменной основе. К моменту зарождения самой системы «АвтоВАЗтехобслуживание» мы не имели ни опыта, ни тем более твердой документации, которой предстояло руководствоваться. Большую помощь в этом нам оказал Главмосавтотранс, разработавший прейскурант цен на текущий ремонт и техническое обслуживание автомобиля ВАЗ—2101. Но прошло всего несколько лет, и рамки этого документа оказались тесны, а в отдельных случаях и непригодны для дальнейшего использования.

Во-первых, увеличилось количество выпускаемых моделей и модификаций автомобилей, требующих сервисных и

ремонтных работ различной трудоемкости и содержания. Документ же предусматривал только один вариант.

Во-вторых, первый миллион «жигулей» прожил уже более пяти лет и по автомобильному возрасту состарился. «Лечить стариков» и ухаживать за ними, как вы знаете, более хлопотное дело, чем этого требует новая машина. Затраты квалифицированного труда и времени на них несоизмеримо выше. Документ же был рассчитан, опять же, только на один вариант.

В-третьих, география расселения «жигулей». Сегодня они есть и в Тюмени, и на Сахалине, и в Ашхабаде, и в Прибалтике, и на Памире. Встречаются они и за Полярным кругом, и в Каракумах. Согласитесь, что обслуживать автомобили во всем этом разнообразии условий и климата далеко не одно и то же. Прежний документ недостаточно четко отражал это положение. Он был создан в республиканских масштабах и действовал только на территории России. С развитием вазовской системы сервиса на единой основе и созданием сети САЦ и СТО, охватывающей практически всю территорию СССР, необходимость единого руководящего финансового документа — прейскуранта — стала очевидной.

До ВАЗа ни один наш завод не предлагал владельцам автомобиля упорядоченного обслуживания в объемах, предусмотренных талонами сервисной книжки. Понятно, что и опыта взаимного согласования этих документов — сервисной книжки и прейскуранта тоже не было. Созданные разными организациями — ВАЗом и Главмосавтотрансом, они оказались хотя и родственниками, но, как говорят, двоюродными и с возрастом все более отдаляющимися друг от друга. Между тем заданный ВАЗом темп выпуска автомобилей, организация фирменной сети обслуживания породили новые формы взаимоотношений с потребителем — владельцем «жигулей», требовавшие единых базовых документов, которые определяли бы судьбу любой машины, сошедшей с конвейера. В конечном итоге, если смотреть в корень проблемы, все, о чем мы ведем речь, направлено на значительное улучшение технического обслуживания легкового транспорта, принадлежащего гражданам. Не случайно поэтому за последнее время появились такие документы, как новые правила торговли автомобилями, куда по инициативе завода, подержанной Минавтопромом, введены предпродажная подготовка и высокие гарантийные обязательства; новые сервисные книжки, учитывающие увеличение сроков заводской гарантии на «жигули» до 18 месяцев, новый, единый для всей страны прейскурант, разработанный Министерством автомобильной промышленности. В каждом из этих документов проходит ведущая линия на повышение ответственности предприятий за свою продукцию и создание наиболее благоприятных условий владельцам для ее эксплуатации.

Качество работы в системе обслуживания — главная наша работа. Основой ее в сервисе мы считаем тот же четкий стиль работы, что и на самом заводе. Но без современного дорогостоящего оборудования и хорошо оплачиваемых высококвалифицированных специалистов достичь этого немиссия. Чем выше разряд обслуживания, тем,

естественно, выше цены. Наша фирменная система автосервиса все больше настраивается на обслуживание по высшему разряду. Мы отдаем себе отчет в том, что далеко не везде еще это достигнуто, что не изжиты еще в ряде мест упущения и нарушения. Но в массе своей наши специалтоцентры, станции уже коренным образом отличаются от печальной памяти предприятий автосервиса недавнего прошлого.

К. ГРУЗИНСКИЙ, начальник планово-экономического отдела производственного управления «АвтоВАЗтехобслуживание»

— Поясните, пожалуйста, чем принципиально отличаются новые сервисная книжка и прейскурант на техническое обслуживание и ремонт «жигулей» от действовавших ранее.

— Прежде всего большей организованностью. Новый прейскурант един для всего Союза и категорически исключает всякое местничество.

Мы, образно говоря, начинаем наши СТО и САЦ современным оборудованием для того, чтобы обеспечить высокое качество ремонта и обслуживания. Само собой разумеется, что это требует особо жесткой регламентации. В новом прейскуранте каждая работа с любым узлом или деталью автомобиля четко ограничена, имеет свои понятные количественные и качественные рамки, а отсюда и твердую цену. Таким образом мы постарались исключить имевшие место в прошлом неправильные расценки отдельных работ, а иногда, что греха таить, и откровенные злоупотребления этим положением некоторыми руководителями во имя плана. Писем владельцев «жигулей» на эту тему было достаточно. Да и нам не нужен план такой ценой.

Одновременно с увеличением гарантийного срока с 12 до 18 месяцев завод объединил обслуживание автомобилей после 1500—2000 и 4000—5000 км в одно — после 2500—3000 км. В связи с ужесточением регламентных работ по отдельным талонам сервисной книжки их цена несколько возросла — в пределах 1—2 рублей на 10 000 км пробега. По другим же талонам она, наоборот, снизилась на 3—4 рубля, а в целом благодаря более равномерному распределению работ цена технического обслуживания в течении всех 100 000 км, заложенных в сервисной книжке, снизилась почти на 10 рублей.

В новом прейскуранте четко и точно отражены содержание и объем работ по каждому из одиннадцати талонов новой сервисной книжки. Специально для читателей «3а рулем» хотелось бы дать одно разъяснение. Суть его в том, что часть автомобилей, выпущенных после утверждения повышенных сроков гарантии и одновременного изменения сроков и объемов обслуживания, комплектовалась на заводе сервисными книжками старого образца. Все наши предприятия были своевременно оповещены об этом, но автолюбители узнавали позже, только во время посещения СТО. Разумеется, это никоим образом не отразилось на их интересах.

Одним из существенных дополнений, волновавших большинство владельцев «жигулей», стала четкая расценка всех операций обслуживания по каждому талону. Кроме того, для автомобилистов, желающих использовать свои на-

выки, появилась возможность выполнять на СТО не весь комплекс работ, предусмотренный пробегом машины, а выборочно — только те, которые самостоятельно делать они не решаются. Думается, что для многих это новшество покажется выгодным. Таким образом завод ответил на многочисленные просьбы подобного рода со стороны автолюбителей.

