



1 • 1979

За рулем



*** С НОВЫМ ГОДОМ! ***



Вглядитесь в эти фотографии. читатель. Верхняя сделана в июне 1974 года на заводе имени И. А. Лихачева, когда здесь торжественно встречали сошедший с конвейера миллионный автомобиль. Это был ЗИЛ—130. Два года раньше коллективы московского объединения по производству автомобилей «МосавтоЗИЛ», автотранспортных и авторемонтных предприятий Главмосавтотранса и ученых Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ) заключили договор о научно-техническом сотрудничестве. В основу его были положены обязательства — повысить ресурс ЗИЛ—130 до 300 тысяч километров пробега.

Миллионный грузовик, сошедший с конвейера, тогда же, на зилковском митинге был вручен Алексею Михайловичу Бесчастнову (он на среднем фото) — опытнейшему водителю 3-го столичного автокомбината. Выступая перед зиловцами в тот день, Алексей Михайлович взял обязательство довести пробег до 400 тысяч километров, а расход запчастей ограничить лимитом, установленным на пробег в 300 тысяч. За четыре с лишним года спидометр «миллионного» далено перекрестил отметку 400 000. Экипаж А. М. Бесчастнова (ныне его сменил В. Н. Лоцилин) план трех лет десятой пятилетки выполнил за два года и три месяца. ЗИЛ—130 на ходу, в хорошем состоянии.

И вот радости! Всю страну облетела весть: Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев поздравил в сентябре 1978 года водителей, ремонтных рабочих, инженерно-технических работников Главмосавтотранса, коллективы автомобильных заводов и НАМИ с большой трудовой победой — доведением многими водителями Главмосавтотранса пробега грузовых автомобилей до 350 тысяч километров без капитального ремонта.

«Такие успехи, — говорится в приветствии, — явились результатом высокого профессионального мастерства водителей, хозяйского отношения и технике, плодотворного научно-технического сотрудничества коллективов автотранспортных предприятий, автомобильных заводов и института».

Активное и творческое участие всех трудящихся во всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы позволило снизить трудоемкость технического обслуживания и ремонта автомобилей и добиться значительной экономии запасных частей. Достигнутые результаты наглядно свидетельствуют о больших возможностях повышения ресурса всего парка грузовых автомобилей. Выражаю уверенность в том, что ваш опыт найдет широкую поддержку среди автотранспортников и автомобилестроителей страны».

26 сентября 1978 года в автокомбинате № 1, ставшем одним из инициаторов движения за продление межремонтных пробегов автомобилей, состоялся торжественный митинг, посвященный успехам автомобилестроителей, транспортников и ученых (нижнее фото).

Участники митинга горячо благодарили партию, правительство за повседневное внимание и заботу и заверили, что в ответ на высокую оценку их труда приложат все силы для повышения эффективности работы, успешного выполнения заданий пятилетки.

Фото В. Хватова

РУБЕЖ ВЗЯТ

СОДРУЖЕСТВО
АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЕЙ,
ТРАНСПОРТНИКОВ И УЧЕНЫХ



За нашу Советскую Родину!



За рулем

1 ● Январь ● 1979

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

К НОВЫМ РУБЕЖАМ

А. МАМАЕВ,
начальник управления
ЦК ДОСААФ СССР

Вот и вступил в свои права новый, 1979 год. С чувством законной гордости, полные оптимизма, встречают его советские люди. Они знают, что биография страны пополнится новыми яркими страницами.

Есть у советского народа добрая традиция: встречая новый год, оглянуться на старый, подвести его итоги, наметить рубежи на будущее.

Каким же был 1978-й, который мы проводим?

Отвечая на этот вопрос, Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев говорил, что он был, как всегда, разным — ясные дни перемежались ненастьем и не только в погоде. «Но, подводя итог, — подчеркнул Леонид Ильич, — советские люди могут с удовлетворением сказать — своим трудом мы подняли нашу Родину на новую высоту».

Минувший год был первым годом действия новой Конституции СССР, годом дальнейшего роста экономического и оборонного могущества страны, целеустремленной работы по подъему сельского хозяйства, новый размах которой придали решения июльского Пленума ЦК КПСС. Успешно продолжалась активная внешнеполитическая деятельность партии и государства, направленная на сохранение и углубление разрядки международной напряженности, обуздание гонки вооружений, на укрепление мира. Реалистически оценивая международную обстановку, наша партия и правительство воспитывают советский народ в духе высокой бдительности, проявляют неустанимую заботу об укреплении обороны страны. Всегда в боевой готовности наши Вооруженные Силы, оснащенные современной боевой техникой и первоклассным оружием. И каждый советский человек знает, что, беззаветно преданные своей социалистической Родине, тесно сплоченные вокруг ленинской партии, советские воины всегда готовы выполнить свой патриотический и интернациональный долг, в едином боевом строю с воинами стран Варшавского Договора зашитить завоевания социализма.

Достойный вклад в укрепление экономического и оборонного могущества Родины вносит многомиллионное общество советских патриотов — ДОСААФ СССР. Ныне в его составе действует свыше 332 тысяч первичных организаций, объединяющих в своих рядах более 88 миллионов человек. Комитеты и организации ДОСААФ обогатились новым опытом военно-патриотической, оборонно-массовой, учебной и спортивной работы. Деятельность руководящих органов Общества все в большей мере дополняется работой внештатных отделов, комиссий, советов, федераций.

Значительную работу провели организации ДОСААФ в 1978 году, участвуя в военно-патриотическом воспитании тру-

дящихся, молодежи. Их усилия были направлены на пропаганду заветов В. И. Ленина, требований партии, Конституции СССР о защите социалистического Отечества, героических традиций советского народа и его Вооруженных Сил. Широко разъяснялись положения и выводы, изложенные в докладах и выступлениях товарища Л. И. Брежнева, в его воспоминаниях «Малая земля», «Возрождение», «Целина». Многие досаафовские коллективы заметно повысили эффективность и качество воспитательной работы на основе комплексного подхода к ее организации.

Продолжала улучшаться деятельность комитетов и учебных организаций ДОСААФ по подготовке юношей к военной службе. С большим удовлетворением восприняли члены оборонного Общества высокую оценку, которую дал ему член Политбюро ЦК КПСС, министр обороны СССР, Маршал Советского Союза товарищ Д. Ф. Устинов, отметивший, что ДОСААФ «...ведет очень нужную и полезную оборонно-массовую работу. Сейчас каждый третий призывник получает в этом Обществе профессиональную подготовку, необходимую

Дорогие читатели!

Перед вами первый номер журнала 1979 года, четвертого года пятилетия. В нем вы найдете материалы, адресованные самому широкому кругу людей, связанных с автомобилем и мотоциклом. Журнал, как обычно, рассказывает о новой технике, о вкладе ДОСААФ в укрепление обороноспособности страны, в автомобилизацию, представляет автомобильные дороги, информирует о перспективах развития автосервиса. Под традиционными рубриками «Клуб «Автолюбитель», «Советы бывалых», «Справочная служба» и другими публикуются материалы, отражающие опыт эксплуатации машин, отвечающие на вопросы, которые приносит нам редакционная почта.

В обычном объеме представлен самый популярный раздел журнала «Зеленая волна», где, наряду с «Экзаменом на дому», анализом ДТП, зарубежной информацией, публикуется два проблемных материала — о взаимоотношениях и взаимодействии водителей с пешеходами и между собой.

Для любителей спорта предлагают технический обзор, результаты соревнований, рассказ о чемпионе.

Журнал продолжает начатый в прошлом году разговор на тему, имеющую государственное значение и затрагивающую интересы миллионов людей, — об умении бережно расходовать топливо.

Вы не найдете одного — привычной вкладки-платката. В нынешнем году она будет в четных номерах.

и для Вооруженных Сил, и для народного хозяйства. ДОСААФ СССР — это наш надежный резерв и помощник».

Заметно пополнился отряд подготовленных в ДОСААФ специалистов для народного хозяйства — работников автотранспорта, связи, различных отраслей промышленности и строительства, механизаторов сельского хозяйства. Принимались действенные меры к тому, чтобы активизировать эту работу в районах Сибири и Дальнего Востока, особенно по линии подготовки специалистов для новостроек, и прежде всего для Байкало-Амурской магистрали.

Обеспечивалось дальнейшее развитие технических и военно-прикладных видов спорта. Более 20 миллионов юношей и девушек систематически занимаются стрелковым, автомобильным, мотоциклетным, радио-, авиационным и другими видами спорта. Эта работа заметно оживилась в ходе VII летней Спартакиады народов СССР. В московской городской организации ДОСААФ, например, за девять первых месяцев проведения спартакиады состоялось более 30 тысяч соревнований, в которых приняло участие свыше полутора миллионов человек.

Немало ярких побед одержали в минувшем году лучшие досаафовские спортсмены. В четвертый раз завоевал золотую медаль чемпиона мира в мотогонках по льду спортсмен из Новосибирска Сергей Тарабанько. Великолепных результатов на мировых первенствах по мотокроссу добились Геннадий Моисеев и сборная команда СССР, ставшие обладателями золотых медалей.

Развитию оборонно-массовой и спортивной работы способствовал продолжающийся рост материально-технической оснащенности организаций ДОСААФ. Введены в действие новые учебные здания и спортивные сооружения, комитеты получили много автомобилей и мотоциклов, автотренажеров, картов, агрегатов для гоночных машин.

Качество и эффективность работы в значительной степени зависят от политической зрелости и деловой квалификации руководителей комитетов и учебных организаций ДОСААФ. Как отмечалось на состоявшемся в декабре прошлого года III пленуме ЦК ДОСААФ СССР, Обществу удалось под руководством партийных органов несколько улучшить качественный состав руководящих кадров.

Успехи передовых организаций ДОСААФ во Всесоюзном социалистическом соревновании во многом предопределены четкой и слаженной работой тех, кому доверено осуществлять руководство, вести за собой актив.

Широкой известностью в стране пользуется смоленская образцовая объединенная техническая школа ДОСААФ. Выступив одним из инициаторов Всесоюзного социалистического соревнования среди оборонных коллективов за то, чтобы сделать третий год десятой пятилетки годом ударного труда по выполнению задач, стоящих перед ДОСААФ, эта школа успешно выполни-

ла свои обязательства к первой годовщине Конституции СССР. Поставив перед собой цель добиться, чтобы не менее 90% обучаемых сдали экзамены на «хорошо» и «отлично», здесь достигли 94%. Активно участвуя в совершенствовании учебно-материальной базы, коллектив учебной организации своими силами дооборудовал автодром, оснастил дополнительно классы киноустановками, электрифицировал стенды. По-деловому помогали преподаватели и курсанты колхозам и совхозам — весной вывезли 1500 тонн удобрений, а осенью участвовали в уборке и перевозке урожая.

Успехи в работе школы в решающей степени объясняются тем, что ее начальник В. Бочков умело осуществляет руководство учебно-воспитательной работой, организует и направляет деятельность коллектива на своевременное и качественное выполнение заданий по подготовке специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства, руководит социалистическим соревнованием в школе. Он всемерно поощряет активность и инициативу подчиненных, смело опирается на общественность, формирует актив из числа призванных и направляет его работу. У него много боевых помощников, таких, как заместитель по учебно-воспитательной работе П. Василенко, преподаватели П. Гудзев, В. Липатов, В. Сударев, В. Фоличев, старший мастер производственного обучения А. Языченко.

Другим инициатором социалистического соревнования выступила первичная организация ДОСААФ волгодонского завода тяжелого машиностроения «Атоммаш». К первой годовщине Конституции СССР здесь стали членами ДОСААФ 93% рабочих и служащих, а занимаются в кружках и на курсах технической учебы 18,5% членов ДОСААФ. Только за девять месяцев прошлого года подготовлено 180 водителей автомобилей, 50 крановщиков, другие специалисты, а также 57 общественных инструкторов и судей по военно-техническим видам спорта. В каждом цехе и отделе было проведено по шесть — восемь соревнований, а всего занимается военно-техническими видами спорта 34,8% состава организации.

Залогом успеха здесь, как и во многих других организациях, явились труд и энергия председателя, других членов комитета, многочисленного отряда активистов. Стоящий во главе комитета В. Никитин инициативен и настойчив, он часто бывает в цеховых организациях, мобилизует членов Общества на выполнение задач, вытекающих из решений VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ, из взятых обязательств.

Последовательно и неуклонно проводя в жизнь установки XXV съезда КПСС о работе с кадрами, комитеты ДОСААФ всемерно улучшают их подбор, расстановку и воспитание, настойчиво добиваются, чтобы во главе досаафовских коллективов находились политически зрелые и энергичные люди, хорошо знающие специфику дела, ясно представляющие задачи оборонного Общества.

С каждым годом под руководством партийных и советских органов все в большей мере к организации военно-патриотической, оборонно-массовой, учебной и спортивной работы среди

трудящихся, молодежи привлекаются общественные силы. Сейчас свыше шести миллионов активистов — членов комитетов и ревизионных комиссий, различных внештатных отделов, лекторских групп, общественных инструкторов, тренеров и судей по военно-техническим видам спорта бескорыстно, безвозмездно отдают свои силы, знания, опыт этому благородному делу. И плоды их труда благотворно сказываются на практических результатах деятельности Общества по всем ее основным направлениям.

Между тем в работе с кадрами и общественным активом имеется немало существенных недостатков. Они дают о себе знать и в случае порой выдвигаются в комитеты, на другие ответственные участки работы оборонного Общества людей, не обладающих соответствующими знаниями и навыками, призванием, и в отсутствии регулярной учебы, обмена опытом, практической помощи, контроля за исполнением требований руководящих органов и принятых решений.

Беря курс на выполнение больших и ответственных задач, стоящих перед оборонным Обществом в четвертом и завершающем годах десятой пятилетки в свете решений XXV съезда КПСС, комитеты ДОСААФ внимательно анализируют состав руководящих работников и активистов, повышают внимание к их идейно-политической закалке, воспитанию в духе высокой ответственности и принципиальности, профессиональной учебы. Серьезное внимание уделяется созданию в комитетах, учебных и спортивных организациях, производственных коллективах ДОСААФ общественно-политического климата, который рождает бы стремление работать лучше, эффективнее, производительнее.

Задача состоит в том, чтобы последовательно проводить в жизнь ленинские принципы работы с кадрами, настойчиво осуществлять требования партии о подборе и расстановке кадров по политическим и деловым качествам, постоянно заботиться о том, чтобы все основные участки работы ДОСААФ возглавляли руководители, сочетающие в себе партийность с глубокой компетентностью, дисциплинированность с инициативой и творческим подходом к делу.

При подборе кадров руководящего состава, преподавателей и мастеров производственного обучения учебных организаций, ДОУШ, инструкторов и тренеров спортивно-технических клубов необходимо учитывать педагогические качества работников, развивать у них умение органически соединять техническое обучение призывников и формирование у них высоких политических и нравственных качеств.

Комитетам ДОСААФ предстоит планомерная, целенаправленная работа по дальнейшему внедрению общественных начал во всех звеньях. Речь идет о том, чтобы работа каждой организации строилась на основе широкого привлечения актива, проявления инициативы и самостоятельности членов Общества.

В четвертом году десятой пятилетки перед оборонным Обществом стоят большие и ответственные задачи. Укрепляя кадры, улучшая работу с ними, совершенствуя стиль своей деятельности, комитеты и организации ДОСААФ добьются в этом году новых успехов, достигнут новых рубежей.

СЕРВИС

«Дальнейшее совершенствование технического обслуживания и ремонта легковых автомобилей» — такова тема состоявшегося в конце прошлого года в г. Гомеле совещания представителей республиканских специализированных организаций «Автотехобслуживание». В течение трех дней ведущие специалисты Министерства автомобильной промышленности СССР, союзных республик, автозаводов, научно-исследовательских организаций обсуждали вопросы многогранной деятельности системы автосервиса. О главных и наиболее интересных для читателей «За рулем» направлениях в работе этого совещания рассказывает наш корреспондент.

Автосервис как специальная служба, как система у нас достаточно молод. Он берет свое начало с решения, принятого десятью с небольшим лет назад. К тому времени началось строительство автогиганта в Тольятти, модернизировалось производство легковых автомобилей на АЗЛК и запорожском «Коммунаре», первую автомобильную продукцию дал ижевский завод. Сборочный конвейер автомобилей индивидуального пользования в СССР становился длиннее, и его ежегодная производительность за предстоящее десятилетие должна была шагнуть от двухсот тысяч к миллионному рубежу.

Естественно, что и количество эксплуатационных забот, сопутствующих автомобилю, должно было возрасти в небывалых масштабах. И в решении, о котором идет речь, была предложена программа коренной перестройки службы ремонта и обслуживания автомобилей и мотоциклов. Генеральной линией этой программы стало строительство развитой сети станций технического обслуживания в городах, поселках и близ шоссейных дорог, мотелей, кемпингов, гаражей, специализированных предприятий по производству необходимого для СТО оборудования. Кроме того, предусматривался целый ряд организационных мер, создание в каждой республике специализированной организации «Автотехобслуживание».

Жизнь подтвердила правильность и своевременность этого решения. Только десять лет идет стимулированный им процесс создания всесоюзной системы автосервиса, а сделано за это время немало. В стране построено и реконструировано более 1000 предприятий. Создано собственными силами и закуплено за рубежом современное гаражное оборудование. В сфере обслуживания и ремонта личного транспорта занято свыше 63 тысяч человек, а ежегодный денежный оборот «Автотехобслуживания» исчисляется теперь миллиардами рублей. Внушительные цифры. За ними чувствуются масштабы проделанной работы. В общем, здесь есть чем гордиться. И тем не менее, как об этом говорили участники совещания (то же самое показывает редакционная почта), еще далеко не все сделано для удовлетворения спроса людей на услуги автомобильного сервиса. Причин здесь несколько. Главная из них — все еще недостаточный темп наращивания мощно-

В МАСШТАБАХ СТРАНЫ

стей в системе техобслуживания, отставание от высоких темпов автомобильной промышленности.

Сегодня автомобильная индустрия способна ежегодно давать для внутреннего рынка почти миллион машин. Общий парк личных автомобилей в целом по СССР вплотную приблизился к шести миллионам, и тенденция к его росту не снижается, несмотря на всемерное развитие общественного транспорта. Ученые предполагают, что к 1980 году он приблизится к 7 миллионам и в конце следующей пятилетки намного превысит 10 миллионов. Содержать (обслуживать и ремонтировать) такое хозяйство уже сейчас непросто, а в будущем для этого, очевидно, потребуются еще большие усилия. К этому следует добавить внушительное число мотоциклов — их эксплуатируется более 13 миллионов, и они также нуждаются в определенном внимании. Не должен выпадать из поля зрения и сложный комплекс социальных проблем, сопровождающих процесс насыщения общества личным транспортом. Повышение жизненного уровня советских людей, удовлетворение их растущих потребностей в товарах постоянного пользования должно быть неразрывно связано с повышением культуры и качества обслуживания во всех сферах сервиса.

В автомобильном мире все большую популярность завоевывает принцип «произвожу — продаю — обслуживаю». По этому принципу работают крупнейшие производители автомобилей, стремящиеся не выпускать из-под своего контроля изготовленные ими машины. В конечном итоге это позволяет в процессе предпродажной подготовки устранить возможные при массовом производстве дефекты, а во время обслуживания и ремонта выявить слабые места в конструкции и ликвидировать порождающие их причины внутри завода. Существенно облегчаются при этом задачи планирования производства и распределения запасных частей.

Важные шаги в этом направлении уже сделаны. Восемь республик — Белоруссия, Латвия, Молдавия, Грузия, Азербайджан, Туркмени, Киргизия и Таджикистан — объединили производственные мощности своих сервисных предприятий под флагом Всесоюзного промышленного объединения «Союзавтотехобслуживание», являющегося структурным подразделением Министерства автомобильной промышленности СССР. Единая техническая политика, более гибкая система распределения финансов и другие преимущества новой организации дали свои результаты. В этих республиках активнее развивается строительство и реконструкция СТО, полнее удовлетворяется спрос предприятий на запасные части, повышается качество технического обслуживания и ремонта автомобилей. Польза владельцам машин от разумной кооперации сервиса с промышленностью вполне очевидна, и присоединение к единой общегосударственной системе «Автотехобслуживания» предприятий в остальных семи республиках сможет в конеч-

ном итоге ликвидировать ведомственные барьеры.

Важным шагом в развитии автосервиса было создание в нашей стране фирменной системы Волжского автомобильного завода. По динамике роста, по объемам оказываемых автолюбителям услуг и по качеству работы эта система пока вне конкуренции. Принцип «произвожу — продаю — обслуживаю» на ВАЗе осуществляется в полной мере, и благодаря внедрению его в каждодневную деятельность заводского коллектива качество «жигулей» стабильно поддерживается на высоком уровне. Мощная, продолжающая расти сеть торговых и обслуживающих цехов, как можно назвать заводские САЦ и СТО, действует по единым конструкторским и технологическим документам, способна оперативно решать организационные и технические проблемы и самым положительным образом влияет на работу производственных цехов на всех этапах изготовления «жигулевских» деталей. Не случайно «АвтоВАЗтехобслуживание» является одним из ведущих звеньев в деле дальнейшего повышения надежности вазовских автомобилей.

Доброму примеру волжского завода последовал московский АЗЛК. С 1976 года он расширяет сеть своих представительств на территории страны. Сейчас их уже 160, и расположены они в районах наиболее интенсивной продажи и эксплуатации «москвичей». С приобретением опыта завод находит и новые направления для развития и совершенствования фирменной сервисной сети. Постепенно АЗЛК отказывается от гарантийного обслуживания и ремонта, производимого предприятиями других систем на договорных началах. Причина проста: у них нет должной ответственности, с одной стороны, перед заводским коллективом, а с другой — перед потребителем за репутацию марки. Немалые усилия прилагает управление по техническому обслуживанию АЗЛК и к осуществлению предпродажной подготовки «москвичей» в торговых организациях. Только за полгода количество претензий к заводу в гарантийный период снизилось на три тысячи. Столичными автостроителями, к общему удовлетворению владельцев «москвичей», реализуется большая программа создания собственных станций и спецавтоцентров. Два больших предприятия уже работают в Москве. Строятся 10-постовые СТО в Юрмале и Гурджаани. Из ПНР поставляются 30-постовые СТО для Севастополя и Ногинска (Московская область). Появятся САЦ АЗЛК во Владимире, Калинин, Кирове, Вологде. В числе 80 предприятий, которые в недалеком будущем построят завод, будут СТО в Ленинграде, Киеве, Минске, Ташкенте, Куйбышеве и других городах.

Начал развиваться сеть гарантийных пунктов и запорожский автозавод.

В ряду важнейших технических проблем автомобилизации на одно из первых мест выходит антикоррозионная защита кузовов. Усилиями ВПО «Союзавтотехобслуживание» Министерства автомобильной промышленности и его

экспериментально-конструкторского и технологического института борьба с коррозией из лабораторных стен вышла в производство и систему сервиса. На заводах отрасли внедрена обработка закрытых полостей кузова специальными составами, совместно с организациями Министерства химической промышленности СССР разработаны новые эффективные защитные материалы, на СТО и САЦ организовано свыше 200 постов по защите днища и более 30 для обработки закрытых полостей кузовов. Это только начало работы, цель которой — долговечность главной части легкового автомобиля, сохранность вложенных в него материальных средств и труда. Активную помощь автомобилистам оказывают в этом деле химики — специалисты проектно-конструкторского бюро «Союзбытхим». На двух крупнейших заводах легковых автомобилей — ВАЗе и АЗЛК созданы лаборатории по разработке способов применения и испытаниям средств автокосметики.

Специалисты, участвовавшие в совещании, отметили необходимость дальнейшего развития производства и применения в системе автосервиса и в самобслуживании автомобилей и мотоциклов новейших препаратов, разработанных ПКБ «Союзбытхим», помогающих сохранять дорогостоящий листовой металл кузовных деталей.

Совещание глубоко затронуло вопросы торговли автомобилями, автопринадлежностями, автокосметикой и запасными частями. Среди главных направлений в деятельности республиканских систем автотехобслуживания оно указало на необходимость строго контролировать соблюдение правил торговли автомобилями и мотоциклами с колесной, независимо от места и подчиненности торгующих организаций. Кстати, на «болезни» торговли было обращено особое внимание.

Больше года существуют новые правила торговли автомобилями и тяжелыми мотоциклами, однако до сих пор предпродажная подготовка автомобилей игнорируется многими автомагазинами. И это несмотря на то, что подготовка автомобилей оплачивается заводами, а в конечном счете и самим покупателем. Немало справедливых замечаний было сделано по поводу существующих недостатков на станциях техобслуживания: низкого качества работ, злоупотреблений, отсутствия должной культуры и других. Борьба с этими чуждыми нам явлениями, искоренение их названы как актуальные задачи автосервиса.

Совещание закончилось. Подведены итоги, выработаны рекомендации. Перечень работ, предложенный министерствам и ведомствам, предприятиям сервиса, научно-исследовательским организациям и автозаводам, внушителен и затрагивает практически все аспекты развития технического обслуживания автомобилей, принадлежащих населению. Так, как этого требуют решения XXV съезда КПСС.

Н. АНТОНОВ,
спецкор «За рулем»

г. Гомель

СИБИРЬ, ДАЛЬНИЙ ВОСТОК



К САЯНСКОМУ КОЛЬЦУ

Журнал «За рулем» представляет автомобильные дороги Челябинск — Кустанай — Целиноград — Караганда — Павлодар — Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Абакан — Кызыл — Ак-Довурак — Абаза — Абакан

Первая часть схемы трассы — на стр. 12—13, окончание — в мартовском номере

Сибирь напоминает сегодня огромную строительную площадку: невиданными темпами возводятся промышленные гиганты, рождаются новые города, прокладываются и реконструируются транспортные магистрали. И все большую нагрузку принимают на себя автомобильные дороги за Уралом, все больше грузов движется по ним с запада на восток и с востока на запад, все больше водителей осваивает сибирские маршруты. Последнее время отправляются в путь по этим дорогам опытные автопутешественники, желающие провести отпуск в Сибири — крае необыкновенной красоты, со славным историческим и революционным прошлым. В свою очередь, сибиряки все чаще выезжают в центральные районы страны, к морю на личных автомобилях и мотоциклах. Для всех тех, кто поведет машины по дорогам Сибири, и предназначена наша схема. По уже установившейся традиции вначале корреспондент проделал этот путь сам, а сегодня познакомит с ним наших читателей. Поскольку дорога из европейской части страны на Южный Урал хорошо известна, первым пунктом на нашей трассе взят Челябинск. Отсюда идет отсчет расстояния до самого конца пути, а километровые знаки на отдельных этапах показаны в скобках.

В Челябинске вам придется ехать через жилые массивы. Значительная часть дороги на Троице будет реконструирована в магистраль первой технической категории: с двумя рядами движения в каждом

направлении и 5-метровой разделительной полосой.

От Омска до Новосибирска обычно пользуются маршрутом по территории Казахстана, через Кустанайскую и Павлодарскую области. Дорога здесь на всем протяжении покрыта асфальтобетоном, обочины укреплены гравием. Правда, на отдельных участках от Койбагара (488-й километр) до Жансы (658-й километр) покрытие в неважном состоянии, а на одном участке (между 1782-м и 1927-м километрами) есть еще грунтовые разрывы, но они вполне преодолимы в летнее время. Требуют особого внимания и осторожности также участки Мариинск — Богатол (2666—2800-й километры), Балахта — Новоселово (3200—3270-й километры), где наряду с асфальтом встречаются места с гравийным покрытием. После этих перегонов водителей и пассажиров ждет чудесный отдых на Кие и Чулыме (2670-й, 2868-й километры), где, как утверждают знатоки, можно «смыть усталость» и успешно порываить.

Не только турист, каждый водитель интересуется тем, что встречается в пути. Проехав 50 километров по дороге Кемерово — Яшино, вы попадаете в уникальный музей «Томская писаница». Здесь высоко над Томью сохранились наскальные рисунки наших предков, обитавших в этих местах в V тысячелетии до новой эры. Прошлое и современность оживают и в летописи Красноярского края, в заповеднике «Столбы», в Дивногорске — на Красноярской ГЭС. Севернее на Саяногорск (3447-й километр), можно осмотреть строящуюся Саяно-Шушенскую ГЭС. И каждый, безусловно, посетит Минусинск (3462-й километр) и Шушенское (поворот на 3506-м километре),

где находился в ссылке Владимир Ильич Ленин.

