



2 • 1979

За рулем



**СЛАВА СОВЕТСКИМ
ВООРУЖЕННЫМ СИЛАМ!**



Воспитанники ДОСААФ на службе в армии



В ПАРАДНОМ РАСЧЕТЕ

К маршу готовы!

Гвардии ефрейтор Александр Самсонкин — участник парада на Красной площади.

Фото В. Суходольского

Октябрь 1917 года... В те исторические дни по личному указанию Владимира Ильича Ленина из рабочих Путиловского завода была сформирована 2-я железнодорожная противосамолетная батарея. Уже через несколько месяцев, в феврале 1918-го, когда в огненной купели получала крещение Красная Армия, путиловцы открыли боевой счет — под Псковом сбили два немецких самолета. Этот счет многократно возрос во время Великой Отечественной войны. Сегодня ратную эстафету, принятую от ветеранов войск противовоздушной обороны, уверенно несут воины гвардейского зенитного ракетного Путиловско-Кировского ордена Ленина полка ПВО, охраняющие небо Москвы.

Среди часовых воздушных просторов столицы немало военных водителей, обучавшихся до призыва в армию в автошколах ДОСААФ. Об одном из них наш рассказ.

Красный Мыс — поселок на Тамбовщине; в нем рос, учился в школе Александр Самсонкин, сын фронтовика-кавалериста.

Красная площадь — главная площадь страны; по ее брусчатке 7 ноября 1978 года вел во время военного парада боевую машину с зенитной ракетой на борту гвардии ефрейтор Самсонкин.

В самом начале беседы с Александром я спросил:

— О чем думалось в минуты парада?

Круглолицый, коротко подстриженный, ефрейтор вскинул светло-зеленые блестящие глаза и ответил сразу, словно ждал этого вопроса:

— Успел об одном подумать — о том, что в ноябре сорок первого участвовали в параде и зенитчики нашего полка. Подумал об этом — и почувствовал уверенность, старался четко вести машину.

Нелегко добиться чести быть включенным в парадный расчет. Когда начал бороться за это право Александр Самсонкин? С первых дней армейской службы?

Нет, начало, я думаю, надо искать раньше: в беседах сына с отцом-фронтовиком, в долгих разговорах Александра с братьями, отслужившими в армии, в его добросовестном отношении к труду на заводе, а затем — к учебе в тамбовской автошколе ДОСААФ. Там добрыми и умными наставниками Самсонкина и его товарищей были фронтовики многоопытный специалист Сергей Сергеевич Семенов и водитель второго класса Николай Иванович Бабкин. Наставники формировали характер Александра, прививали любовь к профессии. Но и сам он всегда стремился быть деятельным, не чурался трудностей, старательно готовил себя к армейской службе. Знал: легкой она не будет. А включение в парадный расчет пришло закономерным, стало почетной наградой. Но прежде, чем удостоился Александр этой высокой чести, достаточно поварился в солдатском котле. Знания, приобретенные в автошколе, стали как бы трамплином к быстрому становлению Александра как водителя седельного тягача ЗИЛ-131. Устройство автомобиля, правила его эксплуатации, искусство вождения

Самсонкин постигал вдумчиво и терпеливо. Ему помогали в этом младший сержант Василий Садов, ефрейтор Александр Хорев, другие сослуживцы.

Не сразу доверили Самсонкину транспортировать на борту автомобиля грозное оружие — ракеты. Не семь, а, наверное, семьдесят семь потов сошло, прежде чем он состоялся как ракетчик. Ведь одновременно он осваивал и обязанности номера в расчете. Щедрый по характеру человек, гвардии ефрейтор давно уже стал помощником командиров в обучении молодых водителей.

Мне понравилось, как отзывался об Александре его командир — гвардии лейтенант Г. Гармаш:

— Самсонкин — лучший водитель в подразделении. Его машина всегда в образцовом состоянии, всегда в боеготовности. А управляет тягачом — залюбуешься. Во время маршей, тренировок, боевой работы он водит машину и чисто и бережно; выполняет задачи четко и разумно. Словно ракета находится не на борту автомобиля, а в его, Александра, крепких ладонях.

...Как известно, прямо с исторического парада 41-го года войска, участвовавшие в нем, отправлялись на фронт.

...Комсомолец гвардии ефрейтор Александр Самсонкин сразу после военного парада 7 ноября 1978 года заступил в составе своего подразделения на боевое дежурство по охране родного московского неба.

А. КОРОЛЕВ

АВТОШКОЛА — БАМУ



Почти два десятка лет я руковожу свободненской автошколой ДОСААФ, она одна из старейших на Дальнем Востоке. Всякое бывало в жизни ее коллектива, но, пожалуй, никогда он не испытывал такого напряжения и вместе с тем удовлетворения, гордости за сделанное, как в последние годы. Это весны 1974-го, когда первопроходцы — бойцы отрядов молодых строителей БАМа рассыпались по трассе, всколыхнули тайгу, сразу же долетело и до нас. Мы знали: по территории Амурской области пройдет Центральный участок БАМа, а это около половины всей магистрали. Ясно было, что мы, досаафовцы, можем и должны оказать помощь всенародной стройке, прежде всего обучением технических кадров — шоферов, крановщиков, бульдозеристов, трактористов. На это нацеливали нас областной комитет партии, облизполком, обком ДОСААФ.

Уже в 1975 году школе были увеличены плановые задания по подготовке водителей. На следующий год — еще увеличение. Чтобы справиться с задачами, коллектив прежде всего взялся за обновление материальной базы. Добились расширения учебных площадей (школа размещается в старых, но добротных зданиях, строительство нового комплекса запланировано на 1980 год), пополнили парк автомобилей, в том числе приобрели учебный автобус, построили гараж на 25 машин, оборудовали по всем современным требованиям автодром на площади в шесть гектаров. Продолжаем оснащать классы электрифицированными стендами, разрезными агрегатами, киноаппаратурой.

Бывая на трассе БАМа, я часто слышу: магистраль измеряет время километрами. Ну а мы, работники автошколы, те, кто вносит свою, пусть малую долю помощи строителям, чем его измерим? Конечно, числом и качеством обученных специалистов. Вот несколько цифр: в минувшем году для народного хозяйства школа подготовила более 800 водителей категорий «А», «В», «С» и «D», кроме того, 380 человек повысили классность. Значительная часть из выпускников трудится за рулем на самом участке БАМа или доставляет туда грузы из города Свободного и других мест.

Правда, это может показаться каплей в море, если принять во внимание, что только на нашем, как мы говорим, участке магистрали ведут работы десятки строительных подразделений, в их распоряжении в истекшем году насчитывалось свыше двух тысяч большегрузных автомобилей, а водителей и других специалистов пока на трассе не хватает. Говорят, что отсутствие специальности — это первая «подножка», которую полу-

чает доброволец. А таких прибывают сотни в числе новичков.

Наиболее разумный подход — в областях и республиках подбирать в отряды молодежь, уже обученную механизаторским, строительным и иным специальностям. Другая сторона той же проблемы — готовить кадры на самой трассе. Вот коллектив нашей автошколы и подключился к этому благородному делу. Еще в начале 1977 года обком ДОСААФ принял решение создать в Тынде СТК и открыть курсы по подготовке водителей третьего класса и повышению квалификации.

Что такое Тында, сегодня вряд ли нужно объяснять. Ее по праву называют столицей БАМа. Недавний таежный поселок, затерянный среди сопок, день ото дня превращается в современный город. Коллектив Главмостроя, который строит Тынду, возвел уже 18 девятиэтажных жилых домов общей площадью более 70 тысяч квадратных метров, детский комбинат, две средние школы, поликлинику, производственные объекты. Будущий город угадывается в прямизне нынешних улиц, в их привязке к ландшафту, в уже обозначившихся центре и микрорайонах. Предполагается, что к 1980 году число жителей здесь достигнет 70—80 тысяч.

Понятно, что широкое развертывание здесь военно-патриотической, оборонно-массовой, учебной, спортивной работы — веление времени. И когда в Тынде открылся СТК, мы решили помочь ему оборудованием, автомобильными агрегатами, другими учебными пособиями. Припоминается общее собрание преподавателей и мастеров. А. Мерещук, Л. и В. Яновы, А. Макеев, В. Князев, Н. Мельников выжили сделать для тындинского СТК разрезные агрегаты, механизмы, помочь в налаживании учебно-методической работы на месте. Вот первый результат: 30 выпускников спорттехклуба стали водителями третьего класса и 218 повысили квалификацию.

К востоку от Тынды по трассе БАМа строится в тайге другой город на территории нашей области — Февральск, тоже на месте маленького приискового поселка. Оттуда опять просьба: «Помогите открыть водительские курсы...» Разве откажешь! Создали там скромную учебную базу с автопредприятием. Преподаватели, мастера и учебные автомобили отправились, как говорится, своим ходом. По распоряжению обкома ДОСААФ два «москвича» водворили на грузовики. Дело это оказалось непростым. От станции Арга до места назначения более 300 километров. Дороги — грунтовые, а с морозами зимники.

Добрались наши посланцы благополучно. Теперь многие трудности позади. В Февральске в минувшем году на досаафовских курсах повысили квалификацию 80 шоферов ЗИЛов, КраЗов, «уралов», 56 человек получили удостоверение водителей категории «В». Да, да, не удивляйтесь. Среди строителей БАМа, жителей нашего города и района все больше и больше людей обзаводятся мо-

тоциклами и автомобилями. И пока что удовлетворить их запросы полностью автошкола не в состоянии.

Я рассказал о том посильном вкладе, который вносит наш коллектив в помощь строителям магистрали века. Вносят свой вклад коллективы благовещенской объединенной технической школы, другие учебные организации ДОСААФ Амурской области.

Достаточно ли эта помощь? Полагаю, что нет. Настала пора в строящихся городах, поселках на трассе БАМа энергичнее, инициативнее действовать нашим оборонным организациям, создавать на местах новые спорттехклубы, курсы. Ведь за сотни километров (как это видно из случая с Февральском) каждый раз не будешь ездить, да к тому же у автошкол Общества есть важнейшая государственная задача: готовить водительские кадры для Советских Вооруженных Сил. Плюс к тому наша школа, например, выполняет плановые задания по подготовке водителей, механизаторов для других крупных строек — Зейской ГЭС, линии электропередач (ЛЭП-500 Зей — Свободный — Хабаровск), предприятий объединения «Амурлес» и для сельского хозяйства области.

...Как-то в летнюю пору мне довелось ехать на автомобиле от станции Большой Невер в сторону Тынды по АЯМ — Амурско-Якутской автомагистрали, пробитой, как известно, через тайгу, болота и тундру до Якутска.

Ныне по этой трассе идут ЗИЛы, ГАЗы, МАЗы, КраЗы не прерывающимся потоком, везут грузы для БАМа. Даже ходит поговорка: «Без АЯМа нет и БАМа». В кузовах машин, на прицепах — буровые станки, подъемно-транспортные механизмы, трелевочные тракторы, железобетонные конструкции, трубы, кирпич и, конечно, продукты, товары широкого потребления — все, что нужно великой стройке и ее людям. И, глядя на этот «железный поток», я думал: ведь за рулем машин, наверняка, сидят воспитанники нашей школы.

В. ЗИМИН,
начальник автошколы

Амурская область,
г. Свободный

За нашу Советскую Родину!



За рулем

2 ● Февраль ● 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

ВАДИМ ПАВЛОВИЧ

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ



— Руководители бывают разные. Я — из «черновых»: когда строились, сам, если нужно, брался за лопату, за всякий инструмент, и так далее... А что? Личный пример иногда лучше всяких слов.

Вадим Павлович улыбнулся, и вокруг добрых глаз разбежались стрелки морщинок. Потом встал из-за стола, одернул неприменный черный пиджак и сказал:

— Ну ладно, обо мне, если это и впрямь вам интересно, как-нибудь попозже поговорим. Пойдемте-ка лучше школу посмотреть.

Не каждому человеку повезет встретить в жизни главное дело. Васильев повезло: таким делом стала для него автошкола. Начинаясь она в конце 1958 года и называлась тогда автомотоклубом.

— Что у нас было? А ничего не было. Склад с запчастями да плакаты — вот и все «наглядные пособия». Большинство преподавателей приходило учить ребят на общественных началах. Когда тепло было, то «классы» прямо на свежем воздухе: разложимся на пенках и занимаемся. Зимой — куда пустят, и так далее, и так далее... До шестьдесят второго года все по «чужим» людям странствовали. Потом свое первое здание построили. Так потихоньку росли, пока вон какую красавицу не отгрохали.

Васильев смотрит на новую, светлого кирпича двухэтажную школу с открытой гордостью и любовью.

— Да, двадцать лет прошло. Уже сыновья первых курсантов у нас учатся. Может, скоро внуки придут, а? Обязательно придут. К нашей профессии многие сейчас тянутся.

...А за него в семнадцать с небольшим лет профессию выбирала война. Шел сорок третий год. Маленький, далекий от линии фронта Мензелинск вел счет «похоронкам» уже на сотни. И еще шестьдесят ребят, вчерашних школьников, построившихся в неумелый строй, провожал город на войну. Среди них был Вадим Васильев. Третий солдат в семье — отец погиб в пехоте под Ленинградом, старший брат воевал в артиллерии. Парни рвались в бой, но сначала им снова пришлось учиться: в школе, где готовили мотоциклистов-разведчиков. Была на войне такая профессия.

А первый бой Васильев принял под только что освобожденным Киевом. Это был непростой бой, один из тех, что приходились на долю разведчиков: на своих машинах уходили они в немецкий тыл и, углубляясь иногда на полсотни-сотню километров, шли по дорогам и бездорожью, лесами, громили штабы гитлеровцев, добывали ценные документы, «языков»... Словом, разведка!

Сначала страшно было — мальчишка ведь. Он научился побеждать страх и принимать по-фронтовому быстро решения. Научился воевать. Сейчас, желая подчеркнуть важность какого-либо дела или похвалить кого-нибудь за четкость в работе, Васильев говорит: «Как на фронте». Такой у него эталон. Вадим Павлович считает, что война его жалела: освобождал города и страны, в первых рядах форсировал Вислу и Одер, дошел до Берлина и остался цел и невредим («В Берлине, правда, под самый конец слегка контузило. А так — ничего»). На пути от Киева до Берлина он потерял многих боевых друзей и сегодня бережно поддерживает связь с теми, кто вернулся живым. Главные письма в его почте — от бывших однополчан. Васильев член совета ветеранов 1-й гвардейской танковой армии.

Несколько лет назад он получил пакет из Москвы, в котором была книга, написанная бывшим начальником разведки 1-й танковой А. Соболевым «Разведка боем». На ней надпись: «Славному разведчику 6-го мотоциклетного полка Васильеву Вадиму Павловичу — с глубоким уважением. Автор этой книги». Что может быть дороже памяти и уважения тех, с кем воевал!

Война свела Васильева с талантливым мотогощником, замечательным (только так говорит о нем Вадим Павлович) человеком — Эдуардом Лорентом. Заместитель командира роты по технической части научил молодого водителя по-настоящему любить и понимать машину, потом увлек мотоспортом. Уже после войны, в Германии, вместе готовились к соревнованиям. А когда Васильев сменил уехавшего Лорента на посту «зампотеха», то не раз вспоминал уроки мастера и доказал, что отлично их усвоил: счет победам рос от старта к старту. Домой он вернулся в 1951 году и кроме девяти боевых призов спортивные награды — грамоты, именные часы, даже аккордеон, врученный маршалом Чуйковым. Однако играть на нем так и не научился.

— Все некогда было. В Мензелинске подрастали ребята, потерявшие на войне отцов, их надо было воспитывать, растить солдатскую смену. Предложили мне возглавить райком ДОСААФ. Как раз была та работа, которую ждал. А с чего начинать? Чем увлечь молодежь? Решил — спортом, мотоциклами. Начали понемногу соревнования проводить, и так далее, и так далее, энтузиастов вокруг райкома собирать. Вроде, пошло дело. Потом «заболел» автомотоклубом, как организовали его — ушел туда начальником.

Сегодня от Мензелинска до Набережных Челнов езды по асфальту часа полтора. Но тогда, в пятидесятых, дороги этой не было, и зимой нередко добирался к соседям целые сутки. Однажды Васильев с водителем Александром Жирновым отправился в Челны. Начавшаяся метель заставила повернуть назад. «Вадим Павлович, — предложил Жирнов, — заедем ко мне, переждем.

Сына Витьку посмотрите, недавно родился, забавный пацан». Васильев согласился. Так произошла первая встреча будущего начальника автошколы с будущим завучем школы Виктором Жирновым. Через много лет, вернувшись из армии, Виктор придет в кабинет Васильева и скажет: «Хочу у вас работать». Он будет мастером, комсоргом школы, станет здесь членом КПСС и заместителем начальника автошколы, поступит на заочный в пединститут. Он один из тех, про кого Вадим Павлович говорит:

— Хороших людей растим. Значит, не зря работаем...

За двадцать лет Васильеву не раз предлагали иные, весьма заманчивые должности. Он отказывался — слишком много дел в автошколе, слишком много планов. Вот только построили новое здание, уже мечта — расширяться. А как строили? Васильев шагами мерял территорию, прикидывал, до ночи засиживался над чертежами. Доказывал, убеждал, доставал материалы и технику. Не один, конечно, многие помогали, но главное он вынес на себе.

Строительство шло быстро и не оставляло времени даже для короткого отдыха. Только когда новая школа приняла курсантов, Вадим Павлович вспомнил, что два года не был в отпуске. Вернее, сердце напомнило об этом. Он уехал в санаторий в Одессу.

— Там как раз рядом с санаторием увидел указатель: «Одесская автошкола». Ну, понятно, пошел в гости. Походил, посмотрел и говорю: «А у нас в классах лучше. Такие-то стенды есть, такие-то...» Одеситы вроде бы даже обиделись — приехал из какого-то Мензелинска и учит. Но ведь у нас действительно получше. Хотя кое-что я у них для себя подсмотрел.

В Мензелинске Васильева знают многие. Не только как начальника автошколы — несколько раз выбирали его депутатом горсовета, он возглавлял комиссии горисполкома по строительству и благоустройству, по торговле, общественному питанию и бытовому обслуживанию населения. И всегда оставался таким, каким его знают в автошколе: деловым и требовательным. Добивался ремонта действующих и открытия новых магазинов, воевал за благоустройство дороги, за более пристальное внимание к безопасности движения.

Но главными всегда оставались в его жизни автошкола, оборонное Общество. Васильев награжден знаком «За активную работу», Почетным знаком ДОСААФ СССР, был делегатом VIII съезда Общества. И первое что он сделал, вернувшись из Москвы, — выступил по радио с рассказом о съезде. Он считал себя обязанным поделиться впечатлениями с теми, кто послал его в столицу...

— Таких людей, как я, наверное, можно считать счастливыми. Потому что повидал в жизни многое и кое-что успел сделать. Еще потому, что в семье меня понимают: жена, дочери — их у меня три. А старший внук — ему пять лет — каждое утро до работы провожает. Автомобили всех наших марок знает. Его прозвали «сыном школы». Как сыном полка. Вот подрастет... А что, ведь хорошо, если внук твое дело продолжит!

В. СТАРЧЕВСКИЙ,
спецкор «За рупем»

Татарская АССР,
г. Мензелинск

Первое что слышал Ваня, еще толком не проснувшись, и последнее, с чем он засыпал, — стук молотка. Это воспоминание детства осталось самым сильным на всю жизнь.

Семья сапожника Семенова — сам, да жена, да шестеро детей — ютилась в подвальной каморке на Вольшой Покровке. Отец работал день и ночь.

Два старших сына помогали ему как могли. Но прокормить всю «ораву» было невозможно. И в двенадцать лет Ваня оказался «мальчиком» в лавке купца Заплатина.

Однажды его и еще одного такого же послали в чайную. Мальчики уже возвращались: Ваня нес кипяток, а его друг прижимал к груди бутылки с водкой для приказчиков. Вдруг привычный шум улицы нарушился. Они остановились. От Арзамасского шоссе надвигался непонятный грохот и треск. Прохожие останавливались, лошади беспокойно прядали ушами и ржали. В конце улицы показался и стал быстро приближаться дикий, блестящий тарантас. Какой-то человек с рыжими усами, в огромных очках и длинных, по локоть, черных перчатках, картинно выпятив грудь, крутил большое колесо. Рядом с ним, небрежно развалившись, курил сигару полный румяный господин с бородкой. Дребезжа по булыжнику, рыча и обдавая прохожих сильным дымом, тарантас без лошадей промчался к кремлю. Так произошла первая встреча Ивана Семенова с автомобилем. Это было в 1910 году. С того дня все его помыслы были направлены к одной цели: быть ближе к машинам.

Вскоре он узнал, что машинами в городе владеют несколько человек. Это были либо купцы-толстосумы, как Марков, Елухин, Долгов, Ваширов, либо интеллигенты, старавшиеся «идти в ногу с веком»: инженер Волков, нотариус Казанцев.

Казанцев жил на Прядильной улице. Его сын окончил институт в Германии и хорошо разбирался в автомобилях. К нему постоянно обращались за помощью, в гараже младшего Казанцева всегда стояла на ремонте какая-нибудь машина. Вот сюда-то в конце концов и устроился мойщиком Ваня Семенов.

Он не мыл машины — он священнодействовал. От одних названий кружилась голова: «Лорелей», «Бюик», «Форд», «Рено», «Жермен», «Берлие»... Когда же механик брал в руки инструмент, Ваня не сводил с него глаз, стремительно исполняя любое поручение. Спустя несколько месяцев он уже мог самостоятельно отрегулировать мотор, устранить мелкие неисправности.

День счастья наступил, когда Казанцев разрешил ему сесть за руль, когда он ощутил биение стального сердца машины и она, послушная его руке, двинулась. Мойщик автомобилей И. Семенов получил права помощника шофера. Процедура получения прав была далеко не легкой. Она требовала немало сил и средств. Нужно было по очереди представлять перед грозными очами околоточного, исправника, полицеймейстера и, наконец, перед городской управой. Только доброе отношение и бескорыстная помощь Казанцева, который очень ценил в Семенове страсть к учению, помогли преодолеть все. Шел 1913 год.