— Каково ваше отношение к идее допуска владельца машины в зоны ремонта и обслуживания на СТО?

— Одной из важнейших особенностей деятельности вазовских СТО и САЦ мы считаем четкий производственный ритм, технологичность всего процесса обслуживания и ремонта, из которых автоматически вырастает качество работы и сокращение сроков ее выполнения. В этих условиях присутствие в цехах и на участках многочисленных владельцев машин вносит дезорганизацию, отвлекает специалистов от работы, создает нездоровый моральный климат и ничего, кроме вреда, автосервису не несет.

Четкий труд специалистов на участках, четкий контроль ОТК, гарантия качества, кстати, она в нашей системе самая высокая по стране, и безоговорочное исправление за счет СТО и САЦ допущенных оплошностей — это на сегодня наши главные задачи. Хочу огорчить недоверчивых владельцев «жигулей»: в наших центрах и станциях, я исключаю зоны срочного ремонта и самообслуживания, специально созданные для работы в присутствии клиента, будет и впредь со всей строгостью соблюдаться заводской режим.

В. БЛАУВЕТ, начальник отдела труда и зарплаты производственного управления «АвтоВАЗтехобслуживание»

— Каков смысл с точки зрения производства во введении новых регламентов и цен на обслуживание и ремонт автомобилей?

— Каждому автомобилисту известно: чем старше машина, тем труднее ее обслуживать. Затрачивается больше времени и требуется более высокая квалификация специалиста, чтобы сохранить или восстановить ее работоспособность. Пока наши «жигули» были новыми, мы не сталкивались с этой проблемой, но сегодня в стране свыше миллиона вазовских автомобилей, эксплуатируемых уже более пяти лет. Жизнь заставляет нас учитывать этот фактор и вносить естественные поправки в существующие документы. По этой причине в прейскурант введен пункт, утверждающий, что при ремонте автомобилей или агрегатов, срок эксплуатации которых находится в пределах от пяти до восьми лет, к обычной цене приплюсовывается 10-процентная надбавка. Возраст машины свыше восьми лет оценивается надбавкой в 20%.

Предприятия «АвтоВАЗтехобслуживания», да и других систем, расположены на громадной территории. Среди них есть и такие, которые находятся в районах Крайнего Севера или приравненных к ним, в высокогорных и жарких районах, где в зарплате применяются коэффициенты. Естественно, что в этих районах к ценам, действующим, например, в Москве или в Тольятти, приплюсовываются соответствующие доли от номина-

ла. Для Крайнего Севера — это 50%, для районов, приравненных к нему, — 25%, а в остальных местах с коэффициентами — 10%.

В прейскуранте есть одно новшество, которое отвечает интересам автовладельца, его праву потребовать какой-то части работы с машиной. Например, нужно только снять или, наоборот, только установить на автомобиль агрегат или деталь. По старым правилам, такого разделения работ не предусматривалось. Теперь же есть четкое указание о скидке в 50% от общей суммы за снятие — установку данного узла (детали). Упорядочено и определение жестяничко-сварочных и малярных работ, что дает возможность клиенту определить с достаточной точностью свои расходы на восстановление поврежденной или состарившейся машины.

Известна сезонная пульсация загрузки СТО и САЦ ремонтными делами. Как правило, зима — это время отстоя в гаражах и на стоянках большинства автомобилей, нуждающихся в ремонте. Весна же — сезон, когда труднее всего попасть на ремонт. В интересах автолюбителей руководителям предприятий дано право в период спада спроса на техническое обслуживание и ремонт снижать их цену на 20%.

Все большее разнообразие моделей «жигулей» требует дифференцированной оценки в стоимости сервиса. У части автолюбителей существует неправильное представление о цене обслуживания по новым регламентам сервисных книжки и прейскуранта, будто бы зависящей от цены машины. Это в корне неверно. Простой пример: необходимо отрегулировать фары на модели ВАЗ—2101 и то же самое сделать на ВАЗ—2106. Прежде эта операция оценивалась в 80 копеек, хотя на «шестой» модели четыре фары, а не две и добраться до них сложнее. Теперь же для ВАЗ—2101 осталась старая цена, а для ВАЗ—2106, так же, кстати, и для ВАЗ—2103, она равна 1 рублю. Думается, это справедливо. Ну а если работа не изменилась ни качественно, ни количественно, как, например, при балансировке колеса, — цена 80 копеек сохранилась для всех моделей.

Новый прейскурант пока не коснулся самой последней модели — ВАЗ—2121. До тех пор, пока наши предприятия не накопят достаточного опыта в обслуживании и ремонте автомобилей «Нива», останутся действовавшие ранее временные цены и объемы работ, утвержденные ВАЗом на эту модель.

Я не имею возможности полностью прокомментировать содержание новых документов — для этого требуется слишком много времени. Думаю, что специалисты автосервиса должны на страницах вашего журнала рассказать о их преимуществах. Кстати, прейскуранты и новые сервисные книжки есть на любой нашей СТО, в каждом вазовском специализированном центре, и автолюбитель, пожелавший с ними познакомиться, сможет без труда это сделать. Я твердо уверен в том, что хорошая информированность владельца «Жигулей» обо всех работах и ценах укрепит его доверие к нашей системе обслуживания.

г. Тольятти

ПАМЯТИ ТОВАРИЩА

В предыдущем номере читатели, без сомнения, обратили внимание на «Актуальную колонку». Это был последний из многих материалов Юлия Абрамовича Клеманова (Клейнermana) — одного из старейших наших авторов, в течение ряда лет работавшего заместителем главного редактора «За рулем». Тяжелая болезнь оборвала его жизнь на 64-м году.

Ю. Клеманов стал журналистом в довоенные годы, после окончания Московского автомобильного института. Он возглавлял отдел в газете «Машиностроение», и уже тогда автомобильная тема стала для него ведущей, а его имя часто появлялось на страницах «За рулем».

В годы Великой Отечественной войны Ю. Клеманов в действующей армии. Был награжден орденами Отечественной войны 2-й степени, Красной Звезды и медалями.

Вернувшись с фронта, работал в системе Министерства автомобильного транспорта, а когда было возобновлено издание «За рулем», стал заместителем главного редактора. Свои знания инженера, способности литератора, публициста, опыт организатора Ю. Клеманов отдавал автомобильному делу, воспитанию молодежи в оборонном Обществе, развитию автотранспорта — всему тому, чем жили журнал и его читатели.