При выборе дорог мы прежде всего учитывали их протяженность и качество проезжей части. К примеру, от Кустаная можно проехать двумя путями — трассой общегосударственного или республиканского значения. Рекомендуем второй, более короткий — через Аманкарагай (417-й километр) и Есиль (596-й километр). От Болотного (2369-й километр) до Кемерово предпочтительнее дорога местного значения, которая идет вдоль железнодорожного полотна через Юргу (2395-й километр) и Ст. Топки (2474-й километр). А вот от Шагонара (3993-й километр) до Чадана (4101-й километр) рекомендуем новый путь. Он и короче и лучше прежнего, так как все населенные пункты остаются в стороне. Наша схема проложена через Караганду. Но можно и миновать ее, повернув у Осанаровки (1698-й километр) на Молодежное, сэкономив более 100 километров.

В такой продолжительной поездке можно ощутить все многообразие климатических и природных зон нашей страны. Сначала, оглябая сосновые и березовые чащи, дорога словно повторяет плавный рельеф Урала и Западной Сибири. Профиль ее меняется в казахстанских степях. В основном прямая в плане, она икруто поворачивает перед Батланом (1121-й километр) и Темиртау (1164-й километр). Осенью и зимой от Караганды до Павлодара и от Красноярска до Абакана кружат пыльные и снежные бураны. Тогда приходится снижать скорость и включать фары. Следите за указателями, предупреждающими об ограниченной видимости.

Удивительно щедро и многообразна сибирская природа. Густые хвойные и смешанные леса, богатые грибами и ягодами, защищают дорогу от снежных заносов. Однако в период обильных снегопадов и сильных ветров от Успенки (2559-й километр) до Ст. Тяжина (2706-й километр) резко ухудшаются обзорность и состояние покрытия. Непогоду лучше переждать в гостиницах Мариинска и Ст. Тяжина, а заодно осмотреть машину на СТО.

Кроме Тобола, Иртыша, Ишима, Енисея, Оби, Томи, вам придется пересечь множество рек и речушек, где уровень воды и течение зависят от времени года. Нагрузки на многих мостах ограничены.

После Минусинска дорога проходит в красивых и величественных Саянских горах, где даже летом на вершинах лежит снег. Сивозъ таежные заросли стеной по склонам горные ручьи, гася зной. Но затяжной перевал с крутыми поворотами-петлями от Кулумыса (3600-й километр) до Оленьей речки (3657-й километр) может показаться достаточно «жарким». На участке от Арадаана до Абазы чередуются спуски и подъемы. Асфальтированное шоссе здесь шириной 7 метров, а так как обочин практически нет, при разъездах с крупногабаритными автомобилями будьте предельно аккуратны в выборе места на полосе движения и скорости. На этом отрезке много стоянок вблизи рек и ручьев, на полянах, покрытых яркими сибирскими цветами. Остановки для ночлега и отдыха, конечно, определяются вашими интересами и самочувствием. Хотим предупредить: в Саянах летом с 16 часов до темноты движение интенсивное. Поэтому туристам лучше начинать путь пораньше. Во многих населенных пунктах на трассе и вблизи нее есть гостиницы. Станции технического обслуживания работают пять дней в неделю, а АЗС без выходных и круглосуточно. Почти на всех — полный ассортимент бензина.

Е. ЮДКОВСКАЯ,
спецкор «За рулем»

Редакция благодарит Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР и Министерство автомобильных дорог Казахской ССР, работников их территориальных управлений, а также сотрудников ГАИ МВД Тувинской АССР за помощь, оказанную в подготовке этого материала.

На снимках: АЗС в Кызыле; участок дороги Ак-Довурак — Абаза.

Фото Н. Ваулина





МЕЖДУ «ИЖЕМ» И «ВОСХОДОМ»



Наши мотоциклисты впервые познакомились с машинами класса 250 см³ двадцать девять лет назад, когда в магазинах начали поступать мотоциклы АВО-425 производства ГДР. За ними последовали другие «одноклассники»: ЯВА-353, ЧЗ-455, МЦ-ЭС250, «Паннония-ТЛ250», ЯВА-559. Они быстро получили признание, потому что занимали промежуточное положение между довольно тяжелыми 350-кубовыми моделями и сравнительно легкими, но недостаточно мощными класса 175 см³. Довольно большой запас мощности, простота в ремонте и обслуживании по сравнению с двухцилиндровыми конструкциями иласса 350 см³ также в немалой степени способствовали их популярности.

Ио прошли годы, ЯВА и «Паннония» с двигателями рабочим объемом 250 см³ сняты с производства, а МЦ и ЧЗ этой кубатуры к нам не поступают. Между тем спрос на такие мотоциклы остается. Импорт из ЧССР и ГДР едва ли может решить проблему. Их заводы обладают сравнительно небольшими производственными возможностями. Ясно, что здесь надо рассчитывать на собственные силы. А раз так, то на какое предприятие? Ковровский завод, например, много лет выпускает небольшими партиями спортивные модели класса 250 см³, которые базируются на известной дорожной машине.

Его «Восход-2М» — сегодня единственный представитель класса 175 см³. У него в настоящее время неплохой сбыт, особенно в небольших городах и сельской местности. Снабженный 14-сильным мотором, он весит 121 килограмм и развивает скорость 105 км/ч. Примерно такие же параметры лет 10—12 назад имели распространенные у нас 250-кубовые модели, о которых шла речь ранее.

Но за «Восходом-2М» идут сразу же 350-кубовые машины мощностью от 20 до 30 л. с., весящие 140—166 кг и достигающие скорости 120—140 км/ч. Они уже рассчитаны на довольно опытных водителей, да и заметно дороже «Восхода-2М»: 750 рублей («ИЖ-Планета-3-01») против 525 рублей.

На кого же должен быть рассчитан 250-кубовый мотоцикл? Одноколейные машины с каждым годом теряют приверженцев среди жителей крупных городов. В сельской местности, поселках, районных центрах, напротив, мотоцикл пользуется устойчивым спросом. Он удобен для езды по извилистым грунтовыми дорогам и тропам, обладает хорошей проходимостью, а обслуживание и ремонт его намного проще и дешевле, чем автомобиля, и, главное, при уже небольшом опыте доступны в домашних условиях. Эти особенности одноколейных машин сами собой определяют сферу их применения — сельские и отдаленные от крупных населенных пунктов районы.

Определив круг потребителей и условия эксплуатации, мы сразу же как бы заложили основы технических требований к новой машине. Сформулировать их дает основание анализ тысяч писем, поступивших в редакцию за многие годы. Авторы этих писем в основном мотоциклисты со стажем, и высказанные ими пожелания и рекомендации продиктованы длительной эксплуатацией, переделками, ремонтом, знакомством с различными моделями.

Как правило, рекомендации эти носят чисто прикладной, «земной» характер. И мы начнем с самого «земного» элемента

мотоцикла — с его колес. По всеобщему мнению, они должны быть достаточно большого диаметра — 18-дюймовые, а не 16-дюймовые. Такие колеса не только более плавно перенатывают вас через неровности, но и увеличивают илиренс.

В тяжелых дорожных условиях целесообразны и большие зазоры между шинами и шитами колес, а также приподнятые против обычного уровня глушители. Для упрощения ремонта и снабжения запасными частями можно только приветствовать взаимозаменяемость колес и одинаковый размер шин спереди и сзади. Естественно, что рисунок протектора должен быть по меньшей мере универсальным.

Простота и дешевизна эксплуатации — такое естественное требование выражается в сведении всех регулировок и других операций по обслуживанию к минимуму. Мы подразумеваем двухтактный двигатель, причем одоцилиндровый. При одном цилиндре упрощаются системы зажигания и питания, а они отнимают немало времени у недостаточно опытных мотоциклистов. Да и ремонт самого одоцилиндрового мотора проще.

От ухода за контактами прерывателя и цепью задней передачи владельца машины лучше освободить, применив бесконтактную транзисторную систему зажигания и герметичный кожух цепи. Кстати, их конструкция для наших заводов, и в частности ковровского, не является извещенной областью.

Конечно, перечисленные требования и пожелания являются основными — их можно было бы многим дополнить, но не будем превосходить заводское техническое задание на проект 250-кубового дорожного мотоцикла.

Снова мы подошли к цифре, означающей класс машины. Здесь пора упомянуть, что на последней международной мотоциклетной выставке в Кельне (ФРГ) он был представлен наиболее широко. Анализ технических характеристик 28 наиболее известных моделей этого иласса дал интересные сведения, которые помогут нам уточнить, чего сегодня можно требовать от 250-кубовой машины.

Большая часть (68%) моделей располагает мощностью 17 л. с., у 18% она лежит в пределах от 17 до 27 л. с. Последняя группа представлена главным образом либо двухцилиндровыми конструкциями, либо моторами с золотниковым распределением, лепестковыми клапанами, водяным охлаждением. Словом, высокая мощность достигнута усложнением двигателя.

Среди 28 моторов, о которых идет речь, у 64% степень сжатия более 9,0, то есть они требуют бензина с октановым числом не ниже 93. Высокая форсировка означает, что у этих двигателей не только возросли числа оборотов, соответствующие максимальной мощности и крутящему моменту, но и сузился их рабочий диапазон. Следовательно, возникла необходимость в многоступенчатой коробке передач. И в самом деле, на 64% моделей применены пятиступенчатые трансмиссии, 31% — шести- и даже семиступенчатые и только на одной (!) — четырехступенчатая.

Теперь о массе. Ровно половина моделей весит от 110 до 130 кг. Мотоциклы массой менее 110 кг составляют 25%. Такова же доля и машин, весящих от 130 до 155 кг.

Если сравнить инструкции по запасу мощности на единицу массы (мотоцикл с заправкой и водителем), то получим, что у большей части (39%) моделей класса 250 см³ он лежит в пределах от 75 до 90 лошадиных сил на условную тонну массы (л. с./т). Напомним, что у «Восхода-2М» этот параметр равен 68 л. с./т, у «ИЖ-Планеты-3-01» — 86 л. с./т, у «ИЖ-Юпитера-3-01» — 112 л. с./т. У лучшей 250-кубовой дорожной машины, известной у нас в прошлом, МЦ-ЭС250, он равен 70 л. с./т.

Запас мощности определяет и приемистость и в какой-то мере проходимость, поскольку обеспечивает определенный запас и тягового усилия на трудных участках пути.

Анализ 28 моделей по максимальной скорости показал, что у 39% она равна или меньше 115 км/ч, у 36% составляет 116—130 км/ч, а у остальных — превышает 130 км/ч, достигая в отдельных случаях 154 км/ч.

Какие же выводы можно сделать применительно и отечественной машине иласса 250 см³? Она должна работать на бензине с октановым числом 76 и, следовательно, иметь степень сжатия в пределах 8,5—8,8 и развивать мощность 17—19 л. с. При этом особенно важно получить не столько высокую мощность, сколько выгодный характер крутящего момента, чтобы обеспечить хорошую гибкость работы двигателя. Желательно, чтобы мотоцикл мог идти на первой передаче со скоростью 30—35 км/ч при числе оборотов, соответствующем максимальному крутящему моменту. Тогда наши мотоциклисты получат машину, которая будет хорошо приспособлена к изменениям внешней нагрузки. В этих же целях желателен достаточно высокий запас мощности, не менее 80 л. с./т. А это, в свою очередь, означает, что сухая масса должна быть около 125—130 кг. И, наконец, максимальная скорость. Едва ли нужно более 110 км/ч, учитывая дорожные условия «глубинки».

Так выглядят технические требования потребителя и отечественному дорожному мотоциклу иласса 250 см³, явившиеся результатом коллективного творчества читателей «За рулем». А в необходимости восполнить этот пробел в типаже ни у кого сомнений нет. Теперь слово за Союзмотоветропром, Министерством автомобильной промышленности СССР, Всесоюзным научно-исследовательским институтом мотоцикlostроения, за предприятиями, производящими мотоциклы.

Л. ШУГРОВ,
редактор отдела науки и техники,
член редколлегии журнала «За рулем»

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

ГАРАЖНЫЙ КООПЕРАТИВ

КЛУБ «АВТОЛЮБИТЕЛЬ»

Журнал уже публиковал материалы об основных положениях Примерного устава кооператива по строительству и эксплуатации коллективных гаражей-стоянок для автомобилей индивидуальных владельцев, действующего в Российской Федерации. Но быстро растет армия владельцев «машино-мест» в коллективных гаражах, и правовые вопросы становятся для них особенно актуальными, возникает необходимость в уточнениях, читатели просят рассказать о различиях в Примерных уставах, принятых в союзных республиках. Выбрав из почты вопросы, интересующие многих авторов писем, редакция попросила ответить на них в «Клубе» кандидата юридических наук В. М. ХИНЧУКА.

— Известно, что членами гаражного кооператива могут быть все совершеннолетние граждане СССР. Кому предоставляется право вступать в ГСК в первую очередь?

— Этот вопрос решен в разных республиках по-разному. В Латвии и Таджикистане преимущественно пользуются инвалиды Великой Отечественной войны, труда, а также инвалиды из числа военнослужащих. В Белоруссии эта

Права и обязанности

льгота распространяется и на инвалидов с детства. По законодательству Таджикской и Узбекской союзных республик таким правом наделены и члены республиканского общества автомotoлюбителей.

— Можно ли стать членом гаражного кооператива, еще не владея автомобилем, а только имея очередь на приобретение его?

— Согласно Примерным уставам в большинстве республик, в кооператив может быть принят только человек, владеющий на правах личной собственности автомобилем (мотоциклом), зарегистрированным в местных органах ГАИ. Однако в Казахской и Туркменской ССР в кооператив могут вступить и граждане, состоящие в очереди на приобретение автомобиля. В Эстонской ССР членом кооператива может стать наряду с владельцами машин и тот, кому в установленном порядке предоставлено право на покупку автомобиля в текущем году.

— Правомочно ли правление исключать из ГСК лиц, продавших автомобиль или сменивших место жительства?

— Чаще всего на практике такие конфликтные ситуации возникают, когда член кооператива продал старую машину и намерен приобрести новую. В этих случаях Примерные уставы отдельных республик устанавливают срок, в течение которого членство сохраняется. В Грузии, Таджикистане и Узбекистане он равен одному году, в Латвии — трем

годам и более, если гражданин стоит на учете для приобретения автомобиля. По истечении этого времени в кооператив по решению общего собрания принимается новый владелец машины, а прежнему возвращается сумма накопленного пая. Примерно так же предлагает решать этот вопрос в Москве и Москжилуправление. Здесь владелец гаража должен подать заявление в правление, которое вправе назначить срок на приобретение нового автомобиля. Дополнительный срок предоставляет общее собрание. Но в РСФСР и остальных республиках, где есть Примерный устав, это обстоятельство не является основанием для исключения.

Как разъяснил по конкретному делу Верховный Суд РСФСР, исключение из членов ГСК возможно только по тем положениям, которые есть в Примерном уставе. Изменение места жительства в черте города или переезд в другой на постоянное место жительства в Примерных уставах большинства республик не является основанием для исключения.

— Обязан ли член кооператива, помимо паевого взноса, вкладывать дополнительные средства?

— Паевой взнос, как известно, делается до начала строительства гаража, и сумма его определяется сметой. В период эксплуатации владелец «машино-места» несет новые расходы. Это оплата коммунальных услуг и текущего ремонта, покупка дополнительного оборудования, заработная плата сторожа и

Автомобиль в темных очках

В «Клуб «Автолюбитель» обратился водитель из Минска Ю. Лавринович. Он пишет: «На улицах нашего города можно иногда встретить автомобили иностранных туристов с затемненными стеклами. Хотелось бы знать, являются ли такие стекла данью моде или же имеют какой-то практический смысл».

Обычно мы приглашаем на очередное заседание «Клуба» специалиста, который разъясняет суть проблемы. На этот раз редакция обратилась к статье инженера Т. СОБЕЦКОГО, опубликованной в польском журнале «Мотор», которую положила в основу ответа.

Автомобили с затемненными (их еще называют дымчатыми) стеклами теперь не такая уж редкость. У одних «дым-

ка» зеленоватая, у других — коричневая. Эти стекла, с одной стороны, рассчитаны на чисто внешний эффект (подобные «находки» известны много десятилетий — были бы только на них покупатели), а с другой — призваны играть роль теплозащиты для пассажиров автомобиля.

Многие фирмы, выпускающие дорогие машины, ставят дымчатые стекла на порядочную часть своей продукции. Некоторые японские заводы оснащают ими даже малолитражки.

А не ухудшают ли такие стекла безопасности езды, поскольку пропускают меньше света, чем обычные, «прозрачные»? В некоторых странах существуют на этот счет специальные требования. Так, в ФРГ можно применять в качестве лобовых только те дымчатые стекла, которые пропускают не менее 75% падающего на них света. Для боковых установлен более низкий предел — 70%. Вспомним, что обычные автомобильные стекла поглощают не менее 10% световой энергии.

Однако дымчатые стекла, называемые иногда также атермальными, или теплонепропускающими, поглощают порой до 40% энергии солнечного излуче-

ния, а если говорить об ультрафиолетовом излучении, то до 60%.

Если все стекла в машине заменить атермальными, то они в солнечный день обеспечивают внутри салона температуру на 3—5° ниже, чем при прозрачных окнах. А в жаркие летние дни даже такая небольшая разница уже чувствуется. Конечно, тут же напрашивается встречный вопрос — если в машине тепло, а на улице мороз, то не должны ли атермальные (теплонепропускающие) стекла играть роль теплоизоляции? Нет, стекло ведь поглощает ультрафиолетовые лучи, то есть служит «изоляцией» только от них. Теплопроводность его — такая же, как у обычного стекла. Словом, оно не препятствует утечке тепла из салона.

Но вернемся к более серьезному предмету, вопросу о безопасности. Лобовое стекло, если его наклонить под углом 60° к горизонту, может поглощать дополнительно еще 10% энергии. При дневной езде эти потери практически неощутимы. Ночью же лобовое стекло, пропускающее, скажем, 73% световой энергии, как показали американские исследования, снижает видимость на 3—5%!

т. д. Размеры этих расходов определяет общее собрание.

— Установлено, что участки под гаражи отводятся кооперативам в бессрочное пользование. Однако это условие не всегда соблюдается. Кто и по какой причине может изъять земельный участок, занимаемый кооперативом?

— Земельный участок, предоставленный в бессрочное пользование, может быть решением исполкома изъят, если он понадобился в связи с изменением градостроительных планов или по другой уважительной причине. Убытки кооперативу в таких случаях возмещаются теми учреждениями или организациями, которым передается этот участок, или исполкомом местного Совета. Членам кооператива возвращаются паевые взносы в размере балансовой стоимости гаража за вычетом износа. По возможности исполком предоставляет новый участок для строительства кооперативного гаража.

— Можно ли сдать свое место в гараже внаем или обменять его на место в другом кооперативе?

— Сдача внаем места в кооперативном гараже разрешена только в Белоруссии и Латвии. В ряде республик за членами ГСК не закреплено право и обменивать гаражные помещения. В практике все же такие вопросы решаются на общем собрании, что является правом, ибо гражданское законодательство позволяет заключать договоры, хоть и не предусмотренные законом, однако не противоречащие ему. В Примерных уставах в Латвийской, Таджикской и Эстонской республиках сказано, что член кооператива имеет право с согласия исполкома местного Совета обменять занимаемый бокс (место стоянки) на другой — тоже кооперативный, а в Белоруссии — и на гараж, принадлежащий кому-либо на правах личной собственности. В Литве к тому

же разрешено обменять место в кооперативном гараже на гараж, арендуемый у местного Совета или государственной организации.

— Читатели спрашивают, каким образом супруги, расторгшие брак, могут разделить пайовой взнос в кооператив и за кем из них остается право пользования гаражом.

— Большинство Примерных уставов не позволяет разделять пай ни супругам, расторгшим брак, ни наследникам владельца места в гараже. Денежная сумма пая включается в общую сумму как при разделе нажитого сообща имущества бывших супругов, так и при наследовании. В Белорусской, Латвийской и Литовской ССР возможен раздел пая между супругами при расторжении брака. Здесь право вступления и пользования гаражом может быть предоставлено и тому из супругов, кто раньше не состоял в кооперативе, но является владельцем машины.

— Кто из родных и близких может наследовать накопленный пай? Кому из них в первую очередь предоставляется право пользования гаражом?

— Поскольку накопленный пай — личная собственность, после смерти члена кооператива она переходит по наследству в установленном порядке. Преимущество при вступлении в кооператив имеют, как правило, наследники — члены семьи. Это — родители, дети, супруг или супруга умершего. Кроме того, наследниками, пользующимися таким правом, могут быть родные братья и сестры умершего, его дед, бабушка, нетрудоспособные лица, состоявшие на его иждивении не менее года до смерти, а также другие родственники, независимо от степени родства, которые проживали совместно с умершим и вели общее хозяйство, по закону признанные членами его семьи. Наследниками эти родственники назначаются по завещанию. В Примерных уставах в Тад-

жикской, Туркменской, Казахской, Литовской, Латвийской и Эстонской ССР круг наследников, которые имеют преимущественное право на вступление в кооператив, не ограничен членами семьи. Однако во всех случаях в кооператив может быть принят лишь тот из наследников, кто является владельцем автомобиля, зарегистрированного в установленном порядке.

— Кто контролирует деятельность кооператива?

— ГСК работают под наблюдением и руководством исполкомов Советов народных депутатов, зарегистрировавших их устав. В Примерном уставе в Узбекской ССР, утвержденном 13 июля 1977 года, это положение сформулировано уже иначе. Кооперативы в этой республике осуществляют свою деятельность под руководством соответствующей местной организации общества «Автомоботолубитель», которая, в свою очередь, несет ответственность перед исполкомом местного Совета. Постепенно все эти функции и в других республиках переходят к обществам автотолубителей, которые могут и должны оказывать помощь гражданам, желающим создать кооператив или вступить в него. В их обязанности, что предусмотрено Уставами обществ уже в ряде республик, входит ходатайство перед исполкомом о предоставлении земельного участка, поиск и переговоры с проектной и подрядными организациями, контроль за ходом и качеством строительства и деятельностью кооператива.

— В каком случае кооператив может быть ликвидирован?

— Когда его деятельность по решению суда признана не соответствующей положениям Устава. Необходимость ликвидации вправе признать и общее собрание. Тогда решение подлежит утверждению исполкомом местного Совета.

Ряд европейских фирм, прежде всего «Фольксваген», оценивают условия, в которых проходили исследования (предельная минимальная различимость предметов на дороге и значительная удаленность) как нетипичные для повседневной езды. Иными словами, «Фольксваген» считает, что практически разница и при ночной и при дневной езде для обычных и атермальных стекол заметно меньше, чем определили эти соотношения американские специалисты.

Но какой бы ни была позиция «Фольксвагена», поставившая свои машины в США, фирма вынуждена считаться с местными требованиями, а, как известно, атермальные стекла популярны за океаном.

Например, в 1977 году ими были оснащены 84,7% проданных в США легковых автомобилей.

Многие полагают, что дымчатые стекла защищают от ослепления фарами встречных машин. Опыты опровергли эту точку зрения. Хуже того, время, необходимое для полного восстановления остроты зрения водителя после такого ослепления, несколько больше, чем при обыкновенных стеклах.

Все сказанное относится к чистым стеклам. В действительности, однако, лобовое стекло, как правило, бывает запыленным. И вот в этих условиях затемнение стекла, благодаря добавлению при его выплавке определенных присадок, дает положительный эффект. Дело в том, что тогда меньше световой энергии рассеивается на поверхности стекла при встрече с частичками пыли.

И все же атермальные стекла пока не получили массового распространения на европейских легковых автомобилях. И здесь немаловажное значение имеет их более высокая цена.

В заключение надо обратить внимание автомобилистов, охотно наклеивающих цветную пленку на верхнюю часть лобового стекла: то, что вы делаете, — дань совершенно непрактичной, более того, вредной моде. Такая пленка делает езду опасной, так как снижает прозрачность стекла и видимость.

Бывает и хуже — пленка несет на себе надпись из крупных букв, так что обладателю подобного украшения приходится разглядывать окружающий мир в просветы между их линиями или пригибать на ходу голову или скрывать глаза.

Эта опасная мода заходит подчас настолько далеко, что опрыскивают верхнюю часть стекла тонким слоем краски — пусть машина выглядит «по-заграничному». И невдомек такому подражателю, что попавшаяся под руку краска не имеет ничего общего со специальными присадками, добавляемыми при изготовлении настоящих атермальных стекол.

Коль уж мы затронули тему о стеклах и ограничении видимости из-за сомнительных достоинств пленок и краски, вернемся к разговору о другой распространенной среди автомобилистов моде. На заднем стекле — переводные картинки с гербами городов, где побывал владелец машины, разные рекламные тексты. Один московский автолюбитель довольно долго ездил с надписью, сделанной красивыми буквами на прозрачной пленке: «Покупайте только машины «Датсун» (какой-то знакомый привез ему этот заграничный сувенир).

Надеемся, что, прочтя эти строки, сторонники украшений сделают для себя правильные выводы и хотя бы найдут для них более безопасное место, чем стекла.

В канун 1978 года ряд организаций оборонного Общества выступил с инициативой сделать 1978 год годом ударного труда по осуществлению задач, поставленных перед оборонным Обществом партией и правительством, по выполнению решений VIII съезда ДОСААФ. В их числе была первичная организация совхоза «Суворовский» Целиноградской области.

Минул год. Редакция обратилась к председателю этой организации А. С. Стрижко и попросила рассказать, как выполняются социалистические обязательства, как досаафовцы совхоза содействуют подъему сельскохозяйственного производства, выполнению задач, поставленных июльским [1978 г.] Пленумом ЦК КПСС.

С чувством выполненного долга

Александр Степанович, когда появятся в журнале ваши ответы, страна вступит в новый, 1979 год, четвертый год десятой пятилетки. Много ли радости принес досаафовцам совхоза и всем его труженикам завершающийся год? Или осталась какая-то неудовлетворенность?

А. Стрижко. За все шесть сотен рабочих «Суворовского» ответить я просто не в состоянии (а до недавнего разукрупнения у нас их было более тысячи). В одном могу заверить читателей. Мы, целинники, дорожим социалистическими обязательствами, которые берем на себя. Претворяя в жизнь решения Пленума ЦК КПСС, труженики села Целиноградской области взяли на себя в закрома Родины более 2180 тысяч тонн зерна высокого качества. Сказано — сделано! Такие совхозы, как «Красноозерный», «Михайловский», наш «Суворовский», другие хозяйства получили колосовых примерно на два центнера с гектара больше, чем рассчитывали, принимая обязательства. А в нашем совхозе хлебная площадь равна почти 30 тысячам гектаров. Хлебный караван получил весомый. Кроме того, сотни гектаров овощей, силосных и других культур. И со всеми уборочными работами справились успешно. Выполнили план по вспашке зяби. Полагаю, что это событие радостно для каждого труженика. Именно с таким настроением мы и встречаем новый, 1979 год!

Радость и вдохновение принесла нам замечательная книга Леонида Ильича Брежнева «Целина», которую нельзя читать без волнения, особенно те ее страницы, где говорится о целине и целинниках как явлении эпохальном, историческом, определившем собой героическое время. В ней немало добрых слов сказано о роли механизаторов — трактористов, комбайнеров, шоферов — настоящих бойцов целинной эпопеи. Леонид Ильич пишет, что люди растили хлеб на земле — земля растила людей. Как это верно! Сегодня сыновья многих механизаторов-первопроходцев пошли по их пути, безраздельно отдавая свои сердца выращиванию хлеба.

С гордостью отмечаю, что в пополнение армии механизаторов целины внесли свой вклад и организации оборонного Общества. Вот и в нашем совхозе было время, особенно в страдную пору, когда из-за острой нехватки механизаторских кадров машины работали в одну смену или вовсе простаивали. В этом году, да и не только в этом — уже несколько лет подряд — совхоз полностью обеспечен механизаторами.

А началось все с того, что по инициативе парткома организация ДОСААФ совместно с комитетом комсомола делом

откликнулись на лозунг «Живешь на селе — знай технику!» Подобрали людей, способных и получивших право вести преподавательскую работу на курсах; активисты своими силами оборудовали классы, стали делать наглядные пособия.