Еще три года Иван проработал у Казанцева — тот в это время был начальником гаража общества «Красный Крест» в Нижнем. А в 1916-м его призвали в армию и направили в Петроград для учебы при московской автороте.

Вспомная о тех днях, Иван Иванович говорит:

— Только тяга к машине, любовь к технике помогли мне. После трех классов начальной Александровской школы в Нижнем разбираться в магнето марок «Вош» и «Дикси», познать четырехтактный двигатель с его капризами и причудами, а их было порядком, не так легко. Порой казалось, что никогда не освою всю эту премудрость. Опускались руки. Но всегда встречались хорошие люди, видевшие мое прилежание. Они подбадривали и помогали.

В Февральскую революцию Петроград

Через время, через расстояния

ВОДИТЕЛЬСКИЙ СТАЖ — 60 ЛЕТ

бурлил митингами, демонстрациями. Я вместе с товарищами сбивал с аптек царские гербы. Друга моего детства Паникова — того, с кем я впервые наблюдал за автомобилем, убили в перестрелке городские. Было принято решение хоронить его в Нижнем, и меня направили для сопровождения убитого.

В Петроград я больше не попал. По ходатайству Казанцева воинский начальник оставил меня в нижегородской автошколе инструктором.

Помню, в сентябре 1917 года к нам в школу пришли от Совета рабочих и солдатских депутатов товарищи Скосырев и Кириллов. Они выступали на митинге. Мы, шоферы и курсанты из рабочих, обещали поддержать большевиков, а детки торгашей драли горло за Керенского. Размежевание было заметно везде. Не обошло оно и нашу школу. После Октябрьской революции по поручению губсовнархоза я вместе с приданными в помощь шоферами Ивковым, Шиловым, Малайным разыскивал в городе и уезде пригодные для работы автомобили. На Московском шоссе у лесника и дорожного мастера под копами сена нашли мы шесть новых грузовиков «Напир» и одну легковую машину. Испуганный лесник признался, что у его приятеля под Семеновым также укрыты новые английские машины «Инегей». Буржуазия прятала их от большевиков «до лучших времен». Но мы их находили и пригоняли в город. Позже из них формировались автоотряды для Восточного фронта. Чтобы было легче обслуживать и ремонтировать, мы в один отряд старались подбирать однотипные автомобили...

Вместе с одним из таких отрядов, под Вутульму направили и шофера Семенова. Вои с беляками. Раение. Госпитали в Казани и Владимире. И снова работа за рулем. Он строил Балахнинскую ТЭЦ, возил хлеб из уездов, служил шофером в ЧК, строил автозавод. Его автомобилем всегда работали безотказно.

И, наверное, поэтому, когда в город приезжали видные гости, возить их поручали ему, лучшему шоферу Нижнего. Он возил Михаила Ивановича Калинина, Анатолия Васильевича Луначарского, Григория Константиновича Орджоникидзе, Валерия Павловича Чкалова и своего замечательного земляка Алексея Максимовича Горького. Горький приехал в августе 1928 года, на пароходе. Возле пристани состоялся большой митинг. Потом Горький сел в автомобиль. Ехали медленно, улицы были запружены народом. По лицу Алексея Максимовича было заметно, что он растроган теплым приемом.

— На другой день, — вспоминает Иван

Иванович, — я подал машину к губкому партии. С крыльца сошли Горький, секретарь балахнинского райкома Лейман, еще люди. Слышу, Горький говорит: «Мне бы хотелось проехать по городу, увидеть знакомые места. Знает ли шофер город и старые названия улиц?» Я ему отвечаю: «Я — Иван Семенов, Алексей Максимович. Тут родился. Когда был мальчишкой, из ваших рук на елке валенки получил. А сестренке — пальтишко. Это было в народном доме, где вы с Шалапыными подарки детям раздавали. Так что не беспокойтесь, город знаю!»

По городу мы ездили не спеша. Горький часто просил остановиться, всматривался в дома, в улицы, иногда хмурился, порой улыбался. На Откосе вышел из машины, долго любовался Заволжьем. Он рассказывал своим спутникам разные истории, вспоминал старые названия улиц. На Ковалихе тронул меня за плечо: «Потихи поезжай. Я родился здесь. Вон в том доме». И показал дом.

Сын Горького тогда был все время с отцом, сидел рядом со мной. Много фотографировал. На память о том времени остался у меня снимок, сделанный Максимом.

Когда Алексей Максимович приехал к нам второй раз, Максима уже не было в живых. Видно, воспоминания первой поездки жили в Горьком, потому что он спросил у начальника ОГПУ Погребинского: «А где тот шофер, который меня раньше возил? Звали его Ваней. Так они хорошо разговаривали с моим сыном...»

Первые горьковские автомобили... Первые пробеги... Семенов и тут не остался в стороне. Он увлекся спортом. Не раз получал награды из рук Б. П. Чкалова.

День 22 июня 1941 года застал его на трассе соревнований. А уже через пять суток он был на фронте. И снова, как в гражданскую, ранения, госпитали. И снова работа на автозаводе. До конца войны собирал автомобили.

Теперь шофер первого класса Иван Иванович Семенов работает в горьковском аэропорту на автомобиле «Нисан». Там же работает шофером его племянник, а внук Володя водит по городу автобус 26-го маршрута. Патриарх горьковских шоферов по-прежнему нрепок, полон энергии. Медицинские комиссии не находят изъянов в его здоровье. Когда выдается свободная минута, Иван Иванович охотно делится с молодыми опытом своей шестидесятилетней работы за рулем.

г. Горький

Г. СОРОКИН

За рулем «Бюика» И. И. Семенов (фото из его личного архива).



Впереди бездорожье. Раскисший под дождями грунт, глубокий песок, болотистая почва. Даже колесным машинам повышенной проходимости это не под силу. Они буксуют, застревают в глубоких колеях, вязнут в грязи.

У гусеничных машин давление на почву не столь велико, как у колесных. Поэтому для работы, как говорят специалисты, в условиях слабых грунтов они находят широкое применение. Их используют для выполнения разнообразных транспортных задач в Советской Армии, а также на крупных стройках (например, на БАМе), при геологической разведке, сооружении нефте- и газопроводов, для доставки людей и грузов в отдаленные районы.

Тем, кто интересуется военной транспортной техникой, эта статья не даст исчерпывающих сведений об устройстве новейших гусеничных машин, несущих службу сегодня в различных родах войск. Но она позволит на основе моделей, прошедших проверку временем, получить общее представление о гусеничных транспортерах. Некоторые из них мы выделили в кадрах документальной хроники, рассказывающих о празд-

был развернут в 50-е годы. Здесь мы рассмотрим четыре наиболее распространенные модели современных советских гусеничных транспортных машин, нашедших применение в наших войсках. Технические характеристики их приведены в таблице.

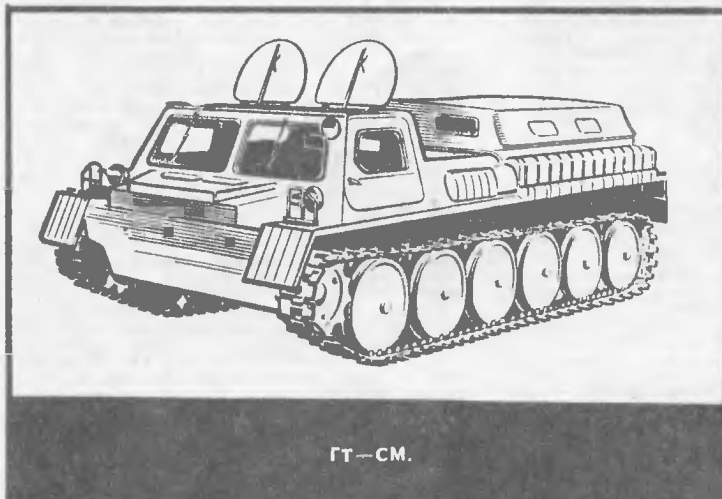
Снегоболотоходы (ГТ—СМ и ГТ—Т) имеют герметичный водонепроницаемый корпус, что дает им возможность не просто держаться на плаву, а преодолевать водные преграды. По воде они передвигаются не с помощью гребного винта или водомета, как плавающие машины, а перематыванием гусениц. Их звенья играют роль гребных колес (вспомните старые речные пароходы). Для усиления гребного эффекта на переднюю часть крыльев, у гусениц устанавливают гидродинамические кожухи. Сравнительно небольшая масса и значительная опорная площадь гусениц обеспечивают уверенное движение по глубокой снежной целине, по заболоченной местности. Обе модели в то же время обладают хорошей проходимостью на пересеченной местности: берут подъемы крутизной 35°, форсируют броды глуби-

(АТС—59). Она служит не только для подтягивания грузов, но и для самовытаскивания. И на АТ—Т и на АТС—59 лебедка смонтирована под грузовой платформой задней части машины.

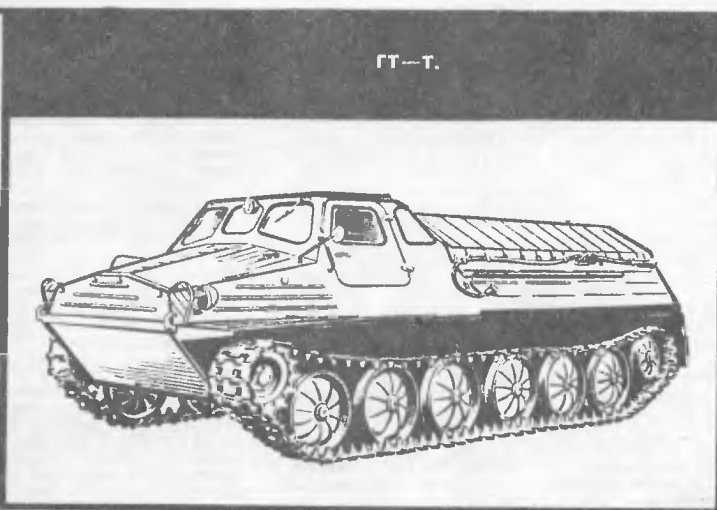
Компоновка. У всех четырех названных здесь гусеничных транспортеров трансмиссия и ведущая звездочка гусеничной цепи находятся впереди. Двигатель у АТС—59 и ГТ—СМ размещен позади кабины и соединен с трансмиссией карданным валом; у ГТ—Т и АТ—Т — под кабиной и примыкает непосредственно к трансмиссии.

В качестве силового агрегата на трех машинах использованы дизели и только на ГТ—СМ карбюраторный двигатель. Все они оснащены жидкостным охлаждением и системой предпускового подогрева. На АТ—Т и АТС—59 для создания потока воздуха через радиаторы применены эжекторы — устройства, использующие кинетическую энергию отработавших газов.

Трансмиссия. Только на одной модели (ГТ—СМ) установлены автомобильные коробка передач и раздаточная коробка, как, впрочем, и двигатель, с которым они заблокированы. Такое реше-



ГТ—СМ.



ГТ—Т.

ничных военных парадах, крупных войсковых учениях, буднях артиллеристов, ракетчиков, саперов, о полярных экспедициях, освоении новых районов страны.

Среди широкого многообразия современных гусеничных транспортеров можно выделить две группы — тягачи и снегоболотоходы. Первые предназначены главным образом для буксировки в тяжелых дорожных условиях колесных, гусеничных или лыжных прицепов, лафетов артиллерийских орудий. Вторые рассчитаны на выполнение транспортных работ преимущественно в условиях глубоких снегов и заболоченной местности. Они оказывают меньшее, чем тягачи (около 0,2 кгс/см² против 0,6 кгс/см²), удельное давление на грунт и могут держаться на плаву.

Первые гусеничные тягачи наша промышленность начала делать в 30-е годы. Серийный выпуск снегоболотоходов

ной 1,2 метра. Они могут буксировать прицеп, масса которого вдвое превосходит грузоподъемность самого снегоболотохода. Однако работа с прицепом для этой группы машин не является главной целью.

Тягачи (АТС—59 и АТ—Т) имеют по сравнению со снегоболотоходами, как уже сказано, большие массу и удельное давление на грунт, поскольку в соответствии с назначением рассчитаны на буксировку прицепов массой, в 4,5—5 раз превосходящей их грузоподъемность. Понятно, что такой тягач должен иметь соответствующий сцепной вес. Как следствие, для массивных гусеничных тягачей довольно сложно создать корпус с водоизмещением, достаточным, чтобы держаться на плаву.

Назначение тягача обуславливает и оборудование его лебедкой, которая может развивать усилие до 16 тонн

ЛИТЕРАТУРА:

Р. К. Балаболкин, В. М. Купцов. Эксплуатация автомобилей и гусеничных транспортеров (из серии «В помощь строителям БАМ»). М., «Транспорт», 1975.

В. Ф. Платонов, А. Ф. Белоусов, Н. Г. Олейников, Г. И. Карцев. Гусеничные транспортеры-тягачи. М., «Машиностроение», 1978.

А. К. Малиновский. Ходовая часть гусеничных машин. М., Воениздат, 1963.

И. И. Селиванов. Автомобили и транспортные гусеничные машины высокой проходимости. М., «Наука», 1967.

Е. А. Косырев, Е. М. Орехов, Н. Н. Фомин. Танки. М., ДОСААФ, 1973.

А. П. Степанов. Плавающие машины. М., ДОСААФ, 1975.

ГУСЕНИЧНЫЕ ТРАНСПОРТЕРЫ

ние для самой легкой и самой дешевой в производстве машины вполне оправдано.

На более мощных моделях трансмиссия является компактным агрегатом, объединяющим главный фрикцион, коническую шестеренчатую передачу, коробку передач, механизмы поворота. Последние одновременно являются и двухступенчатыми редукторами, которые позволяют удваивать общее число передач.

Интересную особенность имеет трансмиссия ГТ—Т. Крутящий момент на каждой из передач «разветвляется» и поступает к двум группам шестерен, как говорят специалисты, двумя потоками. Они складываются в планетарных шестеренчатых механизмах, называемых суммирующими. Эти механизмы одновременно служат для придания ведущим колесам разных скоростей вращения на поворотах, а также выполняют функции двухступенчатых планетарных бортовых редукторов. Двухпоточная схема, кроме того, позволяет наиболее удобным образом нагнать узлы и детали трансмиссии и, следовательно, сделать ее более легкой и

компактной.

Благодаря суммирующим планетарным механизмам такая трансмиссия обеспечивает широкий диапазон передач, позволяет в трудных дорожных условиях переходить на низшие передачи при меньшем количестве действий рычагами и педалями, дает возможность быстро поворачивать машину. В целом это означает повышение средней скорости и маневренности транспортера.

Механизм поворота. При маневровании любой гусеничной машины значительная часть мощности затрачивается в механизмах поворота и расходуется на деформацию грунта. Чем больше масса транспортера, тем выше эти затраты. Особенно они велики, как показала практика, при использовании в качестве механизмов поворота бортовых фрикционов. Поэтому сегодня на танках, гусеничных тягачах, снегоболотоходах и тракторах получили наибольшее распространение планетарные механизмы поворота (АТС—59, АТ—Т).

Подвеска. Все четыре транспортера, о которых мы рассказываем, имеют независимую торсионную подвеску всех опорных катков. Каждый установлен

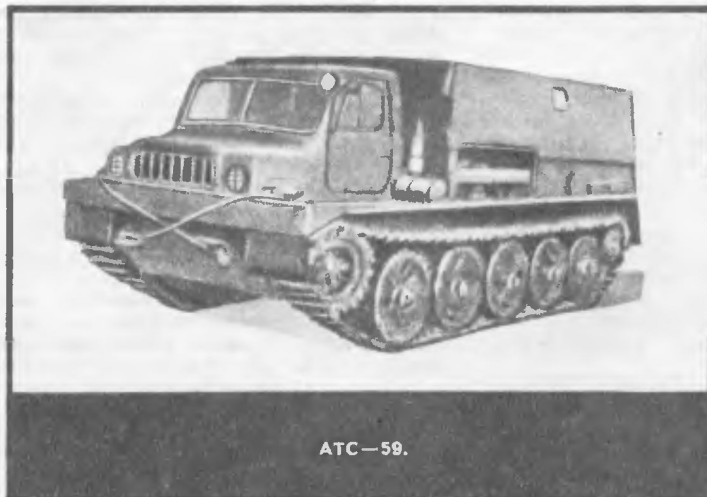
на балансином рычаге, качающемся в плоскости, параллельной продольной оси машины. При наезде на препятствие балансиры поворачиваются, закручивая торсион, установленный поперек корпуса машины.

Для гашения колебаний подвески на ГТ—СМ и АТС—59 у крайних (передних и задних) опорных катков есть гидравлические амортизаторы.

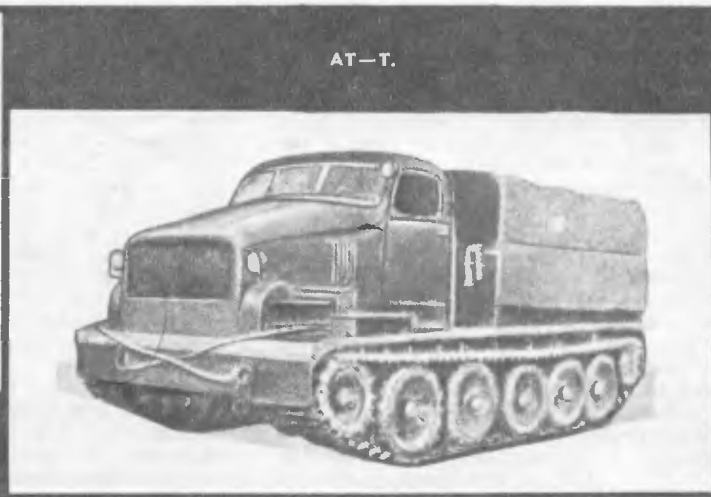
Корпус. У всех четырех машин он сварен из толстых стальных листов и является несущим. К нему крепятся все основные узлы и агрегаты. В задней части корпуса размещена грузовая платформа с откидными скамейками и тентом. У тягача АТС—59 в силу особенностей компоновки пол платформы сделан ступенчатым — под передней ее частью находится двигатель.

У гусеничных транспортеров размеры платформ примерно такие же, как у близких по грузоподъемности колесных машин. Так, у ГТ—Т, имеющего грузоподъемность 2 тонны, длина платформы составляет 3,5 метра, а ширина — 1,8 метра.

Кабина. Поскольку все гусеничные



АТС—59.



АТ—Т.

Характеристики гусеничных транспортеров

Показатели	ГТ—СМ	ГТ—Т	АТС—59	АТ—Т
Грузоподъемность, т	1,0	2,0	3,0	5,0
Масса буксируемого прицепа, т	2,0	4,0	14,0	25,0
Масса в снаряженном состоянии, т	3,75	8,2	13,0	20,0
Число цилиндров	8	6	12	12
Мощность, л. с.	115	200	300	415
Число передач (вперед+назад)	8+1	9+2	10+2	10+2
Длина, мм	5356	6340	6280	6990
Ширина, мм	2585	3140	2780	3140
Высота, мм	1740	2160	2500	2845
Ширина гусениц, мм	390	540	460	500
Дорожный просвет, мм	380	450	425	425
Среднее давление на грунт, кгс/см ²	0,17	0,24	0,52	0,68
Максимальная скорость, км/ч	50	45	39	35
Номер и год «За рулем» с подробным описанием машины	1973—2	—	1971—6	—

машины эксплуатируются нередко в весьма суровых климатических условиях, их кабины имеют хорошую теплоизоляцию, высокопроизводительные стеклоочистители, эффективные отопители и устройства для обогрева передних стекол теплым воздухом. В крышах предусмотрены люки.

Современные гусеничные транспортеры, применяемые как в народном хозяйстве, так и в Вооруженных Силах, существенно отличаются от хорошо известных широкому кругу читателей гусеничных тракторов. Поэтому для тех, кто хочет глубже ознакомиться с особенностями устройства, рекомендуем вышедшие за последние годы специальные издания. Кроме первых трех книг в нашем перечне определенную пользу могут принести три другие, отдельные разделы которых прямо связаны с основной темой статьи.

В. ИВАНОВСКИЙ

ИСПЫТЫВАЕТСЯ «ОЗОН»

Читатели уже привыкли к тестам, которые проводит редакция, испытывая очередную массовую модель автомобиля или мотоцикла. Корреспонденты «За рулем» не раз участвовали в заводских испытаниях машин. На этот раз нам позвонили с димитровградского автоагрегатного завода (ДААЗ) и пригласили принять участие в пробеге, где шипы автомобилей, оснащенные новыми карбюраторами «Озон». Зная об интересе, проявляемом читателями к новинкам подобного рода, редакция с удовлетворением приняла приглашение, и в пробеге ее представлял наш нештатный корреспондент инженер Г. ЛИБЕФОРТ, который и рассказывает здесь об испытаниях.

Уже само слово «озон» сразу наводит на мысль об освежающем чистом воздухе, перенасыщенном кислородом. Что греха таить, нашим улицам порой уже не хватает озона, и главную причину этого специалисты видят в темпах автомобилизации. Вот почему столь актуальной стала идея создать «чистый» карбюратор. Усилиями нескольких коллективов — конструкторов Волжского автозавода, работников НАМИ, ЦНИТА и, конечно, основных изготовителей и энтузиастов этого дела — димитровградцев — созданы экспериментальные образцы такого прибора. Его испытания и провел в конце минувшего года ДААЗ.