В последние годы он сосредоточил внимание и силы на литературной деятельности, но остался верен теме, любовь к которой пронес через всю жизнь. Его перу принадлежат широко известная среди автомобилистов и не раз издававшаяся повесть «Москвичи на «москвичах», книга «Гонимые», он был одним из авторов сценария художественного фильма «Гонимые», множества журнальных публикаций. До последних дней Юлий Абрамович активно сотрудничал с нашей редакцией, с полной отдачей выполняя каждое поручение.

Мы сохраним о Ю. Клеманове, душевном, отзывчивом человеке, нашем товарище по общему делу, самую добрую память.

По письму приняты меры

Судя по письмам читателей, еще нередки случаи, когда на СТО клиентам отказывают в ремонте машин на том основании, что они не хотят одновременно провести обслуживание автомобиля по талонам сервисных книжки. В такое положение попал и В. Вобков из Кинешмы (Ивановская область), обратившийся на местную станцию. Его письмо редакция направила для рассмотрения в Верхневолжское территориальное транспортное управление.

И. о. начальника управления В. Косыкин сообщил, что, согласно «Правилам предоставления и пользования услугами станций технического обслуживания системы Министерства автомобильного транспорта РСФСР», подобный отказ в ремонте машины неправилен. За эти действия руководству производственного объединения «Иволгавтообслуживание», которому непосредственно подчиняется кинешемская СТО, снижен размер квартальной премии.

Кроме того, руководителям объединения и станции указано на необходимость строгого соблюдения Правил, утвержденных Минавтотрансом РСФСР.

Управление принесло автолюбителю свои извинения.

Читатель журнала В. Распопов из Североморска обратился в редакцию с жалобой на организацию работы в ленинградском специализированном ВАЗа.

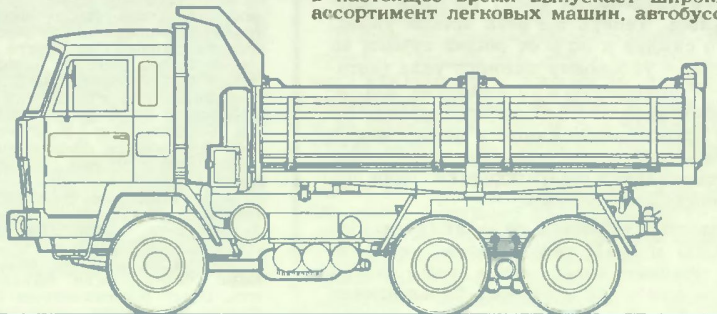
Управление «АвтоВАЗтехобслуживание» провело расследование жалобы В. Распопова. Его претензии признаны справедливыми.

«За нарушение правил предоставления услуг...» сообщил редакция начальник бюро писем «АвтоВАЗтехобслуживания» А. Гусев, — заместителю главного инженера центра В. Озерову объявлен выговор, а начальнику БДК В. Фомичев строго предупрежден.

Письмо автолюбителя обсуждено на совещании инженерно-технических работников и на партийном собрании. Принят ряд организационных мер по наведению должного порядка в работе предприятия.

В МИРЕ МОТОРОВ

«ЕЛЬЧ-СХЛ-3В640»



Автомобильная промышленность ПНР в настоящее время выпускает широкий ассортимент легковых машин, автобусов,

грузовиков, тягачей, самосвалов. Завод специализированных автомобилей — СХЛ в г. Кельце монтирует на шасси трехосных грузовиков «Ельч-В640» самосвалы кузова.

Машина оснащена шестицилиндровым 243-сильным дизелем «Лейланд» с турбонаддувом и шестиступенчатой коробкой передач. Два задних ведущих моста оборудованы блокируемыми дифференциалами.

«Ельч-СХЛ-3В640» рассчитан на перевозку 18 тонн груза. Емкость самосвального кузова — 8,3 м³. Разгрузка — на три стороны. В снаряженном состоянии машина весит 12 тонн и развивает скорость 71 км/ч.

При движении на дорогах с твердым покрытием самосвал может буксировать прицеп. В этом случае полная масса автопоезда составляет 38 тонн.

«СУПЕРШЕСТЕРКА»

Известная японская фирма «Хонда» была среди первых в погоне за титулом «сверхмотоцикла». Ее четырехцилиндровая модель «КВ 750 супер спорт» с дисковыми тормозами (1969 год) дала повод многим конкурентам выбросить на рынок не менее мощные «четверки». Такие модели стали делать фирмы «Мото Гуцци» (Италия), «Сузуки» (Япония), «Кавасаки» (Япония). Следующий шаг сделала итальянская «Бенелли», отважившаяся на постройку дорожного мотоцикла с шестицилиндровым мотором — «Бенелли сей».

В ответ на это завод тяжелых мотоциклов «Хонда» в г. Судзука сделал свою «шестерку», которая стала самым мощным в мире серийным мотоциклом. Четырехтактный, рабочим объемом 1047 см³ двигатель «Хонды-КВ-Икс» имеет два распределительных вала в головке цилиндров, 24 клапана, шесть карбюраторов «Кейхин», 28-миллиметровые диффузоры, не требующие ухода трансисторное зажигание, электростартер, два масляных насоса и масляный радиатор.

Двигатель установлен поперек рамы, и его цилиндры наклонены вперед на

30°. У рамы нет привычной вертикальной передней трубы. Роль связующей распорки между рулевой колонкой и подмоторной частью рамы выполняет сам двигатель. Таким образом, он является нагруженным элементом и частью рамы мотоцикла.

Мощность двигателя у шестицилиндровой «Хонды» составляет 105 л. с. при 9000 об/мин, а максимальный крутящий момент — 8,5 кгм. с при 8000 об/мин. Это значит, что водителю придется усердно пользоваться пятиступенчатой коробкой передач (она соединяется с двигателем через восьмидисковое сцепление), чтобы мотор мог работать в наиболее выгодном диапазоне оборотов. Установленная поперек рамы «шестерка» сде-

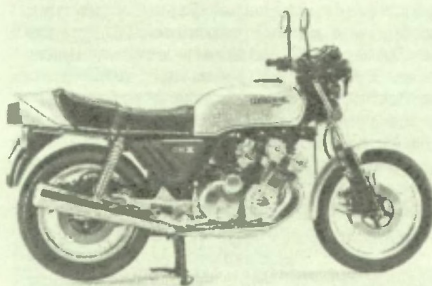
лала довольно внушительной (600 мм) ширину самого мотоцикла.