Комплектование курсов и занятия начинаем после окончания уборочных работ. Наиболее многочисленные группы — это трактористов, комбайнеров, шоферов, решивших повысить классность. Руководят курсами и преподают наши же активисты. Среди них особо хочется назвать инженера по технике безопасности В. П. Сумина, заведующего гаражом И. А. Федорова, заведующего складом запчастей В. Е. Вагнера, механика-контролера машинно-тракторных мастерских А. Г. Подвязного, водителя первого класса В. П. Литвиненко. Каждый из них обучил, пожалуй, не менее 150 человек. Только в минувшем году права механизаторов получили 70 молодых рабочих, 223 человека сдали техминимум, 33 механизатора повысили классность.

Пополняется ли парк личных машин у рабочих совхоза и какую помощь оказывает им комитет ДОСААФ?

А. Стрижко. Да, с ростом благосостояния все больше появляется и техники в личном пользовании. Сейчас у рабочих совхоза 81 автомобиль и более 130 мотоциклов. В зимнее время у нас непрерывно работают курсы водителей категорий «А» и «В». Учеба протекает напряженно при строгом контроле за выполнением программ, сдачей экзаменов и т. д. Все владельцы личных машин являются членами досаафовского спортивно-технического клуба, который возглавляет на общественных началах В. П. Сумин.

Нередко колхозные и совхозные организации Общества, когда заходит речь о механизаторском всеобуче, сетуют на отсутствие помещений, учебной техники, наглядных пособий. Как выходите из этого положения вы?

А. Стрижко. Конечно, от ряда из этих проблем мы не свободны полностью, но стараемся решать их разумно. Скажем, помещения. На территории совхоза в селе Отрадном расположена средняя школа. Кстати, она носит имя прославленного нашего земляка Героя Советского Союза Ивана Скуридина, повторившего в бою за деревню Сокули под Ленинградом подвиг Александра Матросова. Так вот, в этой школе мы оборудовали два класса, где днем занимаются ребята, изучая трактор или комбайн,

а по вечерам обучаются будущие механизаторы и водители категорий «А» и «В». Оборудовали также классы при совхозном гараже, машинно-тракторных мастерских и в отделениях совхоза. Так что учебных площадей теперь нам хватает. Учебную технику для практического вождения выделяет дирекция совхоза, кроме того, при нашем СТК имеются четыре дорожных и четыре спортивных мотоцикла. Наглядные пособия изготовляем своими силами, получаем от райкома ДОСААФ, помогает нам и целиноградская автошкола.

Мы узнали, что совхоз «Суворовский» — одно из тех хозяйств на Целине, где оседает молодежь, стабилизируются рабочие кадры. Каково влияние здесь досаафовской организации?

А. Стрижко. Полагаю, что самое непосредственное. Судите сами. В совхозе помнят первый «целинный десант» уволенных в запас воинов, «высидевшийся» близ села Отрадное, чтобы построить новый поселок, выращивать хлеб. Среди них были и сегодняшние работники совхоза, ныне опытные механизаторы кавалеры ордена Трудового Красного Знамени Н. Сергеев, кавалер ордена Трудовой Славы М. Ермолович, член комитета ДОСААФ В. Литвиненко.

С тех пор стало традицией: отслужили ребята в армии — возвращаются в родной совхоз. Вот совсем недавно сняли солдатские погоны и взялись управлять совхозной техникой В. Сайбель, И. Мельников, В. Штибен, И. Данн, многие другие.

Под руководством партийной организации, совместно с комсомолом комитет ДОСААФ самое пристальное внимание уделяет школьникам. Они изучают трактор, комбайн, мотоцикл. Широко развернуто наставничество. Знатные хлеборобы — кавалеры ордена Ленина П. Жуков, Д. Штыбин, кавалер ордена Трудового Красного Знамени В. Бехгольд — сами выпускники досаафовских курсов — частые гости в средней школе, они проводят с учениками беседы о механизаторском труде, создают ученические полеводческие бригады и шефствуют над ними.

И еще одно важное обстоятельство. Бывает, что молодые люди покидают села из-за плохо организованного досуга. Комитеты комсомола и ДОСААФ совхоза делают все возможное, чтобы ребята и девушки ударно трудились, весело отдыхали, развивались физически, культурно, готовились к защите Родины. В этом деле значение технических видов спорта, встреч ветеранов войны и труда с молодежью, походов, автомотопробегов трудно переоценить. Мы еще и еще раз убедились в этом, готовясь к 60-летию Советских Вооруженных Сил и 60-летию ВЛКСМ.

Когда идут состязания автотомоспортсменов, а мы проводим их на личных мотоциклах и автомобилях (автомобильное троеборье, скоростное маневрирование и другие), собираются сотни сельчан; популярны ставшие традиционными соревнования по пулевой стрельбе на приз Ивана Скуридина. Энтузиасты комсомола и ДОСААФ в свободное от работы время строят 25-метровый тир закрытого типа, музей боевой и трудовой славы тружеников совхоза (эти работы уже заканчиваются). Словом, совхозной молодежи скучать некогда.

Целиноградская область,
Манинск район,
совхоз «Суворовский»



МОТОЦИКЛЕТНЫЙ КЛАСС

Как известно, для обучения водителей различных категорий в автошколах и спортивно-технических клубах ДОСААФ оборудуются специальные классы. При этом они могут быть либо специализированными, предназначенными для изучения одной или нескольких тем какого-то предмета, либо комплексными, позволяющими проводить занятия по всем темам одного или нескольких предметов.

Обучение водителей транспортных средств категории «А» (мотоциклистов), как правило, проводится в комплексных классах. Это объясняется тем, что материальная часть — в данном случае мотоцикл и его разрезные агрегаты — не очень громоздка, занимает незначительную часть помещения в его «нижнем ярусе» и позволяет использовать остающиеся свободными стены для размещения табло с дорожными знаками, изображений или планшетов перекрестков, показа разных типов светофоров, разметки и т. п.

Именно такой класс представлен на нашем снимке, сделанном в ульяновском областном спортивно-техническом клубе ДОСААФ.

В классе площадью около 50 м² уста-

новлены столы для тридцати учащихся и кафедра преподавателя (они в кадр не вошли). На передней стенке — классная доска.

Возле нее на поворотной подставке закреплен мотоцикл. Некоторые его узлы и агрегаты имеют частичные разрезы. Желательно, однако, чтобы все они были представлены на отдельных стендах с более полным «раскрытием», позволяющим понять сущность происходящих в них процессов, уяснить взаимодействие деталей.

При этом, учитывая, что изучается не конкретная модель, а мотоцикл вообще, как таковой, целесообразно в дополнение к стоящей на подставке машине с двухтактным двигателем в сборе иметь еще одно пособие — установленный на вращающемся стенде разрезной четырехтактный двигатель в комплекте с приборами систем питания, зажигания и смазки, со сцеплением и коробкой передач, задней передачей.

Отдельные, наиболее сложные или наиболее важные темы могут раскрываться на стационарных щитках, укрепляемых на главной, передней стене класса. К таким темам можно отнести устройство двигателя, электрооборудование, работу

карбюратора, установку опережения зажигания, регулировку сцепления. Другие, менее сложные темы раскрываются на плакатах.

В зависимости от конкретных условий преподаватель может при изучении конструкции делать упор на тот или иной тип мотоцикла, чтобы приблизить обучение к практическим задачам, — например, особо остановиться на эксплуатации машины с боковым прицепом, рассказать об особенностях поведения мотоцикла с коляской, установке развала и схождения колес.

В соответствии с современным направлением в учебной деятельности в классе могут быть применены средства обучения по системе программирования, а также киноустановка, диапроектор.

Лабораторно-практические занятия по разборке и сборке отдельных узлов можно вести на тех же рабочих местах, но в этом случае преподаватель должен иметь для каждого учащегося отдельный переносной стенд.

И. ЕЛЬЧАНИНОВ,
начальник учебно-методического
кабинета ЦК ДОСААФ СССР

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

ЗА ЗВАНИЕ ЛУЧШЕГО

Одним из важных направлений деятельности «АвтоВАЗтехобслуживания» является подготовка высококвалифицированных специалистов для своих центров и станций. Убедительным показате-



Лучшие жестянщики «АвтоВАЗтехобслуживания» — В. Митрофанов (в центре), Л. Арутюнян (слева) и М. Лисаускас. Фото В. Белоопытова и С. Казакова

лем успехов в этом деле стали ежегодные конкурсы профессионального мастерства. По традиции они подводят итоги напряженного многоэтапного соревнования, проходящего в течение года на всех предприятиях вазовского сервиса. Лучшие из лучших автослесарей, электриков и жестянщиков съезжаются в Тольятти на финал. По скорости и качеству работы на четвертом всесоюзном конкурсе, состоявшемся в конце 1978 года, не было равных автослесарю Л. Тушаускасу из Каунаса, электрику В. Дорошенко из Днепропетровска и жестянщику В. Митрофанову из Красноярска. Виктор Митрофанов стал обладателем и еще одного, необычного приза — «За элегантность работы». Следующие ступени пьедестала почета заняли среди автослесарей С. Лавов (Краснодар) и С. Ежов (Челябинск), среди электриков — В. Котельников (Свердловск) и В. Нефедьев (Красноярск), среди жестянщиков Л. Арутюнян (Ашхабад) и М. Лисаускас (Каунас).

ОПЕРАЦИОННАЯ НА КОЛЕСАХ

Комфортабельные и высокоспециализированные машины «скорой помощи» на базе иловских автомобилей извест-



ны со времени появления автобуса «Юность». И вот на ВДНХ посетители познакомились недавно с новым образцом автомобиля «скорой помощи» — ЗИЛ-118КА. Он приспособлен для проведения сложных диагностических исследований еще по дороге в больницу, что так важно при тяжелом состоянии больного.

Почти каждая такая машина имеет, как правило, свою «профессию»: инфаркты, ожоги, отравления и т. д. — все эти случаи требуют своих специалистов, специального оборудования. ЗИЛ-118КА предназначен для пациентов с тяжелыми сердечно-сосудистыми заболеваниями. Вот почему в его оборудовании входят дыхательная и наркозная аппаратура, кондиционер, дефибриллятор, удобный стол для срочного хирургического вмешательства — здесь, кстати, врач может работать стоя. И носилки и стол когда надо поднимаются до нужного уровня при помощи специального электрогидропривода. Оборудование салона позволяет обеспечить и необходимую для операционной стерильность. Внутри машина обита легкомоющим материалом с термозоумоизоляцией, имеет хорошую систему отопления.

Для связи с диспетчером центрального пункта «скорой помощи» служат встроенная радиостанция.

СОВРЕМЕННАЯ СТАРИНА

Все началось с игрушки, копии первого автомобиля ФИАТ конца прошлого века, которую я подарил на день рождения своему товарищу Спартаку Вагшаквичу Григоряну. Он работает автомехаником на московской автобазе ЦДСА. Подарок ему очень понравился, и, глядя на маленькую пластмассовую модельку, он решил сделать ее большую копию. «Настоящий» ФИАТ 1899 года. Из «посторонних» были использованы только двигатель и задний мост (от «Москвича-407»), коробка передач (от «Москви-



ча-401») и покрышки (от мотоцикла «Урал»). Все остальное сделано золотыми руками Спартака. Машина обладает хорошей приемистостью и развивает более 100 км/ч, правда, уже после 70 км/ч в ней страшно сидеть. Произведение С. В. Григоряна особенно интересно тем, что это первый в нашей стране реплика-копия старинного автомобиля.

С. РУЧКИИ
Фото А. Ковтука

В ИНТЕРЕСАХ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

Научно-исследовательские, конструкторские, проектно-конструкторские и технологические организации, предприятия, производственные и научно-производственные объединения Министерства автомобильной промышленности СССР переведены с 1 января 1979 года на новую систему планирования, финансирования и экономического стимулирования работ по новой технике. Это значит, что финансирование таких работ и связанных с ними мероприятий будет проводиться за счет единого фонда развития

науки и техники, образуемого от прибыли предприятий Минавтома. Отчисленная в него определены в мере 1,83% от планируемого годового объема товарной продукции. Таким образом, средства единого фонда будут служить научно-техническому прогрессу в отрасли, подготовке и освоению новых модернизированных видов продукции, повышению качества машин.

50 ЛЕТ МНОГОТИРАЖКЕ

Несколько поколений иловцев читают эту газету. Она начиналась еще в те годы, когда завод носил название «АМО». Строились новые цехи, создавались новые машины, прокладывались в бывшем Тюфелевой роще асфальтированные дороги, рабочий поселок разрастался — и все эти перемены находили отражение в маленькой заводской многотиражке. Первый номер ее, сверстанный 2 октября 1928 года, во времена АМО носил название «Вагранка».

Это было время, когда праздновался выпуск тысячного автомобиля. Листая скромные полосы заводской многотиражки, можно проследить становление большого завода, первенца советского автомобилестроения. Первые автомобили АМО на ЗИЛе, первая реконструкция завода и строительство крупного в стране автосборочного корпуса — все это нашло отражение на страницах ежедневной газеты «Московский автозаводец». Ее объединенная, во всех корпусах и цехах, дают материалы для газеты, выходящей сегодня 15-тысячным тиражом. Среди авторов активной — сотни рабочих, инженеров, техников, экономистов. Их материалы помогают партийной организации завода в идейном воспитании коллектива, в развитии массового социалистического соревнования, в борьбе ЗИЛа за технический прогресс.

И ВАМ ПОМОГУТ В ПУТИ

Эти колонны связи яркого оранжевого цвета на магистрали Рига — Елгава установлены пока в порядке эксперимента, который проводит вместе с дорожниками Госавтоинспекция Латвийской ССР. Но пройдет время, и они будут сооружены через каждые два километра трассы. Кстати, испытываемая система и получила название «Трасса». На щите каждой колонки кнопка для внешнего вызова бы или ГАИ. В пути ведь всякое может случиться, и такая оперативная связь водителям просто необходима. Подобные системы уже действуют в Грузии и на дороге Киев — Борисполь (УССР). И вот теперь на очереди одна из самых перешоссе Рига — Елгава. Сейчас надо испытать аппаратуру, внести, если потребуются, коррективы, проверить готовность всех служб к новой форме услуг в дорожном движении.

В. ЕГОРОВ



ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ

Предлагает «АвтоМосквич»

Автомобильный завод имени Ленинского комсомола — головное предприятие производственного объединения «АвтоМосквич» выпускает ряд принадлежностей для «Москвич-2140».

В последнее время на прилавки магазинов поступает утеплитель радиатора (фото 1), позволяющий зимой поддерживать оптимальную температуру в системе охлаждения двигателя. Это обеспечивает его нормальную работу, а также высокую эффективность отопителя, подающего в салон достаточно нагретый воздух.



1. Утеплитель радиатора.
2. Полка.
3. Накладной подголовник.

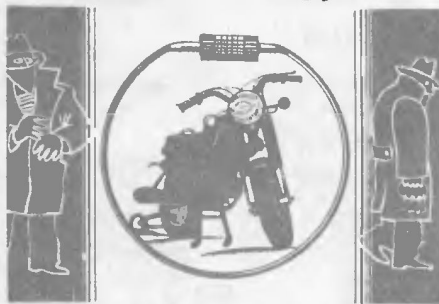
Утеплитель выполнен в виде чехла, надеваемого поверх решетки радиатора, имеет вентиляционные окна, закрываемые створками. Он шит из кожзаменителя на сипроновой подкладке, и его можно мыть вместе с машиной. Цена — 5 рублей.

Для хранения мелких вещей предназначена полка, изготовленная из черного пластика (под цвет панели приборов). Она легко крепится к кузову под вещевым ящиком (фото 2). Цена — 3 рубля 20 копеек.

Накладной подголовник (фото 3) не только предохраняет шею от травмы при ударах сзади, но и повышает удобство посадки, что заметно снижает усталость, особенно при дальних поездках. Цена — 11 рублей.

ТЕЛЕПРЕССТОРГРЕКЛАМА

Противоугонное устройство с шифром



Представляем еще один тип противоугонного устройства — гибкий стальной тросик с замком. Он может заинтересовать многих авто- и мотолюбителей, владельцев велосипедов, моторных лодок.

В самом деле, это нехитрое устройство позволяет надежно «привязать» мотоцикл или велосипед, а то и легковую машину и иному-либо стационарно закрепленному предмету или зафиксировать педаль автомобиля относительно руля, закрепить колесо мотоцикла одно относительно другого или руля.

«Узелок», который соединяет концы троса, — замковый механизм с наборным шифром, изменяемым по желанию владельца. Так что не страшно потерять ключ: остается комбинация цифр, известная лишь вам.

Цена противоугонного устройства — 4 рубля 95 копеек.

Продается оно в магазинах хозторга. А оптовой реализацией занимается саратовская база Росхозторга.

ТЕЛЕПРЕССТОРГРЕКЛАМА

Парикмахерская в автомобиле

Тем, кто проводит отпуск на колесах, очень пригодится электробритва «Харьков-15авто». Она рассчитана на напряжение 12 В и может присоединяться к бортовой сети автомобиля через гнездо прикуривателя при помощи штекера (в машинах последних выпусков) или и розетке посредством переходной вилки.

Плавающие ножи электробритвы обеспечивают быстрое и чистое выбривание, а выдвигная стригущая гребенка дает возможность подровнять усы, бороду, волосы на висках и шее. На корпусе бритвы смонтирована микролампочка для подсветки.

Электробритва «Харьков-15авто» выполнена на уровне требований современных стандартов. Цена ее — 22 рубля.

Эта бритва — хороший подарок автомобилисту!

ТЕЛЕПРЕССТОРГРЕКЛАМА



Прозрачные аккумуляторы

Наша промышленность приступила к выпуску мотоциклетных аккумуляторов ЗМТ-8 и 6МТС-9. Это представители нового семейства батарей, разработанных Научно-исследовательским институтом стартерных аккумуляторов (НИИ ПКТ) в Подольске, которое помимо них включает три модели: ЗМТ-4,5; ЗМТ-14,6; 6МТС-22. Все они отличаются улучшенными удельными характеристиками и новым конструктивным исполнением. У аккумуляторов нового семейства общая для всех банок крышка.

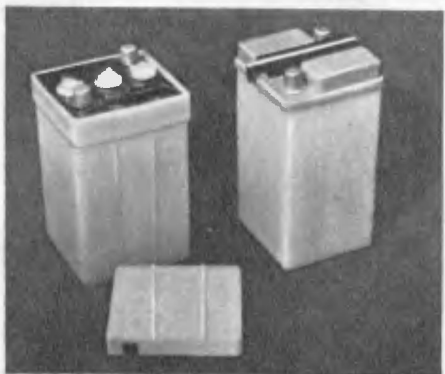
Следует отметить, что в отличие от предшественников конструкция батарей с общей крышкой и скрытыми переключателями обеспечивают меньшие внутренние потери напряжения. Их корпус-моноблок отформован из ударопрочной полупрозрачной пластмассы. Поэтому для определения количества электролита теперь не нужно отвертывать пробки и делать замеры трубкой — две риски и просматриваемый через прозрачную боковину уровень электролита помогают просто установить его количество.

Аккумуляторы новой конструкции можно заряжать по истечении 20 минут после заливки электролита. При токе в 1 А батарея будет заряжена за 5 часов. При необходимости быстро привести в рабочее состояние ее можно установить на мотоцикл и без заряда спустя 20 минут после заливки электролита.

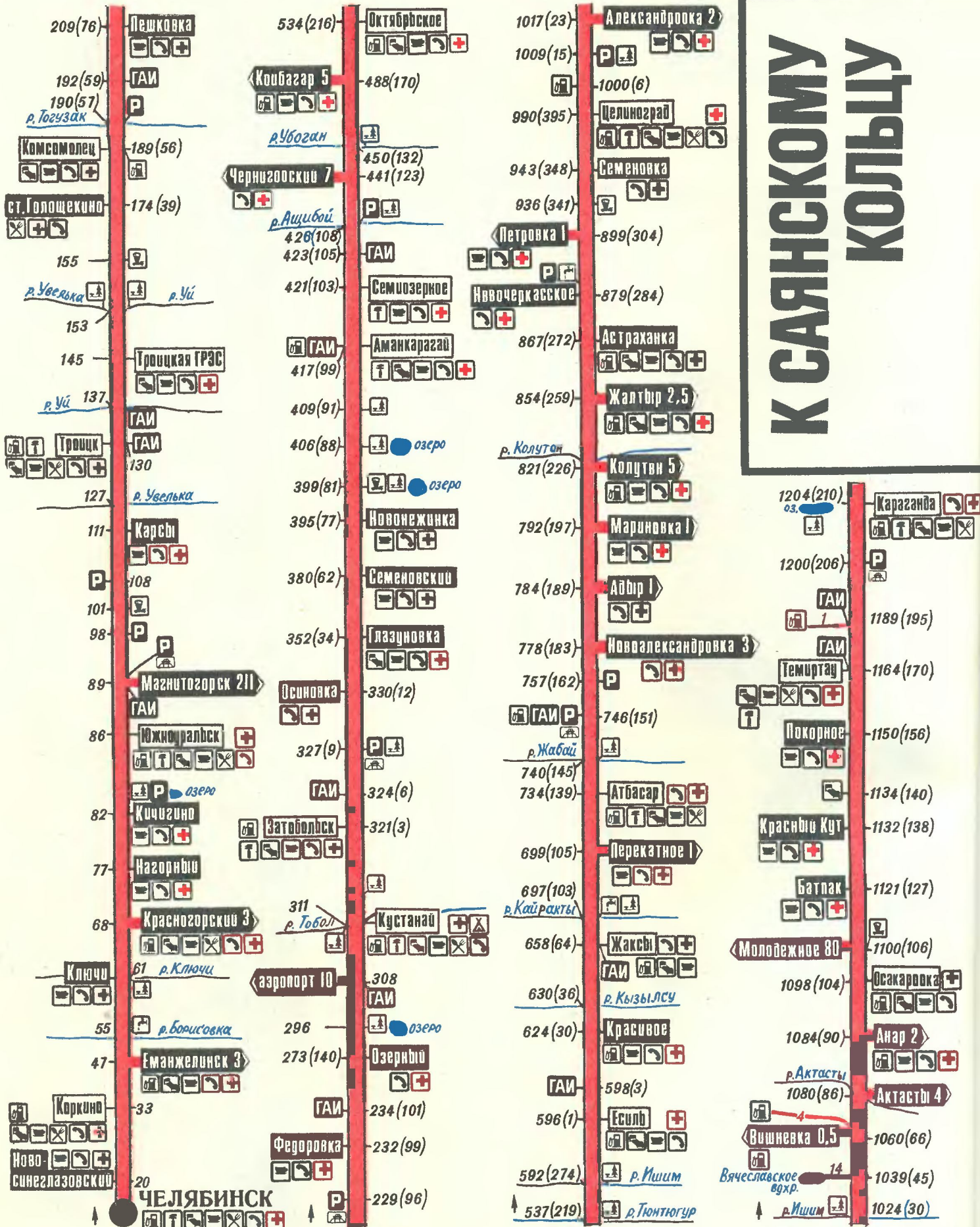
Конструкция аккумуляторов нового семейства такова, что для сборки их необходима полуавтоматическая линия. Такие линии, разработанные НИИ и внедряемые на аккумуляторных заводах, позволяют в значительной степени улучшить качество батарей.

Новые аккумуляторы ЗМТ-8 и 6МТС-9, уже освоенные промышленностью, заменяют прежние модели ЗМТ-6, ЗМТ-10 и предназначены для мотоциклов «ИЖ-Планета-3», «ИЖ-Планета-спорт», «ИЖ-Юпитер-3», «Урал», «Днепр», а также для мотороллеров «Турист-М» и «Вятка-3».

На фото: аккумуляторы 6МТС-9 в полупрозрачном корпусе (вверху) и ЗМТ-8 со снятой крышкой.

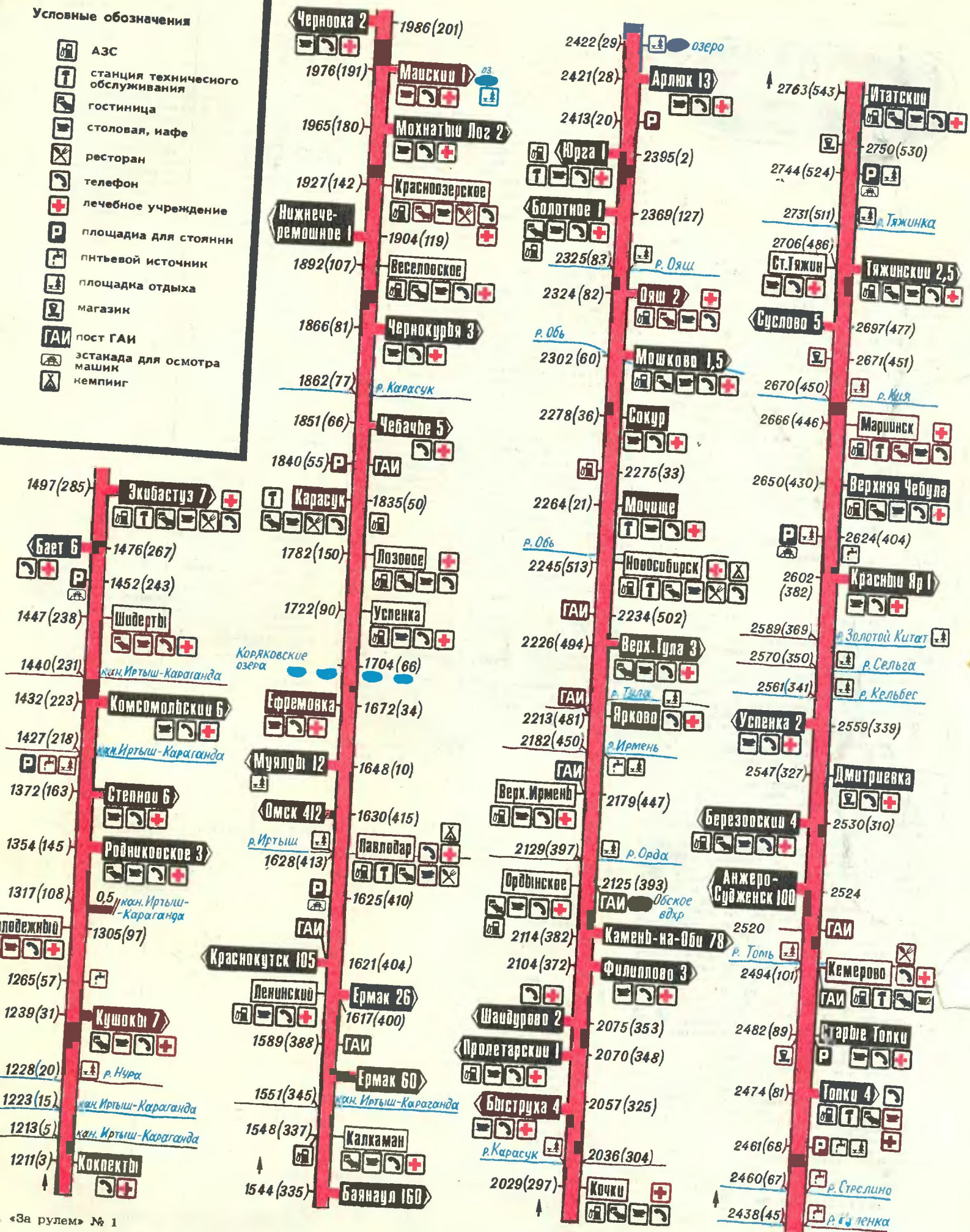


К САЯНСКОМУ КОЛЬЦУ



Условные обозначения

- АЗС
- станция технического обслуживания
- гостиница
- столовая, кафе
- ресторан
- телефон
- лечебное учреждение
- площадка для стоянки
- питьевой источник
- площадка отдыха
- магазин
- пост ГАИ
- эстакада для осмотра машин
- кемпинг



КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

В одной из статей о редакционных испытаниях «ИЖ-комби» («За рулем», 1977, № 5) было рассказано об установке на двигатель «Москвич-412» вместо K126H карбюратора типа «ВАЗ», обеспечивающего пуск при более низких температурах. Отвечая на высказанные ранее замечания об отставании качества карбюратора K126H от требований времени, «Ленкарз» сообщал («За рулем», 1977, № 1), что уже налажен выпуск модернизированной, более совершенной модели. Многие владельцы автомобилей с двигателем «Москвич-412», оборудованным старым карбюратором K126H, интересуются, что дает новый прибор и как установить карбюратор типа «ВАЗ», поступающий в продажу.