Но сначала несколько слов о самом заводе. Строительство новых и реконструкция действующих предприятий по производству комплектующих изделий для ВАЗа начались в 1967 году. В их числе был завод кузовной арматуры, карбюраторов и вкладышей в г. Мелекессе (ныне г. Димитровград). Уже в 1969 году там был сдан в эксплуатацию корпус вспомогательных цехов и началось производство опытно-промышленных дета-

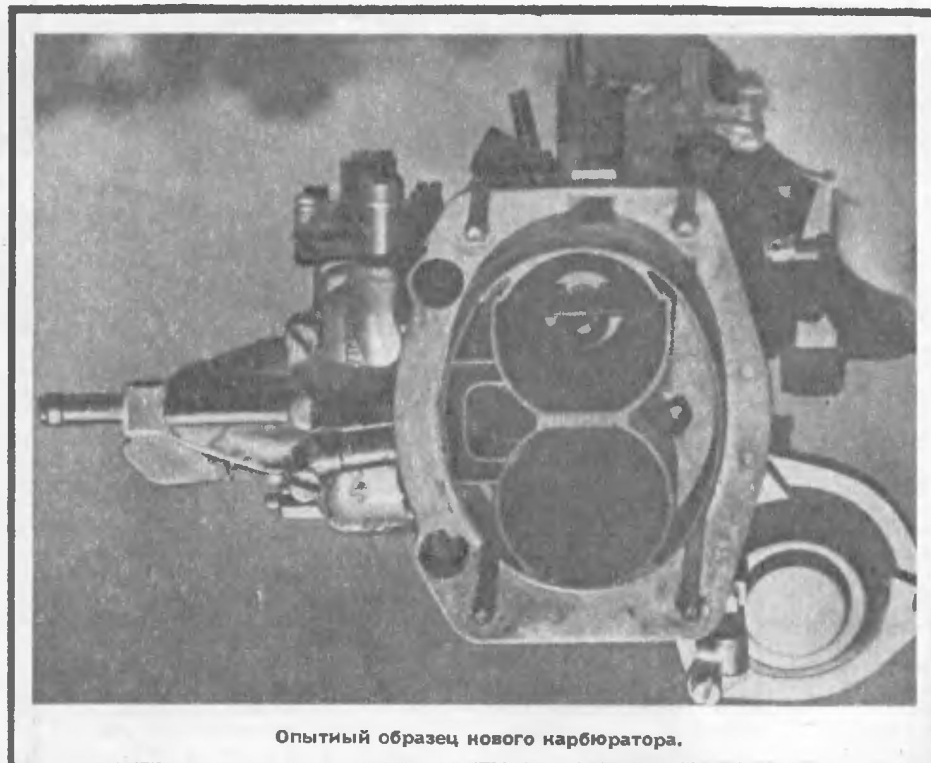
лей и узлов 50 наименований. Каждый год вступали в строй блоки новых цехов и рос выпуск продукции.

В настоящее время спутник ВАЗа, димитровградский автоагрегатный завод имени 50-летия СССР — одно из крупнейших в стране предприятий этого профиля. Здесь применяются прогрессивные технологические процессы, такие, например, как точное литье под давлением, порошковая металлургия, трехслойное декоративное покрытие без промежуточной полировки. Почти 500 различных деталей и узлов поставляет ДААЗ автомобильным заводам: карбюраторы, бензонасосы, рулевые колеса, стеклоподъемники, облицовку, вкладыши подшипников скольжения, зеркала, фонари и подфарники, сайлент-блоки, вентили и т. д.

Всем изделиям, подлежащим аттестации по высшей категории, присвоен государственный Знак качества (всего 101 изделие). В светлых цехах — чистота, много зелени, цветов, даже живут белки. В сентябре 1977 года заводу — первому в автомобильной промышленно-

сти — присвоено звание «Предприятие высокой культуры производства». В отделе главного конструктора создано бюро по перспективным изделиям, одна из задач которого — работа над приборами, унифицированными для всех отечественных легковых автомобилей массового производства. Среди этих приборов — карбюраторы «Озон» и экспериментальные пока бензонасосы «Универсал».

Осенью 1978 года из ворот ДААЗа выехала колонна автомобилей с оригинальной эмблемой на передних дверях — пятиконечным знаком качества, по сторонам которого указаны основные пункты маршрута. На крыльях и крышках багажников надпись «Испытания». На капотах славянской вязью «Димитровград». Торжественно проводили заводчане колонну в испытательный пробег протяженностью 13 тысяч километров. Почти на всех этих автомобилях стоял карбюратор «Озон». В чем его отличие от серийных «жигулевских» карбюраторов? «Озон» получил несколько дополнительных устройств, которые обеспечивают меньший эксплуатационный расход топ-



Опытный образец нового карбюратора.

Объявлен конкурс

Новые технические средства — в практику обучения

ЦК ДОСААФ СССР объявил конкурс на создание новых образцов технических средств обучения специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства, а также в целях дальнейшего развития военно-технического спорта. Конкурс про-

водится по пятнадцати темам, четыре из них относятся непосредственно к подготовке водителей транспортных средств. Какие это темы?

Комплект из восьми элентрифицированных планшетов, каждый из которых позволит не более чем за 10 секунд составить одну из 20 задач по разводке транспорта при проведении занятий по Правилам дорожного движения. Задачи должны составляться с постепенным усложнением одновременных действий (от одного до восьми) водителей разных транспортных средств. Планшеты должны иметь схемы: четырехстороннего перекрестка (со смежными трамвайными путями; с трамвайными путями по центру улиц; без трамвайных путей на одной из улиц бульвара); трехстороннего перекрестка с трамвайными путями и без них; площади без трамвайных путей с круговым движением; нескольких кварта-

лов с разными вариантами улиц (с трамвайными путями и без них).

Устройство (или система), позволяющее использовать диапроектор при проведении лабораторно-практических занятий по устройству и техническому обслуживанию автомобиля вместо обычных инструктивных карт.

Элентрифицированный настенный действующий стенд, позволяющий показать места выполнения всех видов технического обслуживания (контрольный осмотр, EO, TO-1 и TO-2), а также места возможных простейших неисправностей автомобиля.

Элентрифицированный действующий (стационарный или передвижной) стенд двигателя легкового автомобиля для проведения практических занятий с вводом 10—12 неисправностей. Стенд должен обеспечивать безопасную подачу неисправностей в системы питания, охлаждения

лива и снижение токсичности отработавших газов. Таких устройств четыре. С принципом работы каждого из них можно ознакомиться в книге В. А. Орлова и В. К. Лосева «Автомобильные карбюраторы» («Машиностроение», Л., 1977). Что они дают?

Первое нововведение — автономная система холостого хода. Она исключает влияние переходной системы на токсичность отработавших газов. Для этого в корпусе дроссельных заслонок сделан дополнительный воздушный канал.

Второе — пневматический привод дроссельной заслонки второй камеры. Вместо системы тяг ее автоматически открывает мембранный механизм, соединенный каналами с узкой частью диффузора основной камеры. Плавное включение второй камеры, делающее ненужным сильное обогащение топливной смеси на переходных режимах, положительно сказывается на топливной экономичности и снижении токсичности отработавших газов.

Третье — экономайзер принудительного холостого хода. Этот режим — один из наиболее неблагоприятных в работе двигателя, к тому же он отрицательно действует на рабочий процесс в других связанных с ним режимах. Новая система переводит двигатель на холостой ход. Она состоит из мембранного механизма и игольчатого клапана, установленных в корпусе дроссельных заслонок, и электронного блока управления экономайзером. При уменьшении числа оборотов до 1200 в минуту блок управления выдает команду на электромагнитный клапан, который соединяет полость диафрагмы мембранного механизма с задрроссельным пространством. При этом игла клапана втягивается, открывая жиклер холостого хода. На первый взгляд система кажется сложноватой, но в настоящее время завод работает над ее упрощением. Одним из возможных вариантов может быть конструкция, действующая от так называемого кислородного датчика, установленного в выпускной трубе.

Четвертое — автомат пуска и прогрева. Это установленная в первичной камере воздушная заслонка с автоматическим управлением, осуществляемым посредством термосилового элемента, который по мере прогрева двигателя открывает заслонку по заданной программе.

Об эффективности всех четырех дополнительных устройств можно судить по результатам сравнительных испытаний на токсичность отработавших газов (см.

Испытания	«Озон»	Серийный карбюратор	Норма стандарта
На содержание CO, объемные %:			
на режиме минимальных оборотов холостого хода	0,5	1,5	2,0
на режиме 0,6 номинальных оборотов холостого хода	0,6	2,0	1,5
На выброс вредных веществ, г/испытание:			
CO	36	165	81
CH	4,5	8,9	9,2
NO _x	6,4	12,3	11,4

таблицу). Они проходили, как этого требует ГОСТ, на холостом ходу и при движении по ездовому циклу («За рулем», 1978, № 5). Испытания показали, что «Озон» по сравнению с нынешним серийным карбюратором обеспечивает меньшие концентрации окиси углерода (CO) на холостом ходу, сокращает весовые выбросы CO, а также углеводородов (CH) и окислов азота (NO_x). При установке «Озона» они становятся значительно ниже норм, предусмотренных ГОСТами.

В испытательном пробеге шли автомобили ВАЗ—21011, «Москвич—2140», ГАЗ—24-02 и УАЗ—469, оборудованные «озонами». Кроме того, на всех машинах стоял бензонасос «Универсал», отличающийся от серийного уменьшенным объемом внутренней полости, что должно исключить образование паровых пробок. Первые три машины были также снабжены системой улавливания бензиновых паров, выходящих из блока и карбюратора, разработанной в Центральной научно-исследовательской лаборатории токсичности двигателей (ЦИЛТД). Основная системы — адсорбер (поглотитель), заполненный активированным углем. При остановке двигателя специальный клапан прекращает сообщение с атмосферой балластного канала карбюратора и соединяет его с адсорбером. Оттуда при работе двигателя пары бензина отсасываются во впускную систему и сгорают в цилиндрах, не загрязняя атмосферу.

Итак — пробег. Ежедневно учитывали расход топлива. За первые 10 дней пути средний эксплуатационный расход бензина составил у ВАЗ—21011 6,8 л/100 км,

а у ГАЗ—24-02 — 10,87 л/100 км. Учитывая, что по хорошей дороге колонна шла со скоростью 90 км/ч и встречались участки бездорожья, экономия топлива по сравнению с автомобилями, снабженными серийными карбюраторами, составила 15—20%. Однако малый расход топлива получен в основном благодаря тому, что «озоны» работали на заметно обедненной смеси. Естественно, пострадала динамика. Так, ВАЗ—21011 при полной нагрузке разгоняется до скорости 100 км/ч с серийным карбюратором за 20 с, а с «Озоном» — только за 29 с. Позже в районе поселка Мургаб (на высоте 3680 метров) средний расход топлива возрос. У ГАЗ—24-02 он достиг 22,8, а у ВАЗ—21011 — 13 л/100 км.

На Памире дорога все время проходит почти на высоте около 4000 метров. Иногда встречаются перевалы. Барометрическое давление там около 400 мм ртутного столба, недостаток кислорода — 35%, плотность воздуха — 0,7 кг/м³. Понятно, что при такой низкой плотности воздуха не только тяжело дышать людям. И в работе двигателей возникают перебои. Напомним, что дозирующие элементы карбюраторов у машин были специально подобраны в расчете на умеренный климат средней полосы, чтобы сопоставить работу двигателей в равнинных и горных условиях. Испытания подтвердили наши предположения, что для высокогорных условий карбюраторы должны быть оборудованы высотными корректорами.

Что дал пробег заводу? — с таким вопросом я обратился к главному конструктору ДААЗа Александру Ивановичу Симатову. Вот что он сказал: «Пробег явился всесторонней проверкой нового карбюратора в самых тяжелых условиях эксплуатации. Разумеется, он выявил и отдельные слабые места прибора, которые требуют дальнейшей доработки. Сейчас можно сказать лишь, что «Озон» выдержал нелегкие испытания. Началась дальнейшая работа по его совершенствованию. ДААЗ возлагает большие надежды на новую конструкцию, ожидая от нее не только значительного снижения токсичности отработавших газов, но и ощутимого эффекта по сокращению расхода топлива».

Это было сказано летом. А в конце 1978 года пришло сообщение с завода о начале серийного производства нового карбюратора, которому уже присвоен государственный Знак качества. Намечается комплектовать «озонами» «жигули».

ния и электрооборудования двигателя, в кривошипно-шатунный механизм и механизм газораспределения. Ввод неисправностей должен осуществляться с пульта преподавателя.

Можно направлять материалы и по другим темам.

Предложения по созданию новых технических средств обучения должны отвечать требованиям по оборудованию классов, изложенным в Руководстве по организации учебно-воспитательного процесса в школах ДОСААФ (М., Издательство ДОСААФ, 1977).

Общие требования к предлагаемым средствам обучения: целесообразность, возможность размещения в классе, надежность, технологичность и дешевизна массового изготовления, соответствие требованиям техники безопасности и пожарной безопасности, технической эстетики. Все электрические и монтажные

схемы должны быть изготовлены из дефицитных электротехнических деталей, узлов и приборов.

Техническая документация представляется комиссии конкурса по адресу: 123362, Москва, Волоколамское шоссе, 88, ЦК ДОСААФ СССР в одном экземпляре, под девизом «На конкурс по совершенствованию учебно-материальной базы» и шифром автора. В пакет должны быть вложены запечатанный конверт, имеющий тот же шифр и содержащий сведения об авторе (фамилия, имя, отчество, год рождения, место работы, занимаемая должность, почтовый адрес).

Последний срок представления материалов 30 декабря 1979 года (по штемпелю почты отправления).

Какие материалы должны быть представлены?

Чертежи общего вида, а также отдельных узлов и деталей, электрические,

принципиальные и функциональные схемы приборов (устройств). Они должны быть выполнены на белой бумаге, ватмане или кальке; желательно приложить фотографии.

Объяснительная записка с описанием назначения прибора (устройства), принципа его работы, порядка использования, технологии изготовления с указанием спецификации деталей, их цены, а также стоимости прибора (устройства) в целом.

Отзыв учебной организации, заверенная копия авторского свидетельства на изобретение или удостоверение на рационализаторское предложение, если оно внедрено в учебный процесс.

Установлены следующие премии: одна первая — 300 рублей; две вторых — по 200 рублей; три третьих — по 100 рублей.

Лучшие предложения будут рекомендованы для внедрения в учебных и спортивных организациях ДОСААФ.

Год от года в многомиллионную массу людей, желающих овладеть техникой, вливаются новые отряды трудящихся, молодежи. Только в учебных организациях оборонного Общества — автошколах, спорттехклубах, на курсах ежегодно получают водительские удостоверения сотни тысяч автомобилистов, мотоциклистов, будущих воинов-водители. Растет армия автотранспортсменов.

Одна из задач издательства ДОСААФ СССР — удовлетворить постоянно растущий спрос на литературу по автотранспорту — популярную, техническую, методическую. Что мы предложим читателям в 1979 году?

Учебная литература будет представлена тремя книгами. Одну из них — «Автомобили средней грузоподъемности» написал коллектив преподавателей челябинского высшего военного автомобильного командного училища. В соответствии с программой подготовки водителей транспортных средств категории «С» в книге содержится описание устройства и правил эксплуатации грузовых отечественных автомобилей ЗИЛ-130, ЗИЛ-131, «Урал-375», ГАЗ-53 и ГАЗ-66. Надеемся, что она станет хорошим пособием как для тех, кто захочет овладеть специальностью водителя в автошколах, на курсах ДОСААФ, в учебных комбинатах министерств автотранспорта и училищах профтехобразования, так и для стремящихся повысить свою шоферскую квалификацию.

Издательство ДОСААФ — автомобилистам, мотоциклистам, спортсменам

«Легковые автомобили» (автор К. Шестопалов) — книга рассчитана на водителей категории «В». В ней сосредоточены сведения одновременно по трем наиболее распространенным маркам легковых машин — «Жигули», «Москвич», «Запорожец», приводятся также основные требования по безопасности дорожного движения, даются рекомендации по вождению в разных дорожных условиях. Написанное в соответствии с программой подготовки водителей этой категории, пособие преследует цель улучшить качество обучения и окажет помощь в дальнейшей эксплуатации автомобилей. Хорошим дополнением к этой книге послужат три комплекта плакатов (10, 15 и 15 листов), разработанных начальником одной из московских автошкол ДОСААФ Н. Машкарой (художник В. Добровольский) по тем же маркам автомобилей.

Третья из названных книг — «Устройство и обслуживание мотоциклов» (автор В. Чиняев). Содержание пособия отвечает требованиям программы подготовки водителей транспортных средств категории «А».

Издательство намерено значительно увеличить выпуск наглядных пособий. Так, в нынешнем году готовятся к печати инструктивные карты для лабораторно-практических занятий по изучению устройства автомобилей МАЗ-500, ЗИЛ-130 и ЗИЛ-131, ГАЗ-66, а в следующем году планируется выпуск инструктивных карт по техническому обслуживанию этих же машин.

Рассчитывая на все категории водителей, мы имеем в этом году переиздание выпускавшихся ранее «Сборника задач по правилам дорожного движения» Р. Гетманова и «Программированных заданий по правилам и безопасности дорожного движения» М. Ефремова. Обе книги получили положительную оценку читателей, а их критические замечания учтены авторами при доработке рукописей для переиздания. Ту же цель — помочь решению проблем безопасности на дорогах преследует подготовленный Н. Юмашевым комплект из 15 плакатов «Правила дорожного движения».

Юным читателям адресуется вновь созданная серия «Светофор», которая будет представлена в этом году тремя брошюрами (авторы Ю. Серов, М. Каминский и Б. Стрелков). «Светофор» рассчитан на детей младшего и среднего школьного возраста.

Большой интерес читатели проявляют к истории отечественного, советского автомобилестроения. Для них в этом году будет выпущена книга «Автомобили Страны Советов» (авторы Л. Шутуров и В. Шишов). Она красочно иллюстрирована, содержит обширный справочный материал.

Ждут издательских новинок автотранспортсмены и почитатели спорта. Уже в начале года появится книга В. Трамма «На мототрассах Европы». Ее автор — бывший вице-президент Международной мотоциклетной федерации (ФИМ) рассказывает о становлении советского мотоспорта, его выходе на международную арену, первых успехах и неудачах наших спортсменов. В серии «Чемпионы СССР, Европы и мира» выйдет брошюра Ю. Филиппова «Знакомые трассы» — очерк о спортивном пути прославленного советского гонщика, трехкратного чемпиона мира по мотокроссу Геннадия Моисеева. М. Назаров в книге «Автомобильный кросс» дает обширный материал о подготовке автомобилей к соревнованиям, их организации и проведении, рассматривает вопросы спортивного судейства. Книга инженера из Курска М. Тодорова «Картинг» повествует об этом увлекательном виде спорта. Автор приводит описание и чертежи новейших конструкций картов, технологию их изготовления.

Г. КАЛИШЕВ,
заведующий редакцией

21406 — «МОСКВИЧ» для села

Автомобили марки «Москвич» всегда отличались прочностью и выносливостью. Эти качества дают ряд преимуществ при эксплуатации в сложных дорожных условиях. Доказательство тому — успехи в международных ралли-марафонах и особая популярность среди сельских автомобилистов.

Июльский (1978 г.) Пленум ЦК КПСС, приняв важные решения о дальнейшем развитии сельского хозяйства, указал, в частности, на необходимость неустанно заботиться об улучшении условий труда и быта сельских тружеников. Легковой автомобиль индивидуального пользования сегодня вошел в быт не только горожан, но и жителей села. И коллектив автомобильного завода имени Ленинского комсомола откликнулся на решения Пленума освоением производства модификации «Москвича», предназначенной для сельских районов.

Там, где еще недостаточно развита дорожная сеть и где не всегда есть в необходимом количестве такие эксплуатационные материалы, как бензин АИ-93, тормозная жидкость «Нева», пока нужен автомобиль со специфическими конструктивными особенностями.

Новая модификация «Москвича» для сельских и отдаленных районов — ей присвоен индекс «21406» — будет оснащена дефорсированным двигателем «Москвич-412ДЭ». Таким образом, для эксплуатации «Москвича-21406» не нужен АИ-93, его удовлетворяет А-76.

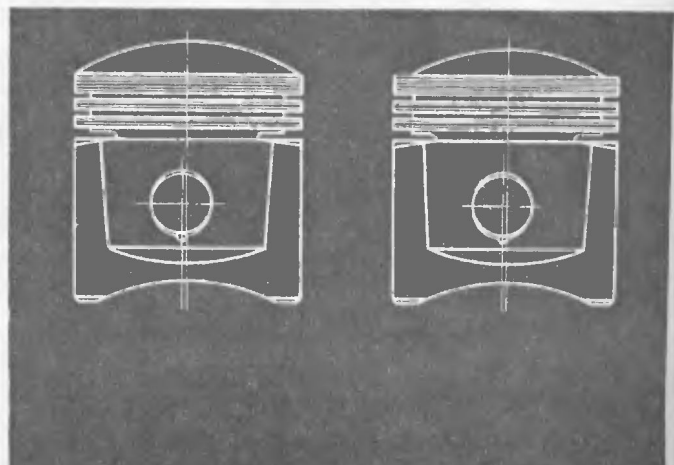
Увеличение объема камеры сгорания и, как результат, понижение степени сжатия с 8,8 до 7,2 достигнуто изменением конфигурации верхней части поршня. Измененной детали присвоен номер 412-1004015-11.

Двигатель «Москвич-21406» при том же рабочем объеме, что и у «2140», — 1478 см³ развивает (замер по ГОСТу) мощность 68 л. с. при 5800 об/мин, а его максимальный крутящий момент составляет 10,6 кгс · м при 3000—3800 об/мин. Напомним, что у базового двигателя «Москвич-2140» эти показатели равны 75 л. с. и 11,4 кгс · м.

У дефорсированного двигателя свои плюсы. Менее напряженный режим работы, естественно, означает, что наиболее ответственные его детали менее нагружены.

Как различить двигатели: ведь по высоте блока и головки цилиндров, толщине прокладки между блоком и головкой, да и в других деталях (кроме поршней) они одинаковы? По маркировке. В обозначение дефорсированного двигателя введена латинская буква «D». На блоке цилиндров с левой стороны

Поршни для высокой (слева) и пониженной (справа) степени сжатия различаются конфигурацией днища.