Большой запас мощности обеспечивает не только высокую скорость, но и разгон, несравнимый даже с показателями спортивных автомобилей большого туризма («Астон-мартин-вантаж», «Порше-турбо», «Ламборгини-каунташ», «Феррари-ВВ»). Так, дистанцию 400 м со стартом с места «Хонда-КВ-Икс супер спорт» преодолевает за 11,6 с и на отметке 400 м имеет скорость около 219 км/ч при наклонной посадке водителя и 202 км/ч при вертикальной. Для сравнения укажем, что запас мощности на тонну полной массы у шестицилиндровой «Хонды» равен 338 л. с., а у известного гоночного мотоцикла ЯВА для спидвея — 315 л. с. Это значит, что на «супершестерке» малоопытный водитель без труда сделает «стойку» на заднем колесе при резком трогании несмотря на то, что под задним колесом у него не горячая дорожка с низким коэффициентом сцепления, а асфальт.

Расход топлива у новой «Хонды» (сухая масса — 247 кг, снаряженная — 224 кг) даже при скорости 60 км/ч внушительный — 4,3 л/100 км, а вместимость бака — 20 л. Таким образом, водителю придется довольно часто останавливаться для заправки.

Мотоцикл оснащен дисковыми тормозами: двумя спереди и одним сзади. Ход передней подвески — 160 мм, задней — 95 мм. Шины: 3.50—19 для переднего колеса и 4.25—18 для заднего.

М. КУУСЕ,
инженер



«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ» РЕКОРДСМЕН

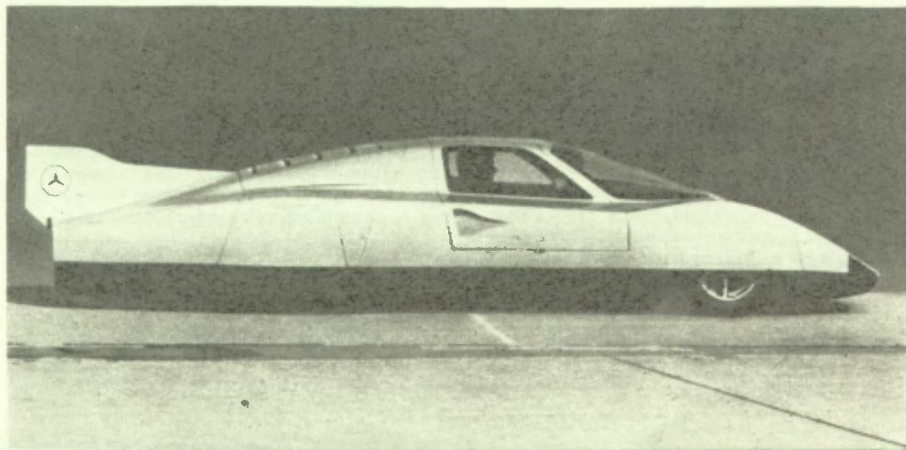
Автомобильные заводы всегда видели в спортивных достижениях хорошее средство для рекламы своей продукции. Фирма «Даймлер-Бенц» (ФРГ), которая после энергетического кризиса увеличила продажу легковых машин с дизелями, решила поднять интерес общественности к дизельным быстроходным моделям, построив специальную машину для установления рекордов скорости.

Экспериментальный спортивный автомобиль «Мерседес-Бенц-К111», на котором проходили испытания роторные двигатели и новые дизели для легковых машин, в 1978 году получил новый, улучшенный по аэродинамическим показателям кузов из стеклопластика. Коэффициент обтекаемости (Сх) у него равен всего 0,2. В задней части клиновидного корпуса машины установили пяти-

цилиндровый (2909 см³, 230 л. с. при 4600 об/мин) дизель с турбонаддувом. Скорость автомобиля — 322 км/ч. Расход топлива — 16 л/100 км.

«Мерседес-Бенц-К111» весит 1245 кг. По длине (5380 мм) он немного короче нашей «Чайки» ГАЗ-13, уже (1714 мм) и ниже (1045 мм) ее. Во время спе-

циальных заездов на этой машине установлено 14 новых международных рекордов скорости в классе дизельных автомобилей рабочим объемом до 3000 см³. Из них 12 одновременно являются мировыми (то есть наивысшими независимо от класса) рекордами для дизельных машин.





АВТОГОНКИ

Соревнования на Кубок дружбы социалистических стран в нынешнем году были отмечены успехами спортсменов ГДР. Они выиграли первые три этапа на гоночных автомобилях (класс В8-1300 см³) и один на легковых (класс А2-1300 см³). Фавориты прошлых лет, чехословацкие гонщики сдали свои позиции. В классе В8-1300 см³ их машина «Металэкс-103» уже уступает новым немецким моделям СЕГ. «Металэкс-104», который под управлением К. Йилена дебютировал на втором этапе в г. Шляйц (ГДР), не остановил победного шествия кольцевиков ГДР.

В классе А2-1300 см³ сильнее гонщики ЧССР, занятые на чемпионате Европы, не успевают стартовать и в гонках Кубка дружбы. Поэтому сборная укомплектована не представителями завода «Шкода», а клубными спортсменами, выступающими на менее мощных и менее надежных машинах. Последнее обстоятельство дало себя знать на третьем этапе в г. Мост (ЧССР), где М. Хержман и Л. Вареш из-за технических неполадок выбыли из борьбы.

Прошедшие этапы отличала исключительно острая борьба. В классе А2-1300 см³ лидер менялся на протяжении гонки трижды, в классе В8-1300 см³ — семь раз.

II этап (ГДР). Класс А2-1300 см³. Личный зачет: 1. В. Томашек (ЧССР), «Шкода-130РС»; 2. В. Вареш (ЧССР), «Шкода-130РС»; 3. М. Хержман (ЧССР), «Шкода-130РС»; 4. П. Мартиновский (ЧССР), «Шкода-130РС»; 5. В. Вайшила (ЧССР), ВАЗ-21011; 6. Н. Дерешьявичус (ЧССР), ВАЗ-21011; 7. В. Богатырев (ЧССР), ВАЗ-21011. **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР; 4. ПНР; 5. ВНР; 6. НРВ.

Класс В8-1300 см³. Личный зачет: 1. Х. Линднер (ГДР), СЕГ-МТ77; 2. У. Мелькус (ГДР), СЕГ-МТ77; 3. И. Черва (ЧССР), «Металэкс-103»; 4. К. Йилек (ЧССР), «Металэкс-104»; 5. В. Гюнтер (ГДР), СЕГ-3; 6. Ф. Крамер (ГДР), СЕГ-1... 10. В. Варковский (ЧССР), «БПС — Эстония»... 13. Т. Напа (СССР), «Таллеп — Эстония»... 17. А. Кучеренко (СССР), «ВПС — Эстония». **Командный зачет:** 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. СССР; 4. ПНР.