На эти вопросы отвечает руководитель исследовательской группы АЗЛК Ю. В. РОЖКОВ.

С начала производства двигателя «Москвич-412» комплектовались карбюратором K126H, разработанным в середине 60-х годов на базе K126П, применявшегося на «Москвиче-408». С тех пор ленинградский карбюраторно-арматурный завод им. Куйбышева неоднократно модернизировал прибор, чтобы обеспечить возрастающие требования по стабильности характеристик, пуску холодного двигателя, выделению токсичных веществ с отработавшими газами.

С 1976 года часть автомобилей «Москвич-2140» стали комплектовать карбюраторами типа «ВАЗ» (2101-412), выпускаемыми димитровградским автоагрегатным заводом им. 50-летия СССР (ДААЗ). Этот прибор в то время превосходил K126H по некоторым параметрам и, главное, обеспечивал пуск двигателя при более низких температурах.

С прошлого года «Ленкарз» производит усовершенствованную модель карбюратора K126H, который поступает для комплектации двигателей автомобилей «Москвич-412», «2140», ИЖ-2125 и других. В нем изменена система пуска, благодаря чему двигатель удается завести при значительных морозах — до 25 градусов. С целью обеспечить соответствие действующим ныне жестким требованиям по токсичности отработавших газов в системе холостого хода основной камеры предусмотрен специальный «эмulsionный» винт (его называют винтом токсичности). Он ограничивает возможность обогащения смеси винтом качества при работе двигателя с минимальными оборотами коленчатого вала на холостом ходу. Винт отрегулирован на заводе и покрыт красной. Благодаря ему, даже совсем вывернув винт качества, нельзя обогатить смесь настолько, чтобы содержание окиси углерода (СО) в отработавших газах при работе на минимальных оборотах превышало норму, то есть 2% по объему. Владельцам автомобилей не рекомендуется нарушать контровку «эмulsionного» винта. Власть над ним имеют только станции технического обслуживания.

Важно отметить, что неоднократные сравнительные испытания автомобилей «Москвич-2140» с карбюраторами K126H и ДААЗ-2101-412 не выявили преимуществ какого-либо типа ни по топливной экономичности, ни по динамике разгона,

ни по ездовым качествам. Содержание вредных веществ в отработавших газах при обоих карбюраторах практически одинаково. Таким образом, в настоящее время двигатели «москвичей» комплектуются карбюраторами двух типов — «Ленкарз» и ДААЗ, которые поступают и в продажу на запчасти.

Некоторые автолюбители полагают, что на двигатели «Москвич-412» вместо K126H старого образца можно устанавливать без всяких переделок карбюраторы, предназначенные для ВАЗ-2101. Они обосновывают это представление тем, что с «жигулевским» карбюратором машина становится более резвой — быстрее разгоняется и достигает большей максимальной скорости, легче пускается двигатель при морозах. Возможно, что и так, но какой ценой приходится за это платить. Постоянное переобогащение смеси (по сравнению с нормальным составом), дающее прирост мощности на некоторых режимах, приводит к значительному увеличению расхода топлива (с 10—12 до 14—15 л/100 км) и недопустимо большому росту токсичности отработавших газов. Кроме того, в той или иной степени при переходе на более высокие обороты возникают провалы. Они вызваны несоответствием характера обогащения смеси ускорительным насосом данному двигателю.

Поэтому инженерам всех заводов, связанных с производством автомобилей, — москвичского, уфимского, ижевского, димитровградского — пришлось провести большую и трудоемкую работу, чтобы с минимальными изменениями приспособить серийно выпускаемый «вазовский» карбюратор к двигателю «Москвич-412». Одновременно для него был создан новый воздушный фильтр, удовлетворяющий возросшим требованиям по шуму, создаваемому двигателем.

В результате был найден вариант карбюратора, отличающийся от базового типа в основном некоторыми регулировочными данными (они приведены в таблице) и профилем кулачка в приводе ускорительного насоса.

Если вы на своем «Москвиче» решили заменить K126H старой модификации карбюратором типа «ВАЗ», следует приобрести модель ДААЗ-2101-1107010-11 и новый воздушный фильтр, так как прежний, применявшийся совместно с K126H, не обеспечит наилучшие параметры.

Для установки нового карбюратора надо заменить шпильки крепления более длинными (60 мм) и изготовить проклад-

ну согласно рис. 1 (или у старой, если она в хорошем состоянии, вырезать перемишу между камерами).

Чтобы подвести охлаждающую жидкость к штуцеру смесительной камеры карбюратора, поступают следующим образом. Если у двигателя «верхний» (установленный на головке блока, то есть старый вариант) термостат, нужно снять подводящий патрубок водяного насоса и заменить угольник изготовленным согласно рис. 2 тройником, к которому вновь подсоединить патрубок (для тройника можно использовать удаленный угольник). В двигателе с нижним расположением термостата (новый вариант) достаточно в подводящем патрубке водяного насоса заменить пробку nippleм K3/8", изображенным на рис. 3. В обоих вариантах таким же nippleм заменяют пробку во впускной трубе. Штуцера смесительной камеры карбюратора соединяем с тройником и nippleм дюрнитовыми шлангами внутренним диаметром 7 мм и длиной 250 и 300 мм, как показано на рис. 4. Шланги закрепляем при помощи хомутов.

Отводящий штуцер бензонасоса, устанавливаемого с K126H, имеет наружный диаметр 5 мм и соединяется с карбюратором шлангом такого же внутреннего диаметра. Этот шланг невозможно совместить с подводящим штуцером карбюратора ДААЗ-2101-412, имеющим наружный диаметр 8 мм. Для соединения этого карбюратора с бензонасосом лучше использовать дюрнитовый шланг внутренним диаметром 7 мм и длиной 200 мм. На штуцер же бензонасоса можно в качестве переходника установить отрезок резинового или пластмассового шланга длиной 25 мм, внутренним диаметром 5 мм и наружным — 7 мм. Чтобы не было резких перегибов шланга, отводящий штуцер бензонасоса следует повернуть вниз на 180°.

Надо иметь в виду, что у карбюраторов ДААЗ, применяемых ныне на двигателях автомобилей «Москвич-2140», эмульсионный винт регулирования холостого хода имеет контровочную заглушку. Ее устанавливают на заводе или на СТО после соответствующей регулировки двигателя. Заглушка не позволяет обогатить смесь при минимальных оборотах двигателя на холостом ходу, чем и обеспечивается соответствующее нормам содержание окиси углерода в отработавших газах. Владельцам автомобилей не рекомендуется самостоятельно, без крайней необходимости, снимать заглушку и регулировать винтом качества систему холостого хода карбюратора.

Регулировочные данные карбюраторов
ДААЗ-2101 и ДААЗ-2101-412

Параметры	ДААЗ-2101		ДААЗ-2101-412	
	1-я камера	2-я камера	1-я камера	2-я камера
Диаметр смесительной камеры, мм	32	32	32	32
Диаметр диффузоров, мм:				
большого	23	23	23	23
малого	10,5	10,5	10,5	10,5
Диаметр топливных жиклеров, мм:				
главной системы	1,35	1,25	1,2	1,28
холостого хода	0,45	0,6	0,6	0,6
эконостата	—	1,50	—	1,50
Диаметр воздушного жиклера, мм:				
главной системы	1,70	1,90	1,4	1,80
холостого хода	1,80	0,7	1,80	0,7
эконостата	—	0,9	—	0,9
пускового устройства	0,70	—	0,70	—
Диаметр эмульсионного жиклера эконостата, мм	—	1,70	—	1,70
Диаметр распылителя, мм:				
эконостата	—	2,5	—	2,5
ускорительного насоса	0,4	—	0,5	—
перепускного жиклера ускорительного	0,4	—	0,4	—
Длина отверстия для вакуум-регулятора, мм	—	—	1,0	—
Расстояние центра отверстия вакуум-регулятора от кромки дроссельной заслонки (выше), мм	—	—	0,6	—
Открытие дроссельной заслонки 1-й камеры при полностью закрытой воздушной заслонке (зазор), мм	0,75±0,1	—	1,3	—
Расстояние от поплавка до прокладки крышки карбюратора, мм	7,5±0,25	—	6,5±0,25	—
Производительность ускорительного насоса, см ³ /10 ходов	7	—	9,5	—

КАРБЮРАТОРЫ ДВИГАТЕЛЕЙ

«МОСКВИЧ—412»

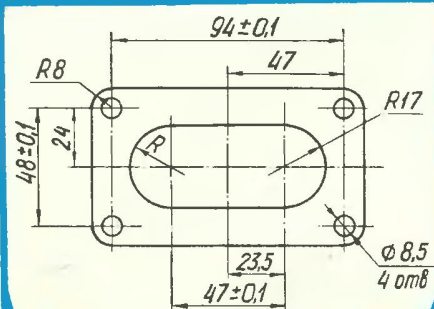


Рис. 1. Прокладка. Материал — прокладочный картон толщиной 0,5 мм.

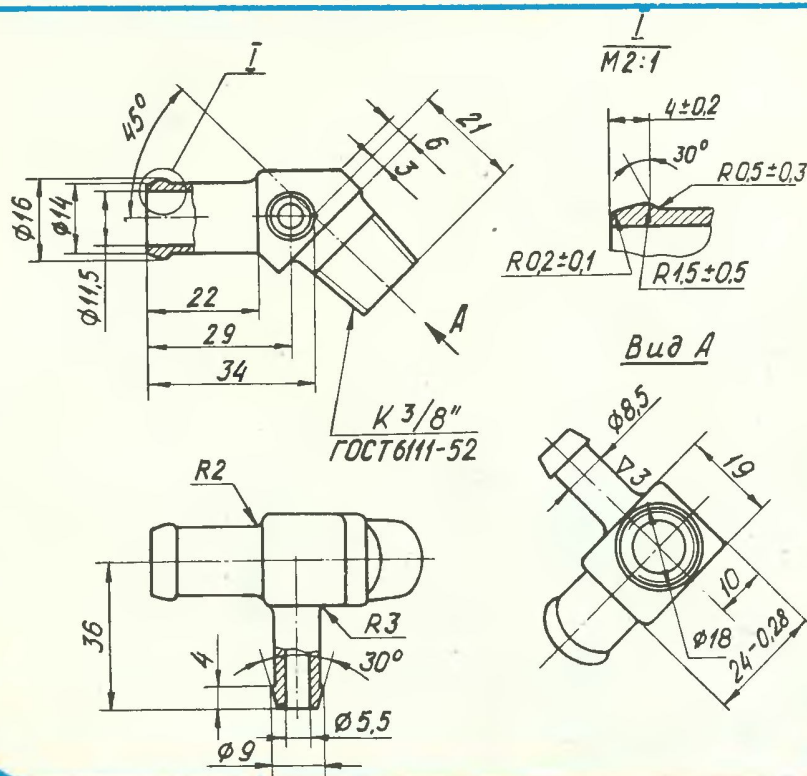


Рис. 2. Тройник крышки водяного насоса (деталь 412-1303064).

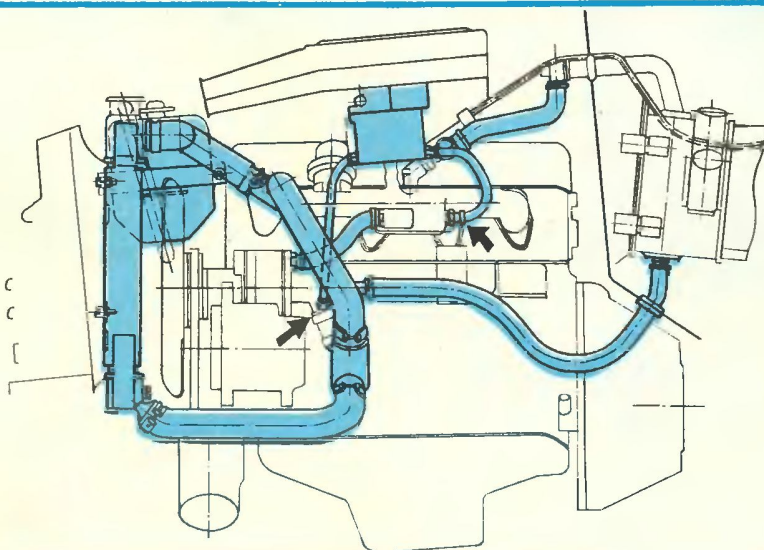
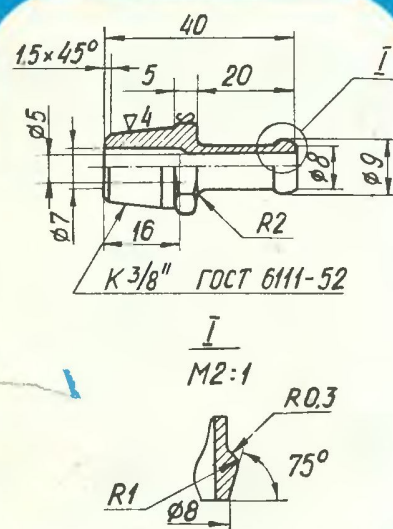


Рис. 4. Схема системы охлаждения двигателя; стрелками указаны места подсоединения шлангов от карбюратора.

Рис. 3. Ниппель К3/8" (деталь 367629-29); материал — стальной шестигранный под ключ 19 мм.





«Москвич — 2140».

ИЖ — 2125.



ЛЕГКОВЫЕ АВТОМО

Одним из главных показателей поступательного движения автомобильной промышленности в десятой пятилетке является расширение ассортимента машин, рассчитанных на удовлетворение все возрастающих запросов нашей экономики, нашего народного хозяйства, индивидуального транспорта. Количество моделей и модификаций, выпускаемых советскими заводами, уже сегодня превышает отметку «триста». Начиная с этого номера мы будем периодически знакомить читателей с основными машинами десятой пятилетки. Первый материал посвящается легковым автомобилям.



ЗИЛ — 117В.

ЗАЗ — 968 «Запорожец».



Модель	Число мест и дверей	Конструкция кузова	Число цилиндров и рабочий объем, см ³	Мощность, л. с.	Число об/мин
ВАЗ — 2101 «Жигули»	5—4	4×2	4—1198	64	5600
ВАЗ — 21011 «Жигули»	5—4	4×2	4—1294	69	5600
ВАЗ — 21013 «Жигули»	5—4	4×2	4—1198	64	5600
ВАЗ — 2102 «Жигули»	5—5	4×2	4—1198	64	5600
ВАЗ — 21021 «Жигули»	5—5	4×2	4—1294	69	5600
ВАЗ — 21023 «Жигули»	5—5	4×2	4—1452	77	5600
ВАЗ — 2103 «Жигули»	5—4	4×2	4—1452	77	5600
ВАЗ — 21033 «Жигули»	5—4	4×2	4—1294	69	5600
ВАЗ — 2106 «Жигули»	5—4	4×2	4—1568	80	5200
ВАЗ — 21061 «Жигули»	5—4	4×2	4—1452	77	5600
ВАЗ — 2121 «Нива»	5—3	4×4	4—1568	80	5200
ГАЗ — 13 «Чайна»	7—4	4×2	8—5526	195	4400
ГАЗ — 14 «Чайна»	7—4	4×2	8—5526	220	4200
ГАЗ — 24 «Волга»	5—4	4×2	4—2445	95	4500
ГАЗ — 24-01 «Волга»	5—4	4×2	4—2445	85	4500
ГАЗ — 24-02 «Волга»	7—5	4×2	4—2445	95	4500
ГАЗ — 24-04 «Волга»	7—5	4×2	4—2445	85	4500
ГАЗ — 24-07 «Волга»	5—4	4×2	4—2445	80	4500
ЗАЗ — 968 «Запорожец»	4—2	4×2	4—1198	40	4400
ЗАЗ — 968А «Запорожец»	4—2	4×2	4—1198	45	4600
ЗАЗ — 968Б2 «Запорожец»	4—2	4×2	4—887	27	4200
ЗАЗ — 968Р «Запорожец»	4—2	4×2	4—887	27	4200
ЗАЗ — 968АБ «Запорожец»	4—2	4×2	4—1198	40	4400
ЗАЗ — 968АБ2 «Запорожец»	4—2	4×2	4—1198	40	4400
ЗАЗ — 968АБ4 «Запорожец»	4—2	4×2	4—1198	40	4400
ЗИЛ — 114	7—4	4×2	8—6959	300	4400
ЗИЛ — 117	5—4	4×2	8—6959	300	4400
ИЖ — 2125	4—5	4×2	4—1478	75	5800
«Москвич — 412-ИЖ»	4—4	4×2	4—1478	75	5800
ЛуАЗ — 969А	4—2	4×4	4—1198	39	4300
«Москвич — 2136»	4—5	4×2	4—1358	50	4750
«Москвич — 2137»	4—5	4×2	4—1478	75	5800
«Москвич — 2138»	4—4	4×2	4—1358	50	4750
«Москвич — 2140»	4—4	4×2	4—1478	75	5800
УАЗ — 469	7—4	4×4	4—2445	75	4000
УАЗ — 469Б	7—4	4×4	4—2445	75	4000

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ: А — автоматическая трансмиссия; охлаждение двигателя; Г — распределительный вал в головке; для инвалидов; К — иолесные редукторы; Н — независимая подвеска ной рамы; У — усилитель тормозов.
ПРИМЕЧАНИЕ. Прочери в таблице означает отсутствие данных; в вершеиствовании действительные технические параметры моделей



Автомобили 1979 года

За последние годы производство их в нашей стране идет высокими темпами. Миллионный рубеж в годовом выпуске был взят в 1974 году. В последнем году девятой пятилетки с конвейеров наших заводов сошли 1201 тысяча легковых машин. В нынешней пятилетке их выпуск продолжал расти: в 1976 году — 1 239 000, в 1977 году — 1 280 000.

Сейчас, в четвертом году пятилетки автомобильная промышленность страны производит на восьми заводах 36 основных модификаций легковых автомобилей. Их краткие технические характеристики приведены в таблице.

об./мин	Число передач	Длина, мм	Снаряженная масса, кг	Скорость, км/ч	Время разгона до 100 км/ч, с	Контрольный расход топлива, л/100 км при скорости, км/ч	Особенности
1000	4	4073	955	140	22	8,0	ГД
1000	4	4043	955	143	20	8,2	ГДД
1000	4	4043	955	140	22	8,0	ГДД
1000	4	4059	1010	135	25	8,5	ГДД
1000	4	4059	1010	138	20	8,4	ГДД
1000	4	4059	1010	145	19	8,6	ГДУ
1000	4	4116	1030	150	19	8,4	ГДУ
1000	4	4116	1030	143	21	8,3	ГДУ
1000	4	4166	1045	152	17,5	8,5	ГДУ
1000	4	4166	1045	150	19	8,4	ГДУ
1200	8	3720	1150	130	25	9,9	ГДУ
1200	3	5630	2100	160	20	14	АР
1200	3	6114	2590	175	15	16	АДР
1200	4	4760	1420	145	22	10,5	У
1200	4	4760	1420	135	25	11,0	У
1200	4	4735	1550	140	25	11,5	У
1200	4	4735	1550	130	28	11,5	У
1200	4	4760	1520	135	25	—	БУ
1200	4	3730	790	118	43	5,9	ВНТ
1200	4	3730	840	123	38	5,9	ВНТ
1200	4	3730	790	100	—	5,9	ВНТ
1200	3	3730	790	60	—	7,0	ВНТ
1200	4	3730	850	118	43	5,9	ВНТ
1200	4	3730	848	118	43	5,9	ВНТ
1200	4	3730	848	118	43	5,9	ВНТ
1200	3	6305	3085	190	13,5	19	АДРТУ
1200	3	5725	2880	200	13	18	АДРТУ
1200	4	4120	1085	140	30	8,8	ГУ
1200	4	4195	1045	140	19	8,8	ГУ
1200	5	3370	950	85	—	10	ВКНРТ
1200	4	4210	1120	120	42	9,0	ДУ
1200	4	4210	1120	135	22	9,0	ДУ
1200	4	4250	1080	122	30	8,8	ГДУ
1200	4	4250	1080	142	19	8,8	ГДУ
1200	8	4025	1650	100	—	10,6	КР
1200	8	4025	1540	100	—	10,6	Р

Б — двигатель, работающий на сжиженном газе; В — воздушное цилиндры; Д — дисковые тормоза передних колес; И — модификация на всех колес; Т — торсионная подвеска; Р — наличие самостоятельного

в связи с постоянно вводимыми в конструкцию машин отдельными усовершенствованиями, что нашло отражение в таблице.



VAZ-2121 «Нива».

УАЗ-469.



GAZ-14 «Чайка».

ЛуАЗ-969М.



ТЕСТ ПО ВАШЕЙ ПРОСЬБЕ

Участником этой беседы я стал случайно. Мы стояли на площадке перед воротами мойки СТО «Северянин», на Ярославском шоссе в Москве, и дожидались своей очереди. Владелец ВАЗ-2103 с красными финскими чехлами на сиденьях, новеньким хромированным багажником на крыше, загнута от переднего крыла до задней двери желтой антенной и множеством пластмассовых деталей на номерах, дверях и «дворниках» жаловался соседу:

— Третий раз приезжаю сюда с одним и тем же — громадный расход топлива. До машины сам не дотрагиваюсь — все делают на станции, и все равно 13—14 литров на сотню километров сжигают.

— Халтурщики здесь. Пускают пыль в глаза приборами и стендами, — отвечал молодой человек, приехавший на «ноль второй», — а на дороге все по-другому.

Я спросил владельца ВАЗ-2103, не пытался ли он ездить без багажника и подсчитать при этом расход топлива.

— Простите, но бензин-то сгорает в моторе, а не на крыше, и пусть уже те, кто сделал мотор, позаботятся о его исправности хотя бы в гарантийный срок!

Разговаривать дальше мне расхотелось, но при поездках в городе я стал обращать внимание на автомобили с пустыми багажниками. Тысячи индивидуальных машин только в Москве ежедневно готовы к перевозке груза. При этом существует характерная закономерность — чем меньше автомобиль, тем скорее его оборудуют трубчатой платформой для багажа. Это стало даже чем-то вроде моды, лишним признаком респектабельности, что ли. А мне порой хочется сравнить подобных охотников за престижем (или людей, ленившихся лишний раз снять и установить багажник) с любителем туризма, купившим новый рюкзак и не расстающимся с ним ни на работе ни в гостях. Правда, в этом случае таную постоянную готовность что-то унести люди без рюкзаков могли бы использовать не совсем правильно.

Одновременно я стал присматриваться к тому, как разъезжаются по утрам машины с двух стоянок возле моего дома.

Сосредоточенные мужчины отрывают дверцы, вставляют ключи в замки зажигания и через две-три минуты, едва прогрели моторы, уезжают. Процедура расставания с машиной вечером занимает еще меньше времени. За несколько месяцев наблюдения я ни разу не увидел возле автомобилей человека с шинным манометром в руках ни до, ни после дневных поездок.

И вот письмо от ленинградца: «Обратился на СТО по поводу повышенного расхода топлива на моем ВАЗ-2101. Но вместо регулировки карбюратора мне посоветовали снять багажник и следить за давлением в шинах. Объясните, пожалуйста, какое это имеет отношение к расходу топлива и правы ли работники СТО».

Несколько расширив задачу, мы решили показать на практике, во что обходится невнимание к элементарным правилам эксплуатации автомобилей, и отправились на автополигон НАМИ. ВАЗ-21011, предоставленный редакции Волжским автозаводом, к моменту этих испытаний завершал 59-ю тысячу километров. Претензий по поводу излишнего расхода топлива к нему не было.

Для условий московского движения 10 л/100 км, или 400 километров на одном баке, — вполне приличные цифры. Как правило, он эксплуатируется в спокойном стиле, но десятилетие, проведенное мной в автоспорте, нет-нет да и напомним о себе, и все-таки израсходовать АИ-93 больше 10 л/100 км на московских улицах не удается (разумеется, при отрегулированных карбюраторе и зажигании, причем не зимой).

После обязательных перед испытанием проверок давления в шинах, регулировок и наната, которые озадачились в иорме, освобождения багажника от лишней вещей (мы приняли за норму 50% нагрузки, то есть: водитель + пассажир + 25 кг в багажнике) — можно выезжать на испытательные дороги. Обычное для снятия экономичных характеристик оборудование — счетчик расхода топлива, обладающий точностью до 1 см³, секундомер для засечки времени прохождения мерного километра, счетчик пути и спидометр — все в машине и исправно работает. Не стали только оформлять положенный в заводских испытаниях протокол, а записывали результаты замеров просто в блокнот, чтобы в редакции перевести эти цифры в наглядные линии графиков.

Прежде чем перейти к собственно испытаниям, мне хотелось бы напомнить читателям несколько простых закономерностей, принятых в автомобильной теории. Сидя за рулем, мы иногда не задумываемся над тем, что происходит с машиной, отдельными узлами и агрегатами, когда заставляем ее двигаться с нужной нам скоростью. Обо всем этом подумали конструкторы, все это проверили заводские испытатели, и главный конструктор подписал инструкцию по эксплуатации автомобиля, которая лежит в «перчаточнике». В ней четко написано, что может делать тот или иной механизм. И нам не нужно думать, как складывается уравнение тягового баланса у нашей машины. Нам все равно, а машине нет. Для нее заложенное в конструкции соотношение между силой тяги на ведущих колесах и противоположными им сопротивлением качению (смотрим за весом, шинами и давлением в них, за качеством дороги) и сопротивлением воздуха (не забудь о лобовой площади, о коэффициенте обтекаемости — условно качество поверхности кузова, о скорости — она здесь учитывается в квадрате!) всегда постоянно. Выросло сопротивление движению — поднимай тягу на колесах, если хочешь сохранить желаемую скорость. А тяговая сила, как в той сказке про репку, зависит от колес, КПП, трансмиссии и, самое главное, от крутящего момента двигателя; крутящий момент, в свою очередь (здесь все та же математика), — от мощности; мощность — от давления газов в цилиндре при сгорании; давление — от качества и количества рабочей смеси да еще от качества и своевременности поджигающей искры на свече; смесь — от карбюратора, искра... И в конечном итоге пустяковая вещь, исправить которую не представляет труда любому водителю, включая новичка, оставшись неисправной, заставляет лишний раз нажимать на педаль «газа», заталкивать в цилиндры лишнее топливо и оплачивать наличными его потери.

Вот теперь самое время перейти к тому, что мы делали на полигоне. Одна из важнейших характеристик машины — график топливной экономичности. Недаром он приводится во всех справочных пособиях к любой модели. Хорошая кривая расхода — предмет гордости автозавода. Читается этот график просто: по горизонтальной растет скорость (км/ч), по вертикали — расход топлива (л/100 км). Для сравнения мы взяли кривую, полученную при заводских испытаниях ВАЗ-21011 на той же динамометрической дорожке. Разница только в погодных условиях — мы работали во влажном и плотном воздухе после дождя, заводские замеры проводились в солнечную погоду при меньшей плотности воздуха. Такие нюансы тоже приходится учитывать, как и индивидуальные особенности машины. Заводская была новой, нашей — два года и 60 тысяч километров. За это время

под крыльями, естественно, осела несмываемая грязь, и узлы еще на заводе был в ремонте, краска сильно обветрена от хранения на улице. Словом, у нас в руках типичный автомобиль, живущий в городе. В целом он, конечно, выглядит молодцом. Во время прогревочных кругов на скоростном кольце полигона легко натиснул «на полном дросселе», уложив стрелку спидометра на правый ограничитель.

Кривую расхода топлива получают замерами при езде в двух противоположных направлениях (чтобы исключить влияние ветра) с установившейся скоростью на прямой передаче. Начинают с

Хотите поднять расход бензина?