под стартером выбит многозначный номер. Первая группа цифр и букв говорит о том, какой это двигатель; «412ДЭ» означает, что перед вами дефорсированная модификация. Последняя буква содержит обозначение комплектации двигателя. На «Москвиче—21406» он может быть оснащен карбюратором либо К126 (ему соответствует русская буква «Д», стоящая после всех цифр), либо ДААЗ (буква «Б»), так называемым «жигулевского» типа. Например: 412ДЭ☆0000000☆79☆Д.

«Москвич—21406» оборудован штампованным поддоном. Он установлен под передней частью двигателя и при движении по проселку надежно защищает от повреждений его литой алюминиевый масляный картер, а также корпус масляного фильтра.

Для уверенного движения по сельским дорогам увеличен клиренс под передней подвеской, применены специальные, усиленные пружины в передней подвеске и задние рессоры от «универсала». Число витков у новой пружины (деталь 402-2902712-10) одинаково с устанавливаемой на «Москвиче—2140» (деталь 402-2902712-01); диаметр проволоки увеличен. Внешнее же отличие — в ином расположении риска на концевом витке, маркирующих группы пружин по нагрузке: у «Москвича—2140» риски продольные, а у «Москвича—21406» — поперек прутка. Рессоры же вместо обычных шести листов состоят у сельской модификации из девяти (их заводской номер 423-2912012).

Новая машина оснащена покрышками размером 6,45—13, имеющими «зимний» рисунок протектора, благодаря которому повышена проходимость по грунтовым и заснеженным дорогам. Часть автомобилей может комплектоваться шинами увеличенного сечения (размер 6,95—13), которые сейчас применяются на «Москвиче» с кузовом «универсал». На «Москвиче—21406» передние дисковые тормоза заменены известными по предыдущим моделям барабанными, которые более просты в обслуживании и лучше защищены от грязи. Естественно, что в системе привода сохранены два раздель-

ных контура трубопроводов, гидровакуумный усилитель и регулятор давления в задних рабочих цилиндрах. Заводская регулировка последнего изменена, поскольку соотношение тормозных усилий теперь стало иным. Наличие барабанных тормозов на всех колесах позволяет в случае необходимости использовать в их приводе широко распространенную жидкость БСК вместо «Невы», которой тормозная система заполняется на заводе.

Учитывая специфику эксплуатации новой модификации «Москвича», для вытаскивания застрявшего автомобиля (но не буксировки прицепа!) ввели заднюю буксирную проушину, и машину комплектуют буксирным тросом.

Контрольный расход топлива у «Москвича—21406» остался на прежнем уровне (8,8 л/100 км), максимальная же скорость (130 км/ч) и время разгона с места до 100 км/ч (26 с) несколько ниже.

Комплекс конструктивных изменений, введенных на этой модификации, позволяет эксплуатировать машину более продолжительный период в году и расширяет область применения как по сезонности, так и территориально.

Первая промышленная партия «москвичей—21406» изготовлена в конце 1978 года.

Ю. ТКАЧЕНКО,
главный конструктор АЗЛК

Так выглядит «Москвич—21406».

У колес нет традиционных колпаков. Для защиты резьбы на шпильках применены глухие гайки. У гаек и колпаков ступиц — декоративное покрытие.

Спереди опытный взгляд сразу отметит защитный поддон и барабанные тормоза.

Сзади — буксирная проушина, а в комплекте инструмента, прилагаемого к машине, теперь есть буксирный трос.

Фото В. Князева

Читатели уже знакомы с инженерами О. В. ЯРЕМЕНКО и Л. С. ЛЮБАВИНОЙ. Их статьи «Отчего мотор старится» и «О чем расскажет сам автомобиль» получили отклик в среде автолюбителей. На этот раз тема их выступления — неисправности в автомобиле.



С каждым годом машин на дорогах становится больше, но, несмотря на это, все реже попадаете на глаза стоящий на обочине автомобиль с поднятым капотом или с торчащими из-под кузова ногами неудачливого водителя. Возьмите какую-нибудь книгу по автоделу, выпущенную лет 15—20 назад, и посмотрите, о каких часто возникающих неисправностях в ней говорится. А с вашей машиной последней модели, с машинами ваших знакомых случались такие неполадки?

Если, например, пробой конденсатора, перегорание катушки системы зажигания, поломка пружин клапанов, рессор, шестерен коробки передач, полуосей, отказы генератора или реле-регулятора, засорение жиклеров, отказ бензонасоса считались привычным делом, то на современных автомобилях подобные неполадки либо практически изжиты, либо случаются крайне редко.

До предела упростилось и обслуживание. Вспомните, какое в «добрые старые времена» у коллективных гаражей по выходным дням царило оживление. Каждый что-то промывал, мазал, регулировал, заменял. Время от времени в «сложных случаях» собирался «консилиум», а профессором автомобильного дела считал себя чуть ли не каждый. Теперь не то! Типичная картина нашего времени — некто в хорошем костюме подходит к автомобилю, открывает дверь и, даже не заглянув под капот, вставляет ключ в замок зажигания.

Но и тут есть оборотная сторона. Отсутствие забот отнюдь не способствует повышению квалификации теперешних владельцев машин, и для многих из них, особенно для новоиспеченных, автомобиль представляется таинственным существом, конгломератом непонятных механизмов, которые лучше не трогать.



Каким бы ни был надежным автомобиль, рано или поздно с ним что-нибудь да произойдет, и к этому нужно быть готовым.

Автолюбители, общение

которых с автомобилем кончается знакомством с рулевым колесом и педалями, часто испытывают панический страх перед любой неполадкой. Между тем многие случайные или неизбежные неприятности не заслуживают того, чтобы терять время на поиски буксира и томительное ожидание очереди на СТО. Часто достаточно минимальных слесарных навыков и элементарных знаний о конструкции автомобиля.

Ну а паче чаяния знаний не хватает — поможет описание. Можно разобратся в устройстве машины при помощи иллюстрированного каталога, где наглядно представлены все ее узлы и механизмы. И не надо бояться!

Основные неприятности можно охарактеризовать так: ослабло, потекло, разрегулировалось, износилось, сломалось или перегорело. Разумеется, это деление условное, так как «потекло» может из-за «ослабло», а «ослабло» — по причине «износилось».



Такое бывает с резьбовыми соединениями. Наиболее ответственны из них либо самоконтрящиеся (например, болты, гайки крепления колес), либо надежно зафиксированные шплинтами или стопорными шайбами. Они не требуют никаких забот, кроме контроля, вплоть до ремонта.

Гораздо чаще ослабевают менее ответственные соединения. То картер двигателя станет покрываться маслом — отвернулись крепящие его болты или гайки крышки газораспределительного механизма; то двигатель начнет «чихать» и неустойчиво работать — ослабло крепление карбюратора или подсасывается воздух через ослабевшее штуперное соединение бензопровода; то возникнут перебои в работе двигателя, станет периодически гаснуть свет, прекратят работу стоп-сигнал или указатели поворота — это провода болтаются на ослабевших клеммах; или начнет постукивать дверца из-за съехавшего в сторону замка и т. д. Эти мелочи легко поправить, взяв в руки отвертку или ключ. Вы открываете полученный с автомобилем набор инструмента, и... невольно на ум приходит сказка о том, как цапля потчевала лисицу из узкого горлого кувшина. «Штатным» ключом, оказывается, не так-то просто зацепить головки некоторых болтов или гайки. К иным можно дотянуться только торцевым ключом. Хороший комплект сменных торцевых ключей рекомендуем приобрести каждому автолюбителю. Не помешает также длинная отвертка и несколько накидных ключей, орудовать которыми во многих случаях удобнее и безопаснее, чем рожковыми.



О течи масла можно судить по пятнам на асфальте, на стоянке автомобиля. Не всегда просто установить место течи. Нужно протереть насухо картер (двигателя, коробки передач, заднего моста), проехать несколько километров, сразу въехать на эстакаду или осмотровую канаву и разглядеть, откуда течет. Течь по картеру двигателя, или из-под крышки коробки передач, или в соединении редуктора с картером заднего моста обычно устраняется подтягиванием болтов. Подтекает масло из-под пробки сливного отверстия картера двигателя — замените уплотнительную прокладку, вырубив новую из толстого мягкого алюминия или красной меди. Старую медную прокладку можно восстановить, нагрев докрасна. Еще вырезают ее и из паронита, но она не будет долговечной.

Течь из-под конической пробки — сильнее затяните ее и этого достаточно.

Если капля масла висит на картере сцепления — проверьте систему вентиляции картера двигателя: не засорилась ли она и не соскочил ли вытяжной шланг с патрубка.

Хуже, когда масло вытекает через сальник коробки передач или заднего моста. Нужно менять сальник, а это малоприятная операция. Не рекомендуем браться за нее при небольшой течи — лишь бы масло не капало на асфальт. А то бывает, что замена дает прямо противоположный результат, так как уплотняющая кромка нового сальника может не совпасть с приработавшимся местом от старого.

О том, что «потекла» система охлаждения, узнают по уменьшению уровня охлаждающей жидкости в расширительном бачке. Место течи лучше установить на холодном двигателе. Приоткрыв пробку радиатора, через 20—30 минут осмотрите или ощупайте места присоединения шлангов к патрубкам, низ радиатора, отопителя и проведите рукой под водяным насосом. Течь на патрубках устраняется подтяжкой хомутов. Если «течет» радиатор или отопитель, то их нужно снимать и ремонтировать, а если насос — то заменить его торцевое уплотнение.

Если течь не обнаружена, а жидкость все же убывает, слейте немного масла из картера в стеклянную банку и посмотрите, нет ли в нем антифриза или воды. Выясните, не идет ли пар из выпускной трубы прогретого мотора.

Для устранения внутренней течи лучше обратиться на СТО. С небольшой наружной течью на некоторое время можно смириться, но с внутренней эксплуатировать даже кратковременно машину нельзя: велик риск погубить мотор.

Недопустима также утечка бензина.

ПОЗДНО

Подтекание из бензобака и бензопровода видно, когда автомобиль стоит на канаве или подъемнике. Подтекание из карбюратора, бензонасоса и соединяющего их бензопровода обнаруживается по сильному запаху бензина при открывании капота. Течь бензина в местах соединений устраняется подтяжкой крепежных винтов и, если этого недостаточно, заменой прокладки. Место течи в бензобаке можно временно залепить мылом (но не пластилином!).

Нет ничего опаснее течи в тормозной системе, особенно в тормозной магистрали. Какой-либо кустарный способ восстановления трубопровода может обернуться трагедией: ведь при действии тормозов давление в нем достигает 70 атмосфер! Поврежденный участок нужно заменить целиком. Но когда герметичность потеряна только на ветви, идущей к колесному цилиндру (или «потек» сам цилиндр), в крайнем случае можно отключить поврежденную ветвь, заложив между штуцером и навинчивающейся на него гайкой кружок (например, монету) с подложенной под нее прокладкой из твердой резины. Если трубопровод обломился со стороны главного тормозного цилиндра, следует расплющить и загнуть его конец. По дороге к СТО надо соблюдать особую осторожность, помня, что машину при торможении будет резко бросать в сторону.



Нарушение регулировки чаще всего связано с износом, хотя может быть вызвано и ослаблением соединений. Регулировки, требующие специального оборудования, лучше выполнять на СТО. Мы имеем в виду такие, как установка развала и схождения (хотя и эти операции отнюдь не заказаны для автолюбителя). К счастью, на современных автомобилях потребность в подобных регулировках возникает крайне редко.

Большая часть регулировок, требующихся при эксплуатации, просты и доступны любому. Не тащить же на станцию, чтобы, например, подтянуть вентиляционный ремень!

Приступая к регулировке, нужно представлять себе, что произойдет при выходе регулируемой величины за указанные в инструкции пределы, что опаснее — «недерегулировать» или «перерегулировать». В приведенной ниже таблице указаны возможные последствия неправильной регулировки (в нее включены те виды регулировок, которые выполняются наиболее просто).

Простейшие регулировки

Регулируемая величина	Возможные последствия, если регулируемая величина по сравнению с требуемой	
	больше	меньше
Прогиб ремня вентилятора	разрядка аккумулятора, перегрев двигателя, сокращение срока службы ремня	сокращение срока службы ремня, подшипников водяного насоса и генератора
Натяжение цепи привода распределительного вала	ускоренный износ цепи и подшипников распределительного вала	повышенный шум
Зазор в механизме привода клапанов	повышенный шум, неполное открытие клапанов и падение мощности двигателя	обгорание фасок клапанов и потеря компрессии в цилиндрах
Свободный ход педали ножного тормоза или рукоятки ручного тормоза	недостаточно эффективное торможение	при перетяжке ручного тормоза — нагрев тормозных барабанов и быстрый износ накладок, закипание тормозной жидкости и отказ тормозов
Свободный ход педали сцепления	неполное выключение сцепления, повышенные нагрузки на детали коробки передач при переключении	износ выжимного подшипника, пробуксовка сцепления
Зазор в прерывателе	обгорание контактов	перебои в работе двигателя, затрудненный пуск, повышенный расход топлива
Зазор между электродами свечей зажигания	затрудненный пуск, особенно в сырую погоду, перебои в работе двигателя, сокращение срока службы свечи, повышенный расход топлива	затрудненный пуск, перебои в работе двигателя, повышенный расход топлива
Уровень бензина в поплавковой камере карбюратора	повышенный расход топлива, ускоренный износ цилиндров	неустойчивая работа двигателя
Люфт руля	затрудненное управление автомобилем, автомобиль «опаздывает» с выполнением команд водителя	ускоренный износ рулевого механизма, тугое вращение руля



Изнашивание и коррозия — процессы, которые приводят в конечном итоге автомобиль в мартеновскую печь. Они поддаются контролю, и, чтобы не быть застигнутым врасплох, за ними нужно следить — в первую очередь за тем, что определяет безопасность.

Нельзя, например, отправляться в отпуск на машине, не убедившись, что тормозные накладки имеют еще достаточную толщину. Заметили, что увеличился люфт руля — выясните, с чем это связано: с увеличением зазора в рулевом механизме или с люфтом в шарнирах рулевых тяг. С люфтом в шарнирах ездить нельзя — их нужно заменять. В разборных конструкциях это может относиться только к вкладышам, а возможно и к пальцам шарниров. Кстати, люфт в рулевых тягах случается и со стороны только одного из колес, и тогда ощущение на руле может оставаться в норме. Чтобы обнаружить такой односторонний дефект, нужно вывешенное колесо покачать в горизонтальной плоскости.

Излишний зазор в подшипниках обнаруживается при покачивании колеса в вертикальной плоскости. Устранив его, законтрите регулировочную гайку.

На то, что изнасился двигатель и пора подумать о его капитальном ремонте или замене, укажет повышение расхода масла, сизый дым из выпускной трубы при резком разгоне, не гаснущая даже при средней частоте вращения лампа контроля за давлением масла и повышенное содержание окиси углерода в выхлопе, которое не удастся снизить регулировкой карбюратора.



По ломка — как правило, результат не очень нежного соприкосновения автомобиля с твердыми предметами: пенком, краем канавы, бордюром кам-нужным окружением. Сломаться может все что угодно, поэтому ограничимся общей рекомендацией: не пугайтесь, а возьмите в руки описание и разберитесь, насколько поломка серьезна.

Ну например, вы не успели затормозить перед ямой, и в результате удара сломалась пружина передней подвески. Автомобиль «сядет» на эту сторону. Что делать? Мысленно «уберите» пружину. Рычаги подвески «сдвинутся» до упора в резиновый ограничитель хода подвески. Значит, можно потихоньку дотянуть до ближайшей СТО своим ходом, не допуская ударов о колдобины.

Такой анализ полезен при любой поломке. И уж если она случилась, не поленились внимательно осмотреть и поврежденные и целые детали, подумайте об их роли в работающем механизме и пусть на первых порах неумело, но попытайтесь помочь самому себе. Полученный опыт всегда пригодится.

В ПОМОЩЬ ОРГАНИЗАЦИЯМ ДОСААФ

Любые знания лишь тогда прочно закрепляются, когда поддерживаются многократной тренировкой. Это справедливо по отношению не только к дисциплинам. Особенно же — к Правилам дорожного движения, каждый пункт которых должен усваиваться надежно, чтобы действия водителя в той или иной ситуации были быстрыми и точными.

Для самостоятельной тренировки используются различные устройства, известные обычно тренажерами. Хочу рассказать об одном из них, созданном в нашем загорском ГСПТУ-22.

Схема тренажера проста. Его изготовление доступно любому коллективу учебной организации.

Тренажер собран на щите картона 1190×530 мм, покрыт органическим стеклом и окантован алюминиевым уголком 30×20 мм. Он содержит 12 карточек «Экзамен на дому», взятых из подшивки «За рулем». Можно использовать и другие задания подобного типа. В каждой карточке, как известно, имеется 10 вопросов.

Электрическая схема приведена здесь, ее вполне достаточно, чтобы собрать и отладить прибор. Дадим только самые необходимые пояснения.

Тренажер отличается от подобных ему устройств прежде всего наличием звукового фиксатора правильных ответов и счетчика ошибок. Впрочем, в качестве фиксатора верного ответа оставлена и лампочка — вид индикатора устанавливается переключателем S1. Звук создается тональным генератором на транзисторах, нагруженным на телефонный капсюль, поэтому сигнал потребляет ничтожно малый ток — 0,015 А. Импульсный счетчик ошибок R1 питается через накопительный конденсатор, чем устраняются утечки тока при задержке щупа на контактах неверных ответов. Все это позволило не только обойтись всего двумя плоскими батарейками 3336Л в качестве источника тона (они соединены последовательно и закреплены внизу рамки), но вообще отказаться от выключателя питания — схема всегда работоспособна.

Подбором R2 регулируется высота тона, а R3 — громкость. В схеме могут использоваться любые маломощные низкочастотные транзисторы. Сопротивление обмотки B1 должно быть не менее 60 Ом.

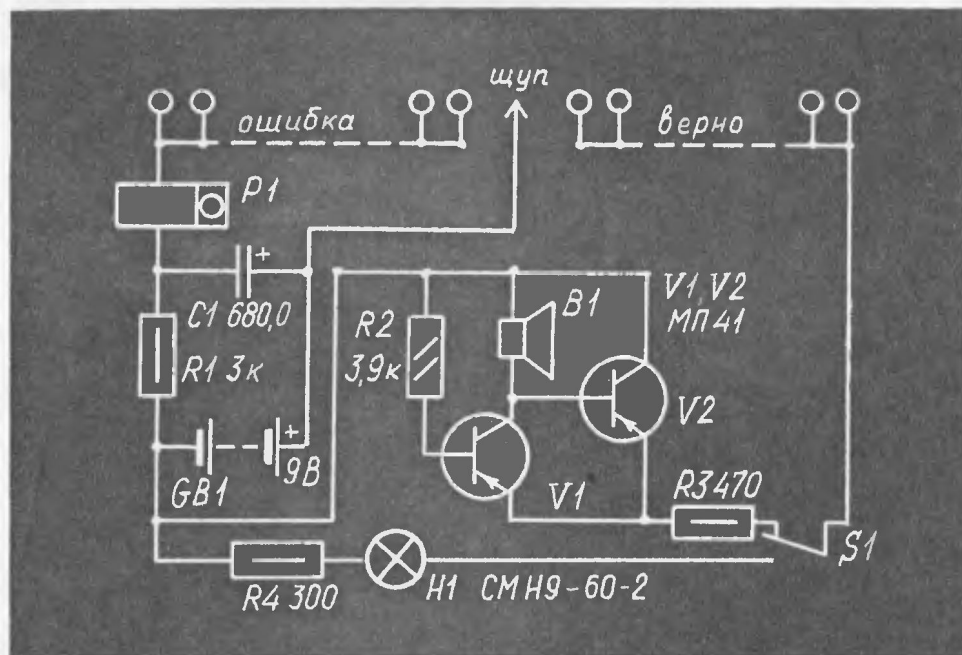
В роли счетчика ошибок выступает несколько видоизмененный счетчик импульсов типа РС 2.720.003, применяемый в телефонии. Его доработка состоит в том, что счетчик разбирают, в корпусе прорезают новое смотровое отверстие, поскольку теперь он будет установлен в вертикальном положении; и якорю припаивают тонкую стальную проволоку для удержания собачки храпового устройства прижатой к колесу (раньше она прижималась собственным весом) и регулируют счетчик так, чтобы он срабатывал от напряжения 6 В.

Но в таком счетчике передача счета на соседнее колесо происходит не после цифры 9, а после цифры 7. Для устранения несоответствия первые три колеса снимают, и в них прорезают новые углубления для зубцов удерживающих шестерен между цифрами 6 и 7, а старые углубления между цифрами 4 и 5 заглаживают и зачищают.