III этап (ЧССР). Класс А2-1300 см³. Личный зачет: 1. П. Мюкке (ГДР), «Застава-101»; 2. Томашек; 3. Вайшила; 4. Богатырев; 5. Я. Шенкирж (ЧССР), «Шкода-130РС»; 6. В. Трушин (СССР), ВАЗ-21011... 12. Дерешьявичус. **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ГДР; 3. ВНР; 4. ЧССР.

«ЛЯНЧА» С КУЗОВОМ «ПИНИНФАРИНА»

Эта машина многим необычна. Например, оппозитным четырехцилиндровым двигателем с водяным охлаждением. Пожалуй, кроме итальянского завода «Лянча», еще только одна автомобильная фирма — японская «Субару» — отважилась на такую конструкцию.

Двигатель «Лянча-гамма» с алюминиевыми блоком и головками получился довольно легким — 135 кг. У него один распределительный вал в каждой головке, один однокамерный карбюратор, степень сжатия — 9,0 (топливо — бензин с октановым числом 98). Рабочий объем — 2484 см³, мощность — 140 л.с. при 5400 об/мин.

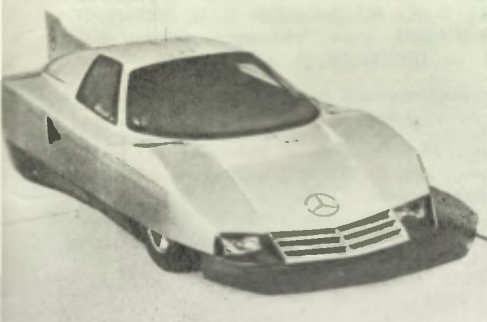
«Лянча-гамма-купе» — довольно внушительная по габаритам машина, близкая к нашей «Волге» по длине. Для моделей такого класса привод на передние колеса — редкость. Пятиступенчатая трансмиссия, независимая подвеска всех колес, дисковые тормоза — вот особенности этого автомобиля.

Четырехместный двухдверный кузов спроектировали специалисты кузовной фирмы «Пининфарина», с которой «Лянча» сотрудничает уже 47 лет. Его достоинства — современная форма и малое сопротивление воздуху (коэффициент обтекаемости — 0,37). Высокие аэродинамические качества позволили при 140-сильном двигателе получить максимальную скорость 200 км/ч.

В снаряженном состоянии «Лянча-гамма-купе» весит 1270 кг, расходует 14,4 л топлива на 100 км пути и разгоняется с места до 100 км/ч за 10,3 с.



На дистанциях (по ходу) 10, 100, 500, 1000, 10000 километров и соответственно миль, а также на 5000 миль и в заездах на 1, 6 и 12 часов показана средняя скорость от 252 до 322 км/ч. Средний расход дизельного топлива на протяжении всех рекордных заездов (16090 километров) составил 10 л/100 км.



Класс В8-1300 см³. Личный зачет: 1. Мелькус; 2. Йилек; 3. Линднер; 4. Крамер; 5. Ф. Валович (ЧССР), «Металэкс-103»; 6. Н. Веселый (ЧССР), «Металэкс-102»... 12. Варковский, «Эстония-19М»... 16. Э. Линдгрэн (СССР), «Эстония-19М». **Командный зачет:** 1. ГДР; 2. ПНР; 3. ЧССР; 4. СССР.

Проливной дождь заставил организаторов двенадцатого этапа первенства мира в гонках на машинах формулы 1 прервать соревнования. Скользкая трасса и плохая видимость стали причиной аварий (М. Андресетти, И. Шехтер, К. Рейтемани). Через полчаса был дан повторный старт, и быстро высохшая трасса потребовала в ходе гонки замены колес с «дождевыми» покрышками на «сухими». В этих условиях на окончательное распределение мест существенно повлияла работа механиков.

XII этап (Австрия): 1. Р. Петерссон (Швеция), «Лотос-79»; 2. П. Денэлле (Франция), «Тиррел-008»; 3. Ж. Вильнев (Канада), «Феррари-312Т3»; 4. Э. Фиттипальди (Бразилия), «Копершувар-Ф5А»; 5. Ж. Лаффит (Франция), «Лижье-Матра-ЖС9»; 6. В. Брамбилла (Италия), «Сертис-ТС20».

XIII этап (Голландия): 1. М. Андресетти (США), «Лотос-79»; 2. Петерссон; 3. Н. Лауда (Австрия), «Брэбхэм-альфа-ВТ46»; 4. Д. Уотсон (Англия), «Брэбхэм-альфа-ВТ46»; 5. Фиттипальди; 6. Вильнев.

КАРТИНГ

Как всегда, г. Дунайварош был местом проведения четвертого этапа Кубка дружбы социалистических стран.

Картингистов СССР на первых этапах преследовали неудачи: подвела техника. Спортсмены ЧССР располагают несколькими более мощными двигателями, чем наша сборная (28—27 л.с. против 24—25 л.с.), и равноценными шинами. Гонщики по мастерству находятся примерно на одном уровне. И перевес в каком-либо из трех этих факторов сразу дает решающее преимущество. Вот почему М. Рябчиков, когда на его карте были в опытном порядке установлены шины с более высоким коэффициентом сцепления, сразу выиграл один из заездов, оставив позади почти на полкрута П. Кыселы (ЧССР). К сожалению, Рябчиков получил их временно, «на прокат», даже не на все три заезда, в которых стартовал. Приобретение этих шин или «Вриджстон» японского производства, как и замена кустарно изготовленных приборов полупроводникового зажигания более надежным, поставило бы нашу сборную в лучшие условия.

IV этап (ВНР). Личный зачет: 1. П. Кыселы (ЧССР); 2. М. Шимак (ЧССР); 3. С. Волин (ЧССР); 4. М. Рябчиков (СССР); 5. К. Вежковский (ПНР); 6. В. Досталь (ЧССР)... 9. М. Густешов (СССР)... 11. П. Бушланов (СССР). **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ПНР; 4. ГДР; 5. ВНР; 6. НРВ.