- Оставьте багажник на крыше
- Не контролируйте давление в шинах
- Забудьте о зазорах в свечах и прерывателе
- Загрузите машину ненужными сейчас вещами

высоких скоростей и далее — по нисходящей. Мы интересовали диапазон от 40 до 120 км/ч, то есть режимы движения, допустимые в СССР повсюду и на отдельных магистралях. Вначале построили исходную кривую для нашей машины, так сказать, в чистом виде. Как мы и ожидали, она оказалась несколько отличной от заводской, причем на скоростях до 90 км/ч в лучшую сторону, а когда стрелка переваливала за 100 км/ч, начинала сдвигаться каждая мелочь. Сотые доли аэродинамических коэффициентов, умноженные на квадрат скорости, выливаются в дополнительные сотни граммов топлива. Это объяснимое возрастное изменение.

Ставим багажник. Пустой прутковый каркас, продающийся во многих магазинах. И сразу кривая перебралась вверх. На режиме наиболее употребительной скорости 70 км/ч — плюс 0,5 л, на 80 км/ч — 0,8 л, а на 90 км/ч — том пределе, которым вопреки собственным возможностям широко пользуются даже начинающие автолюбители, — в плюс

пошел полный литр. (Добавьте к этому темперамент, с которым обычно отстаивают право быть первым у светофора, о чем журнал уже писал (1978, № 7, «Стиль езды в рублях и литрах»). Получится цифра, близкая к 12 л/100 км. При 120 км/ч от заводского эталона нас отличало уже 2 литра. Фактически это значит, что на одной заправке бака мы не доехали 100 километров!

Кладем на багажник пустую манистру. Во всем диапазоне замеров дополнительный прирост от 0,2 до 0,5 л по мере увеличения скорости. Этот эксперимент мы провели для сравнения. В следующей серии заездов чуть-чуть, в пределах лимба

ния, живущие в машинах от обслуживания до обслуживания. Но вот результаты — они в верхнем графике. На малых скоростях, когда обороты коленчатого вала невелики и частота тактов рабочего хода в одном цилиндре соизмерима с десятками долями секунды, все эти искажения зазоров в десятках долей вылезают наружу — потеря почти в 1 л/100 км при 60 км/ч. При 5000 об/мин эта цифра скромнее, но и желающих ездить в таком режиме, очевидно, меньше. В общей же картине расхода топлива отклонения в системе зажигания дают тот же эффект, что и постоянно перевозимая на багажнике манистра.

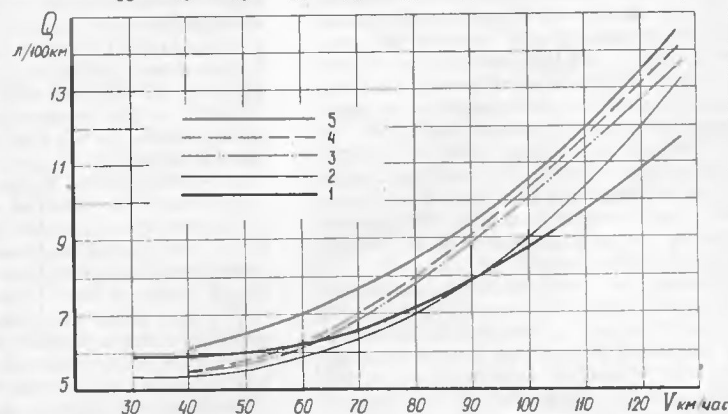
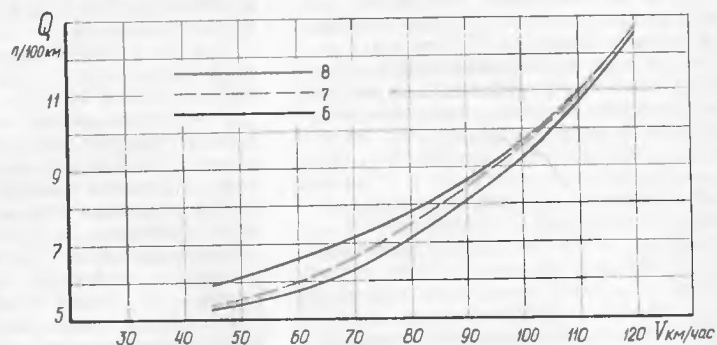
ной объем равенценен выброшенному рублю при каждой заправке бака. От заложенного заводом расхода на высоких скоростях (в пределах 110 км/ч) это выливается уже в дополнительные 2,5 л/100 км, или в четверть «жигулевского» бака, «пущенного на ветер».

Когда мы заканчивали замеры, удалось хорошо прочувствовать это. Езда с багажником от редакции до полигона (около 100 километров), прогрев на высокой скорости (28 километров скоростного кольца) и 54 точных кривых на градинометрической дороге с ее идеальным покрытием, полностью очистили



В испытаниях, проводимых редакцией, используется та же аппаратура, и они проходят на тех же дорогах, где работают заводские испытатели. На этих снимках вы видите тест «Багажник с манистрой».

1. кривая по результатам заводских испытаний ВАЗ—



21011; 2. редакционный тест в «чистом варианте»; 3. «плюс багажник»; 4. ...еще и манистра или нарушения в системе зажигания; 5. ...и шины тоже не в порядке; 6. система зажигания в норме; 7. позднее зажигание; 8. ...и тому же нарушены зазоры в свечах и прерывателе.

регулятора, сместили момент зажигания в сторону запаздывания — возможный вариант при несоответствии момента зажигания качеству залитого бензина. И снова прирост.

Системе зажигания мы решили посвятить отдельный график и несколько серий заездов. Регулируемых параметров, доступных любому водителю, здесь три — зазоры в свечах и прерывателе и угол опережения зажигания. Чтобы проверить зазоры, нужно в одном случае снять крышку распределителя, а в другом — вывернуть свечи. На все уйдет не более 10 минут даже при первой попытке. Но как часто эту операцию проделывает владелец машины? Хотя, может быть, электроды у свечей подгорели, а установившаяся в прошлый раз свеча, ее уронили, и зазор сбился. Мало ли случайностей. Наказало бы, пустяки: четыре свечи и четыре разных зазора — от 0,5 до 1,2 мм, а в прерывателе зазор всего лишь на 0,15 мм меньше нормы. Эти цифры перед испытаниями мы получили на СТО или типичные отклоне-

Последняя серия заездов дополнила наш комплекс «грехов» бесконтрольным давлением в шинах. На глаз разница между 1,2 кгс/см² и 1,7 кгс/см² едва различима. Поэтому многие водители, доверившись внешнему впечатлению, не пользуются манометром. Мы «смонтировали» эту привычку. В разных колесках установили разное давление от 1,2 до 1,5 кгс/см², практически не изменив внешнего вида шин. И опять малые скорости! Если на больших — свыше 80 км/ч — под действием центробежных сил шина как бы раздувается, динамический радиус качения становится больше и увеличение расхода бензина не превышает 0,5 л/100 км, то на самых рабочих — от 40 до 70 км/ч — во всем остальном перерасходе приплюсовываются еще 0,8 л на каждые 100 километров пути.

В сумме все эти «мелочи» привели к тому, что при популярных скоростях — в городе 60 км/ч, а на шоссе 90 км/ч — каждая сотня километров дополнительно обходится минимум в 1,5 л бензина. Та-

бензобак ВАЗ—21011. Эксплуатационный расход топлива в этот день равнялся 18 л/100 км. Несложно сделать скидку на «полный дроссель» при разгонах и прогревочных кругах, и станет понятно, что многое для экономии нашего общего богатства — топлива и собственных денег мы можем сделать сами с помощью шинного насоса и манометра, отвертки и маленького ключика со щупами и разумного оборудования автомобиля. Для всего этого совсем не нужно быть автослесарем высокой квалификации.

Н. РАЗИНЧЕВ,
редактор отдела эксплуатации
и сервиса журнала «За рулем»

Редакция благодарит за помощь в проведении теста водителя-испытателя
ЗИЛа О. Богданова.

Редко проходит день, чтобы почти не принесла писем с одной и той же просьбой: расскажите подробнее о багги. Ее высказывают и те, кто хочет заняться постройкой спортивно-кроссового автомобиля, и те, кто просто полюбил этот новый для нас и такой увлекательный вид автомобильного спорта. Для тех, кто интересуется багги, мы помещаем статью-обзор инженера В. АРКУШИ, подготовленную по итогам минувшего спортивного сезона.

Где бы ни оказался автомобиль багги — в районе соревнований, на выставке, просто на улице, он тут же обрастает толпой любопытных. Необычные по своему виду автомобили всегда попадают в центр внимания. Но, что греха таить, в порывах энтузиазма порой появляются на свет автомобили, при взгляде на которые остается лишь пожалеть о времени и силах, затраченных на постройку. Причин тому достаточно: незнание технических требований (с ними порой просто негде познакомиться), отсутствие конкретной информации о багги, наконец, недостаточная компетентность отдельных «конструкторов» в сочетании с самонадеянностью, основанной на неверном представлении о простоте этого типа автомобилей. Оговоримся сразу: в вопросе о принципиальном подходе к багги автор полностью присоединяется к предупреждениям, которые были в свое время высказаны авторами статей, опубликованных в журнале о багги («За рулем», 1978, № 7 и 9). Всякий, кто берется за постройку спортивно-кроссового автомобиля, должен четко представлять себе его назначение, требования к нему, ибо специфика машины определяет и особенности ее конструкции.

За годы развития багги у нас создано немало если не совершенных, то близких к этому автомобилей, на которых достигнуты высокие спортивные результаты. Думается, что обзор наиболее рациональных технических решений станет подспорьем для начинающих баггистов, поможет им избежать ошибок и разочарований и в то же время будет небезынтересен любителям автоспорта.

Перейдем к обзору конкретных конструкций. Начнем с компоновочных схем. При всем их разнообразии заметно преобладание одноместных автомобилей, у которых двигатель размещен в пределах базы — за сиденьем гощика перед задними ведущими колесами. Как

известно, аналогичную схему имеют все современные гоночные автомобили («формулы»). Это родство особенно зримо проявилось, в частности, в багги эстонских кроссменов М. Виллемсона и О. Ааси. По такой схеме выполнены машины и запорожских спортсменов, а также братьев Гуржеевых из Московского автомобильно-дорожного института, багги чемпиона СССР 1978 года И. Резевскиса из Латвии и его земляка, призера чемпионата В. Ванагса. Основное достоинство этой схемы — равномерное распределение нагрузки по осям, что положительно сказывается на устойчивости и управляемости автомобиля. Кроме того, он получается очень компактным, рама и кузов имеют минимальную ширину.

Другую разновидность схемы «двигатель в пределах базы» представляют автомобили, у которых силовой агрегат — двигатель со сцеплением и коробкой передач — также установлен перед задней осью, но развернут коробкой передач вперед. От выходного конца вторичного вала коробки (ставшего в этой схеме передним) вращение передается через цилиндрический редуктор на карданный вал и главную передачу. По такой схеме выполнена серия машин, разработанная на Волжском автозаводе под руководством инженера-конструктора В. Губы. На фото 1 автомобиль этой серии — багги Е. Звягина. На такой же машине Л. Рева стал чемпионом СССР 1978 года в III классе. По аналогичной схеме построены багги на Камском автозаводе, а также интересный автомобиль литовского спортсмена Д. Пашквичуса.

Весомым аргументом в пользу схемы с двигателем в пределах базы является и то, что по ней выполнено 9 из 11 автомобилей, на которых завоеваны призовые места в двух чемпионатах СССР.

Гораздо реже встречается заднеприводная схема с расположением двигателя вне базы (позади задней оси). Ее основной недостаток — неравномерная нагрузка на оси. Из-за перераспределения масс передние колеса часто теряют сцепление с дорогой, что ухудшает управляемость.

Большую группу составляют багги так называемой классической компоновки — с двигателем, расположенным спереди, и приводом на задние колеса. Здесь мы прежде всего имеем в виду машины, разработанные и изготовленные в лаборатории спортивных и гоночных автомобилей (ЛСГА) транспортного управления ВАЗа, в также в

СПОРТ-СПОРТ-СПОРТ

ОБЛИК БАГГИ

Обзор конструкций спортивно-кроссовых автомобилей

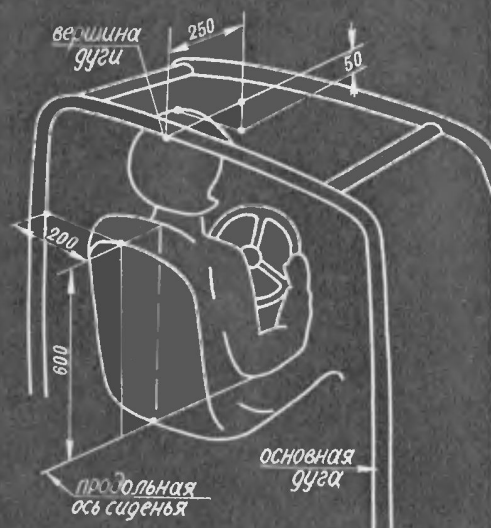
объединении «АвтоВАЗтехобслуживание» (фото 2). Для них характерна четкая ориентация на максимальное использование «родных» узлов и агрегатов «Жигулей». Пожалуй, для спортсменов завода и связанных с ним организаций это наиболее рациональный путь, позволяющий свести к минимуму трудоемкую работу по приспособливанию «чужих» и изготовлению нестандартных деталей. Сокращаются сроки постройки машин, упрощается проблема запчастей, спортсмены получают возможность сосредоточиться на тренировках и участии в соревнованиях. Но это, повторяем, относится прежде всего к гощикам, опирающимся на мощную заводскую материальную базу. В небольших коллективах чаще всего разрабатывают собственные решения, исходя из имеющихся возможностей. Этот момент практически играет первостепенную роль при выборе общей компоновки и разработке конструкции.

В нашей стране багги появились и получили развитие как спортивно-кроссовые автомобили, не предназначенные для дорожного движения. Этим и объясняется несколько упрощенный подход к их оборудованию. Здесь не нужны

1. Багги, построенный на ВАЗе: компоновка — двигатель в пределах базы; двигатель ВАЗ; подвеска всех колес — независимая; масса — 600 кг.

2. Багги, построенный спортсменами «АвтоВАЗтехобслуживания»: компоновка — классическая; двигатель ВАЗ; передняя подвеска — независимая; задний мост — ВАЗ; база — 2200 мм; колеса — 1350/1350 мм; масса — 450 кг.





Каркас безопасности.

приборы освещения, может не быть запасного колеса. Перечень контрольных приборов ограничивается необходимыми для наблюдения за состоянием двигателя на дистанции. Это тахометр, указатели температуры охлаждающей жидкости и давления масла, амперметр. А вот чему надо уделить особое внимание — так это требованиям, касающиеся безопасности автомобиля. Рабочий тормоз должен иметь привод на все четыре колеса и в случае повреждения системы обеспечивать торможение двух колес. Обязательно наличие стояночного тормоза. Спортивно-кроссовый автомобиль оборудуется двумя дополнительными стоп-сигналами, чтобы они были хорошо видны на пыльной трассе. Рекомендуется применять фонари легковых автомобилей или секционные грузовых и автобусов последних моделей с включением всех ламп в режиме стоп-сигнала. Круглые фонари грузовиков выпуска прошлых лет имеют малую площадь и яркость, поэтому их следует устанавливать попарно — по два с каждой стороны. На багги обязательны два зеркала заднего вида — с обеих сторон, а также звуковой сигнал.

Особое внимание следует уделить про-

тивопожарной защите. Чтобы предотвратить загорание проводки, нужен главный выключатель «массы» с четко обозначенными положениями «включено» и «выключено». Он должен быть доступен как с места водителя, так и снаружи автомобиля, расположение его обозначается красной молнией на фоне синего треугольника со стороной 12 см, имеющего белую окантовку.

Автомобиль следует оборудовать системой пожаротушения. Ее действие должно одновременно распространяться на место водителя, двигатель и топливный бак. В качестве огнегасящего компонента используется состав ВС (фреон 12В1), однако не возбраняются и обычные углекислотные огнетушители. Как и выключатель «массы», рукоятка привода системы пожаротушения должна быть доступна и с места водителя и снаружи, поэтому ее рекомендуется располагать на основной дуге безопасности, обозначив буквой Е.

Кокпит, или «клетка» водителя, должен отделяться от двигателя металлической противопожарной перегородкой высотой не менее 42 см от пола. В нем нельзя размещать бензобак, емкости для масла и охлаждающей жидкости. Как и трубопроводы, эти емкости следует располагать так, чтобы при утечке жидкость не накапливалась в одном месте и не создавался электролитический контакт между электропроводкой и окружающими предметами. В этих же целях необходимо обеспечить защиту топливopроводов и трубопроводов гидравлической системы от механических повреждений. Топливный бак должен находиться не ближе чем в 400 мм от двигателя. Бак и место водителя разделяют несгораемой перегородкой. Узлы топливоподачи располагают на расстоянии не менее 100 мм от выпускной системы двигателя.

Таковы общие технические требования для всех спортивно-кроссовых автомобилей. Заметим, что эти требования предусматривают два основных ограничения: первое — автомобиль может иметь только одну пару ведущих колес (колесная формула 4×2); второе — двигателя, устанавливаемые на багги, должны быть серийными. Остальные узлы и агрегаты могут быть как серийного производства (в любых сочетаниях, с изменениями, усилениями и т. п.), так и индивидуального изготовления.

Обратимся теперь к отдельным элементам.

Рама багги — пространственная несущая конструкция. Опыт показал, что

применять в качестве несущего основания пол серийного автомобиля (как это делается за рубежом на багги туристского типа) не следует, так как он обладает недостаточной жесткостью на кручение и деформируется. Рама должна сочетать высокую прочность и жесткость с минимальной массой. Последнее особенно важно: именно конструкция рамы (при данной компоновке) содержит важнейшие резервы уменьшения массы, ведь в отношении агрегатов заводского изготовления возможности конструктора багги скромнее. Отсюда первое условие: тщательно продумайте конструкцию. Каждый элемент рамы должен быть функционально оправдан. Второе условие: не пытайтесь создать «запас прочности» применением труб большего диаметра и толщины, чем это необходимо. Укажем, что баггисты запорожского автозавода использовали для рам своих багги трубы размером 28×2,8 мм (сталь 35), 25×1,5 мм (сталь 20), 16×1,6 мм.

Важнейший элемент рамы — каркас безопасности. У открытого спортивного автомобиля, каким является багги, он должен состоять из двух дуг. Способы и размеры соединений элементов каркаса подробно оговорены в технических требованиях; необходимые размеры приведены здесь на схеме. Материалом для изготовления каркаса (дуг) служат холоднокатаные стальные трубы по ГОСТ 8734—58. Минимальные размеры трубы: наружный диаметр 45 мм, толщина стенки 2,8 мм. В случае применения труб из легированных сталей допускается уменьшение их диаметра и толщины стенок при условии равнопрочности.

В заключение этого раздела укажем еще на одно немаловажное, на наш взгляд, обстоятельство: в автомобиле упрощенной конструкции рама вместе с каркасом безопасности несет едва ли не основную эстетическую нагрузку, определяет внешний облик автомобиля. Примерами конструкций, в которых удачно сочетаются высокие технические и эстетические качества, могут служить багги (фото 3), построенный на Камском автозаводе (художник-конструктор С. Екимов), уже упоминавшийся (см. фото 1) багги ВАЗа (конструктор В. Губа). Четкость линий отличает силуэт спортивно-кроссового автомобиля, построенного молодым спортсменом Д. Пашкявичусом (фото 4).

Окончание — в следующем номере

3. Багги, построенный на КамАЗе: компоновка — двигатель в пределах базы; двигатель ВАЗ; подвеска всех колес — независимая; база — 2100 мм; колея — 1350/1500 мм; масса — 520 кг.

4. Багги, построенный Д. Пашкявичусом (СТК «Экранас», г. Паневежис): компоновка — двигатель в пределах базы; двигатель ГАЗ—24; подвеска всех колес — независимая; база — 2060 мм; колея — 1400/1400 мм; масса — 620 кг.



ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

О взаимоотношениях этих двух категорий участников движения, как именуются они в Правилах, спорят и размышляют в последнее время много. И не случайно, конечно: при всех прочих факторах безопасность дорожного движения зависит все-таки в первую очередь от человека, его поведения как за рулем, так и вне машины. Против этого, правда, никто не возражает. Наоборот, все чаще можно услышать и прочитать о том, что пешеходы каравне с водителями несут всю полноту ответственности за тот вред, который может возникнуть в результате их опрометчивых или легкомысленных действий. Об умысле я просто не говорю, ибо, если такое случается, то квалифицируется уже не правилами движения, а уголовным законодательством. Однако, напоминая всем о равной ответственности за нарушения порядка на дорогах, нельзя забывать и о равноправии всех участников дорожного движения. А это, на мой взгляд, основа основ безопасности и водителей, и пешеходов.

Пока, к сожалению, водители еще нередко пытаются утвердить какую-то исключительность своего положения перед пешеходами. Да и те не остаются в долгу. Говоря о равноправии, я вовсе не хочу сказать, что у водителей и пешеходов равные возможности. Речь о том, что все равны перед Правилами. Они учитывают и защищают интересы и тех и других. В определенных ситуациях у водителей преимущество перед пешеходами, в других — наоборот. Попытки получить какие-то привилегии за чужой счет противоречат и духу и букве нашего дорожного закона.

Некоторые же водители, довольно хорошо усвоив свои права, вроде позабыли о правах пешехода. Конечно, когда пешеход появляется на проезжей части в неполюженном месте, это куда не годится, и его вина очевидна. Но большинство конфликтов возникает как раз на обозначенных и регулируемых переходах. А здесь-то, как говорится, чего уж власть делить: преимущество пешехода. Однако водители сплошь и рядом

демонстрируют настоящие «силовые приемы» в отношении пешеходов, рассчитывая, что человек уступит, побережется. Ясное дело: к автомобилям опасные части есть, а к человеку — сами знаете. Причем на основе личных наблюдений могу утверждать, что так ведут себя люди, не то чтобы испытывающие какую-то неприязнь к пешеходу, а привыкшие подразделять требования Правил на обязательные и необязательные. Такие водители вступают в конфликт не только с человеком на дороге, но и в конце концов с самим собой. Такое отношение к нормам закона рано или поздно приведет к аварии.

Какие поступки водителя вызывают больше всего нареканий со стороны пешеходов? Нежелание считаться с их преимуществом в определенных Правилами случаях. Как известно, Правила обязывают водителей перед обозначенным пешеходным переходом снизить скорость или остановиться, чтобы пропустить людей, вышедших на проезжую часть. Точно так же они должны поступать и при поворотах на перекрестках налево или направо. Удобно это или неудобно, но это закон. У водителя здесь нет «вариантов». Никакие соображения экономического характера (лишний раз тормознешь — дополнительный расход топлива), логического порядка (на то, мол, человек изобрел автомобиль, чтобы быстрее поспевать куда надо) и другие не могут приниматься во внимание или служить оправданием нарушений.

Мне просто странно слушать разговоры о том, целесообразно или нецелесообразно, выгодно или невыгодно соблюдать те или иные требования Правил. Такая полемика была бы понятна, когда рассматривался и широко обсуждался проект действующих ныне Правил дорожного движения. Теперь же их надо выполнять. Почему, например, никому не приходит в голову отступить перед проезжающим перекрестком при запрещающем сигнале светофора, если с бокового проезда на зеленый не движется другое транспортное средство? Ведь это тоже дало бы экономию топлива, а за время от снижения простоев перед красным сигналом можно дополнительно перевезти немало всяких грузов. Ну как вам такой «экономический» довод? Убеждает? Можно и логический привести. Например, не глупо ли должен себя чувствовать водитель, ожидая перед пустынным перекрестком зеленого сигнала? Вон, мол, пешеход побегал на красный, отчего же мне стоять? Вызывает улыбку?



ВОДИТЕЛИ

Так почему же вы порой пренебрегаете запрещающим сигналом, когда речь идет о преимуществе бесколесного участника движения?

Конечно, надо добиться того, чтобы и пешеход не шел на красный. Мы в Talline с этим почти справились. Имея в виду, конечно, основную массу пешеходов, а не отдельных, так сказать, воз-

НА ДОРОГАХ

БОЛГАРИЯ. В Софии функционирует Центр воспитательной работы по безопасности движения. Средствами воздействия здесь служат документальные фильмы, диапозитивы и оригинальные фотоснимки, которые комментируют специалисты. Центр имеет свою кинотехнику, студию звукозаписи, фотолабораторию и специальную аппаратуру для воспроизводства дорожных ситуаций. Для маленьких посетителей демонстрируются диафильмы.

ПОЛЬША. В последнее время в стране ежегодно продается по миллиону велосипедов для взрослых. Сейчас в 71 семье из 100 имеется велосипед. Действует около ста клубов велосипедного туризма, часто совершаются многодневные групповые поездки по стране.

ЧЕХОСЛОВАКИЯ. Продолжается строительство автострад международного класса Прага — Братислава. Вся магистраль будет сдана в эксплуатацию в 1980 году, но уже сейчас открыто движение на участке длиной 180 км. Широкая проезжая часть автострад 22 м — в каждую сторону в три ряда. Все пересечения с другими дорогами — на разных уровнях. Через 2—3 км установлены телефоны, созданы пункты технической помощи, площадки отдыха. Уже работают многочисленные бензоаппаратные станции, СТО, мотели и рестораны. Автострада имеет специальное сверхпрочное покрытие из бетона. Она будет скоростной: на отрезке Прага — Брно намечен лимит 120—125 км/ч, а Брно — Братислава — до 150 км/ч. Автострада сократит обычный путь из Праги в Братиславу на 50 км.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. Основным транспортом английских почтальонов все еще остается велосипед. Сейчас в их распоряжении 27 тысяч двухколесных машин. Велосипед незаменим не только в сельских районах, но и в городах — он помогает почтальонам быстрее миновать многочисленные заторы.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. В Лондоне проходит испытания система «тотальной проверки трезвости» водителей. На нескольких улицах были нанесены прямые желтые полосы, по которым двигались автомобили. Специальные датчики регистрировали «стиль вождения» и в случае необходимости посылали сигнал вперед, ближайшему пункту дорожной полиции, где указанные автоматами машины останавливались, и водители подвергались



И ПЕШЕХОДЫ

мутителей спокойствия. Достигнуть этого было непросто. И штрафовали, и публиковали фамилии нарушителей в городской газете в «Хронике дорожных происшествий», и вели разъяснительную работу с пешеходами прямо на предприятиях через комиссии по безопасности движения. Эти усилия оказались не напрасными, и нынче пешеход в Таллине

пошел «подкованный» в вопросах своих прав и обязанностей. Но, скажем прямо, недолго бы ему пользоваться своими правами, если бы водители не выполняли своих обязанностей. Ведь мало принять закон, тот или иной пункт Правил, надо еще довести его до тех, кому по положению (в данном случае водителю) следует его неукоснительно выполнять. Причем не просто разъяснить его сущность, но и доказать целесообразность, поговорить, если потребуется, и о том наказании, которое последует в случае нарушения закона. Ведь не секрет, что есть категория людей, которые начинают выполнять требования Правил лишь после того, как их накажут.

В течение нескольких лет мы ведем в этом направлении серьезную воспитательную работу. Помогли нам средства массовой информации — радио, телевидение, пресса. На автотранспортных предприятиях с водителями еще и еще раз разбирали порядок проезда перекрестков, обозначенных пешеходных переходов, остановок общественного транспорта. Иногда, может быть, мы были и навязчивы, но, что поделаешь, лучше лишний раз повториться, чем упустить хоть одну возможность предупредить дорожно-транспортное происшествие.

В общем, понемногу приучили водителей уважать пешеходов, а пешеходов — доверять таллинским водителям. Ведь здесь тоже очень важны взаимное понимание, культура отношений, если хотите. И результаты не замедлили сказаться. Наезды на пешеходов в зоне обозначенных переходов в Таллине — редкость. У хорошего, сознательного шофера выработался определенный ритм езды. Сразу скажу, далеко не самый экономичный в смысле расхода бензина, износов автомобильных агрегатов, экономии времени, но зато ритм, скажем так, безопасный. И здесь, безусловно, цель оправдывает средства. После бесед с десятками водителей, анализа поведения тех, кто ездит без аварий, я бы так определил этот «почерк» вождения: на безопасных, с точки зрения водителей, участках (а мы убедились, что им доверять можно) скорость близка к максимально разрешенной, но вот автомобиль приближается к опасному месту — пешеходному переходу, перекрестку, остановке общественного транспорта, зоне закрытого обзора, — и правая нога водителя сама собой ослабляет нажим на акселератор, мышцам дана команда

в случае опасности немедленно привести в действие педаль тормоза. Снижая скорость тем больше, чем опаснее участок, хуже дорожные и погодные условия, загруженнее автомобиль. Все эти факторы опытный водитель анализирует и сопоставляет автоматически, не задумываясь, новичок — «считает варианты» в уме. Однако уже через год автоматизм приходит и к нему.