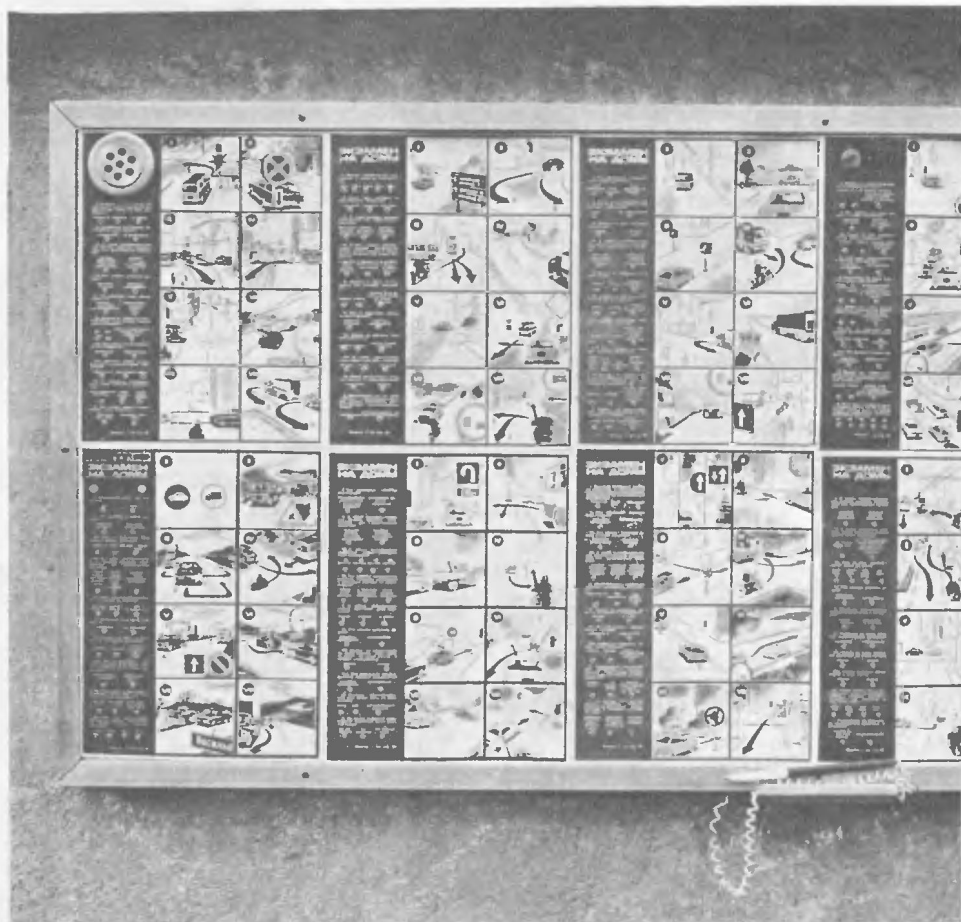
Последние замечания — монтажные. В местах, где на карточках изображены цифры, обозначающие номера ответов, просверливают отверстия диаметром 2 мм, в которые вводят трубчатые заклепки. На обратной стороне их пропускают через луженые монтажные лепестки и расплющивают. Все контакты верных ответов соединяют монтажным проводом в одну цепь, неверных — в другую. Для щупа использован корпус от шариковой ручки.

Г. КОРНЕЕВ,
заслуженный рационализатор
профтехобразования

Московская область,
г. Загорск



Тренажер по правилам движения



НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

«УАЗ-ЭЛЕКТРО»

На автозаводе имени В. И. Ленина в Ульяновске недавно изготовлена опытная партия новых электромобилей на базе УАЗ—451ДМ. Вначале они прошли испытания в своем родном городе, а затем поступили в Главмосавтотранс, который



совместно с министерствами электротехнической промышленности и автомобильной промышленности проводит практические работы по созданию и внедрению электромобилей и, в частности, эксплуатирует опытно-промышленные партии таких машин. На базе московского автокомбината № 34 решением Госкомитета СССР по науке и технике созданы опытное хозяйство для эксплуатации, технического обслуживания электромобилей и центр подготовки кадров для работы на них. Уже третье поколение ульяновских моделей проходит испытания в Москве.

Ульяновский электромобиль, как и его собратья, предназначен в основном для перевозок мелких партий грузов — молочных продуктов, книг, ширпотреба. Масса машины в снаряженном состоянии около 3000 кг, из которых 680 кг приходится на аккумулятор. Грузоподъемность — 500 кг. Запас хода — 50—70 километров. Скорость — до 60 км/ч.

Фото В. Белозерова
(ТАСС)

500 000 ИЗ САРАНСКА

Посетители выставки «Сельхозтехника-78» в Москве видели самосвал ГАЗ-САЗ—53В. И вот, в конце 1978 года, такой же автомобиль сошел с конвейера завода автосамосвалов в Саранске, с тиражом, на котором была цифра «500 000». Столько самосвалов для села было сделано в Мордовии за два десятилетия со времени основания предприятия. Самосвалы на шасси ГАЗ завод выпускает с 1958 года. Конструкция их постоянно совершенствуется, снижается металлоемкость.

Фото В. Князев



ОТЛИЧНОЕ ТАКСИ

В конце 1978 года государственная комиссия во главе с начальником управления легкового автомобильного транспорта Мосгорисполкома Л. А. Яковлевым вновь присвоила автомобилю «Волга» ГАЗ—24-01 (такси) высшую категорию качества.

Первая аттестация такси прошла в 1975 году. Горьковские автомобилистроители не остановились на достигнутом и все эти годы вели дальнейшую работу по улучшению качеств своих машин.

ИМЯ МАШИНЫ — «ТАЛЛЕПТ»

В 1977 году молодой таллинский спортсмен Томас Напа стал чемпионом страны, а в прошлом году занял второе место в Союзе и в соревнованиях Кубка дружбы социалистических стран. Во всех гонках последних двух лет он стартует на автомобиле «Таллепт», который построил вместе с товарищами по клубу на базе гоночной «Эстонии—18М». Дополнительные боковые трубчатые фермы сделали раму «Эстонии» значи-



тельно более жесткой на кручение. В результате машина стала лучше держать дорогу. Немало способствовали улучшению управляемости и пневматические элементы, введенные в подвеску передних колес вместо обычных пружин. Они заимствованы с небольшими переделками от задней подвески кроссовых мотоциклов ЧЗ.

Значительно совершенней по сравнению с «Эстонией—18М» и аэродинамика «Таллепта». На смену одному радиатору, расположенному в носовой части, пришли два бортовых, смонтированных непосредственно перед задними колесами. Появились лобовой обтекатель кузова, развитые боковины, а сзади — антикрыло. Скорость машины — 195 км/ч.

«Таллепт» — автомобиль формулы «Восток» и поэтому оснащен двигателем класса 1300 см³, форсированным в очень жестких пределах, диктуемых техническими требованиями. Его мощность — 80 л. с.

Сейчас Т. Напа со своими товарищами приступают к постройке в мастерских автомотоклуба более совершенной машины — «Таллепт—02».

Фото А. Смирнова

ДЕТСКИЙ АВТОГОРОДОК

Он построен в прошлом году в Пионерском лагере «Салют» горьковской Госавтоинспекцией и уже заслужил популярность среди ребят. Игровая асфальтированная площадка имитирует часть города с тротуарами и улицами-магистралями на разных уровнях, перекрестками разных типов. В центре — настоящий пост ГАИ. Пионеры, отдыхающие в лагере, изучают тут под руководством инструктора-госавтоинспектора правила поведения на улицах, выступают в роли пешеходов и водителей. Правда, весь транспорт пока — велосипеды и самока-



ты, но скоро на улочках автогородка появятся и электромобили.

На базе автогородка решено проводить широкие мероприятия по предупреждению детского транспортного травматизма.

Здесь уже принимали участников областного слета отрядов юных инспекторов движения, представителей большинства районов Горьковской области.

Фото В. Бородин

РЕШЕНИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ОБЩЕСТВЕННОСТЬ

В середине 1977 года при челябинском городском совете ВДОАМ была создана секция организации движения. Под руководством и при участии работников ГАИ энтузиасты-автолюбители стали изучать, хронометрировать транспортные



Начальник ГАИ УВД горисполкома подполковник милиции А. Дель и руководитель секции ВДОАМ Советского района Челябинска Н. Вангоф обсуждают проект организации движения на улице Свободы.

Фото Н. Яблонского

потоки на основных магистралях города, открыв тем самым резервы в увеличении пропускной способности, повышении безопасности движения. На основании этих данных секция разработала и представила проекты схем организации движения. Пятнадцать из них одобрены ГАИ и претворяются в жизнь. Члены секции помогают ГАИ также в контроле за работой и содержанием средств организации движения — светофоров, дорожных знаков, указателей.

Сейчас такие секции созданы во всех районных советах общества автомобилистов Челябинска.

Г. ВАКСМАН,
руководитель секции

г. Челябинск

«Граждане СССР обязаны беречь природу, охранять ее богатства».

[Конституция СССР, статья 67]

Природа — понятие широкое. Более конкретно воспринимается лес, поле, река. Машину автотуриста, выехавшего на природу, чаще всего можно встретить на лесной опушке, примыкающей к берегу реки, озера или другого водоема. Массовый анкетный опрос населения, проведенный несколько лет назад, показал, что и на будущее положение вряд ли изменится: 32% людей хотят проводить свой отпуск в лесу (подразумеваемая близкое расположение воды), а 29% — у реки или озера (рассчитывая на их лесное окружение). Итого 61% за то, чтобы рядом были лес, вода, трава, пляж.

Но всегда ли хорошо, что там же оказывается автомобиль (а вернее сотни и тысячи машин)? Широко известно мнение историков и экологов о том, что в уничтожении лесов в странах Южной Европы и Ближнего Востока повинны нозы. Сейчас на совести автомобиля не только больные леса, но и загрязненные воды, почвы, травы во многих странах. Например, на альпийских перевалах, на канальном севере растительность нередко уничтожается на многие сотни метров вокруг автостоянок туристов.

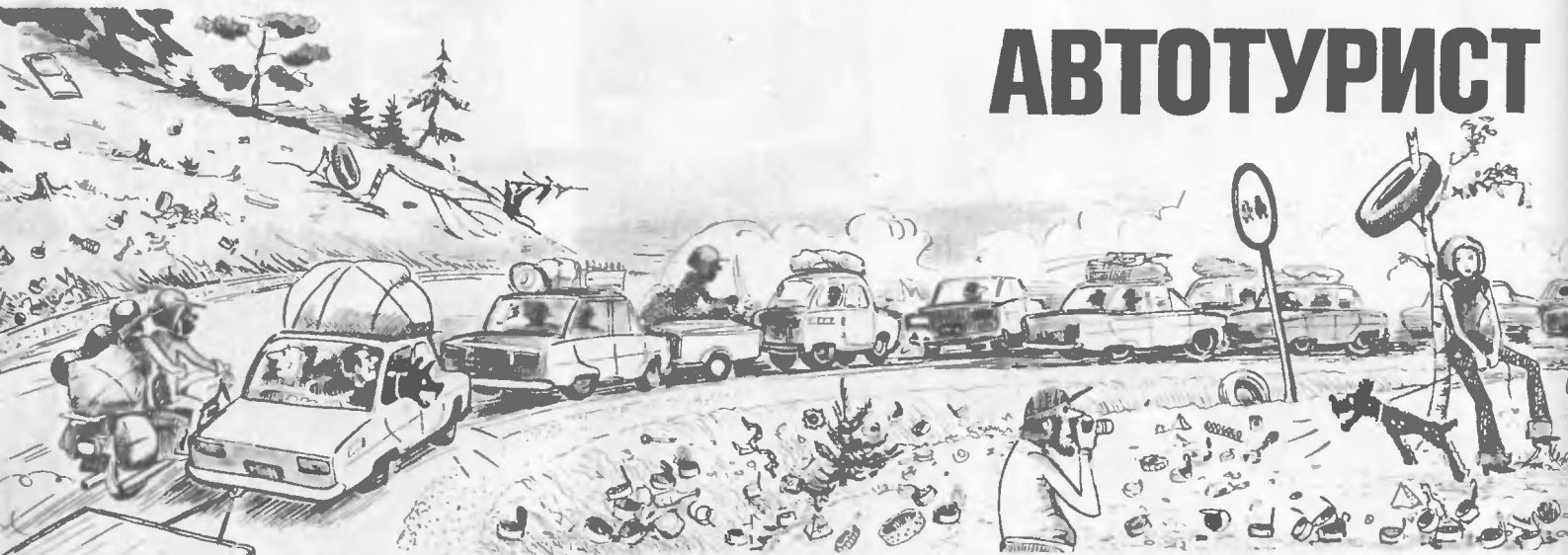
группами, в одиночку отправляются из города в лес, на речку или озеро, в море, в горы. Количество разработанных многодневных маршрутов (с охватом буквально всей территории страны) и маршрутов загородных походов выходного дня сегодня оценивается 17—18 тысячами. Для полноты картины и этим «граням» взаимодействия самостоятельного туриста с природой следует добавить те «линии» и «точки» контакта, что возникли как результат работы десяти тысяч плановых туристских маршрутов и двух тысяч маршрутов природоведческих экскурсий.

Развитию контактов путешественника с природой способствует усиление его подвижности, вызванное резким ростом парка личных автомобилей и мотоциклов. Прокладка новых дорог в места, еще недавно считавшиеся «медвежьими углами», позволяет туристам все дальше углубляться в районы с девственной природой, «осваивать» их с применением современных технических средств.

«Средний автомобилист» предпочитает использовать своего «железного коня» именно для туристских целей. Так, опросы населения, проведенные ВНИКСО Министерства торговли СССР, показали, что основной пробег легкового автомобиля приходится на загородные поездки в выходные дни. Интенсивность использования его по разным целям в процентах к годовому пробегу характеризуется в холодной, умеренной и теплой климатических зонах следующими показателями: поездки на работу — 13,4%, 18,0% и

ных организаций создать набор различных приемов регулирования потока машин на природу. Наиболее простой путь — запрещение съезжать с дорог общего пользования в лес, к берегам водоемов и направление движения автомобилей и кемпингам, лагерным площадкам, другим заранее подготовленным территориям. Помогает также обычная роспись туристов в специальной книге о том, что они обязуются соблюдать правила поведения на природе, регистрация номеров автомобилей на въезде в зону отдыха. Еще прием — обязательное наличие у каждого автотуриста путевода, куда включены схемы рекомендуемых дорог, мест для стоянок, различная природоведческая информация и конкретные требования по охране природы. Путеводитель играет роль своеобразного пропуска. В отдельных случаях (например, в пожароопасный период, во время массового выведения птенцов, нереста ценной рыбы) возможно введение пропускной системы. Крайняя мера регулирования — полный запрет въезда.

Тут нет предмета спора: такие природоохранные запреты и ограничения нужны. Но разве не внушаем мы порой туристу их обилием, что его главная задача во время пребывания на природе — как бы кому не помешать? Не вызываем ли этим реакцию, противоположную желаемой? Вероятно, нужны не одни эти организационные приемы. Скорее, наоборот: более эффективна не прямая регламентация действий отдыхающего человека, а создание необходимых условий и воз-



АВТОТУРИСТ

Козы — травоядные, автомобили — отнюдь не вегетарианцы. Во многих странах они уже стали опасными конкурентами охотников. В Австрии, например, на загородных дорогах за один год под их колесами погибло 4250 мушкетеров, 7540 фазанов, 2183 оленя и более 30 000 зайцев.

Не означает ли все это, что автотуризм опасен? Нет. Скорее всего, это выросшее из старой одежды дитя-анселект, для которого еще не подобрали по росту ни одежду, ни мебель, ни дом... Обратимся к цифрам.

Развитие туризма во второй половине нашего века достигло феноменальных размеров. Различными его формами на земном шаре сейчас увлечено 750—800 миллионов человек. Люди устремляются за тридевять земель, чтобы проехать по дорогам национальных парков, чтобы пожить вдали от городской суеты. Традиционные туристские гостиницы все чаще начинают уступать место новым видам обслуживания на природе: «ландшафтными» деревнями, лесным «городкам», горным приютам, прибрежным бухтами.

Стремление и общению с природой вызвало и рост числа автотуристов. Статистика утверждает, что они составляют более 70% общего количества туристов в мире.

Растет число автотуристов, особенно в последнее время, и у нас, хотя до таких масштабов еще далеко. Множество моторизованных путешественников семьями,

24,2%; отдых в выходные дни — 34,9%, 32,2% и 30,4%; поездки в отпуск — 19,9%, 26,4% и 23,2%.

К сожалению, массовое моторизованное «бегство» из городов по субботам и воскресеньям на природу, стремление и длительному отдыху «на колесах» вдали от постоянного местожительства нередко болезненно отражается на окружающей среде. Конечно, подавляющее большинство автотуристов старается в меру своего умения и возможностей соблюдать основные правила поведения на природе, но их общая масса такова, что часто сам фант присутствия сотен и тысяч людей на недостаточно подготовленной территории уже ведет к плачевным результатам: цветущие поляны, берега рек, обочины дорог часто загрязняются отходами масел и выхлопными газами, разбивается лесной дерн, на песчаной почве и болотистом грунте остаются долго не заживающие раны-нолеи, на воде образуется маслянистая пленка, свежий некогда речной воздух пропитывается бензиновым чадом. Возрастает опасность лесных пожаров и увеличивается число срубленных живых деревьев. В подмосковных лесах, например, неорганизованными туристами (среды которых немало с приставкой «авто») за четыре года вырубается такое же количество леса, которое по площади равно древостойу всего парка культуры и отдыха имени Горького в Москве.

Многолетний опыт работы (и борьбы) с бесхозяйным племенем автотуристов позволил специалистам лесных, дорожных, туристских и природоохран-

можностей для их природобезопасной направленности. Например, с помощью стоянок и «туристских» дорог.

Известно, что географы — делают все ландшафты на две группы — естественные и культурные. Пока, к сожалению, для стоянок автотуристов чаще всего выделяются так называемые нарушенные и опустошенные культурные ландшафты. Короче, земли бросовые и «бесхозные». Неудивительно, что немало автотуристов в стремлении избежать сомнительного удовольствия отдыха на пыльном пятке официальной стоянки ищут обходные пути и запретным «райским нущам». А пробравшись, несмотря на шлагбаумы и «нирпичи», в такие места, наносят им порой серьезный урон.

Выход из этого положения ученые видят в целенаправленном (и опережающем отрицательное воздействие на природную среду) создании ландшафта, в котором наиболее полно удовлетворяются разумные потребности отдыхающего человека при возможно меньшем нарушении естественных природных процессов. Нужны, вероятно, и местности, где автотуризм будет иметь приоритет не только перед другими, хозяйственными видами использования территорий, но и перед иными видами туризма. В первую очередь это должно насатись сети проектируемых в перспективе туристских автомобильных дорог, имеющих и стоящих кемпингов, автотурбаз, а также отдельных природных районов.

Было время, когда ценились вне всякой конкуренции для организации лю-

бых загородных видов отдыха прозрачные сосновые боры. Но что хорошо для дачного поселка, пионерлагеря или дома отдыха, не всегда удовлетворяет подвижных автотуристов, которые на отдыхе редко удаляются от машины более чем на 200 метров. Для них важен не лес как таковой, а лишь его опушки и периферийные участки — зоны контакта дровостоя с дорогой, лугом, полем, водоемом, хотя «отрицание леса в лесу» обычно автотуристы за собой не признают.

Нельзя не учитывать, что решение этих проблем дело новое и сложное. Здесь мало одного желания или средств. Необходимо еще серьезно исследовать все изменения, вносимые деятельностью авто туриста на природе; изучать закономерности эволюции природной среды под воздействием колес его машины, его топора, костра, транзистора и других атрибутов; изыскать и научно обосновать возможности эффективно влиять на устойчивость природных ресурсов и одновременно на поведение самого отдыхающего автомобилиста.

Поэтому не будем спешить. Лучше даже поддержать ценные ресурсы «под замком», в резерве, чем потом долго исправлять ошибки споропелых решений и жалеть о том, что уже нельзя исправить никакими силами. Не забудем, что недостаток компетенции влечет за собой последствия разной тяжести для разного уровня. Ошибка туриста, устроившего по незнанию бивак в неподходящем месте, и ошибка проектировщика, предопределившего ночлег сотен людей

В районах кемпингов, палаточных лагерей, автостоянок нужна иная технология добывания топлива для традиционных костров. Не руби что найдешь и дотыщишь, а получи или купи что тебе отпущат — на корню или в поленище.

Опыт работы по приведению в порядок специально отведенных для авто туриста мест загородного отдыха, уже накопленный в Эстонии, на Украине, в Ленинградской области, свидетельствует об исключительно сильном воздействии этого в общем-то несложного, недорогого и сравнительно быстрого благоустройства. Оно включает стоянки для машин и палаток, кострища из диного намя, «медвежью мебель» из чурбаков и плах, простейшие укрытия от непогоды, поленицы, спуски и воде, элементарные площадки для игр. Такие биваки стоят по несколько лет, на них побывали многие тысячи людей и получили хороший урок доброго, заботливого отношения к природе. Да и возможно ли вообще существование «туристской» земли — будь то зона пригородного отдыха с березовой рощей на берегу водохранилища или популярная дорога, ведущая через перевал к ласковому морю, — без нашей постоянной заботы? Не применив технических средств, не вложив многих тысяч рублей в пользующуюся успехом местность, нельзя надеяться, что ее притягательные силы не ослабнут.

Сохранить природу, тем более приумножить, преобразовать ее в лучшую сторону в условиях туристского использования можно не вопреки достижениям

родой, мы остаемся членами коллентива, общества, несем перед ним ответственность, подчиняем его интересам своим.

Неправильное поведение автолюбителей на природе иногда бывает связано не столько с какой-то личной недисциплинированностью, сколько с экологической малограмотностью. Проехала машина напрямую по бездорожью. Пустыня? Где-то, да. Но для отдельных мест — на чрезмерно увлажненных или легких почвах на слабозакрепленных берегах или близ вершин оврагов ее след может причинить непоправимую беду земле, являться причиной быстрой эрозии почвы. Вспомним, что если на лесном пожарище через 5—10 лет вырастет кустарник, а через 50—70 лет — взрослый лес, то один сантиметр почвы на обнаженной породе образуется лишь за века. Трудно, конечно, определить долю участия авто туриста в ежегодном появлении на территории нашей страны 50 тысяч гектаров оврагов и промоин, но в том, что они прилегают к этому року, не приходится сомневаться.

Или радиоприемник. Казалось бы, вопрос о нем можно свести к проблеме общей культуры человека («не делай того, что может быть неприятно другому»), а бережное отношение к природе здесь не при чем. Однако это не так. Известно: чем выше по тональности шум, чем выше частота звуковых колебаний (а «транзистор» как раз относится к высокочастотным источникам звука), тем опаснее он для живых существ. «Транзистор» углубившейся в лес машины, особенно в первую половину лета, в период выведения птенцов, — враг пернатых. Сильно остывших яиц, брошенных кладок, оставленных птенцов на совести у любителей не в меру громкой музыки на природе. Можно говорить, что такой шум и враг растительности, по крайней мере той, которую опыляют шмели, пчелы, жуки. Высокочастотные звуки приемников не дают этим насекомым подняться в воздух (достаточно частоты колебаний воздуха в 600 герц, и шмели, пчелы, жуки садятся на землю) и делать полезное дело. Как тут не вспомнить слова одного из выдающихся основателей ботаники Роберта Коха, сказанные еще 100 лет назад: «Настанет день, когда человеку придется с таким же ожесточением бороться против шума, с каким он сейчас борется против холеры и чумы».