Встречи с зарубежными спортсменами

На треках Ленинграда, Тольятти, Уфы и г. Октябрьский (Башкирская АССР) состоялась товарищеская соревнования клубных команд этих городов с молодыми гонщиками Швеции. Спортсмены выступали на мотоциклах с двухцилиндровыми двигателями. Во всех встречах перевес был на стороне наших спортсменов. Вот как выглядят результаты. Ленинград — 41:35. Наибольшее количество очков принесли команде Ю. Попцов (10), В. Смирнов и О. Добринский (по 9). У гостей — У. Йоханссон (10), И. Андерссон (7) и Э. Карлссон (6). В личном первенстве 14 очков набрал В. Смирнов, столько же у шведского гонщика Андерссона, на очко меньше у Йоханссона.

В Тольятти счет был 44:32. Среди наших спортсменов лидировал Н. Дубровин (11), а у шведов — Йоханссон (9). В личной гонке здесь лучшие результаты у Н. Дубровина (15), В. Харченко (13) и Йоханссона (12).

47:30 — так завершилась командная гонка в Уфе. Отличились наши гонщики М. Дивеев (10 очков), З. Гафуров и А. Халиев (по 9) и швед Л. Эрикссон (8).

В Октябрьском состоялась личная гонка. Победу одержал Йоханссон (14 очков). Вторым был Гафуров (12), Халиев и Дивеев набрали по 11 очков.

Спортсмены Украины принимали в гг. Вознесенске и Червонограде гонки ВНР, ГДР и СРР. Здесь также во всех соревнованиях успех сопутствовал нашим спортсменам. В каждой команде выступало по два гонщика. Первые команды советских спортсменов набрали в обеих встречах по 30 очков. В Червонограде на втором месте были спортсмены ВНР (20), на третьем — ГДР (18), а в Вознесенске второе место заняли гонщики ГДР (23), третье — интернациональная команда — один гонщик из ВНР и один из СРР (20). В личной гонке в Вознесенске победил чемпион нынешнего года по гонкам на 1000-метровом треке А. Фролов, за ним — серебряный призер этих же соревнований А. Миронов, на третьем месте — Г. Сора (СРР). В Червонограде первым был спортсмен из ГДР Д. Лишке, вторым — Миронов, третьим — Фролов.

По письму приняты меры

В письме читателя журнала В. Дембовского из Гомельской области сообщалось о грубости заправщика АЗС № 1 случкой нефтебазы В. Телицы. Редакция направила это письмо директору М. Бычкову, который сообщил, что за грубое отношение к клиенту, отказ выдать книгу жалоб и назвать свою фамилию В. Телице объявлен строгий выговор. Она предупреждена, что при повторении подобных случаев будет отстранена от работы.

Начальникам всех АЗС случкой нефтебазы дано указание обсудить приказ по результатам проверки письма В. Дембовского в коллективах автозаправочных станций. Руководство нефтебазы принесло извинения автору письма и заверило, что к работникам АЗС, допустившим грубость, будут приниматься самые строгие меры вплоть до увольнения с работы.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 23.

Правильные ответы — 1, 4, 7, 9, 15, 16, 19, 22, 24, 26.

I. Знак 2.1 «Въезд запрещен» в показанной ситуации действует не на всю проезжую часть, а лишь на среднюю полосу движения. Об этом говорит табличка под знаком. Стало быть, по правой полосе двигаться дальше можно (пункт 35, 5.4).

II. Пока не проедет самосвал на главной дороге, водитель В не имеет права выезжать на проезжую часть пересекаемой дороги. Водитель А выбирает место остановки сам, так чтобы не создавать помех имеющим преимущественное право на движение (пункт 115).

III. Когда горят сигнальные огни, выезжать на железнодорожный переезд запрещено при любом положении шлагбаума. Водителю надо остановиться за 5 метров до светофора (пункты 121 и 122).

IV. Направления движения по полосам могут быть регламентированы только соответствующим дорожным знаком 4.8 или разметкой 1.18. Показанный же на рисунке знак — вариант указателя направления движения к населенным пунктам и другим объектам (пункт 33, 4.14).

V. Первым проезжает велосипедист. Он движется прямо по главной дороге, а водитель такси, хотя и находится с ним в равных дорожных условиях, уступает путь, как поворачивающий на перекрестке налево. По такому же принципу разъезжаются затем находящиеся на второстепенной дороге нерельсовые транспортные средства, пропустив вначале трамвай (пункты 110 и 111).

VI. Здесь разворачиваться можно, ибо Правила запрещают такой маневр на обозначенном пешеходном переходе, а в данном месте его нет. Перед нами знак, оповещающий о том, что пешеходный переход в 50–100 метрах дальше по ходу движения (пункты 24, 1.19 и 69).

VII. На полотно трамвайных путей попутного направления выезжать при обгоне можно, но не на равнозначных нерегулируемых перекрестках. Здесь такие маневры запрещены (пункты 82 и 95 «а»).

VIII. Пассажира здесь высадить нельзя, так как в проездах общественного движения слева разрешена остановка лишь при наличии тротуара (пункт 98 «а»).

IX. Условия проведения испытаний на эффективность торможения определены ОСТом «Тормозные свойства автомобильного подвижного состава» (37.011.016–70). Этим документом не допускается установление длины тормозного пути автомобиля по следам «юз». Величину тормозного пути можно измерять только при помощи специального приспособления, позволяющего отмечать прямо на дороге начало торможения машины («Комментарий к Правилам дорожного движения», 1977, стр. 234).

X. Промывать рану водой не надо, ибо при этом трудно избежать заражения крови.

В НОМЕРЕ:

Сибирь, Дальний Восток	Бригада «За рулем». Красноярские встречи А. Бабышев. Такие вот люди в хабаровской школе!	1 8
Советская техника	В. Вакин. Комфортабельнее, мощнее, безопаснее А. Кобзев. Моторостроению — высокий технический уровень	3 4
В организациях ДОСААФ	А. Лоскутов. Шаг первый П. Гончар-Зайкин. Все мои ребята	6 7
Клуб «Автолюбитель»	Л. Иванов. В «Москвиче» зимой без шубы К. Сытин, А. Шмидт. Зависит от вас Что нового в «Волге»	10, 20 12 12
Советы бывалых		14
Новости, события, факты		15
Справочная служба		16
	В. Мамедов. Вслед за московским всесоюзный?	17
Спорт	Б. Логинов. Трехкратный! С. Смирнова. Две стороны одной медали В. Аркуша. Не мастерством единым... Г. Афремов. Техника «кольца» Табло чемпионатов	18 32 32 33 35
Музей «За рулем»	Е. Прочко. ЯГ—12 — первый четырехосный	21
Зеленая волна	П. Рушевский. СПРУТ, минисветофоры и многое другое Экзамен на дому А. Немайский. Смотр юных помощников ГАИ На дорогах всего света Стоп — ляп Б. Штейн. Ваше водительское удостоверение! Из практики в закон В. Янин. При развороте	22 23, 40 24 24 26 26 28 30
На призы «За рулем»	Е. Ковриженко. Хотя чемпионат и состоялся	31
Страничка мотоциклиста	А. Смирнов. Защитник двигателя	34
Сервис	Плюс 6, минус 1	36
По письму приняты меры		37, 40
В мире моторов		38
Спортивный глобус		39
	Встречи с зарубежными спортсменами	39

На 2–3-й стр. вкладки — плакат «Автомобильные аксессуары».