Я сказал, что такая «пульсирующая» езда не очень экономична. И со счетов этот факт не скинешь. Стало быть, надо находить какие-то оптимальные решения, что возможно только при продуманном расположении обозначенных пешеходных переходов и мест, где применяется светофорное регулирование. Мы, например, пришли к выводу, что на периферии города, где движение транспорта небольшое, надобность в знаках «Пешеходный переход» и светофорах не столь велика. Но в центре, в промышленных зонах и густо населенных микрорайонах специально выделенных для пешеходов мест потребовалось очень много. Постепенно люди приучились переходить улицы лишь там, где нарисована «зебра» или работает специальный пешеходный светофор, нередко вызывающего действия, не стали лениться потратить полсотни шагов до ближайшего перехода. В недалеком будущем движение на некоторых особо напряженных транспортных артериях будет управляться «зеленой волной». Построено несколько подземных переходов. Все это снижает и те экономические потери, о которых шла речь.

Итак, в столице Эстонии мы задались целью организовать дорожное движение равноправных участников, и в какой-то мере решить эту задачу удалось. Опасались, правда, что пешеходы будут злоупотреблять своими правами, и действительно, сначала такие случаи имели место, но постепенно после разъяснений в печати и по радио они стали редки.

Не хочу сказать, что у нас эта проблема решена до конца. Но беспокоят нас теперь в основном наезды на перегонах дорог, в местах для перехода не предназначенных. Что ж, будем работать дальше.

В. СОО,
начальник ГАИ УВД
Таллинского горисполкома

На улицах Владивостока.

Фото Г. Ильина

ВСЕГО СВЕТА

обычной проверке на алкоголь. Датчики безошибочно опознавали подвыпивших водителей в 95 случаях из 100. Система была опробована в ночное время, когда число нетрезвых водителей особенно велико.

ВЕНЕСУЭЛА. В 1977 году на автомобильных дорогах страны погибло 6 тысяч и получили травмы 200 тысяч человек. Из 100 тысяч автомобильных катастроф, случившихся за год, 60% произошли по вине водителей, управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения.

ИНДИЯ. Правительством принято решение об организации ряда исследовательских центров по безопасности движения. Сейчас в стране на каждые 10 тысяч

автомобилей приходится 65 погибших при ДТП в год. Новые центры, анализируя причины происшествий, будут разрабатывать мероприятия по снижению их числа.

НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ. За управление автомобилем в нетрезвом состоянии, если только не совершена авария с тяжелыми последствиями, водитель лишается прав на управление автомобилем на срок от 6 до 30 месяцев или подвергается штрафу от 50 до 400 долларов.

США. Статистика показывает, что по мере совершенствования активных и пассивных средств безопасности на автомобилях число погибших при ДТП неуклонно сокращается. В штате Мэриленд, в частности, число погибших на каждые 100 тысяч автомобилей с 35 человек снизилось в последние годы до 27.

ФИНЛЯНДИЯ. Проанализировав опыт движения автомобилей зимой с включенными фарами в дневное время. Мера эта привела к снижению общего числа ДТП на 4% в год, а с участием нескольких автомобилей — на 21%. При этом столкновений на перекрестках стало меньше на 17%, а лобовых — на 28%.

ФРАНЦИЯ. Специалисты подвели итоги действия постановления об обязательном применении на легковых автомобилях ремней безопасности. Статистика показала, что значительно снизилось число тяжелых травм при ДТП. Если среди пассажиров на передних местах, которые пристегивались ремнями, количество смертельных случаев при тяжелых ДТП составило 2,3%, то у тех, кто ими не пользовался, — 6,08%.

I. Кто из водителей имеет право двигаться в показанных направлениях?

- 1 — оба
- 2 — только поворачивающий

II. Надо ли водителю еще раз делать остановку перед границей проезжей части?

- 3 — надо
- 4 — не надо

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

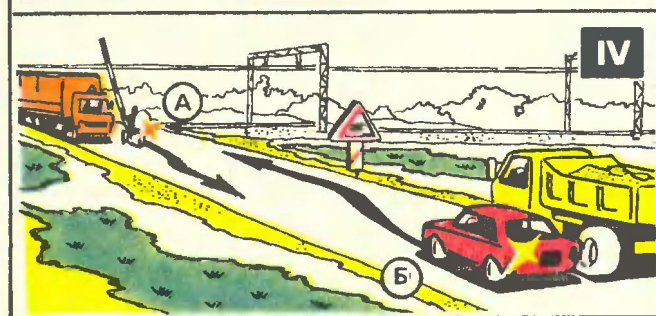
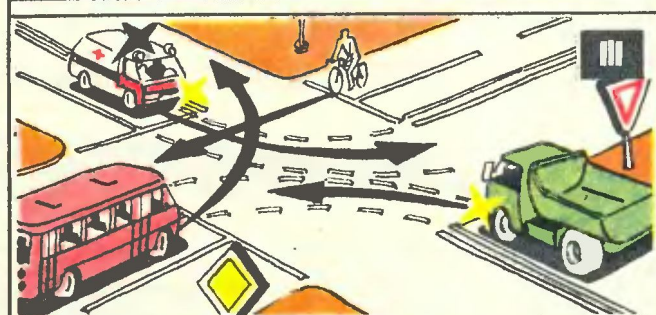
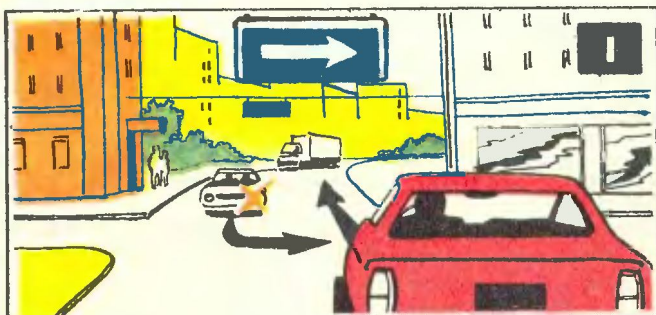
- 5 — «скорая», велосипед, автобус, самосвал
- 6 — «скорая», самосвал, автобус, велосипед
- 7 — «скорая», автобус, велосипед, самосвал

IV. Кто из водителей в этой зоне имеет право на обгон?

- 8 — оба
- 9 — ни один
- 10 — только А

V. Кто может двигаться в показанных направлениях при таком сигнале регулировщика?

- 11 — никто
- 12 — только велосипедист
- 13 — велосипедист и водитель трамвая
- 14 — только водитель трамвая

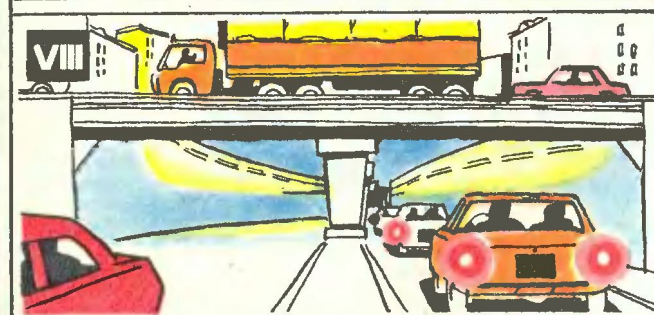
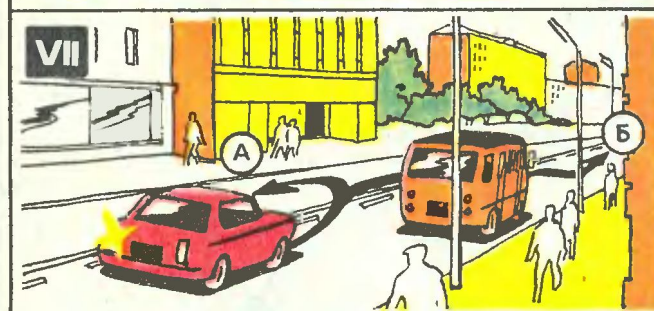
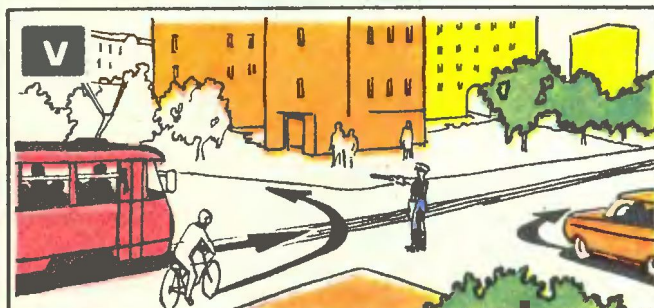


•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•



VI. Можно ли сделать остановку в этом месте?

- 15 — нельзя
- 16 — можно
- 17 — можно, если это не помеха водителям такси

VII. Какие из показанных маневров разрешены на этом участке дороги?

- 18 — оба маневра
- 19 — только А

VIII. Какие световые приборы надо включить, въезжая в туннель?

- 20 — габаритные огни
- 21 — фары
- 22 — габаритные огни или фары

IX. Какой минимальной ширины должна быть проезжая часть дороги, чтобы «жигули» или «москвичи» могли развернуться из крайнего правого положения за один прием?

- 23 — 8 м
- 24 — 10 м
- 25 — 12 м
- 26 — 14 м

X. Обязан ли водитель предоставить грузовой автомобиль для буксировки транспортного средства, поврежденного при аварии?

- 27 — обязан
- 28 — по усмотрению водителя

Семь раз отмерь

Среди писем, с которыми редакция знакомит меня как одного из авторов рубрики «Кто виноват?», немало об авариях, связанных с обгоном. И хотя о правилах и условиях безопасности обгона писалось уже не раз, почти на эту тему не убывает. В большей части идет описание конкретных дорожных происшествий, сопровождаемое просьбой побыстрее дать точный ответ о степени виновности того или другого водителя, указать, какие ошибки были ими допущены в сложившейся ситуации. Сделать это на материале, которым мы располагаем, пусть даже письмом читателя было весьма обстоятельным, конечно, невозможно. Чтобы дать такое заключение, надо глубоко исследовать все обстоятельства случившегося, а не только те, что запомнились пострадавшему или другому участнику аварии. Однако в письмах много общего, и за этими общими фактами проглядывают уже не частности, а нечто типическое, о чем надо говорить.

В основе каждой аварии — несоответствие действий водителя требованиям правил движения. Это общее. Но за ним скрывается разное содержание. В одних случаях налицо неправильная оценка сложившейся ситуации, в других — игнорирование очевидных опасностей для движения. В третьих — нечеткое понимание Правил. Так как основную задачу разборов дорожных происшествий под рубрикой «Кто виноват?» мы видим именно в разъяснении всех требований Правил, то к этой стороне дела и обратимся еще раз.

Читая описания аварий, случившихся при обгонах, видишь, что нередко причина их в неправильном понимании Правил не теми, кто предпринимает попытку опередить на дороге другого водителя, а теми, кого обгоняют.

В большинстве случаев конфликтная ситуация возникает с того момента, когда обгоняемый сам намеревается обогнать кого-то, но начинает действовать без учета создавшейся обстановки. Часто он ограничивается перед началом маневра лишь подачей предупреждающего сигнала, забывая, что это не дает преимущественного права на движение (пункт 70) и что в соответствии с пунктом 86 при перестроении (выезде из занимаемого ряда) необходимо уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно в прямом направлении, то есть уже начавшим выполнять обгон.

Вот типичный пример, который привел москвич А. Лебедев. Он двигался на «Москвиче» по дороге с одной полосой в каждом направлении. Дорога была свободной, ровной, и управление автомобилем не вызывало особого напряжения. И вот он стал приближаться к грузовику с прицепом. Решил его обогнать и, включив указатель поворота, начал смещаться к середине дороги. Но в этот момент услышал позади сигнал другого автомобиля. Глянул в зеркало — а там «Жигули», уже выехавшие на левую сторону дороги. Полагая, что право преимущественного проезда за ним, Лебедев все-таки продолжил маневр. В результате разбиты машины, пострадали люди.

О несколько другой обстановке пишет водитель Н. Мыгло из поселка Иваничи Волынской области. Летом прошлого года он ехал на «ИЖ—Планете-3» по дороге Иваничи—Нововолыньск. На одном из участков ему надо было повернуть налево на полевую дорогу. Не доезжая до этого места метров 100—120, он включил сигнал левого поворота и приготовился к маневру. Затем начал поворот, но, едва пересек осевую линию, как услышал сзади звуковой сигнал автомобиля. Что же сделал в этой ситуации мотоциклист? Предоставим слово ему самому: «Поворот я вынужден был продолжать, так как находился уже на левой стороне дороги, но никаких мер не предпринимал. Когда я уже находился за асфальтом, то почувствовал удар в мотоцикл. Помию, что мотоцикл ударился в дерево и остановился...»

Как видим, водитель Мыгло не учел то обстоятельство, что Правила в данном случае разрешали обгон на перекрестке, как осуществлявшийся по главной дороге (пункт 95 «а»). По этой причине Мыгло перед началом маневра следовало пропустить начавший ранее обгон автомобиль.

Мы выбрали из редакционной почты именно эти два случая как самые распространенные. Остальные ситуации варьируют, по существу, ту же схему. Да и обе описанные, согласитесь, можно свести в одну. Какая в конце концов разница, произошло ли столкновение машин из-за того, что обгоняемый поворачивал налево или сам начинал обгон. В начальных фазах тот и другой маневр абсолютно одинаковы.

И вот какая вырисовывается распространенная ошибка обгоняемых, когда стараемся представить себе образ мыслей и действий участников описанных выше событий. Оказывается, некоторые водители до сих пор считают, что все, относящееся к обгону, изложено в соответствующем разделе Правил, и больше никуда заглядывать не надо. А где, говорят они, в этом разделе сказано, что надо было уступить дорогу находящемуся позади? Да, в Правилах есть специальный раздел «Обгон». Но в нем определены лишь основные условия выполнения маневра: свободная полоса (пункт 91), отсутствие помех со стороны обгоняемых (пункт 93), отсутствие запретов, введенных дорожными знаками или общими правилами (пункт 95). Но в этом разделе нет и речи о «технике» обгона. О том, что надо подать предупредительный сигнал (пункт 68), сделать это заблаговременно и не думать, что подавший сигнал получает какие-то преимущества перед остальны-

ми (пункт 70). О том, что надо правильно выбрать скорость (пункт 73), интервал и дистанцию (пункт 75). Наконец, о том, что при перестроении надо уступить тому, кто движется прямо в попутном направлении (пункт 86). Все это относится, как легко увидеть, не только к обгону, поэтому помещено в разделах, касающихся общего порядка движения.

Причина многих происшествий, на наш взгляд, в том, что обгоняемые или поворачивающие налево полагают, будто, как только они начали маневр, все остальные водители должны обходить их лишь справа. Да, действительно, такие требования содержатся в пунктах 92 и 95 «в». Но посмотрите, к кому они относятся. К тем, кто еще находится с маневрирующим в одном ряду и собирается перейти для выполнения намеченного обгона в соседний. А вовсе не к тем, кто движется с вами на «параллельном курсе», то есть в разных рядах. Поэтому ожидать появления других водителей на левой стороне и даже на левой половине проезжей части можно и надо. Тот, кто начал маневр раньше вас, должен иметь возможность его закончить. Вправо ему зачастую уйти некуда: большая часть конфликтов случается на нешироких двухполосных дорогах. На широких магистралях, наверняка, вам встретится разметка, исключая выезд на полосы встречного движения.

Правда, многие водители, соглашаясь с необходимостью уступать при перестроении дорогу попутному, следующему прямо, утверждают, что данное требование не действует на перекрестках. Но это тоже не следует из Правил. Может быть, так рассуждал и мотоциклист Мыгло, который, как яствует из его письма, съезжая на полевую дорогу, даже не посмотрел назад? Между тем по главной дороге обгон, как известно, разрешен и на перекрестках. Можно думать, что попыткой ограничить требования пункта 86 только правой половиной проезжей части были действия и Лебедева, который заглянул в зеркало лишь в последний момент, да и то не остановился в своих намерениях. И таких происшествий на дорогах, увы, еще много.

Есть хорошая пословица, начало которой мы вынесли в заголовок этих заметок. Она, нам кажется, к описанным ситуациям имеет самое непосредственное отношение. Да, обгон — сложный маневр, порой опасный. К водителям, намеревающимся совершить его, предъявляются высокие требования. Но никогда не надо забывать, что и на обгоняемых ложится большая ответственность, что от их действия или, наоборот, бездействия зависит безопасное завершение обгона. Вспомним в заключение еще один пункт Правил: «Водителю обгоняемого транспортного средства запрещается препятствовать обгону повышением скорости движения или иными действиями» (пункт 93). Подчеркиваем: и иными, в том числе и такими, которыми «отличились» в сложившейся дорожной обстановке авторы рассмотренных нами писем.

В. МАЛАХА,
заместитель заведующего
лабораторией ВНИИ
судебных экспертиз



Думаем, все согласится, что во всемогущую силу правил движения слепо верить разве лишь тот, кто недавно переступил порог автошколы. Хотя немного поездивший за рулем быстро убеждает в том, что безопасность движения зависит не только и не столько от самих Правил. Ведь они устанавливают общие принципы, рассматривают типичные условия движения. Какими бы совершенными и обстоятельными ни были Правила, всегда есть и будут возникать на дорогах и такие ситуации, выход из которых должны находить сами водители. Их благоразумие, предупредительность друг к другу, взаимопомощь — вот что не должно дать вспыхнуть искре конфликта в неожиданно осложнившейся обстановке. В такой, скажем, как внезапное сужение проезжей части из-за наскога-то препятствия. Причин тут может быть много: повреждение покрытия дороги, выпавший груз, поваленное дерево, сломавшийся автомобиль и т. п. Такую ситуацию мы и решили смоделировать. Перенапавать дорогу или валить деревья, разумеется, не стали. Взяли последний случай — остановившийся из-за неисправности автомобиль. Бывает ведь: шел, шел — и сломался. А съехать с дороги невозможно. Двигались машины в два ряда, а тут вдруг надо всем встать в один. Кто кому должен уступить дорогу? Как водители будут решать эту задачу?

не возникало. Но вот движение стало плотнее, дистанции сократились, и картина резко изменилась. Включив сигналы поворота, вереница автомобилей в правом ряду замерла. Попытки встать в левый ряд удавались далеко не всем: соседи, видимо, твердо веря в свою непогрешимость, не собирались сдавать позицию. Атмосфера накалялась. «Силовые приемы» следовали один за другим. Как и в хоккее, верх брал чаще тот, у кого вес больше.

...Вот водитель тяжелого КамАЗа, устав, наверное, ждать просвета, резко взял влево и, мягко говоря, потеснил «Жигули».

...Вот обратная картина: не выдержали нервы у водителя РАФа, который было вознамерился объехать препятствие на пути, но в последний момент резко затормозил, опасаясь столкнуться с приближавшимся автопоездом, нагруженным стройматериалами.

...Вот движение на время вообще прекратилось. Почти уткнувшись радиатора, остановились УАЗ и ЗИЛ-130. Открыв дверцы, водители что-то кричат друг другу, отчаянно жестикуют. Хотя звукового сопровождения на нашем телеэкране нет, но смысл их речей понять нетрудно. Победил, разумеется, ЗИЛ. Он тяжелее.

В общем, конфликты вспыхивали то и дело, и только сухой асфальт да исправные тормоза машин спасали положение,



Рейд „За рулем“

НИКТО НЕ

Все наше внимание было приковано к телемонитору. Хотелось не упустить ни единой детали в событиях, которые должны были сейчас развернуться на экране. Вот дежурный инспектор поста ГАИ на 107-м километре МКАД — московской кольцевой автомобильной дороги Ф. Гребенюк нажал одну из кнопок на пульте, и телекамера, установленная на высокой мачте метрах в пятистах отсюда, пришла в движение. Промелькнул на экране один ряд машин, другой, затем травяной газон разделительной полосы, путепровод, экскаватор, работающий на обочине... Инспектор чуть «поправил рамку». Стоп! Вот он, в кадре. На правой полосе (а МКАД имеет в этом месте всего две для каждого из направлений движения), чуть развернувшись к обочине, где велись какие-то дорожные работы, остановился УАЗ-469, перегородив путь тем, кто двигался за ним следом. Судя по красному треугольнику позади, остановка его была вынужденной, вызвана какой-то поломкой, неисправностью. А мимо неслись машины. Водители спешили, старались как можно быстрее объехать неожиданное препятствие. Им было некогда. Они, разумеется, не могли знать, что помеха на их пути — дело наших рук, а сами они стали участниками небольшого эксперимента. Но все было так. Для чего же понадобилось нам «ломать» свой редакционный УАЗ?

Теперь, когда цели нашего теста всем ясны, вернемся на 107-й километр МКАД, на пост ГАИ, откуда благодаря телевизионной технике ситуация видна как на ладони. Вот она — на первом снимке нашего репортажа. Предвидим возражения читателей, когда они будут это фото разглядывать. Мол, такая ситуация Правилами оговорена: загляните в пункт 86-й. Тот, кто перестраивается, должен пропустить движущихся по соседней полосе в прямом направлении. Знаем, заглядывали. Но такой способ решения задачи годится, согласитесь, в обстановке довольно свободной езды: задержался малость — и трогай дальше. На это Правила и рассчитывали. А как быть, если полос для движения всего две, а интенсивность его так высока, что по свободной полосе идет непрерывный поток машин? Стоять перед препятствием и ждать, пока все проедут? Так ведь можно просто стоять и час, и два... Нет, тут что-то не так. Мы уж не говорим о том, что в веренице застрявших машин тоже могут находиться спешащие люди и срочные грузы. Просто нельзя признать нормой заторы на дороге, правилом — закупорку какой-либо из полос движения. Правда, в нашем случае этого не произошло. Но каждую минуту возникали реальные угрозы безопасности движения.

Пока в потоке машин по левой полосе было достаточно «окон», конфликтов

не давая этому неумному состязанию нервов закончиться аварией. Скажем откровенно, не выдержали нервы и у нас: через некоторое время мы решили убрать помеху с проезжей части. Очень уж было неспокойно на душе при виде постоянно возникающих критических ситуаций. Продолжать опыт становилось все опаснее. Да, собственно, и так уже было ясно: чувства таита, просто логики участникам нашего эксперимента явно не хватало. Ведь через какой-нибудь час каждый двигавшийся в левом ряду и демонстрировавший свое преимущество мог попасть в положение тех, кто оказался в правом.

Вас, читатели, конечно, интересует, как объясняли свое поведение в сложившейся ситуации сами водители. Мы беседовали с ними.

Первым, кого остановили у поста ГАИ, был Геннадий Тимонин. Это как раз он так решительно двинул свой КамАЗ в левый ряд, что «Жигули» прямо прнсли от торможения.

— А чем другие лучше меня? Им, значит, надо ехать, а мне нет! Сам не полезь — никто ведь не пропустит, хоть до вечера стой!

Приблизительно теми же словами оправдывались А. Инкишин, И. Фетисов и многие другие. Александру Лыскову в такой же обстановке просто показало, что до машины в левом ряду еще дале-

но. О том, как «далено», можно судить уже по тому, что он даже не успел включить указатель поворота. Вообще-то понять этих водителей можно, но не оправдать, разумеется. Ведь, действительно, редко кто протягивал руку помощи.

Разговаривали мы и с теми, кто двигался по свободной полосе и, вроде бы, действовал по правилам. И вот что интересно. Обнаруживалось вдруг, что, видимо, натерпевшись когда-то от невидимости других водителей, многие нередко сами становятся глухими к просьбам тех, кто оказался в затруднительном положении. И впрямь, дурной пример заразителен.

В самом деле, тем, кто ехал левее остановившегося УАЗа, ситуация была предельно ясна. Хвост машин за собой они тоже не могли не видеть. Так притормози же, выпусти из ловушки один-два автомобиля. Что значат для тебя несколько лишней секунд в пути. Так нет же! Потороплюсь, поднажму, но не поступлюсь своим правом ни на йоту.

— Когда я оказываюсь в таком положении, меня тоже никто не пропускает, — откровенно объяснил нам свою позицию Александр Капитанов, который призвал себе на помощь «авторитет» своего ЗИЛ-130, чтобы не уступить дорогу.

Иван Сенюшкин объяснил свою непреклонность тем, что он, мол, уже поров-

курсантам, которые в скором времени будут держать экзамен на получение водительских прав. Представьте себе, что ответ был тот же.

Почему же на практике наши слова порой расходятся с делом? С этим вопросом мы и обращаемся ко всем, кто прочтет этот материал в журнале. Когда на дороге будет полный порядок? Когда каждый из нас будет действовать за рулем так, как он хотел бы, чтобы другие водители поступали по отношению к нему самому. Старая истина. И мы не видим причин, которые мешали бы провести это хорошее правило в жизнь. Как говорится, стоит только захотеть. К этому мы всех еще раз и призываем.

Кстати, кроме ответа на наш вопрос, курсанты автошколы предложили еще и «математическое обоснование» задачи. Возможно, оно для некоторых читателей явится еще одним аргументом. Давайте порассуждаем: если принять во внимание, что для объезда препятствия (в нашем случае стоящего автомобиля) даже самому малоопытному водителю требуется не более 10 секунд, то при непрерывном поочередном проезде пропускная способность дороги окажется минимум 360 машин в час. В нашем же эксперименте, а мы специально считали, в результате суеты и постоянных занулонок за два часа препятствие смогли преодолеть лишь 380 автомобилей. Как говорится, комментарии излишни.

выше. Да, в целом может быть и так. Но ведь в другом ряду, как мы уже говорили, тоже спешащие люди, тоже срочные грузы. Да и, в конце концов, все участники движения равноправны. А чтобы это равноправие осуществилось на практике, не обойтись без взаимной тактичности и благожелательности.

С одним вопросом считаем долгом обратиться к Главному управлению ГАИ МВД СССР. Дело в том, что авторам репортажа не раз приходилось видеть, как решаются такие ситуации на дорогах у наших зарубежных друзей. Совершенно однозначно, по принципу «по одному из каждого ряда». Мы думали, что это неписаный закон. Поконтересовались, оказалось — писанный. Снабжен, в новых Правилах дорожного движения ГДР он сформулирован так: «При появлении препятствия или уменьшении числа полос движения водители должны дать друг другу возможность перестроиться». Так, может, и у нас не стоит пускать это дело на самотек, а включить такое требование в Правила?

Бригада «За рулем»:
Г. ЗИНГЕР,
В. ПЕТРУХИН,
А. БАРБАШОВ,
В. КНЯЗЕВ (фото)



ХОТЕЛ УСТУПАТЬ

нялся с соседом справа, а потому тор-мозить вроде было поздно.

Владимир Разуваев просто не заметил ничего опасного на дороге, и, когда мы показали ему уже на телеэкране место, которое он только что проехал, удивление его не было предела. Поразительно, но сталкиваешься еще с такой невнимательностью за рулем.

Да, на грустные мысли наводит увиденное и услышанное.

Как же разрешать подобные ситуации, чтобы никому не было обидно, так сказать, по справедливости? Мы, конечно, задавали такой вопрос нашим собеседникам. Часть водителей предлагала самое простое — устранить помеху на пути, то есть остановиться и отбуксировать неисправную машину по крайней мере до ближайшей площадки для стоянки. Конечно, мы были бы рады, если бы нашелся такой альтруист, хотя это и сомнело бы эксперимент. Однако не нашлось. А большая часть водителей, не задумываясь, ответила: надо проезжать такой участок поочередно — один из одного ряда, второй из другого.

Как видите, «ларчик» открывался просто. Но, может быть, до такого могут додуматься только очень искушенные, многоопытные водители? Ничего подобного. На следующий день мы побывали в автошколе ДОСААФ Киевского района столицы и предложили эту же задачу

И все же не в одних этих цифрах дело. Возможно, кто-то и возразит, дескать, если непрерывным потоком будет двигаться только левый ряд, пропускная способность дороги в целом окажется

Вот такую ситуацию решили мы смоделировать.

Пока на левой полосе было достаточно «окон», конфликтов не возникало...