В природоохранном воспитании автомобилиста большую роль играет пример — живой, осязаемый, зримый, пример, с которым человек постоянно сталкивается во время контакта с природой в загородной поездке. По сравнению с устными или письменными разъяснениями, просьбами, требованиями он обычно охотнее воспринимает более таинчивым и ненавязчивым воспитательным средством. Лучшим примером является, конечно, сама природа. Живописный, не изуродованный бездумным вмешательством хозяйственной деятельности человека ландшафт, не захлещенный буреломом, не обезображенный беспорядочными вырубками или насадами лес, не испещренные оспинами кострищ и колесами машин чистые зеленые берега — все это уже само по себе, без призывов и аншлагов вызывает у большинства людей те непринужденно хорошие чувства, мысли, поступки, от которых близко до осознанного бережного отношения и окружающей среде.

Значит, усилия лесохозяйственных и других заинтересованных организаций, направленные на поддержание экологического здоровья ландшафта, важны не только как средство сохранения природы, но и как эффективный прием воспитания, пробуждения у людей бережного отношения к ней. Там же сильно влияет на авто туриста сама дорога. Там, где заметна хотя бы минимальная забота о путнике (имеются указатели направлений, туристская маркировка, места для отдыха, а дорога удобна и живописна), соблюдение человеком природоохранных требований осуществляется нудно проще и естественнее.

Уважительное отношение к природе — одно из главных правил поведения туриста. В путешествии вы находитесь в гостях у своего верного друга — природы, поэтому не делайте ничего такого, что вы сочли бы неудобным сделать в гостях.

Охрана природы — всенародное дело. Охранять природу — значит охранять Родину!

Ю. ШТЮРМЕР,
мастер спорта СССР,
заведующий отделом ЦС
по туризму и экскурсиям

НА ПРИРОДЕ



Рисунок З. Конопа

с машинами на не выдерживающей такой нагрузки территории, имеют разную цену для природы.

Примером печальных промахов могут быть образцы ненормальных недоброжелательных видов туристского снаряжения. Иногда именно из-за отсутствия удобного, легкого, транспортабельного комплексного снаряжения и инвентаря путешественник вынужден применять традиционную технологию общения с природой: рубить лесной молодняк на колья, колышки, перекладыны, рогадины для очагов и палаток, ломать хвою.

Непосредственно с этим связана проблема упаковочных материалов и уборки туристских территорий. Известно, что различная тара (консервные банки, пустые бутылки, полиэтиленовые и бумажные пакеты, газетная обертка) составляет львиную долю мусора и в масштабах зеленых зон измеряется десятками тонн за воскресенье. Меры административного воздействия, штрафы не решают вопроса. Дело скорее за промышленностью, которая не выпускает быстро разрушающуюся (после использования) бумажную упаковку, легко разлагающуюся на свету полиэтиленовые пакеты и другую самоуничтожающуюся тару одноразового пользования. Но это в будущем, а пока опыт городов подсказывает, что без размещения на путях массового потока туристов специальных (разумеется, эстетически оформленных) контейнеров, урн и других мусоросборников, без использования (где это возможно) механизированной уборки — не обойтись.

цивилизации и техники, а через них. Чем более разнообразными техническими средствами располагает турист (в том числе автомобилем), тем более вероятно, что он будет разрушать природу. Следовательно, речь может идти не столько о чрезмерном, сколько о неправильном использовании авто туристом его технических средств и возможностей.

И все-таки, как ни важны различные организационные, правовые, ландшафтно-проектировочные и иные меры, регулирующие поведение авто туриста на природе, главная роль принадлежит мерам воспитательным. Правила поведения в значительной мере опираются на сложившиеся традиции, нравы. Практически поведение автомобилиста за городом, вне дорог и досягаемости ГАИ — сфера действия норм морали. В конечном итоге, во многом именно от его сознательности, когда он оказывается один на один с природой, вероятно, и зависит, будет ли ей в местах массового автопаломничества сохраненной и цветущей или хиреть под напором колес, топора и костра.

В наше время всем должна быть ясна необходимость самоограничения, критичности отношения к своим потребностям при общении с природой. В условиях автомобильного путешествия это означает, что в каких-то обстоятельствах надо идти на ущемление личных планов и желаний. Но иначе и не может быть: поездка на собственных колесах за город не есть отдых от обязанности, налагаемых обществом на человека. И в отпуске или в выходной день, будучи наедине с при-



«НИВА»

ВАЗ-2121

НА ТРЕКЕ В ТОЛЬЯТТИ НА ДОРОГАХ ФРАНЦИИ

Новые легковые автомобили с колесной формулой 4×4 являются на зарубежных рынках значительно реже, чем обычные дорожные модели. Поэтому понятен тот интерес, который проявляют в настоящее время во многих странах к «Ниве» — новому советскому легковому автомобилю повышенной проходимости, получившему за границей название «Лада 4×4/1600».

Что же привлекает внимание к этой машине? Прежде всего — хорошая проходимость и устойчивость при весьма компактной конструкции и небольших размерах. Таков вывод специалистов из французского «Ль Ото журнал», проводивших испытания нового советского джипа. Дело в том, что с середины апреля, после высокой оценки в международном автосалоне в Брюсселе «Нива» начала успешно продаваться во Франции. Поскольку владельцами советских автомобилей ежегодно становятся 11–12 тысяч французов, журнал постоянно знакомит своих читателей с новыми моделями.

В результате многосторонних испытаний «Нивы» французские специалисты убедились, что машина особенно хорошо приспособлена к движению по зимним дорогам. Так, «Лада 4×4» без шипов на шинах может на скользкой, обледенелой дороге развивать такую же скорость, как легковой «Пежо-305» с шипованными покрышками. В то же время она хорошо преодолевает заснеженную поверхность. Органы управления обеспечивают возможность вождения автомобиля с большой точностью. Во Франции, где немало первоклассных водителей, эта черта машины особенно привлекательна.

Конструктивной особенностью «Лады 4×4» является отсутствие самостоятельной рамы. До сих пор среди зарубежных машин повышенной проходимости безрамных конструкций не встречалось. Отказ от рамы и переход к несущему кузову позволил уменьшить вес и снизить высоту. Сейчас «Лада 4×4», пожалуй, самый низкий автомобиль с закрытым кузовом и всеми ведущими колесами на мировом рынке. Его высота — 1640 мм против 1970 мм у широко известного джипа «Ленд-ровер 88» с закрытым кузовом. Специалисты из «Ль Ото журнал» беспристрастно отметили и то, что ширина колес «Лады» (1430 мм) больше, чем у «Ленд-ровера 88» (1400 мм). «Ладу» отличает также высокий дорожный просвет — 220 мм против 210 мм у английской машины. Все это, вместе с постоянно включенным передним мостом, положительно отражается на проходимости и устойчивости маленького джипа, поступающего из Советского Союза.

Хорошо зарекомендовала себя новая модель и в отношении маневренности. Замеренный во время испытаний диаметр поворота составляет 11 м против 11,9 м у «Ленд-ровера 88». Французские энтузиасты отмечают, что на новой «Ладе» очень легко маневрировать при движении по самым различным дорогам, в особенности по ледным. На ней можно легко объехать отдельные деревья и другие выступающие препятствия.

Динамические испытания «Лады 4×4», проведенные журналистами, свидетельствуют о том, что автомобиль имеет вполне удовлетворительные характеристики при относительно небольшом рабочем объеме двигателя — 1568 см³. Например, максимальная скорость, которую показал советский джип на треке автодрома «Монлери», — 127,4 км/ч примерно соответствует 130 км/ч на прямом участке дороги. Дистанцию 1 км со стартом с места «Нива» прошла за 41,8 с, а 400 метров — за 21,6 с.

Как правило, легковые автомобили повышенной проходимости имеют двигатель большого рабочего объема, во всяком случае выше 2000 см³. Установка 2-литрового двигателя на «Ладе 4×4» могла бы, по мнению «Ль Ото журнал», усилить ее динамические качества. Но увеличенный рабочий объем означает и рост расхода топлива!

Известно, какое серьезное значение приобрела сегодня во всех странах топливная экономичность автомобиля. Средний расход горючего признается одним из важнейших эксплуатационных показателей. Что тут можно сказать о «Ладе»?

Снятая во время французских испытаний иривая топливной экономичности показывает, что автомобиль расходует 9,75 л/100 км при скорости 60 км/ч, 10,85 при 80 км/ч, 13,05 при 100 км/ч.

Средний расход топлива в пределах скоростей от 70 до 100 км/ч составляет 10,9 л/100 км, что для машины с колесной формулой 4×4 вполне естественно.

В целом «Лада 4×4» отвечает требованиям европейского потребителя, собирающегося эксплуатировать автомобиль в разнообразных климатических условиях, на дорогах различного качества, включая грунтовые.

Французский журнал высказывает в адрес советского джипа также некоторые пожелания, характерные для впусов западноевропейского потребителя. Он называет в этой связи некоторое дополнительное оборудование, такое, как очистители заднего стекла кузова и стенол фар. Большая емкость топливного бака позволила бы увеличить запас хода автомобиля, что важно вдали от заправочных станций. По мнению автора отчета об испытаниях, рычаг коробки передач слишком отнесен вправо.

Подобные пожелания всегда появляются с выпуском новой модели. Они тем более естественны, когда автомобиль относится к категории машин с двумя ведущими осями, значительно более редких, чем их собратья с одной ведущей осью. В целом же «Лада 4×4» получила положительную оценку французских журналистов, которые с удовлетворением встретили ее дебют в своей стране.

А. САБИНИН,
инженер
Фото А. Малявина

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ЦИРКУЛЬ — НОЖ

Уплотнительные кольца из листовой резины в домашних условиях чаще всего вырезают ножницами или ножом. Края их получаются не очень ровными, поэтому иногда такие кольца плохо выполняют свои функции.

Чтобы сделать их ровными, лучше вырезать при помощи циркуля-измерителя. Одну иглу заточиваем на бруске так, чтобы получилось миниатюрное режущее лезвие. Лист резины кладем на ровную поверхность (фанеру, текстолит и т. п.) и смачиваем линию реза водой или маслом. Сначала прорезаем, но не до конца внутреннюю окружность, затем до конца наружную и потом внутреннюю. При хорошей заточке иглы и некотором напыке кольца получаются не хуже, чем изготовленные при помощи просечки.

В. ПЛЕТНЕВ

450005, г. Уфа, ул. Цюрупы, 110, кв. 70

ФИКСАЦИЯ РЫЧАГОВ

На автомобилях «Москвич» до последнего времени устанавливались рычаги щеток стеклоочистителя, которые не фиксировались в отведенном от стекла положении. Это создавало неудобство при мытье стекла, так как рычаги приходилось удерживать руками.

Если отогнуть отверткой край прорези в рычаге, как показано на рис. 1, то рычаг будет удерживаться в откинутом положении (рис. 2).

Д. НЕМОВ

620086, г. Свердловск, ул. Посадская, 43, кв. 22

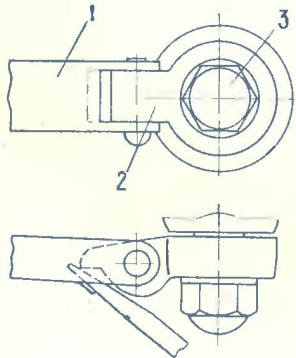


Рис. 1. Подгибка края прорези рычага: 1 — рычаг; 2 — сектор; 3 — колпачковая гайка; штрих-пунктиром показана зона подгибки.

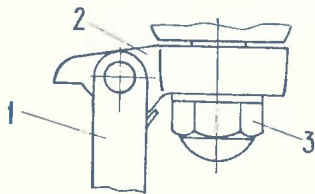


Рис. 2. Так фиксируется рычаг (обозначения те же, что на рис. 1).

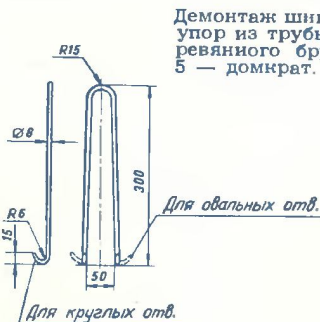
ПРИ ПОМОЩИ ДОМКРАТА

Самое трудное при демонтаже шины, особенно не новой, — оторвать борт покрышки от обода. Очень удобно и легко можно выполнить эту операцию, если воспользоваться штатным «жигулевским» домкратом, как показано на рисунке. Скоба 4 изготовлена из стального прутка (проволоки), а ее лапки в зависимости от формы отверстий в диске колеса отогнуты в ту или иную сторону. В качестве упора можно использовать отрезок трубы длиной 330 мм и внутренним диаметром 21–22 мм, которую на-

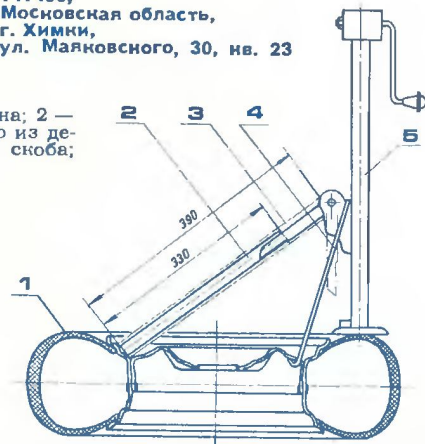
девают на откидной рычаг домкрата, или деревянный брусоч длиной 390 мм, подставляемый под ползун домкрата. Вместо скобы в крайнем случае применимы веревка или проволока.

А. ШАРОНОВ

141400, Московская область, г. Химки, ул. Маяковского, 30, кв. 23



Демонтаж шины: 1 — шина; 2 — упор из трубы; 3 — упор из деревянного бруска; 4 — скоба; 5 — домкрат.



БЕЗ РАЗБОРКИ

На «Москвиче—408» со временем стало пробуксовывать сцепление: замаслились диски. Промывка бензином через отверстие в картере не дала положительных результатов. Более эффективной оказалась жидкость «Очиститель двигателя». Я нанес ее на диски, а через несколько минут смыл водой при помощи полиэтиленовой бутылки с отверстием в

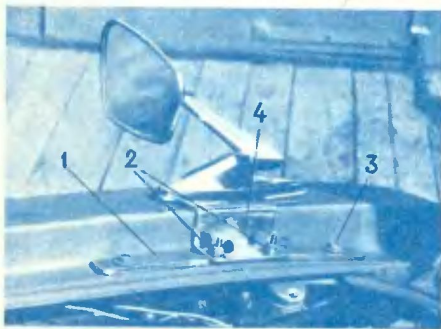
крышке. При работающем двигателе и выключенном сцеплении просушил диски, а затем опрыскал их спиртовым раствором канифоли (30–50 см³).

Работоспособность сцепления восстановилась полностью.

Т. КУДЫМ

306050, Курская область, п. Свобода, ул. Гагарина, 7, кв. 7

КРОНШТЕЙН ВМЕСТО ОТВЕРСТИЙ



Многие владельцы «москвичей» хотят установить наружные зеркала заднего вида, но отказываются от этой мысли, потому что надо сверлить отверстия в передних крыльях.

Я ставлю зеркала, купленные в магазине (цена комплекта 25 рублей), не трогая крыльев. Как это сделано — видно на фото. Планка 1 с двумя приваренными шпильками 2 закреплена на двух штатных болтах 3. Кронштейн 4 изготовлен из 3-миллиметровой нержавеющей стали (или из любой с последующей окраской). Зеркала можно быстро и легко снимать.

А. ЮРЧЕНКО

164501, г. Северодвинск, ул. Первомайская, 41, кв. 63

Установка зеркала на крыле: 1 — планка; 2 — шпильки с барашками; 3 — болты крепления крыла; 4 — кронштейн.

ОГНЕТУШИТЕЛЬ ПОД РУКОЙ

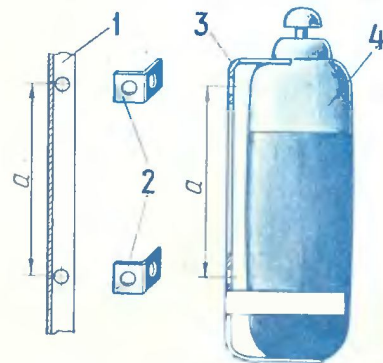
На автомобилях «Жигули» одним из самых подходящих мест для огнетушителя является зона у левой ноги водителя. Чтобы закрепить там огнетушитель (см. рисунок), снимите обшивку и просверлите в находящейся под ней отбортовке сварного шва два отверстия для болтов М6, которыми приверните два подходящих уголка. На них и закрепите кронштейн, с которым продается огнетушитель.

Он будет всегда под рукой, не мешая управлять машиной.

А. НЕДВЕДЬ

211910, Витебская область, г. Шарковщина, пер. Советский, 24

Крепление огнетушителя: 1 — отбортовка сварного шва; 2 — уголки; 3 — кронштейн; 4 — огнетушитель.



ЗНАКИ ДОРОЖНЫЕ

(ГОСТ
10807-78)

Статью читайте на стр. 17



ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ ЗНАКИ

1.1 — Железнодорожный переезд со шлагбаумом
1.2 — Железнодорожный переезд без шлагбаума
1.3.1 — Однопутная железная дорога
1.3.2 — Многопутная железная дорога
1.4.1 — 1.4.6 — Приближение к железнодорожному переезду
1.5 — Пересечение с трамвайной линией

1.6 — Пересечение равнозначных дорог
1.7 — Пересечение с круговым движением
1.8 — Светофорное регулирование
1.9 — Разводный мост
1.10 — Выезд на набережную
1.11.1 — 1.11.2 — Опасный поворот
1.12.1 — 1.12.2 — Опасные повороты

1.13 — Крутой спуск
1.14 — Крутой подъем
1.15 — Скользкая дорога
1.16 — Неровная дорога
1.17 — Выброс гравия
1.18.1 — 1.18.3 — Сужение дороги
1.19 — Двустороннее движение
1.20 — Пешеходный переход
1.21 — Дети
1.22 — Пересечение с велосипедной дорожкой

1.23 — Дорожные работы
1.24 — Перегон скота
1.25 — Дикие животные
1.26 — Падение камней
1.27 — Боковой ветер
1.28 — Низколетящие самолеты
1.29 — Тоннель
1.30 — Прочие опасности
1.31.1 — 1.31.3 — Направление поворота



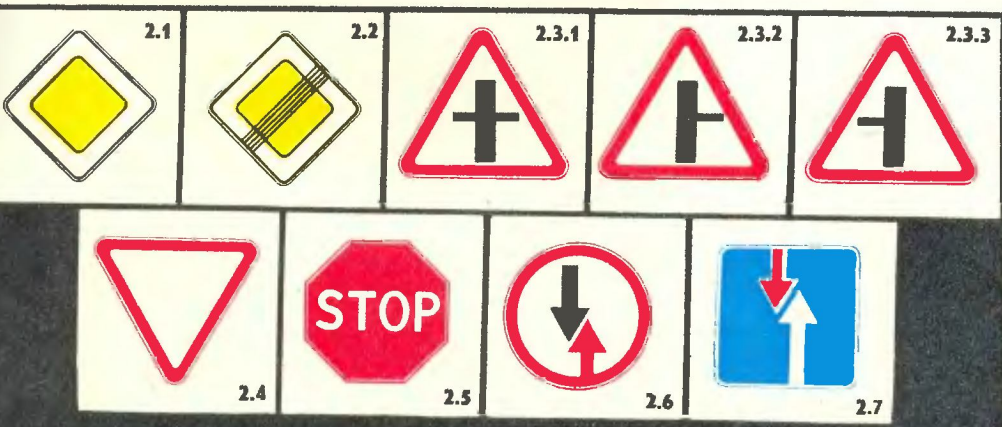
- 3.1 — Въезд запрещен
- 3.2 — Движение запрещено
- 3.3 — Движение механических транспортных средств запрещено
- 3.4 — Движение грузовых автомобилей запрещено
- 3.5 — Движение мотоциклов запрещено
- 3.6 — Движение тракторов запрещено
- 3.7 — Движение с прицепом запрещено
- 3.8 — Движение гужевых повозок запрещено

- 3.9 — Движение на велосипедах запрещено
- 3.10 — Проход закрыт
- 3.11 — Ограничение массы
- 3.12 — Ограничение нагрузки на ось
- 3.13 — Ограничение высоты
- 3.14 — Ограничение ширины
- 3.15 — Ограничение длины
- 3.16 — Ограничение минимальной дистанции
- 3.17 — Таможня

ЗАПРЕЩАЮЩИЕ ЗНАКИ

- 3.18.1 — Поворот направо запрещен
- 3.18.2 — Поворот налево запрещен
- 3.19 — Разворот запрещен
- 3.20 — Обгон запрещен
- 3.21 — Конец зоны запрещения обгона
- 3.22 — Обгон грузовым автомобилям запрещен
- 3.23 — Конец зоны запрещения обгона грузовым автомобилям

- 3.24 — Ограничение максимальной скорости
- 3.25 — Конец зоны ограничения максимальной скорости
- 3.26 — Подача звукового сигнала запрещена
- 3.27 — Остановка запрещена
- 3.28 — Стоянна запрещена
- 3.29 — Стоянна запрещена по нечетным числам
- 3.30 — Стоянна запрещена по четным числам
- 3.31 — Конец зоны всех ограничений



ЗНАКИ ПРИОРИТЕТА

- 2.1 — Главная дорога
- 2.2 — Конец главной дороги
- 2.3.1 — Пересечение со второстепенной дорогой
- 2.3.2 — 2.3.3 — Прямое примыкание второстепенной дороги
- 2.4 — Уступите дорогу
- 2.5 — Движение без остановки запрещено
- 2.6 — Преимущество встречного движения
- 2.7 — Преимущество перед встречным движением