На 1-й странице обложки — фото В. Ширшова, Б. Раскина, А. Владиминова.

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

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, П. Ф. БАДЕНКОВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, А. Е. КУНИЛОВ, Н. И. 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. 31.8.1978 г. Подписано в печать 25.9.1978 г. Тираж 2 550 000

Рукописи не возвращаются.

Бум. 60×90^{1/8}, 2,75 бум. л.—5,5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 1182. Г-12787.

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.

ЛОТЕРЕЯ ДОСААФ

Во втором тираже 1978 года разыгрывается 800 автомобилей «Волга», «Москвич», «Запорожец», 1280 тяжелых мотоциклов, 1440 мотоциклов «ИЖ», велосипеды, десятки тысяч других вещевых выигрышей. Кроме того, миллионы обладателей лотерейных билетов получают денежные выигрыши.

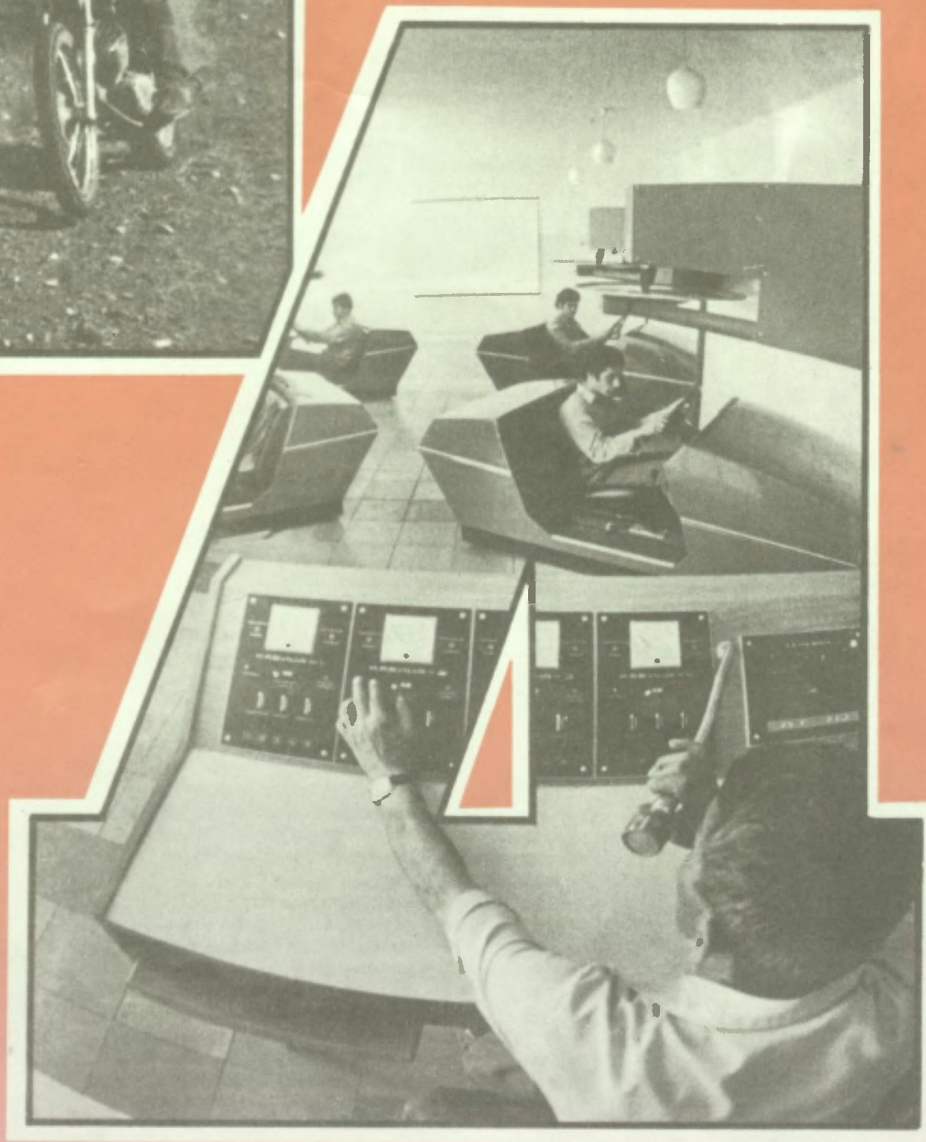


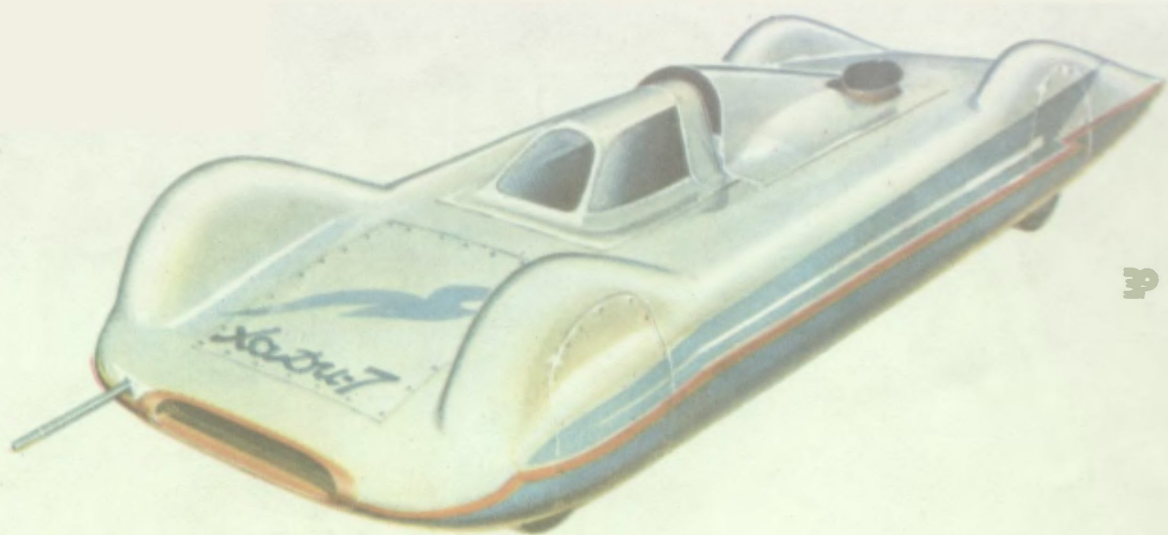
ЛД — лотерея ДОСААФ! Сегодня о ней знает и стар и млад! Два раза в год мы берем в руки свеженпечатанный номер газеты и внимательно проверяем таблицу очередного тиража. Немного огорчаемся, если на наши номера не выпал выигрыш, радуемся, если «все совпало». Но независимо от того, повезло в этот раз или нет, каждый знает: приобретая билеты лотереи ДОСААФ, он участвует в важном патриотическом деле. На вырученные средства построены и строятся автошколы, спортивные сооружения, приобретаются автомобили и мотоциклы для обучения водителей, занятий автоспортом. И все это, вместе взятое, помогает в технической подготовке молодежи, населения, подготовке, столь необходимой для защиты Родины.