Но вот картина резко изменилась...

И «снловые приемы» последовали один за другим...

Как видите, «ларчик» просто открывался!





На фоне выдающихся достижений советских мотогонщиков в минувшем году, их побед в личном и командном чемпионатах мира по мотокроссу, в Кубке дружбы как-то оказались в тени результаты наших внутренних чемпионатов, последний этап которых (классы 125, 250 и 500 см³) состоялся во Львове под занавес сезона. А итоги его оказались несколько неожиданными. Впервые, начиная с 1970 года, в ведущем для нас международном классе 250 см³, где борьба за чемпионский титул велась в основном между величинами мирового мотомира Г. Моисеевым, В. Кавиновым и П. Рулевым, победил молодой гонщик Валерий Корнеев.

Представляем
новые имена

**Валерий
Корнеев**

Чтобы приобрести по случаю дешевый мотоцикл, пришлось расстаться со всеми своими сокровищами: продать синичек и чижиков, продать старенький мопед, столько раз самим перебранный и подлатанный. В неполных пятнадцать лет решиться на это не так-то просто. Но Валерий не колебался: только бы скорее сесть за руль и попопробовать проехать по трассе неподалеку от дома, куда приезжают городские мотоспортсмены.

Это была первая, но не последняя жертва, принесенная Валерием Корнеевым на алтарь мотоспорта. Ради него выбирал он потом работу — все равно какой заработок, была бы мотосекция. Ради него оставил родной Саратов, близких и в 18 лет махнул в Калининград — прослышал, что там хороший клуб, хорошие тренеры супруги Савченко, хорошая команда. Ради него недосыпал, терпел боль при травмах. Ради него осваивал слесарное и токарное дело, овладевал сваркой, закалял тело и волю.

За десять с небольшим лет, миновавших с тех пор, подросток-новичок, которого не принимали в автотомоклуб по возрасту, прочно вошел в состав сборной команды страны, победившей в «Кроссе наций-78». В 1977 году он завоевал титул чемпиона страны в национальном классе 350 см³, а в прошлом — в классе 250 см³.

— Мне повезло, — говорит Валерий. — Победить должен был Геннадий Моисеев, но во Львове его подвел мотоцикл.

Что ж, скромность, как известно, украшает, особенно чемпионов. И все же не будем забывать: чаще всего везет сильным, тем, кто борется на трассе до конца, до взмаха финишного флага. А Корнеев — боец.

Прошедший год стал для него, наверное, самым важным в спортивной жизни. В составе сборной прошел он через горные 12 этапов чемпионата мира. Это было постижение высшей школы езды в мотокроссе. Валерий учился у своих товарищей по команде, у ее наставника Ю. Трофимца, у лучших зарубежных гонщиков. Учился прилежно, с рвением, как делал это всегда, начиная с первых шагов в кроссе. И вот пришло вознаграждение за труд и преданность мотоциклетному спорту.

М. ГРИГОРЬЕВ

И ВТОРОЙ СОСТАВ НЕ ПОДКАЧАЛ

Кубок дружбы по мотокроссу вновь у советских спортсменов

«За рулем» в прошлом году подробно рассказывал о победе заслуженного мастера спорта Геннадия Моисеева в личном чемпионате мира по мотокроссу (250 см³) и большом успехе советских гонщиков в командном чемпионате мира «Кроссе наций» (500 см³). Высокий класс показал и второй состав нашей сборной, который стал обладателем Кубка дружбы социалистических стран.

Этот приз учрежден в 1975 году. Правда, раньше проходили соревнования на Кубок Дуная, но они отличались, помимо названия, более скромной программой. Теперь в соревнованиях на Кубок дружбы участвуют представители всех братских социалистических стран Европы, а в некоторых этапах также и спортсмены Кубы.

Популярность мотокросса велика. И где бы ни проводились этапы Кубка, вокруг трассы неизменно собирались тысячи болельщиков, а в Венгрии, Чехословакии, ГДР телевидение организовало прямую трансляцию этих встреч.

Кубок дружбы по мотокроссу — личное-командные соревнования на мотоциклах класса 250 см³, включающие семь-восемь этапов. В основном они проходят по тем же правилам, что и чемпионаты мира, но система зачета здесь своя. В командный зачет идут шесть лучших результатов из восьми на каждом этапе (в команде четыре спортсмена).

Спортивный уровень соревнований, как известно, во многом зависит от трассы. В Кубке дружбы они все отвечают международным требованиям, в том числе и в ВНР, где дистанция проложена на ровной местности с включением искусственных препятствий.

В Кубке дружбы по кроссу нет ограничений, какие приняты в аналогичных соревнованиях по ралли, картингу и кольцевым автогонкам, где допускаются машины только производства социалистических стран. Кроссмены выступают на любых мотоциклах: наши гонщики, а также представители ЧССР и ГДР — на ЧЗ, спортсмены Болгарии, Румынии и Югославии — на КТМ, Польши — на «хускварнах».

Это имеет свои плюсы и минусы, тем не менее каждый этап Кубка проходит в острой спортивной конкуренции. Состав нашей команды в минувшем году не был стабильным. На первых этапах в Польшу и Чехословакию стартовали только три советских гонщика. А Ледовской незадолго до начала соревнований на тренировке получил травму и не смог выехать на соревнования. Честь нашей сборной защищали ленинградцы П. Ру-

лев, В. Худяков и А. Вочков. В этих четырех заездах только один раз Вочков был седьмым, двое других — ниже четвертого места не опускались. В итоге — первое командное место. В ПНР вторыми были хозяева трассы, а третьими — чехословацкие кроссмены, на втором этапе они поменялись местами.

Следующий, третий этап проходил у нас, в Витебске. Здесь, как говорится, нашего полку прибыло. В команде были В. Корнеев (Калининград), В. Гринбергс из Латвии и ленинградец А. Опатович — дебютант в международных соревнованиях. Из опытных остался один П. Рулев. Первый заезд он выиграл, а во втором его постигла неудача — заклинило двигатель. Пополнение команды оправдало возлагавшиеся на него надежды. Вновь первое место было у команды СССР, второе — ПНР, третье — ГДР. В Витебске довольно уверенно заявил о себе болгарский гонщик Д. Рангелов. Во втором заезде он финишировал первым, а затем успешно выступил на других этапах.

Весьма трудными оказались для нас старты в Румынии. Кросс начался после проливного дождя, на размокшей грязной трассе, да к тому же у наших ребят возникли трудности — неполадки в мотоциклах. В одном из заездов вынуждены были сойти Гринбергс и С. Висоцкас, влившись в команду на этом этапе. П. Рулев один из заездов закончил первым, а во втором по техническим причинам был лишь тринадцатым. Однако ровное выступление А. Вочкова вновь позволило советской команде выйти на первое место. За нами были спортсмены ЧССР и ПНР.

Лишь на двух этапах — в НРБ и ГДР наша команда не добивалась побед. Причина — несколько сходов (опять-таки по техническим причинам) Рулева, Висоцкаса и Ледовского. Мы были соответственно на втором и четвертом местах, однако по сумме результатов на всех этапах уверенно шли впереди. И вот, наконец, седьмой, заключительный, который проходил в Венгрии на искусственной трассе. Нашей команде, чтобы завоевать Кубок, достаточно было занять место не ниже шестого. Задачу эту ребята выполнили. Усилиями Рулева, который дважды финишировал первым, и Гринбергса советские гонщики вышли здесь на второе место (первыми были спортсмены ЧССР) и стали обладателями Кубка дружбы.

По итогам семи этапов мы обошли спортсменов ЧССР на 6 очков, а команду ПНР, занявшую третье место, — на 27. В личном зачете первенствовал П. Рулев. За ним — Д. Рангелов (НРБ) и С. Яничек (ЧССР). Советские спортсмены уже во второй раз завоевали Кубок дружбы социалистических стран по мотокроссу (впервые это было в 1976 году, дважды они занимали вторые места).

Успех несомненный. Отрадно, что серьезную проверку на международной арене выдержали и молодые наши гонщики. Другой вывод, а он, несомненно, самый важный, — Кубок дружбы по мотокроссу, как и соревнования спортсменов социалистических стран по ралли, кольцевым автогонкам, картингу, вносит весомый вклад в укрепление братских связей между нашими народами, способствует обмену спортивным опытом. Товарищество, взаимная выручка, благожелательность характерны для каждой встречи. В ГДР, например, перед самым стартом на мотоцикле Рулева оторвался задний амортизатор. Хозяева трассы тут же пришли на помощь нашему гонщику. В Румынии советские спортсмены выручили болгарских коллег — им потребовались цепи и покрышки. Это естественно. В названии Кубка его суть.

С. КУДИНОВ,
тренер сборной команды СССР

ЧЕМПИОНАТ СССР ПО МОТОКРОССУ По итогам трех этапов

Личный зачет. Класс 125 см³: 1. П. Рулев (Ленинград); 2. Ю. Худяков (Москва); 3. В. Попенко (РСФСР); 4. В. Овчинников; 5. Ю. Узюмский (оба — Молдавская ССР); 6. А. Ледовской (РСФСР). **Класс 250 см³:** 1. В. Корнеев (РСФСР); 2. Г. Моисеев (Ленинград); 3. В. Кавинов (Украинская ССР); 4. В. Гринбергс (Латвийская ССР); 5. С. Висоцкас; 6. А. Овчинников (оба — Москва). **Класс 500 см³:** 1. А. Вочков; 2. В. Худяков (оба — Ленинград); 3. Г. Гострый; 4. А. Ефимов (оба — Молдавская ССР); 5. В. Сетковский (Белорусская ССР); 6. Р. Брамманис (Латвийская ССР).

Командный зачет: 1. Ленинград; 2. Украинская ССР; 3. Эстонская ССР; 4. РСФСР; 5. Молдавская ССР; 6. Латвийская ССР.

ТРЕТИЙ ЧЕМПИОНАТОВ

1978 год

ЧЕМПИОНАТ СССР ПО АВТОКРОССУ

Личный зачет. IV класс (до 1,5 т): 1. В. Дунаев (РСФСР); 2. Л. Акименко (Молдавская ССР); 3. А. Ершов; 4. А. Курочкин; 5. В. Харужа; 6. Ю. Вулагин (все — РСФСР). **V класс (свыше 1,5 до 4 т):** 1. В. Савков (Москва); 2. А. Сярев; 3. Р. Куусмик (оба — Эстонская ССР); 4. В. Яценко (Москва); 5. В. Чижов (РСФСР); 6. В. Кянгсепп (Эстонская ССР). **VI класс (свыше 4 до 6 т):** 1. В. Яшков (РСФСР); 2. К. Жидков (Москва); 3. С. Толстолуцкий; 4. В. Влоцаневич (оба — РСФСР); 5. Ю. Медников (Узбекская ССР); 6. Т. Ахвердов (Грузинская ССР). **Командный зачет:** 1. РСФСР; 2. Литовская ССР; 3. Эстонская ССР; 4. Молдавская ССР; 5. Узбекская ССР; 6. Украинская ССР.

ЧЕМПИОНАТ СССР ПО АВТОРАЛЛИ

Легковые автомобили 2-й группы.

По итогам трех этапов

Личный зачет: С. Брундза — А. Гирдаускас (Литовская ССР); 2. В. Соотс — Т. Путмакер (Эстонская ССР); 3. А. Коныриков — М. Титов (Москва); 4. Э. Райде — Г. Валдек; 5. Х. Оху — Т. Диенер (оба экипажа — Эстонская ССР); 6. Н. Вольших — И. Вольших (Москва). **Командный зачет:** 1. Эстонская ССР; 2. Латвийская ССР; 3. Литовская ССР; 4. РСФСР; 5. Украинская ССР; 6. Велорусская ССР.

ЧЕМПИОНАТ СССР ПО КОЛЬЦЕВЫМ АВТОГОНКАМ

Легковые автомобили

Личный зачет. I класс (до 1300 см³): 1. А. Дамбис (Латвийская ССР); 2. Р. Краускас; 3. В. Олека (оба — Литовская ССР); 4. С. Коренной (Москва); 5. С. Смолий; 6. В. Вратковский (оба — Украинская ССР). **II класс (свыше 1300 см³ до 1600 см³):** 1. Ю. Шадкулис (Литовская ССР); 2. Г. Левицкий (Молдавская ССР); 3. Н. Вахмуров (РСФСР); 4. Н. Попов (Украинская ССР); 5. З. Киверт (Литовская ССР); 6. В. Кулагин (Москва). **III класс (свыше 2000 см³ до 2500 см³):** 1. Ю. Левченко (РСФСР); 2. В. Белмерс; 3. Ю. Белмерс (оба — Латвийская ССР); 4. М. Жерноклев (Украинская ССР); 5. А. Мечковский (Ленинград); 6. В. Нутров (Украинская ССР). **Командный зачет:** 1. РСФСР; 2. Литовская ССР; 3. Москва; 4. Эстонская ССР; 5. Латвийская ССР; 6. Украинская ССР.

ЧЕМПИОНАТ СССР В МОТОГОНКАХ ПО ИППОДРОМУ

Личный зачет. Класс 125 см³. Юноши: 1. А. Джумаев (Туркменская ССР); 2. А. Коршаков (Украинская ССР); 3. В. Алябушев (Москва); 4. Г. Енютин (Украинская ССР); 5. В. Гороховец (Азербайджанская ССР); 6. О. Одице (Грузинская ССР). **Класс 125 см³. Женщины:** 1. Т. Мельникова (Казахская ССР); 2. Э. Лаутер; 3. Х. Коллом; 4. М. Ааде (все — Эстонская ССР); 5. Л. Шевелева (Казахская ССР); 6. А. Федоренкова (РСФСР). **Мужчины. Класс 125 см³:** 1. В. Тетерин (РСФСР); 2. В. Митрофанов; 3. М. Иванов (оба — Молдавская ССР); 4. А. Кириллов (Москва); 5. Г. Севастьянов (Ленинград); 6. В. Чупин (РСФСР). **Класс 175 см³:** 1. В. Кузьмин (РСФСР); 2. А. Максимец (Белорусская ССР); 3. Э. Княгинин (Казахская ССР); 4. А. Москова (Москва); 5. Н. Денисенко (Киргизская ССР); 6. Г. Губич (РСФСР). **Класс 250 см³:** 1. П. Щеглов (РСФСР); 2. Я. Мюрн (Эстонская ССР); 3. А. Фатеев (Молдавская ССР); 4. В. Вратчиков (РСФСР); 5. В. Конаков (Украинская ССР); 6. А. Волков (Киргизская ССР). **Командный зачет:** 1. РСФСР; 2. Белорусская ССР; 3. Казахская ССР; 4. Москва; 5. Эстонская ССР; 6. Молдавская ССР.

МАССА КУЗОВА И ЧИСЛО ДВЕРЕЙ

«Насколько двухдверная модификация кузова на легковом автомобиле легче четырехдверной, — спрашивает ярославец Н. Никифоров, — и каковы плюсы и минусы обеих модификаций?»

Возьмем модель с четырехдверным кузовом «седан» и сравним ее с двухдверной модификацией. Последняя в среднем на 20—25 кг легче, немного дешевле. У ее кузова более высокая жесткость. Но существенным недостатком является необходимость освобождать передние сиденья для входа и выхода пассажиров с заднего сиденья. Во Франции, например, двухдверные кузова типа «седан» почти не имеют сбыта, а в ФРГ пользуются ограниченным спросом. В Англии, Италии, напротив, эта модификация популярна. Так что, как видите, потребительская оценка опирается на определенные традиции. Из отечественных легковых моделей двухдверные кузова применялись на малолитражках КИМ—10, ЗАЗ—965, ЗАЗ—966. Сегодня они у моделей ЗАЗ—968 и ВАЗ—2121.

ДВУХТАКТНЫЙ МОТОР НА АВТОМОБИЛЕ

«Почему на современных легковых автомобилях не применяются простые и дешевые в производстве двухтактные двигатели?» — спрашивает А. Силантьев из Новочеркасска.

Главный недостаток двухтактного двигателя по сравнению с четырехтактным — худшая экономичность. Если на мотоциклах с двухтактными моторами, чей рабочий объем не превышает 350 см³, эта разница не очень заметна, то даже для малолитражек рабочим объемом 800—1000 см³ она ощутима. Другой недостаток — меньший срок службы по сравнению с четырехтактными. Кроме того, «двухтактники» имеют более дымный и токсичный выхлоп. Поэтому сегодня такие двигатели можно встретить лишь на очень ограниченном количестве моделей, главным образом поставленных на производство много лет назад. Давние приверженцы двухтактных моторов ДКВ (ФРГ), «Готгомобиль» (ФРГ), СААВ (Швеция), «Субару» (Япония) прекратили выпуск оснащенных ими малолитражек.

«Мне приходилось слышать от некоторых автомобилистов, что кузов «жигулей» сделан, как они выражаются, из очень тонкого железа, — пишет челябинец Ю. Чернышев. — Хотелось бы узнать, какова толщина кузовных панелей у других современных легковых автомобилей.»

На легковых машинах с несущим кузовом панели в зависимости от нагруженности имеют разную толщину. Так, «силовые» элементы (днище, пороги, крыша, ниши передних и задних колес,

Наименование панели	Модель					
	ВАЗ—2101	«Москвич—412»	«Опель-манта»	«Форд-кортина»	«Хилл-ман-эй-вейджер»	«Триумф-1500»
Днище	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9
Боковина и стойки	0,9	0,9	0,8	0,85	0,8	0,85
Порог двери	0,9	0,8	0,8	1,0	0,8	0,85
Крыша	0,9	0,9	0,75	0,8	0,8	0,8
Колесные ниши	1,0	1,0	0,8	0,85	0,8	0,8
Задняя стенка моторного отсека	1,0	0,9	0,8	0,85	0,9	0,8
Капот	0,7	0,9	0,7	0,8	0,9	0,8
Крышка багажника	0,7	0,8	0,7	0,8	0,9	0,8
Крылья	0,7	0,8	0,8	0,85	0,8	1,0
Наружные панели дверей	0,7	—	0,8	0,85	0,8	0,8

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

МАШИНА СУПРУГОВ

«В течение длительного времени мы с женой, каждый на своем предприятии, были в списках на приобретение автомобиля, — пишет Г. Молотиев из Ташкента. — Поскольку очередь подошла раньше у супруги, счет в автомагазине был оформлен на нее, а следовательно, и в ГАИ автомобиль зарегистрировали на ее имя. Могу ли я перерегистрировать его на себя и какие для этого потребуются документы?»

Отвечает кандидат юридических наук Д. Левенсон.

В соответствии с пунктом 35 «Правил регистрации и учета автотранспортных средств», органы ГАИ производят перерегистрацию автомобиля с одного супруга на другого на основании их совместного заявления и свидетельства нотариальной конторы «О праве собственности на долю в общем имуществе на легковой автомобиль». Государственные нотариальные конторы выдают супругам такие свидетельства только на автомобиль, приобретенный в течение их совместной жизни. Автомобиль, подаренный одному из супругов или полученный в наследство, не является их общей собственностью, нажитой в течение брака.

ЗАМЕНИТЕ ЦЕПЬ

«В двигателе «Жигулей» цепь удлинилась настолько, что плунжер натяжного устройства не достает до нее. Можно ли удлинить плунжер, установив на него колпачок, как советуют некоторые автолюбители?» — спрашивает Ю. Буйновский из Казани. Отвечают специалисты ВАЗа.

Такое удлинение цепи, когда ход плунжера исчерпан, указывает на ее предельный износ. Вытянувшуюся цепь следует заменить. Дальнейшее использование ее с удлиненным плунжером приведет к износу звездочек, сдвигу фаз газораспределения и, как следствие, к ухудшению технико-экономических показателей двигателя, снижению его долговечности.

ТОЛЩИНА ПАНЕЛЕЙ

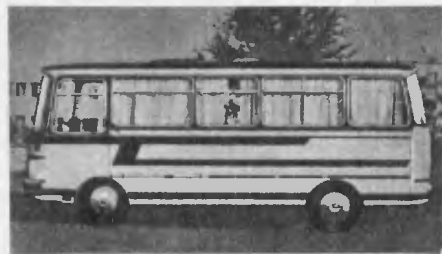
стойки кузова, задняя стенка моторного отсека) — из стального листа толщиной 0,9—1,0 мм. Ненагруженные декоративные панели (крышка капота, крышка багажника, крылья, наружные панели дверей) — из более тонкого (0,7—0,8 мм) материала.

В отношении толщины применяемого стального листа «жигули» не уступают моделям, известным прочностью своих кузовов. Приводим толщину (в мм) важнейших элементов кузова для ряда европейских машин, близких по классу к «жигулям».

В МИРЕ МОТОРОВ

«ЧАВДАР-5ГБ»

Автобусный завод «Чавдар» (НРБ) подготовил новую 13-местную модель «5ГБ», которая предназначена для работы в качестве маршрутного такси, а также для обслуживания небольших туристских групп. Машина оснащена двигате-

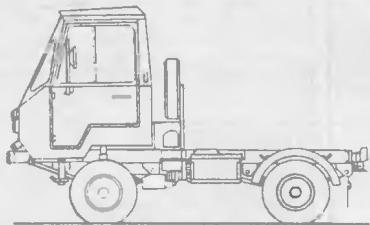


лем и коробкой передач «Волги», зависимой рессорной подвеской передних и задних колес. Скорость автобуса — 102 км/ч.

«КАРМАННЫЙ» ГРУЗОВИК

Так называют в ГДР «Мультикар-25», выпускаемый заводом в г. Вальтерхаузен. Длина этой машины, предназначенной для обслуживания городского хозяйства, — всего 3,8 м. На ее шасси монтируются самосвалы, мусоровозы, лестницы.

Оснащенный дизелем грузовичок имеет очень малый радиус поворота (4,5 м), на первой передаче может двигаться со скоростью от 2 до 4 км/ч. По сравнению с предыдущей моделью («За рулем», 1975, № 11) современный «Мультикар-25» получил комфортабельную двухместную кабину и ряд других усовершенствований.



Техническая характеристика. Грузоподъемность — 200 кг. Число цилиндров — 4. Рабочий объем — 1896 см³. Мощность — 45 л. с. при 3200 об/мин. Число передач — 4. Размер шин — 5,00—13. База — 1950 мм. Длина шасси — 3660 мм. Ширина — 1545 мм. Высота — 2140 мм. Снаряженная масса (с самосвальным кузовом) — 1750 кг. Скорость — 50 км/ч.

КОРОТКО

● ● ● Автомобильные мастерские в Дрездене (ГДР), которыми руководит известный гонщик Г. Мелькус, с 1968 года выпускают малыми сериями спортивные машины с кузовом из стеклопластика. За десять лет изготовлено 100 автомобилей модели «Мелькус-РС1000».

● ● ● Завод «Шкода» (ЧССР) подготовил для кольцевых гонок по группе Б5 специальный вариант модели «130РС» с двигателем рабочим объемом 1800 см³ (156 л. с.). Автомобиль весит 710 кг и имеет пятиступенчатую коробку передач.

● ● ● Для побития абсолютного мирового рекорда скорости на автомобиле в Англии создано объединение «Трест-2» из семи промышленных фирм. Оно разрабатывает машину с ракетным двигателем, которая будет иметь длину около 10 м и сплошные колесца из титанового сплава без шин.

● ● ● Самым низким из современных легковых автомобилей, выпускаемых серийно, является итальянский «Ламборгини-каунтач». Верхняя точка его двухместного кузова возвышается над землей на 1070 мм, то есть по пояс человеку среднего роста.

«СИТРОЕН» ПОЛУЧАЕТ «ВИЗУ»

Французский концерн «Пежо-Ситроен» недавно приобрел филиалы «Крайслера» во Франции (автомобили СИМКА), Великобритании («Хиллман», «Сайбим») и Испании, став, таким образом, крупнейшим в Европе. С 1979 года он начинает выпуск совместной («Пежо» и «Ситроен») модели «Ситроен виза». Название символическое — концерн как бы стремится посредством новой машины получить въездную визу на территорию новых рынков сбыта.

Автомобиль имеет кузов «Ситроен» и агрегаты «Пежо». Стиль «Ситроена» сразу угадывается в пятидверном кузове «фастбек» с гладким низким капотом, улучшающим аэродинамические качества, и в шитке приборов с близко расположенными к рулевому колесу клавишами, как у модели «Цикс». Новинкой являются бамперы с пенопластовым наполнителем, причем передний объединен с облицовкой радиатора.



«Виза» будет выпускаться с двигателями трех разновидностей и тремя вариантами интерьера. Ожидается использование двух двигателей воздушного охлаждения 852 и 1105 см³ от существующих моделей «Ситроен диана» и «Ситроен ЖС» и двигателя водяного охлаждения 954 см³ от «Пежо 104». Кроме того, от «Пежо 104» заимствована передняя и задняя независимая подвеска, тормоза и колеса.

Появление новой модели «Ситроена», очевидно, усилит конкуренцию в классе малогабаритных автомобилей, поскольку она явится на европейском рынке прямым соперником машин «Фольксваген-поло» и «Форд-фiesta».

Техническая характеристика. Число цилиндров — 2. Рабочий объем — 852 см³. Степень сжатия — 9,0. Мощность — 36 л. с. при 5500 об/мин. Число передач — 4. Ведущие колеса — перед-

ние. Размер шин — 135—13. Длина — 3690 мм. Ширина — 1510 мм. Высота — 1408 мм. База — 2430 мм. Колея — 1292 мм спереди и 1141 мм сзади. Снаряженная масса — 750 кг. Скорость — 123 км/ч. Время разгона с места до 100 км/ч — 33 с. Время прохождения 1 км с места — 48 с. Эксплуатационный расход топлива (бензин с октановым числом 90—95) — 7,2—8,4 л/100 км.

КОНСОЛИ

Еще недавно этот термин был незнаком автомобилистам. Сегодня он вошел в широкий обиход вместе с конструктивным элементом, который ивзывают «консолью». Когда раздельные передние сиденья получили признание, а кожан над коробкой передач и сцеплением невольно оказался на видном месте в салоне, многие дизайнеры решили использовать это неудобство в интересах повышения комфорта и улучшения эргономики.

Постепенно, с годами консоль оформилась в блок, архитектурно примыкающий к панели приборов. На нее выносятся



Консоль на одной из моделей «Тойоты»: управление отоплением и вентилятором салона, их решетки, радиоприемник, пепельница, гнездо рычага переключения передач архитектурно объединены в блок.

второстепенные контрольные приборы и кнопки управления (в частности отопителем, приемник, пепельницу. Часто консоль бывает объединена с гнездом рычага переключения передач.

Сегодня многие модели, не только спортивные, но и дорожные оснащаются консолями, и эта тенденция получает все более широкое распространение.

«ОПЕЛЬ-КОММОДОР» 1979 ГОДА

В ассортименте моделей «Опель» (ФРГ) семейство «Коммодор» занимает промежуточное положение между машинами «Сенатор» («За рулем», 1978, № 10) и «Рекорд». Семейство «Опель-коммодор» в нынешнем году полностью обновлено. Оно получило современные кузова (пятиместные, двух- и четырехдверные) с ярко выраженной «клиновидной темой» в оформлении, обратным наклоном облицовки радиатора и гнутыми боковыми стеклами.



Среди конструктивных особенностей автомобиля — два гидравлических амортизатора в подвеске двигателя и пружины подвески колес, вставные из прутка переменного сечения. Диаметр прутка от середины уменьшается к концам, и пружина получает прогрессивную характеристику.

Новый «Опель-коммодор», представляющий собой довольно сложную современную машину, рассчитан на обслуживание не силами владельца, а фирменными сервисными станциями (в странах Европы «Опель» принадлежит сеть из 6500 таких станций).

Техническая характеристика. Число цилиндров — 6. Рабочий объем — 2500 см³. Клапанный механизм — ОНС. Степень сжатия — 9,2. Мощность — 115 л. с. Снаряженная масса — 1200 кг (двухдверная модификация). Скорость — 180 км/ч. Время разгона с места до 100 км/ч — 11,5 с. Контрольный расход топлива — 10,9 л/100 км.

«ДУХ» В ЕВРОПЕЙСКОМ ОБЛИКЕ

Автомобильная промышленность США с каждым годом все больше заимствует европейский опыт. Компактные машины пользуются растущим спросом, и неудивительно, что все четыре американских концерна ввели такие модели в свою производственную программу.