I. В каком из показанных направлений нельзя двигаться водителю?

- 1 — во всех
- 2 — налево и направо

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

- 3 — грузовик, легковой автомобиль, автобус
- 4 — легковой автомобиль, грузовик, автобус

III. В каком направлении может двигаться водитель грузовика?

- 5 — прямо и налево
- 6 — только налево

IV. Кто пользуется преимуществом в этой ситуации?

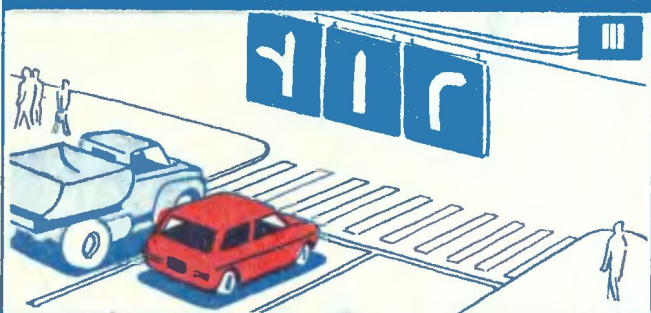
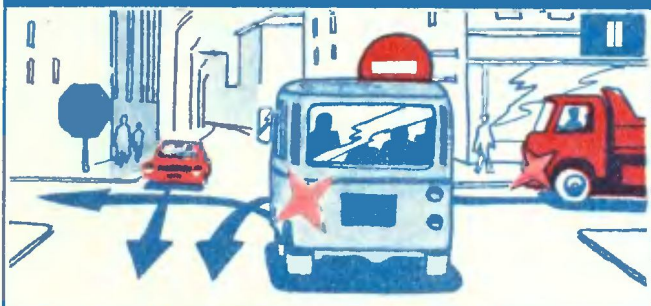
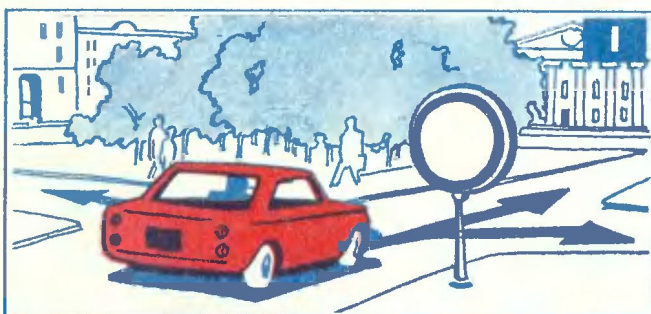
- 7 — водители
- 8 — пешеходы

V. Кто из водителей может двигаться по дороге за знаком?

- 9 — только водитель легкового автомобиля
- 10 — только водитель легкового автомобиля и мотоциклист
- 11 — все водители

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

- 12 — трамвай, автобус, автопоезд, легковой автомобиль
- 13 — трамвай и легковой автомобиль, автобус, автопоезд
- 14 — легковой автомобиль, автобус, трамвай, автопоезд

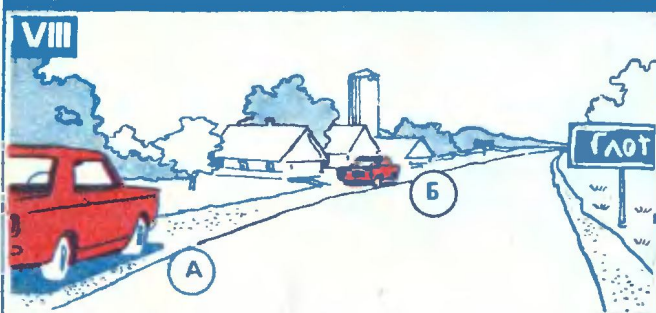
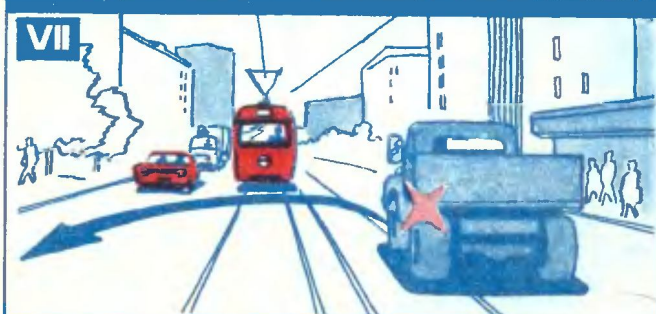
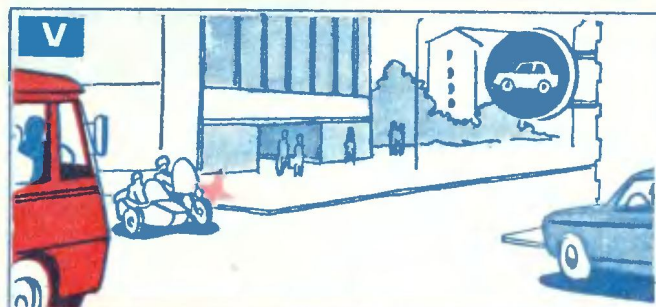


•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•



VII. Правильно ли остановился водитель для выполнения разворота?

- 15 — правильно
- 16 — неправильно

VIII. Кому из водителей можно остановиться на левой стороне дороги, если она имеет по одной полосе для движения в каждом направлении?

- 17 — только водителю Б
- 18 — обоим водителям
- 19 — ни одному

IX. Могут ли водители и пассажиры такси не пристегиваться ремнями безопасности?

- 20 — не могут
- 21 — могут только в населенных пунктах

X. Каное расстояние видимости (в метрах) имеют в виду Правила под словами «условия недостаточной видимости»?

- 22 — 20 и менее
- 23 — 100 и менее
- 24 — 200 и менее
- 25 — 300 и менее

ЗНАКИ ДОРОЖНЫЕ

В этом номере журнала читатели могут познакомиться с первой, второй и третьей группами дорожных знаков нового государственного стандарта, разработанного ВНИИ БД МВД СССР и ВНИИИмашем Госстандарта СССР. Как известно, с января 1980 года он вступает в действие. Новый стандарт, в отличие от прежнего, хотя пока еще правильнее говорить — действующего, содержит только те требования, которые предъявляются к знакам как к промышленным изделиям по размеру, цвету, конструкции, освещенности и т. д. Смысловые же характеристики их, условия применения, правила установки будут оговорены в другом стандарте — на все технические средства организации дорожного движения. Все, что необходимо знать водителям, будет, разумеется, включено в новую редакцию Правил дорожного движения.

Новый стандарт разделил все знаки на семь групп — предупреждающие, приоритета, запрещающие, предписывающие, информационно-указательные, сервиса и дополнительной информации (таблички). Такое деление в большей мере соответствует функциям тех или иных знаков, чем те пять групп, что есть в нынешнем стандарте. Скажем, в группе знаков дополнительной информации теперь, действительно, остались только те таблички, которые самостоятельно применяться не могут, а лишь при каком-то знаке, дополняя или уточняя его смысл. Другой пример: в действующем ГОСТе в совершенно разных группах знаков встречаются такие, которые, по сути дела, устанавливают очередность проезда пересечений дорог. Теперь все они сведены в одну группу — знаки приоритета.

Что же нового в тех группах знаков, которые изобретены на вкладыше?

Несколько расширена группа предупреждающих знаков. Из стандарта на железнодорожные, путевые и сигнальные знаки в нее перешли знаки «Берегись поездов», которые теперь будут называться «Однопутная железная дорога» и «Многопутная железная дорога». Нынешние таблички «Приближение к железнодорожному переезду» также перейдут в эту группу знаков, потому что представляют собой еще одно предупреждение о приближении к полотну железной дороги. Те, у которых полосы имеют наклон справа вниз налево, будут устанавливаться на правой стороне дорог, другие три — на левой.

Существующий знак «Пересечение с трамвайной линией» будет по новому стандарту предупреждать водителей о пересечении пути трамвая только вне перекрестка.

Первый из новых знаков в группе и в самом стандарте — «Пересечение с круговым движением». Вне населенных пунктов он будет оповещать водителей о приближении к любому перекрестку, где движение организовано по кругу, а в населенных пунктах — к тем, видимость которых неудовлетворительна. Практика показала, что во многих случаях, например когда дорога не имеет искусственного освещения, установка лишь предписывающего знака «Круговое движение» перед перекрестком не обеспечивает безопасности.

Для предупреждения о пересечении велодорожки вне перекрестка, а она, как вы помните, должна обозначаться разметкой (двойной ряд белых квадратов), в стандарте предусмотрен предупреждающий знак «Пересечение с велосипедной дорожкой».

Знак «Низколетящие самолеты» будет устанавливаться перед участками дорог, проходящими вблизи аэродромов, где самолеты или вертолеты могут появляться над дорогой на небольшой высоте. В такой ситуации водители, не видя самого



взлетающего или садящегося самолета и пытаются определить источник необычного шума, а иногда и воздушного вихря, могут отвлечься от управления автомобилем или потерять из поля зрения дорогу. Предупреждение будет нелишним.

Наконец, перед тоннелями, в которых нет освещения, а также такими, чьи въездные порталы из-за рельефа местности видны даже в светлое время суток только с близкого расстояния, будут устанавливаться знаки «Тоннель».

Стали полноправными предупреждающими знаками бывшие таблички «Направление поворота». Они будут указывать направление поворота на таких закруглениях дорог малого радиуса и с ограниченной видимостью, где водители на подступах к закруглению, издали не смогут уверенно определить это направление. Кроме того, такие знаки при отсутствии наружного освещения могут устанавливаться на центральном острове перекрестка с круговым движением или на Т-образных перекрестках и разветвлениях дорог, если есть опасность и вероятность того, что водители могут поехать здесь в прямом направлении.

Знаки приоритета, как уже было сказано, — новая группа в стандарте. Но в них самих нового ничего нет: все они стояли раньше в других группах, а теперь собрались вместе и служат одному — устанавливают очередность проезда перекрестков или узких участков дорог, где одновременное движение в обоих направлениях невозможно и кто-то должен уступить дорогу. Кроме того, знак, известный сейчас под названием «Пересечение с главной дорогой», получил новое имя — «Уступите дорогу».

Среди довольно многочисленной группы запрещающих знаков только три новичка. Знак «Ограничение длины» будет применяться для запрещения движения транспортных средств (одиночных или с прицепом, полуприцепом), длина которых более указанной на знаке. Необходимость в таком ограничении может возникнуть на узких дорогах, с крутыми поворотами, тесной застройкой и т. п., где встречный разъезд, а порой и само движение транспортных средств большой длины затруднены или невозможны. Знак «Ограничение минимальной дистанции» будет применяться в случаях, когда между движущимися транспортными средствами необходимо обеспечить дистанцию не менее указанной на знаке. Например, на ледовых переправах, мостах ограниченной грузоподъемности с большими пролетами, в тоннелях и т. д. Водители, выезжающие за пределы СССР, встретят в пути знаки «Таможня». Они требуют обязательно остановки у таможи или контрольно-пропускного пункта. Слово «таможня» пишется на русском и языке сопредельной страны.

И последнее. У знака «Стоянка запрещена» появились разновидности — «Стоянка запрещена по нечетным числам» и «Стоянка запрещена по четным числам», которые могут оказаться полезными, например, для организации механизированной уборки улиц.

В зонах действия и способах установки знаков в основном все остается по-старому. Но на эту тему у нас еще будет возможность поговорить в специальном материале, когда новый стандарт вступит в действие.

Я. РЕПИН,
старший научный сотрудник ВНИИ БД

С другими группами дорожных знаков нового стандарта мы познакомим читателей в апрельском и июньском номерах журнала.

Государственная автомобильная

В. ЛУКЬЯНОВ,
начальник Главного управления ГАИ МВД СССР,
генерал-лейтенант милиции

Каждый новый год приносит в нашу жизнь перемены. Касаются они, естественно, и той области деятельности, которая называется дорожным движением. Автомобилизация все наращивает темп, расширяется сеть автомобильных дорог, растет интенсивность транспортных потоков, множится армия водителей. Этот, я бы сказал, необратимый процесс приводит в известной мере и к пересмотру наших взглядов на методы и возможности различных служб, управляющих им. Вот и ГАИ начала первый год работы в новом качестве, которое определило Положение о Государственной автомобильной инспекции, утвержденное недавно Советом Министров СССР. Из газетных сообщений этот факт, наверное, уже всем известен. Поэтому читателей журнала, думаю, в первую очередь интересует сейчас чисто практическая сторона дела: как скажется новое Положение на организации движения, надзоре за состоянием автомобильных дорог, контроле за соблюдением всех принятых в этой области законов и правил. Иными словами, какую роль в улучшении всей этой деятельности будет играть Госавтоинспекция. Именно на этих вопросах я и хочу остановиться.

За последние годы представления о месте и функциях ГАИ в государственной системе обеспечения безопасности дорожного движения существенно изменились. Однако и сегодня находится немало людей, которые видят ее работу лишь в регистрации транспортных средств и патрулировании по дорогам для выявления и пресечения нарушений правил движения. Это действительно была и есть наша работа, хотя надо уточнить: функции ГАИ этим далеко не исчерпываются. Чтобы дать общее представление о широте наших функций, обязанности, приведу сразу формулировку из нового документа: «Главной задачей Государственной автомобильной инспекции является совершенствование организации дорожного движения с целью обеспечения его безопасности и повышения эффективности использования транспортных средств».

Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения опирается, как известно, на стандарты, правила и другие специальные нормативы, большей частью технического порядка. Именно ГАИ в первую очередь будет осуществлять контроль за соблюдением всех этих норм, то есть за качеством подготовки водителей, состоянием транспортных средств и дорожных условий. Но не только. ГАИ будет и сама разрабатывать эти нормы или принимать участие в такой работе других министерств и ведомств. Понятно, что для этого надо постоянно изучать условия дорожного движения, учитывать реальные возможности выполнения тех или иных требований. Мы будем опираться

здесь на результаты научных исследований, проводимых различными учреждениями, и прежде всего ВНИИ безопасности дорожного движения МВД СССР — головного научно-исследовательского учреждения в этой области.

Продолжается, например, работа по совершенствованию Правил дорожного движения, а это основной норматив, который определяет требования к нему в целом и каждому его участнику или компоненту в отдельности. Мы стараемся, чтобы все перемены, происходящие в обстановке движения, находили своевременное свое отражение и в Правилах. Как все знают, последние изменения и дополнения в них введены месяц назад. С будущего года вступят в силу новые государственные стандарты на дорожные знаки и на оборудование дорог всеми техническими средствами регулирования движения. В планах дальнейшего улучшения Правил — устранить из них все, что не имеет прямого отношения к действиям водителей и пешеходов. Скажем откровенно, сейчас они такими нормативами переотягощены. В них есть целые главы, содержание которых участникам движения знать необязательно. Например, требования к техническому состоянию транспортных средств, или обязанности должностных лиц, предприятий и организаций, или перечень вопросов, требующих согласования с Госавтоинспекцией. Все это можно и нужно отразить в других документах. Тогда и объем Правил значительно сократится, и сами они будут более точно отвечать своему прямому назначению. Да и обучающимся в автошколах станет намного легче. Но пока таких нормативов нет, приходится эти сведения включать в сами Правила дорожного движения.

Одна из первоочередных задач — разработка государственного стандарта или какого-то другого надведомственного нормативного документа, который объединил бы все современные требования и к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог. Сейчас ведь дело обстоит так: есть единые для страны нормы и правила строительства дорог, единые правила для участников движения, но нет единого норматива по содержанию дорог, обязательного как для их хозяев, так и для тех, кто пользуется дорогами. Сообщу, что и в этой области круг обязанностей ГАИ теперь значительно расширился. Факт этот нашел свое отражение в новом Положении. В Госавтоинспекции создана инженерная служба дорожного надзора. Она будет осуществлять контроль за содержанием автомобильных дорог и дорожных сооружений, за оборудованием их всем необходимым для безопасного движения. Известно, что недосмотры здесь чаще всего вызывают недовольство и справедливую критику со стороны водителей. Обязанность нового подразделе-

ния ГАИ — следить за соблюдением нормативов безопасности при проектировании, строительстве и реконструкции дорог. Речь идет не только о согласовании проектов или технических заданий, но и о непосредственном участии работников ГАИ в государственных комиссиях по приемке дорог и дорожных сооружений. Таким образом, контрольные полномочия ГАИ в сфере дорожного хозяйства теперь довольно широки, и это безусловно пойдет на пользу делу.

Конечно, дорожному надзору нужна определенная система. Надо периодически проводить обследования основных маршрутов движения автомобилей, своевременно выявлять недостатки, привлекать виновных в неудовлетворительном состоянии дороги к ответственности. Ведь у ГАИ есть, разумеется, не только контрольные функции, но и административные санкции и права. Она, если найдет нужным, может запрещать или ограничивать движение на отдельных участках улиц и дорог, когда они не удовлетворяют всем требованиям безопасности, или проведение на дорогах ремонтно-строительных работ, если не соблюдаются все условия и принятый на этот счет порядок. Отныне вообще, чтобы проводить любые работы на проезжей части дорог, надо получать разрешение ГАИ, согласовывать с ней и время проведения работ, и сроки их завершения.

Как сказано в Положении, ГАИ обеспечивает регулирование движения транспорта и пешеходов на улицах и дорогах. В этой области все более широкое применение находят различного рода технические средства, телемеханическая, автоматическая и другая аппаратура. Сейчас в эксплуатации уже более 30 систем управления движением в масштабах целого города или района, а в стадии внедрения еще 60. Заказчиком таких систем является ГАИ, а изготовителем — предприятия различных министерств и ведомств. Нам приходится заниматься и вопросами изготовления других технических средств на предприятиях, которые находятся в ведении Министерства внутренних дел СССР. А они ежегодно выпускают более 400 тысяч знаков и свыше 35 тысяч транспортных светофоров. Я уже говорил о том, что до принятия Положения ГАИ, по сути дела, не имела права запрещать или разрешать установку дорожных знаков. Сейчас это целиком в ее компетенции. У нас создаются монтажно-эксплуатационные подразделения, которые сами будут заниматься установкой всех средств регулирования движения. Таких подразделений уже около 250, а деятельность их охватывает более 500 городов. Лучше всего такая работа организована в Ленинграде, Таллине, Горьком, Кисе, Харькове, Куйбышеве, Ташкенте. Теперь, понятно, и вся полнота ответственности за правильность применения и установки дорожных знаков или светофоров лежит на ГАИ. От нас теперь понадобятся новые усилия для совершенствования этой деятельности.

Но самой многочисленной службой ГАИ остается та, что в Положении получила название «дорожно-патрульная». Ведь поддержание порядка на дорогах и в дорожном движении в целом было и остается одной из основных наших обязанностей. Под словами «поддержание порядка» понимается очень много. Мне хотелось бы убедить читателей, что

инспектор дорожно-патрульной службы вовсе не «охотник» за нарушителями, а прежде всего представитель службы, главной задачей которой является предупреждение отступлений от Правил, предупреждение любых дорожных происшествий. Вообще обязанности дорожно-патрульной службы значительно шире, чем просто надзор за движением транспорта и пешеходов. Она и разыскивает лиц, совершивших происшествие, и оформляет материалы, фиксирующие его обстоятельства, оказывает доврачебную помощь пострадавшим в авариях, ликвидирует их последствия. Однако контроль за исполнением всеми участниками движения принятых на этот счет правил, разумеется, важнейшая задача дорожно-патрульной службы.

Надо сказать, что к инспектору дорожно-патрульной службы предъявляются самые высокие требования. Ведь он трудится прямо на дороге, в самой гуще движения, в непосредственном контакте с водителями, пешеходами, пассажирами. По нему очень часто все участники движения судят о работе Госавтоинспекции в целом. Его они имеют в виду в первую очередь; когда, сталкиваясь с какими-нибудь недостатками, восклицают с досадой: «И куда только ГАИ смотрит!» Мы это понимаем и прилагаем все силы к тому, чтобы профессиональная выучка, культура поведения, этика инспектора дорожно-патрульной службы была, как говорят, на высоте и постоянно совершенствовалась.

Хорошие условия для этого создают новые структурные изменения этой службы. Раньше инспектора дорожного надзора небольшими группами или даже по одному входили в состав некоторых городских и районных органов милиции. При этом квалифицированное руководство их деятельностью, систематический контроль были затруднены. Нередко их вообще использовали на работе, не имевшей отношения к поддержанию порядка в дорожном движении. Теперь эти разрозненные прежде силы сводятся в крупные подразделения. В первую очередь в столицах республик, краевых и областных центрах, на дорогах общегосударственного значения. Такая реорганизация позволит значительно повысить эффективность службы в целом. В крупном коллективе можно лучше маневрировать силами, легче наладить воспитательную работу, специальное обучение и тренировку личного состава и т. д. К сказанному добавлю, что приняты нормативы, которые поставили численность этой службы в прямую зависимость от протяженности дорог. А то, что в последнее время она оснащена самыми современными техническими средствами и аппаратурой для контроля за движением — от радиолокаторов для измерения скорости до вертолетов, видят сами водители.

Госавтоинспекция существует для того, чтобы служить народу в той сфере, которая занимает с каждым годом все большее место в жизни советских людей. Закрепленная новым Положением специализация ее кадров, точное определение круга обязанностей и предоставленных прав послужат дальнейшему совершенствованию, повышению эффективности ее деятельности, а в конечном счете, решению одной из важнейших проблем, поставленных в повестку дня высоким темпом автомобилизации, — безопасности движения.



Осень и зима — самое сложное для водителей время. Дорожные условия большей частью неблагоприятны: скользко, видимость неважная. Туманы и метели маскируют трассу, и своевременно заметить, например, поворот порой очень трудно. Вот почему двигаться на высоких скоростях в это время года просто недопустимо.