Общая сумма второго выпуска лотерей 1978 года составит 40 миллионов рублей. Половина всех денег, вырученных от продажи билетов, идет на оплату выигрышей. На каждый одиннадцатый билет падает выигрыш.

Тираж второго выпуска состоится 27 декабря 1978 года в г. Риге.

Приобретайте билеты лотереи ДОСААФ!





Э

19. ХАДИ — 7

Рекордный ХАДИ—7, сконструированный в бюро скоростных автомобилей харьковского автодорожного института, интересен применением газовой турбины (она смонтирована в задней части кузова), торсионной подвеской всех колес (передняя — независимая, зад-

няя — зависимая), алюминиевым кузовом, рамой из труб диаметром 90 мм. В соответствии с международными требованиями к рекордным автомобилям, выпускная труба обращена вверх, чтобы не создавать дополнительной тяги.

На ХАДИ—7 установлено четыре все-союзных рекорда, из которых два превышают международные.

Год постройки — 1966; конструктор — В. Никитин; число мест — 1; двигатель: двухвальная газовая турбина, мощность — 400 л. с. при 6000 об./мин; число передач — нет; размер шин — 6,00—16; масса в снаряженном состоянии — 840 кг; максимальная скорость — 400 км/ч; время прохождения 1000 м со старта с места — 22,4 с.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321

Цена 80 коп.

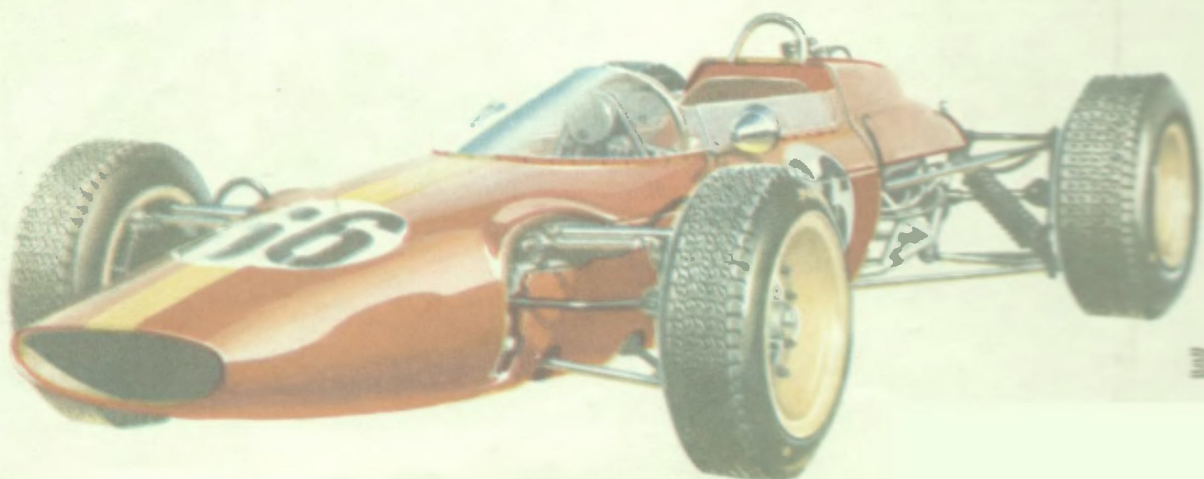
20. «ЭСТОНΙΑ — 9»

В общей сложности с 1966 по 1973 год таллинский опытный авторемонтный завод построил около 150 гоночных машин «Эстония» моделей «9» и «9М». На них стоял двухтактный двигатель «Вартбург» с водяным охлаждением. Особенности машины: заднее расположение силового агрегата, кузов из стеклопластика, независимая пружинная подвеска всех колес (спереди пружина убрана внутрь кузова), барабанные тормоза диаметром 280 мм. «Эстония—9М» получила в 1969 году измененную подвеску передних колес, усиленную раму, более совершенный кузов.

С 1966 по 1973 гг. на «Эстонии—9» и «Эстонии—9М» на первенствах СССР выиграно шесть золотых, семь серебряных и пять бронзовых медалей.

Год постройки — 1966; конструкторы — П. Вельбри и А. Сейлер; число мест — 1; двигатель: число цилиндров — 3, рабочий объем — 991 см³, степень сжатия — 12,0, число карбюраторов — 1, мощность — 85 л. с. при 3800 об./мин; число передач — 4; размер шин — 5,50—13 спереди и 6,50—13 сзади; масса в снаряженном состоянии — 453 кг; длина — 4000 мм; ширина — 1640 мм; высота — 760 мм; база — 2370 мм; максимальная скорость — 190 км/ч; время прохождения 1000 м со старта с места — 29,0 с.

Год постройки — 1966; конструкторы — П. Вельбри и А. Сейлер; число мест — 1; двигатель: число цилиндров — 3, рабочий объем — 991 см³, степень сжатия — 12,0, число карбюраторов — 1, мощность — 85 л. с. при 3800 об./мин; число передач — 4; размер шин — 5,50—13 спереди и 6,50—13 сзади; масса в снаряженном состоянии — 453 кг; длина — 4000 мм; ширина — 1640 мм; высота — 760 мм; база — 2370 мм; максимальная скорость — 190 км/ч; время прохождения 1000 м со старта с места — 29,0 с.



Э