Так, «Американ моторс» с 1979 года приступает к выпуску семейства «Спирит» (по-русски «Дух»). Эти автомобили по габаритам и внешнему виду являются уже типичными «европейцами».

Из новинок, внедряемых с 1979 года на базовой модели «Спирита», — бамперы из алюминиевого сплава, электронные бесстрелочные часы и узкопрофильное компактное запасное колесо.



Техническая характеристика (базовая модель). Число цилиндров — 6. Рабочий объем — 3802 см³. Степень сжатия — 8,0. Клапанный механизм — ОНУ. Мощность — 102 л. с. Число передач — 4. База — 2440 мм. Колеса — 1480 мм (спереди) и 1460 мм (сзади). Длина — 4240 мм (для седана) и 4280 мм (для универсала). Снаряженная масса — 1143 кг (для седана) и 1237 кг (для универсала). Скорость — 140 км/ч.

КОРОТКО

Небольшая мотоциклетная фирма «Мюнх» (ФРГ) первой в мире приступила к выпуску малыми партиями мотоциклов, чьи двигатели снабжены турбокомпрессорами.

В настоящее время промышленность Японии выпускает легкие автомобили девяти марок: «Дайхатсу», «Датсун», «Исудзу», «Мазда», «Мицубиси», «Субару», «Сузуки», «Тойота», «Хонда».

Единственным выпускаемым в настоящее время мопедом с передним ведущим колесом является французский «Вело-солекс».

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

РАЛЛИ

Шестой этап Кубка дружбы социалистических стран ралли «Татры» в ЧССР — не внес изменений в распределение командных мест: все сборные не получили зачета. Условия соревнований были настолько сложными, что из 93 стартовавших экипажей только семь пришли к финишу. Первое место в абсолютном зачете заняли советские спортсмены А. Рейманис и А. Звингевитц, выступавшие на «Ладе-1600».

Сумма очков перед последним, седьмым этапом. Командный зачет: СССР — 80; ЧССР — 28; ПНР — 18; НРВ — 17; ГДР — 14; СРР — 9. **Личный зачет:** И. Шедивый — И. Янечек (ЧССР) — 164; В. Блахна — Л. Главка (ЧССР) — 150; В. Возович — В. Возович (ПНР) — 142; А. Рейманис — А. Звингевитц (СССР) — 139; С. Квайзар — И. Котек (ЧССР) — 135; Я. Цисарж — Я. Соукуп (ЧССР) — 125; С. Вукович — В. Московских (СССР) — 118.

МОТОГОНКИ

Первенство мира 1978 года по кольцевым гонкам впервые включало и соревнование в классе 750 см³. Чемпионат был разыгран в 12 этапов. Советские спортсмены в нем не принимали участия.

Результаты тринадцатого первенства мира: 50 см³: 1. Р. Тормо (Испания), «Бультако»; 2. Э. Лаццарини (Италия), «Крайдлер»; 3. П. Плиссон (Франция), АБФ. 125 см³: 1. Э. Лаццарини (Италия), «Минарелли»; 2. А. Ньето (Испания), «Минарелли»; 3. П. Вьянки (Италия), «Минарелли». 250 см³: 1. К. Валлингтон (ЮАР), «Кавасаки»; 2. Г. Хенсфорд (Австралия), «Кавасаки»; 3. П. Фернандес (Франция), «Ямаха». 350 см³: 1. К. Валлингтон (ЮАР), «Кавасаки»; 2. Т. Катаяма (Япония), «Ямаха»; 3. Г. Хенсфорд (Австралия), «Кавасаки». 500 см³: 1. К. Робертс (США), «Ямаха»; 2. В. Шийи (Англия), «Сузуки»; 3. Д. Чеккото (Венесуэла), «Ямаха». 500 см³ с коляской: 1. Р. Виланд — К. Вильямс (Швейцария), БЕО; 2. А. Мишель (Франция) — С. Коллинс (Англия), «Ямаха»; 3. В. Хольдер — К. Майерханс (Швейцария), «Ямаха». 750 см³: 1. Д. Чеккото (Венесуэла), «Ямаха»; 2. К. Робертс (США), «Ямаха»; 3. К. Саррои (Франция), «Ямаха».

Чемпионат был отмечен значительным прогрессом в области техники. Мощности двигателей вышли на уровень, всего несколько лет назад считавшийся недостижимым. Приводом показатели по этому параметру для лучших машин в каждом из классов: 50 см³ — 21 л. с.; 125 см³ — 48 л. с.; 250 см³ — 65 л. с.; 350 см³ — 75 л. с.; 500 см³ — 115 л. с.; 750 см³ — 125 л. с.

КАРТИНГ

На чемпионате мира по картингу в г. Ле-Ман (Франция) в 1978 году были представлены 93 сильнейших гонщика из 12 стран. Это первенство проводится традиционно на машинах класса 100 см³ без коробки передач. Мощность двигателя составляет около 20 л. с. Дальнейшая форсировка практически нецелесообразна, поскольку приводит к сужению диапазона работы и ухудшению приспособляемости двигателя к изменениям нагрузки, что для карта без сцепления и коробки передач очень нежелательно.

Рост результатов идет в настоящее время благодаря совершенствованию шасси, в частности рамы и тормозов. Последний чемпионат был отмечен по-

явлением сверхшироких шин (профиль 7 дюймов) «Бриджстоун».

Впервые почетный титул завоевал 30-летний американец Л. Сид.

Первенство Европы 1978 года в классе 250 см³ с коробкой передач проходило в г. Рорбах (ФРГ). Здесь представительство было более узким, чем на чемпионате мира, — 36 участников. Однако машины, на которых они выступали, были несравненно мощнее и быстрее. Большая часть гонщиков шла на картах, оснащенных 250-кубовыми двухцилиндровыми моторами от гоночных мотоциклов мощностью 55—60 л. с. Это означает, что карт, который вместе с гонщиком должен весить не менее 170 кг, набирает скорость 100 км/ч через 3 секунды после старта, а на прямых участках трассы может превышать 200 км/ч. Неудивительно поэтому, что на картах класса 250 см³ с нынешнего года начали получать распространение антикрылья.

Чемпионом стал англичанин Д. Бутгер.

На первенстве Европы в классе 125 см³ победил итальянец Ф. Варони, повторивший свой прошлогодний успех. Он снова шел на карте с мотором «Морбиделли» от гоночного мотоцикла (2 цилиндра, водное охлаждение, 40 л. с.).

В классе машин 100 см³ без коробки передач титул чемпиона Европы выиграл гонщик из ФРГ Д. Кнопс.

МОТОКРОСС

Чемпионат мира в классе 500 см³ закончился со следующими результатами: 1. Х. Минкола (Финляндия), «Ямаха»; 2. В. Лэки (США), «Хонда»; 3. Р. Де Костер (Бельгия), «Сузуки»; 4. Г. Шмитц (ФРГ), «Майко»; 5. Г. Вольсинк (Голландия), «Сузуки»; 6. А. Мальярб (Бельгия), КТМ.

Первенство Европы на мотоциклах класса до 1000 см³ с коляской закончилось победой экипажа Р. Грогг — А. Хюссер (Швейцария), «Нортон-Уосп». На втором месте — К. ден Биггелаар — К. ван дер Байль (Голландия), «Ямаха-ЭМЛ», на третьем — Х. Ворен — К. Шахер (Швейцария), «Нортон-Уосп». Советский экипаж С. Щербинин — С. Лыжин на «Урале», выступивший не на всех этапах, занял тринадцатое место.

Впервые в истории мотоциклетного спорта чемпионом мира в классе 125 см³ стал японец Акира Ватанабе. Он стартовал в 11 этапах из 12 и на каждом не просто набирал очки, а финишировал в тройке призеров. Он и другой гонщик фирмы «Сузуки», трехкратный чемпион мира бельгиец Гастон Райе, выиграли 14 заездов из 24. Кроссмены фирмы «Ямаха» голландец Герхард Ронд и американец Воб Гловер одержали 10 побед.

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

X этап (США). 1-й заезд: 1. В. Гловер (США), «Ямаха»; 2. В. Ханней (США), «Ямаха»; 3. Ронд; 4. У. Рейд (США), «Хонда»; 5. С. Уайз (США), «Хонда»; 6. М. Грегсон (США), «Сузуки». **2-й заезд:** 1. Гловер; 2. Г. Мозьер (США), «Кавасаки»; 3. М. Моуэйтс (США), «Сузуки»; 4. Ронд; 5. З. Лернер (Австрия), КТМ; 6. Д. Гернер (США), «Ямаха».

XI этап (Испания). 1-й заезд: 1. Ватанабе; 2. Ронд; 3. Райе; 4. Г. Лильегрен (Финляндия), КТМ; 5. И. Альборгетти (Италия), «Априлиа»; 6. Массан. **2-й заезд:** 1. Ватанабе; 2. Ронд; 3. Аутто; 4. Лильегрен; 5. Худяков; 6. Райе.

XII этап (ЧССР). 1-й заезд: 1. Ронд; 2. Райе; 3. Ватанабе; 4. Аутто; 5. Лильегрен; 6. Хуравей. **2-й заезд:** 1. Райе; 2. Хуравей; 3. Ватанабе; 4. Ронд; 5. Лильегрен; 6. Альборгетти; 9. Худяков.

Итоговая сумма очков: 1. А. Ватанабе — 267; 2. Г. Райе — 249; 3. Г. Ронд — 248; 4. З. Лернер — 89; 5. М. Аутто — 80; 6. Г. Лильегрен и И. Альборгетти — по 78; 9. И. Хуравей — 70; 11. Ю. Худяков — 40.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ.

Ответы на задачи, помещенные на стр. 24.
Правильные ответы — 1, 4, 5, 10, 11, 17, 18, 21, 25, 27.

I. Указательный знак «Однополосное движение» не предписывает какого-то одного направления движения на перекрестке. Он лишь информирует об обстановке на пересекаемой дороге и о невозможности движения в противоположном данному направлению (пункт 33, 4.9).

II. Если стоп-линии перед перекрестком нет, то водитель в показанной обстановке должен остановиться у знака и осмотреть пересекаемую дорогу. Пропустив при необходимости транспортные средства, пользующиеся преимуществом, он может проезжать дальше безостановочно (пункт 26, 2.15).

III. При условии обеспечения безопасности водитель «скорой» может отступить от правил проезда перекрестков и проезжать их вне очереди. Затем действует общий порядок: сначала движутся транспортные средства, находящиеся на главной дороге, и лишь потом те, кто находится на второстепенной. Велосипедист едет прямо, а потому пользуется преимуществом перед водителем автобуса (пункты 13, 110 и 113).

IV. За железнодорожным переездом обгоны не запрещены, а перед ним в 100-метровой зоне такой маневр выполнять нельзя. О том, что водитель В находится именно в такой зоне, говорит знак 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума» с табличкой 5.86 «Железнодорожный переезд» (пункты 24, 1.2, 35, 5.8 и 95 «б»).

V. Трамвай при таком сигнале регулировщика может двигаться только налево. Велосипедист имеет право поворачивать налево только на дорогах без трамвайных путей по середине (пункты 62 и 162 «е»).

VI. В приведенном случае зона стоянки такси, обозначенная разметкой 1.17, простирается дальше 15 метров от указателя, и это обстоятельство другие водители должны учитывать. Остановиться здесь можно, но только до тех пор, пока машина не станет помехой для такси (пункты 42, 1.17 и 99 «е»).

VII. Если встречные потоки транспортных средств разделены двумя продольными линиями — сплошной и прерывистой, то со стороны сплошной линии выезд на полосу встречного движения запрещен, а со стороны прерывистой — нет, в том числе и для обгона (пункт 43).

VIII. С нынешнего года в Правилах дорожного движения внесены некоторые изменения. В частности, ими определено, что при движении в туннелях на транспортных средствах должен быть включен ближний свет фар (пункт 133 в новой редакции).

IX. У автомобилей малого класса типа «Жигули» и «Москвич» надувной габаритный радиус поворота составляет 5,7—5,9 метра. Стало быть, чтобы развернуться на них за один прием, надо как минимум 12 метров проезжей части дороги.

X. Неисправные или поврежденные при аварии транспортные средства, оставаясь на дороге, нередко создают серьезную угрозу безопасности движения. Убрать их с дороги — дело не терпящее отлагательств. По требованию работника ГАИ любой водитель грузового автомобиля обязан предоставить его для транспортировки поврежденной машины (пункт 12 «д»).

«Лучший совет года»

Сотни писем с пометкой «Советы бывалых» приходят ежегодно в редакцию. Но лишь немногие из них получают право перейти на журнальную страницу. Причины тому разные — сложность и трудоемкость исполнения, недостаточная продуманность предлагаемой конструкции или экономическая нецелесообразность самой идеи. Нередки в нашей почте и письма со словами благодарности авторам наиболее рациональных советов, сумевшим найти простое и оригинальное решение «большого» вопроса, волнующего широкий круг владельцев мотоциклов или автомобилей. Именно эти добрые читательские отзывы подталкивали нас идею ежегодного конкурса на лучший «Совет», отбираемого с выходом этого номера журнала. Для авторов таких «советов» по автомобильной, мотоциклетной и автотуристической тематике учреждаются по три специальных приза — комплекты универсального инструмента и денежные премии в размере 50, 30 и 20 рублей.

Основные условия конкурса. «Совет» должен быть иррациональным, выполнимым в доступных для автолюбителя гаражных или домашних условиях и проверенным на практике. Идеи не рассматриваются. Главная цель «советов» — помочь в трудном положении, а не создать

новую конструкцию машины. Разумеется, чем большую аудиторию читателей он затронет, тем выше его практическая ценность и больше шансов на успех.

Есть три темы, на которые редакция налагает своего рода запрет, — самостоятельное «усовершенствование» деталей рулевого управления, тормозной системы и наружного освещения. Запрет исходит из высоких требований по части безопасности, предъявляемых при производстве этих деталей и невыполнимых в любительских условиях. Но эффективные и простые способы контроля за рабочими характеристиками названных узлов и систем, остроумные «выходы из положения» при их поломке (разумеется, в пределах, оговоренных Правилами дорожного движения) всегда найдут поддержку.

Возможно, среди «советов» встретятся такие, которые представят интерес не только для читателей, но и для промышленности. Редакция доведет их до сведения руководителей соответствующих предприятий и будет содействовать внедрению в производство.

Итоги конкурса и победители его будут названы в декабрьском номере. А те «советы», которые поступят в редакцию после сентября, пойдут в счет конкурса следующего года.

Поправка

На заключительном этапе работы над текстом изменений и дополнений к Правилам дорожного движения пункт 13 получил окончательную редакцию, которая не была учтена нами в опубликованной в № 11 журнала за 1978 год статье «Из практики в закон».

Третий абзац этого пункта надо читать так:

«Другие водители обязаны уступить дорогу и в случае необходимости остановиться для обеспечения беспрепятственного проезда транспортных средств, подающих специальные звуковые или световые сигналы либо сопровождаемых патрульными автомобилями или мотоциклами Госавтоинспекции».

К нашим читателям

Несколько лет назад, как известно, всем предприятиям связи были присвоены шестизначные цифровые индексы, на основе которых производится сортировка писем по новой, автоматизированной системе. Но многие авторы писем, очевидно, по привычке этими индексами не пользуются.

Убедительно просим читателей, направляющих в редакцию статьи, заметки, письма, наряду со своей фамилией, полным именем, отчеством обязательно указывать точный обратный адрес с индексом, а также буквенно-цифровой индекс отделения связи.

Естественно, и адрес редакции на конвертах и открытках также надо писать

обязательно с индексом предприятия связи, доставляющего нам почту (103092).

Индекс обозначается в специальных ячейках, если они есть, установленными символами. Если таких ячеек нет, то пишите его четкими цифрами перед названием города. Неправильно написанные символы или написанные желтым, зеленым, ирисным цветами автоматизированной сортировке не подлежат. При адресовании телеграмм в редакцию «За рулем» надо указывать только номер отделения связи: Москва, К-92.

Помните, что применение цифровых индексов помогает работникам связи быстрее доставлять корреспонденцию по адресу и облегчает их труд.

На 1-й странице обложки — фотозюк В. Ширшова.

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, П. Ф. БАДЕНКОВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧКОВ, 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, Сretenка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30. Сдано в прозвод. 2.11.1978 г. Подписано в печать 29.11.1978 г. Тираж 3 200 000.

Рукописи не возвращаются.

Бум. 60×90%, 2 бум. л. = 4 п. л.

Цена 80 коп.

Зак. 2166.

Г-10905.

3-я типография Воениздата
Издательство ДОСААФ, Москва

© «За рулем», 1978 г.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ВИНТЫ ЛИКВИДИРУЮТ ТЕЧЬ

В дальнем путешествии на «Волге» ГАЗ-21 начал вытекать бензин из бака через несколько точечных отверстий, образовавшихся, очевидно, вследствие коррозии. Попытки заклеймить их или закрыть пластиром, мылом и т. п. успеха не имели.

Тогда я вырезал шайбы из паронита, вывернул несколько самонарезных вин-

тов из обивки двери и разделал (расковырял) для них отверстия в баке. Когда завернул винты с паронитовой и металлической шайбами в бак, течь полностью прекратилась. Уже несколько лет бак не нуждается в дополнительном ремонте.

А. МИХОДУН

280016, г. Хмельницкий,
ул. Молодежная, 5, кв. 94

ПУСК В ЛЮБОЙ МОРОЗ

Двигатель «Москвича-412» мне удается пускать при любых (до 50%) морозах благодаря двум дополнительным устройствам: первое — обеспечивает многоискровой разряд на свече во время пуска, второе — готовит бензиновый пар, который, смешиваясь с воздухом, образует легко воспламеняющуюся смесь.

Прибор для многоискрового разряда изготовлен из отслужившего срок реле-регулятора РР24. В нем перепаяем соединения реле обратного тока (РОТ) и реле напряжения (РН), как показано на рис. 1 (используем более тонкие обмотки). Все пружины снимаем. Подсоединяем прибор так: вывод 1 подключаем к прерывателю-распределителю зажигания, вывод 2 — к клемме выключения стартера в замке зажигания. Корпус прибора надеть соединением с корпусом («массой») автомобиля. Практика показала, что даже замасленная или покрытая нагаром свеча начинает работать через несколько секунд после включения прибора.

Второе устройство — бензопарогенератор (рис. 2) изготовлено из мотоциклетного крапа-отстойника. В него вставлена керамическая втулка с намотанной спиралью из нихромовой проволоки, рассчитанной на 12 В. Один конец спирали соединен с краном («массой»), другой выведен через изоляционную трубку наружу. Этот вывод подсоединен через дополнительный выключатель к клемме пуска стартера в замке зажигания.

Отстойник соединен посредством шлан-

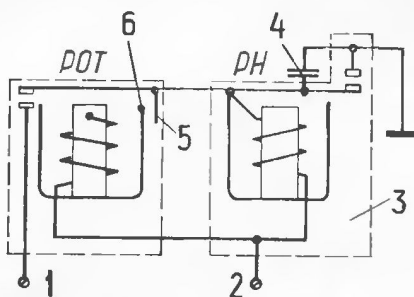


Рис. 1. Переделанный реле-регулятор РР24: 1 и 2 — выводы; 3 — реле напряжения; 4 — конденсатор емкостью 0,2 мкФ; 5 — реле обратного тока; 6 — изолированные выводы.

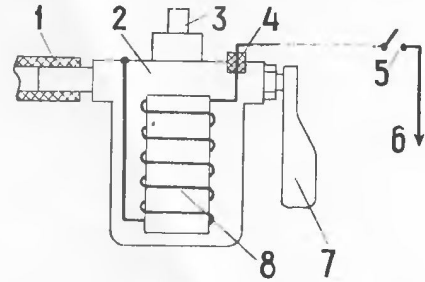


Рис. 2. Бензопарогенератор: 1 — шланг, подсоединяемый к воздухоочистителю; 2 — кран-отстойник; 3 — штуцер, через который заливают бензин; 4 — изолированный вывод спирали; 5 — выключатель; 6 — провод, подсоединяемый к замку зажигания; 7 — рукоятка; 8 — спираль.

га с воздухоочистителем. Он заполняется легкоиспаряющимся бензином (например, Б-70 или «Калоша»), которого хватает на один пуск.

Это устройство взрыво- и пожаробезопасно. В момент пуска кран закрываем, выключаем одновременно спираль и стартер. Нагревающийся бензин испаряется, пары засасываются через карбюратор в цилиндры двигателя, где легко воспла-

меняются многократной искрой, возникающей на свече благодаря первому прибору. Двигатель независимо от мороза через несколько секунд начинает работать.

А. БЕЛОВОЛОВ

Алтайский край,
Благовещенский район,
р. п. Благовещенна,
СПТУ-7, д. 5, кв. 18

«ПЕРЕНОСКА» С ВЫКЛЮЧАТЕЛЕМ

Штатная переносная лампа у «жигулей» не имеет выключателя и временно горит без надобности: чтобы выключить ее, надо в салоне вытащить штеккер из гнезда. Между тем каждый может установить на ней сдвижной выключатель, который стоит 42 копейки.

Из корпуса 2 лампы (рис. 1) вынимаем лампочку 1 и вытаскиваем плоскогубцами патрон 3. Запиливаем напильником на ручке лампы посадочное место 32×8 под кнопку 6 глубиной 1,4—1,5 мм (практически спиливаем рифление) и делаем отверстие 11×6 под крючок кнопки (рис. 2). Посадочное место и отверстие должны быть там, где расстояние между ребрами жесткости 9 мм (см. рис. 1, вид «А»). Разбираем выключатель и вынимаем из него блок контактов 4 (см. рис. 1). Блок подсоединяем в цепь лампочки.

По широкому просвету между внутренними ребрами заводим блок и патрон 3 в ручку, пропуская провода по узким просветам (см. рис. 1, вид «А»). Остается самая тонкая операция — зацепить пружину 5 подвижного контакта за крючок кнопки 6. Это делается при помощи проволоки с маленьким крючком на конце, как у вязальной спицы (можно использовать скрепку, перегнув ее соответствующим образом). Чтобы кнопка перемещалась прямо, нужно нанести 8—12 точек эпоксидной смолы или густого клея, как показано на рис. 2. Смолу можно и не наносить, выключатель будет работать, но кнопка 6 (см. рис. 1) станет двигаться не строго прямолинейно, а это неудобно. Есть еще вариант — сделать посадочное место 32×8 под кнопку с выступами высотой 0,2—0,3 мм, как на рис. 3. Мне показалось, что сделать это несколько сложнее. Лампой с таким выключателем пользоваться намного удобней.

А. ЗУБИХИН

413800, Саратовская область,
г. Балаково, ул. Шевченко, 120, кв. 10

Рис. 1. Переносная лампа: 1 — лампочка; 2 — корпус лампы; 3 — патрон; 4 — блок контактов выключателя (см. рис. 3); 5 — пружина подвижного контакта; 6 — кнопка выключателя; 7 — провода.

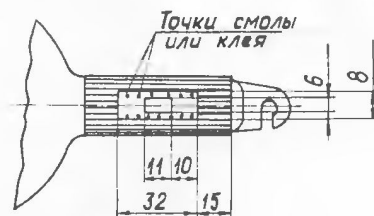
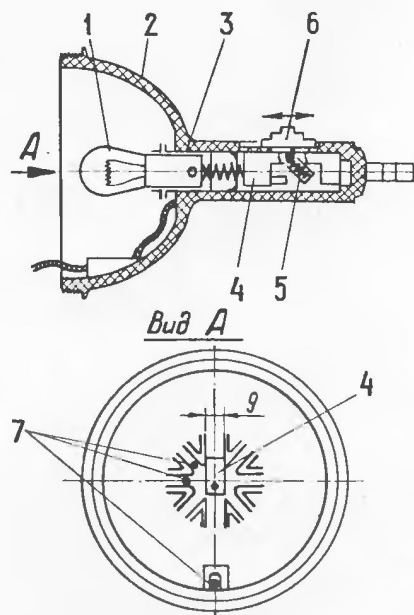


Рис. 2. Гнездо и установка контактного блока.

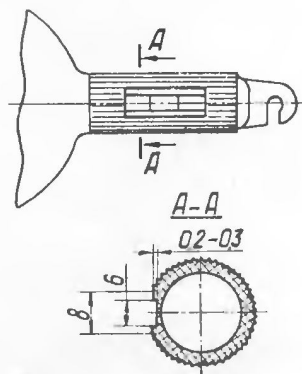
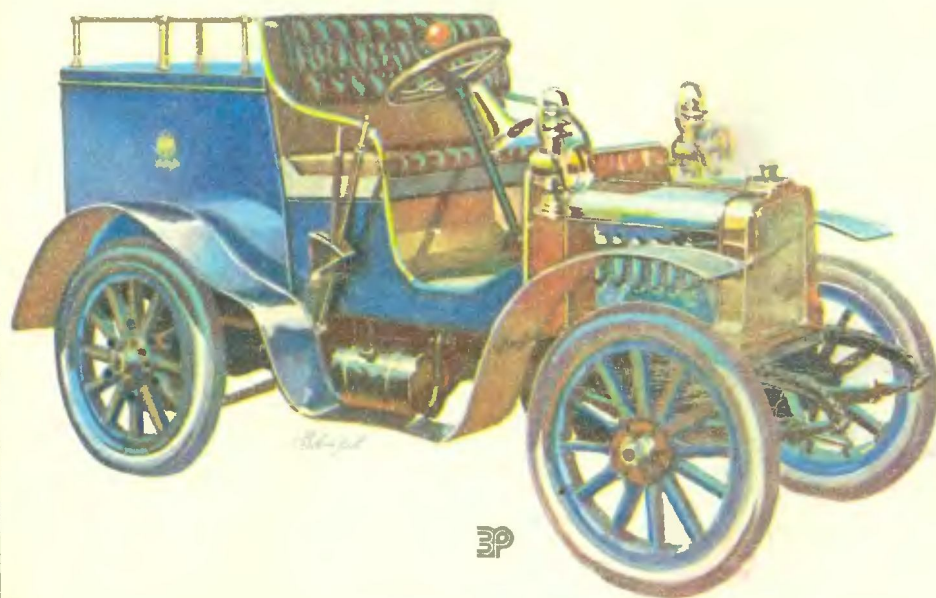


Рис. 3. Вариант посадочного места под кнопку выключателя.

1056



В нашей исторической серии «Из коллекции «За рулем» 1979 года будут представлены редкие образцы отечественных автомобилей. Среди них — опытные машины, модели, выпускавшиеся небольшими сериями, и отдельные заказные экземпляры прошлых лет.

1. «ЛЕССНЕР-6ЛС»

Петербургский машиностроительный завод Г. А. Лесснера в 1905 году изготовил по заказу столичного почтамта 13 автомобилей для перевозки почты. Сконструированная Б. Г. Луцким, эта модель

имела двигатель с нижними клапанами, которые находились с обеих сторон блока цилиндров, цепную главную передачу и колеса с деревянными спицами. Машина была очень высокой — расстояние от земли до пола в кузове — 820 мм.

Год постройки — 1905; число мест — 2; грузоподъемность — 500 кг; двига-

тель: число цилиндров — 2, рабочий объем — 1528 см³, мощность — 6 л. с. при 1000 об/мин; число передач — 3; размер шин — 880×120 мм; масса в снаряженном состоянии — около 1200 кг; длина — 3400 мм; высота — 1750 мм; база — 2200 мм; скорость — 20 км/ч.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 80 коп.

2. «РУССО-БАЛТ-С24/40»

Русско-Балтийский вагонный завод выпускал автомобили с 1909 по 1915 год, и среди его четырех легковых моделей «С24/40» была изготовлена в наибольшем количестве (около 400 экземпля-

ров). Представленный здесь образец является уникальным — он оснащен заказным кузовом сравнительно редкого для тех лет типа — «лимузин с внутренним управлением». Его отличали составное панорамное лобовое стекло и роскошная отделка интерьера. Как и все «руссо-балты» этой модели, машина имела очень большой дорожный просвет — 260 мм.

Год постройки — 1913; число мест — 5, двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 4501 см³, мощность — 40 л. с. при 1500 об/мин; число передач — 4; размер шин — 880×120 мм; масса в снаряженном состоянии — около 2100 кг; длина — 4650 мм; ширина — 1600 мм; высота — 2340 мм; база — 3305 мм; скорость — 70 км/ч.