Водитель «Запорожца» В. Келячус, видимо, об этом забыл. А беда не заставила себя ждать. На дороге под Рокишкисом (Литовская ССР) он развил такую скорость, что в конце концов не влился в один из поворотов (наверное, поздно его увидел) и выехал на полосу встречного движения. Как пишут в протоколах, «не справился с управлением». А навстречу в этот момент двигалась автоцистерна. Столкновение стало неизбежным. Удар был настолько силен, что у ГАЗ—53А отлетел и укатился на противоположную сторону дороги передний мост. От «Запорожца» вообще мало что осталось. В. Келячус погиб, водитель и пассажир автоцистерны ранены. Причина же трагедии одна — несоответствие скорости дорожной обстановке.

Литовская ССР,
г. Рокишкис

П. ЯКУПКА,
инженер по безопасности
движения АТП

Зима. Холодно. Теплая одежда стесняет водителя. И это обязательно надо иметь в виду при маневрах, выборе скорости, интервала, дистанции. Дело осложняется, если в кабине еще и тесно.

В январский день водитель чистопольского АТП А. Ефимов отправился в путь, посадив в кабину ГАЗ—51 79-66 ТГ вместо одного, как положено, двух пассажиров. Не подумав, очевидно, что ставит себя в сложное положение. На одном из участков узкой дороги он не успел в критическую минуту свернуть на свою сторону и на встречной полосе движения столкнулся с трактором МТЗ—50. Результаты аварии видны на снимке. Лишь по чистой случайности не пострадали водитель и пассажиры.

Авария эта случилась давно. Но среди зимы, нам думается, есть смысл поговорить на эту тему еще раз.

ТАССР,
г. Чистополь

Н. АЛЕКСАНДРОВ,
госавтоинспектор
Фото Р. Сайфуллина



В последнее время в редакцию поступает все больше и больше писем, посвященных предстоящему техническому осмотру индивидуальных транспортных средств. Это и понятно — впереди весна, пора подготовки автомобилей и мотоциклов к условиям интенсивной эксплуатации. Как грамотно подготовить их к новому сезону, какие требования будут предъявляться к техническому состоянию индивидуальных транспортных средств при проведении техосмотра в нынешнем году — с этими интересующими читателей журнала вопросами мы обратились к начальнику отдела технического надзора Главного управления ГАИ МВД СССР В. Н. ГЕРАСИМОВУ.

огнетушителя при техосмотре требовать не будем.

— Читатели сообщают, что в некоторых областях и республиках при проведении техосмотра работники ГАИ требуют нанесения на лобовые стекла, стекол фар цифр, дублирующих номерной знак, тогда как это не оговорено в Правилах дорожного движения. Обоснованы ли такие требования?

— Действительно, в некоторых районах страны практикуется маркировка лобовых стекол и стекол фар. Делается это

на внешние световые приборы определил: на автомобилях должно быть по два габаритных огня спереди и сзади и два сигнала торможения. И не надо самим «улучшать» в этом отношении конструкцию машины. Всякие мигающие лампы на брызговиках, красные фонари и «вертушки» за задним стеклом только отвлекают внимание других водителей. Что касается требований Госавтоинспекции по этому вопросу, они изложены в Правилах дорожного движения.

— Можно ли на мотоциклах применять «спортивные» рули?

— Установка на мотоцикл «спортив-



— Является ли обязательной оснащением автомобиля ремнями безопасности и огнетушителем?

— Как известно, все легковые автомобили выпуска последних трех лет ремнями безопасности укомплектованы. В полной комплектности они и должны быть представлены на годовой технический осмотр. В обязательном порядке должны быть оснащены ремнями и те машины, что были куплены без ремней, но точки для их крепления в своей конструкции имеют. Ремни сегодня выпускаются в достаточном количестве, и купить их можно в автомобильных магазинах и на СТО. На автомобили, у которых заводы-изготовители не предусмотрели места крепления ремней безопасности, устанавливать их не обязательно.

Огнетушители на автомобилях, разумеется, нужны. Но при этом нельзя не принимать во внимание реальное положение с их выпуском. А оно таково, что во многих магазинах огнетушителей нет. Поэтому, пока промышленность не обеспечит ими торгующие организации, мы обязательного наличия на автомобиле

якобы для того, чтобы при аварии или наезде можно было определить номер автомобиля, если водитель скрылся с места происшествия. Приказами Министерства внутренних дел, определяющими порядок проведения техосмотра, такие требования не предусмотрены.

— Допускается ли применение на автомобилях ВАЗ—2101 и ВАЗ—21011 шин 165—13Р?

— По разъяснению НИИ шинной промышленности, применение шин 165—13Р на ВАЗ—2101 и ВАЗ—21011 вместо шин 155—13Р не ухудшает эксплуатационных характеристик автомобиля и не влияет на безопасность автомобиля. Поэтому эксплуатация машин с такими покрышками не запрещается.

— В последнее время пошла мода устанавливать на автомобилях дополнительные сигналы торможения, габаритные огни. Как к этому будет относиться ГАИ при техосмотре?

— Если ответить одним словом — отрицательно. Государственный стандарт

ного» руля разрешена, если соблюдают следующие условия: ширина руля не превышает 800 мм, расстояние между центрами ручек и седлом находится в пределах 320—350 мм; высота центров ручек от плоскости седла 320—350 мм. Изготавливать такой руль надо из цельнотянутой трубы диаметром не менее 24 мм для мотоциклов с двигателем рабочим объемом 500 см³ и более, а для остальных — не менее 22 мм.

— Всегда ли в полном размере вносится сбор с владельцев транспортных средств? Существуют ли здесь какие-то льготы?

— Владельцы автомобилей и мотоциклов обязаны уплачивать сбор с транспортных средств ежегодно в установленной сумме. Исключение сделано лишь для тех, кто приобрел транспортное средство во второй половине года. В этом случае сбор уплачивается при его регистрации в половинном размере.

На техосмотре.

Фото В. Князева

БЕЗ ЛИШНЕГО ШУМА

Фельетон

Из далекого Актюбинска в редакцию пришло письмо. Автор просил направить его для рассмотрения начальнику «Союзмотовелопрома» тов. Самсонову Г. И. Но, поскольку поднимаемые в нем вопросы затрагивают интересы всех поклонников мототехники, мы решили опубликовать письмо. Может быть, это послание заинтересует также работников ГАИ и прокуратуры. Итак, оно перед вами.

«Многоуважаемый Геннадий Иванович!

Знаю, что Вы загружены делами, поэтому сразу излагаю идею моего предложения в нескольких словах: немедленно распорядитесь резко сократить на вверенных Вам заводах производство мотоциклов, мопедов и мотовелосипедов. Сами заводы демонтировать не надо. Их нужно приспособить для изготовления автомобилей наподобие «запорожцев» и «жигулей».

Вместо двух-трех мотоциклов с теми же затратами можно делать один легковой автомобиль. Какая у него продажная цена — сами знаете, так что в накладе не останетесь, выгода бесспорная. Иначе Вашему объединению грозит реальная опасность заторов.

Очень уж несолидная, говорят, его продукция, никакой престижности владельцу не добавляет. То ли дело — автомобиль. И автоинспекция нередко недолюбливает мотовелосипеды и мотоциклы, устраивает им ограничения на каждом шагу. Тарахтит, мол, эта мототехника, нарушает тишину, нервнует некоторых окружающих. Человек собирается отдохнуть, а по улице среди грузовиков мотоциклы мечутся, шум усиливают, какой уж тут отдых. Есть, конечно, и любители двухколесных тарактелок. Но это в основном несмышленные подростки. Свободного времени у них навалом, энергии — непочатый край, вот и ездят гурьбой куда попало. И могут доездить, знаете до чего... Помните, по телевизору в «Международной панораме» показывали, что на улицах Токио творится? То-то и оно.

Конечно, вроде бы неудобно обрубать все сразу без убедительных обоснований. Однако найти их проще простого. У нас в Актюбинске, например, уже больше года как горисполком запретил движение всякой мототехники с 23 часов вечера до 7 часов утра. Кроме того, на одиннадцати основных магистралях города мотоциклам и мотороллерам нельзя появляться круглосуточно. В отношении мотовелосипедов и мопедов решение неопределенное — ограничить их применение в городе. На первый взгляд, это на полную ликвидацию не тянет, а по сути дела она началась, только тихо, без лишнего шума. Безобидная формулировка «ограничить» привела к тому, что с 1977 года в городе совсем прекра-

тили продажу мопедов и мотовелосипедов.

Да и мотоциклистам жить не стало. Если выезжать после семи утра, на завод или в институт опоздаешь, если работаешь или учишься вечером, того и гляди до назначенного часа не успеешь домой на колесах воротиться. По грибы-ягоды, на рыбалку или на огород спозаранку не выедешь. А если с супругой в выходной день в гости или в театр собрались, целая куча проблем. Сначала нужно по закоулкам маршрут рассчитать, чтобы по запрещенным улицам машину меньше пришлось руками толкать. По прямой ехать всего километра два-три, а колесить придется все пятнадцать—двадцать. Кроме того, на спектакле будешь сидеть как на иголках, а на самом интересном месте придется бежать из зрительного зала к мотоциклу, чтобы после «комендантского часа» через весь город машину не катить.

А каково приходится иногородним мотоциклистам, которые местных порядков не знают! И смех и грех. Минувшим летом на рассвете троих прямо под моим балконом застучали. По разговору, откуда-то из Сибири на юг ехали. Инспектор говорит, нарушаете постановление горисполкома: до семи утра у нас на мотоциклах ездить нельзя. Они отвечают: откуда нам знать, нигде таких запретов нет. А инспектор им грамотно объясняет, что незнание закона не освобождает от ответственности за его нарушение. А ведь если вникнуть, то сама автоинспекция закон нарушает. Когда уж такое решение принято, надо установить на всех улицах и переулках знаки «Мотоциклетное движение запрещено» с табличками «23.00—7.00».

Вот и получается, что вроде бы полной ликвидации нет, а в действительности ее можно руками пощупать. Молодежь уже не хочет учиться водить мотоцикл. С каждым годом в автошколе ДОСААФ и на курсы общества «Каз-автомобилелюбитель» приходит все меньше желающих, а владельцы мототехники охотой продают своих стальных коней. Да и не так просто продать стало. Мне в село пришлось ехать.

Мотоциклисты, которые еще не продали свои машины, иногда спрашивают у автоинспекции: за что на них так ополчились? Автоинспекция объясняет, что это для пользы самих же мотоциклистов, и приводит наглядные примеры. С тех пор, как мотоциклистов ограничили, смертность в дорожных происшествиях по их вине уменьшилась вдвое. До введения запретов, летом 1977 года, погибло 2 человека и было ранено 31, а летом прошлого года погиб только один из 38 раненых.

Впрочем, не буду больше отвлекаться от главного. Важно то, что опыт по искоренению мотоциклетного движения уже есть. А что если эту кампанию подхватят в других местах? Вот я и говорю, Геннадий Иванович, не пора ли мотозаводы переназначивать для выпуска легковых автомобилей. Если Вы согласитесь с моим предложением, прошу в виде вознаграждения выделить мне машину типа «Жигули». Фамилию мою прошу не разглашать ни в коем случае, потому что мой сосед, влюбленный без памяти в мотоцикл, имеет достаточно невыдержанный характер».

Подготовил к опубликованию
В. ИНДИН

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на 4-й стр. вкладки.
Правильные ответы — 1, 3, 6, 8, 11, 14, 16, 19, 21, 25.

I. Раз под знаком нет таблички, которая указывала бы на то, что он действует в каком-то одном направлении, зона его действия распространяется на все три расположенные за знаком дороги. Ведь запрещающие знаки устанавливаются непосредственно перед местами, на которых вводятся соответствующие ограничения (пункты 26, 22 и 28).

II. Первым проезжает грузовик, находящийся на главной дороге. Водители легкового автомобиля и автобуса на равнозначных дорогах, а здесь движущийся прямо всегда имеет преимущество перед поворачивающим налево (пункты 110 и 113).

III. Из показанного положения грузовик может двигаться только налево, ибо на дорогах с тремя и более полосами для движения в данном направлении ему разрешено занимать крайнюю левую полосу только для этого маневра или разворота. В данном случае разворот невозможен, так как на дороге осуществляется одностороннее движение (пункт 79).

IV. При поворотах налево или направо водитель обязан пропускать пешеходов, переходящих проезжую часть дороги, на которую он поворачивает (пункт 114).

V. Хотя показанный на рисунке знак и называется «Движение легковых автомобилей», он разрешает проезд по этому участку дороги автобусам и мотоциклистам (пункт 30,3.4).

VI. Тем, кто находится на главной дороге, уступают все водители, в том числе и трамвай, поэтому первым проедет перекресток легковой автомобиль, а за ним автобус. Перед водителем автопоезда трамвай уже пользуется преимуществом (пункты 110, 111 и 113).

VII. Перед разворотом водитель обязан занять крайнее левое положение на проезжей части. Границей ее в данном случае являются трамвайный путь. Поэтому ожидать возможности для разворота надо, не выезжая на рельсы, иначе вы можете создать помеху трамваю (пункты 9 и 87).

VIII. На однопослосных в каждом направлении дорогах с левой стороны останавливаться можно, но только в населенных пунктах. В данном же случае знак говорит о том, что правила движения по населенным пунктам на этом участке дороги не действуют (пункты 33, 45б и 99 «а»).

IX. Водители и пассажиры автомобилей-такси при движении в населенных пунктах могут ремнями безопасности не пристегиваться (новая редакция пункта 12 «б»).

X. Условиями недостаточной видимости считаются метеорологические условия, когда расстояние видимости составляет менее 300 метров, а не 100, как было раньше (новая редакция пункта 133).

Мы говорили о требованиях к раме багги. Теперь перейдем к кузову. Он представляет собой лишь обшивку рамы и не выполняет функции несущего. Поэтому нет нужды делать его из листа толщиной 0,5 мм. Отметим положительный опыт спортсменов «АвтоВАЗтехобслуживания», применяющих для своих автомобилей обшивку из дюралюминия. Еще один момент, которым не следует пренебрегать, — форма и крепление крыльев (наличие которых также обязательно). Избегайте острых углов, перегибов, не оставляйте неотделанных кромок, которые при столкновениях и опрокидываниях могут послужить причиной травм. Крепление крыльев должно быть продуманным и надежным.

Двигатель. Устанавливаемый на багги, должен быть серийным, соответствовать техническим требованиям 1-й группы. Однако допускается ряд отступлений от серийной конструкции, учитывающих специфику спортивно-кроссового автомобиля. Так, разрешены воздушные фильтры любой конструкции и дополнительные фильтры или, наоборот, снятие карбюратора можно ставить поплавок камерой в любую сторону, при этом, конечно, он должен быть той же модели, что и на серийном двигателе. В системе охлаждения допускается применение радиаторов любого типа, а также вентиляторов с электроприводом. Такие вентиляторы с автомобилей ВАЗ-2103 или ВАЗ-2106 применяются практически на всех багги, так как поток встречного воздуха из-за недостаточной скорости не обеспечивает нормального охлаждения жидкости и радиатора.

Трансмиссия. Здесь довольно четко прослеживаются две тенденции: применение агрегата «Запорожца» (коробки передач и главной передачи с дифференциалом) для различных двигателей (ВАЗ, «Москвич-412», ГАЗ-24) и установка силового агрегата ВАЗ (двигатель со сцеплением и коробкой передач).

Использование агрегата «Запорожца» делает трансмиссию наиболее компактной. Кроме того, в коробку можно устанавливать наборы шестерен со сколь угодно передаточными числами, выпускаемые для гоночных «эстоний», — это улучшает динамические качества багги. Для крепления агрегата «Запорожца» к блоку двигателя «Москвича», «Жигулей» или «Волги» необходимо изготовить специальную промежуточную пластину. Эта деталь достаточно сложна и требует высокой точности при обработке. Но более важно, что у такой трансмиссии недостаточна прочность шестерен, прежде всего главной передачи, рассчитанных на малый крутящий момент двигателя ВАЗ. Именно это обстоятельство вынуждает многих спортсменов отдавать предпочтение силовому агрегату ВАЗ. Наиболее рационально его применение при классической компоновке машины; здесь трансмиссия практически не

отличается от серийной, а переделке подвергается лишь карданная передача. При установке силового агрегата перед задней осью коробки передач вперед приходится вводить еще одно звено — редуктор между коробкой и карданной передачей. В нем можно использовать зубчатые пары серийных коробок, но и при этом изготовление такого редуктора достаточно сложно.

Для передачи крутящего момента к ведущим колесам при независимой подвеске используют полуоси с двумя карданными шарнирами неравных угловых скоростей, заимствованными от серийных УАЗ-469 и ГАЗ-24, других автомобилей. В багги Волжского автозавода нашли применение более современные узлы автомобиля ВАЗ-2121: корпус редуктора переднего моста и полуоси с шарнирами равных угловых скоростей. Надо сказать, что полуоси и карданные шарниры остаются в числе наиболее слабых мест багги. Высокие ударные нагрузки, особенно в моменты приземления после трамплинов, часто приводят к их поломкам. В качестве одной из профилактических мер некоторые спортсмены снабжают полуоси упругими муфтами.

Главная передача. В подавляющем большинстве случаев используются агрегаты серийных автомобилей — «Запорожца» или «Жигулей». Редукторы «Жигулей» применяются как при независимой подвеске задних колес, так и в сборе с задним мостом (фото 5). Недостаточная для багги прочность шестерен главной передачи «Запорожца» побудила чемпиона СССР И. Резевскиса изготовить оригинальный редуктор. Он заключен в картер, сваренный из листовой стали.

На некоторых автомобилях с целью увеличить общее передаточное число трансмиссии и разгрузить полуоси при колесах. В качестве примеров можно назвать автомобили братьев Гуржеевых (МАДИ), В. Мишакина (Москва, 19-й так редукторов дает определенные преимущества, однако усложняет трансмиссию, увеличивает неподдресоренные массы и нагрузки на заднюю подвеску.

Подвеска. Пожалуй, в этой области конструкторы багги имеют наиболее широкий простор для творчества. Солидная доля успеха не только в правильном выборе конструктивной схемы, но и в разумном сочетании оригинальных деталей с деталями и узлами серийных автомобилей. Надо отметить, что последние наиболее широко применяются в передней подвеске багги. Например, еще достаточно часто встречается (с теми или иными изменениями) подвеска «Запорожца». Однако сегодня ее использование скорее память о тех временах, когда автомобили с двигателями «Запорожца» составляли отдельный класс. С переходом

на более мощные двигатели ВАЗ прочность этой подвески, несмотря на все усиления, оказалась недостаточной. Ее наиболее слабое место — нижние рычаги, деформирующиеся во время преодоления трамплинов. Поэтому все более широкое распространение получает подвеска передних колес на параллельных рычагах. На многих автомобилях используют серийную подвеску «Жигулей» с усиленными рычагами. При этом рычаги крепят непосредственно к раме автомобиля. Такая подвеска отлично зарекомендовала себя в условиях кросса. Другая часть спортсменов применяет в подвеске самодельные рычаги из стальной трубы. Конечно, такие детали, как шаровые опоры, сайлент-блоки, и в этом случае используются от серийных автомобилей. Пример подобной подвески — на фото 6. Упомянем нестандартные решения Д. Пашквичуса и И. Резевскиса. В первом случае речь идет о подвеске типа «Мак-Ферсон», в которой использованы детали автомобилей «Запорожец» (пружин) и ЗИЛ (амортизаторы). Рычаги подвески — самодельные. Важнейшее достоинство такой подвески — простота и малая масса деталей. Если Д. Пашквичус выступил пионером

5. Багги конструкции «АвтоВАЗтехобслуживания». Пример удачной компоновки. Видны задний мост ВАЗ в сборе и аккумулятор, перенесенный назад для улучшения развесовки.

6. Багги В. Музалева, построенный в ССК «Трамплин» (г. Запорожье). Компоновка — двигатель в пределах базы. Подвеска всех колес независимая с пневмогидравлическими стойками. Рулевое управление реечного типа.



В предыдущем номере журнала, в первой части статьи был дан обзор конструкций спортивно-кроссовых автомобилей, где рассказывалось о том, какие появились разновидности схем багги, сообщены основные технические требования к ним, начато рассмотрение отдельных частей и узлов машины.

На этих страницах речь пойдет об узлах и деталях, которые используются на багги, о том, какие из них выдержали испытание на трассах соревнований и какие оказались малоприменимыми для такого типа машин.

Итак, слово автору, инженеру В. АРКУШЕ.

ром применения на багги подвески наиболее современной конструкции, то И. Резевский, напротив, обратился к опыту 30-х годов. В передней подвеске его автомобиля верхняя часть параллелограмма образована листовой рессорой грузовика ГАЗ. Как говорится, победителей не судят, однако возврат к конструкции, давно изжившей себя в серийных моделях, требует осторожности.

Что касается задней подвески, то для багги в принципе более пригодна независимая. Ее конструктивные варианты также довольно разнообразны. Популярна схема с рычагами, качающимися в продольной плоскости. В ней чаще всего применяют рычаги «Запорожца», но и при условии усиления их прочность порой недостаточна. Поэтому ряд спортсменов сами делают рычаги. Например, на багги КамАЗа установлены штампованные рычаги (фото 7), а на автомобилях МАДИ — литые из магниевого сплава с развитыми ребрами жесткости. Разумеется, для изготовления таких деталей требуется специальная, довольно сложная оснастка.

Надо отметить, что в подвеске с продольными рычагами нет элементов, воспринимающих боковые усилия. Это за-

частую ведет к деформациям и поломкам. Более выгодно, хотя и более сложна, схема подвески задних колес на продольном и двух поперечных рычагах. Они образуют в плане треугольник с широким основанием (фото 8). Это обеспечивает надежное восприятие значительных тяговых усилий, реактивных моментов тормозов и боковых сил. Внутренние концы рычагов шарнирно крепятся к раме, наружные — к стойке заднего колеса. Продольные рычаги делают из прямоугольных или круглых труб, поперечные — из труб или шестигранного прутка; для соединения используют шарниры рулевых тяг «Жигулей».

Конечно, и у этой схемы есть минусы: за счет высоты стоек сокращается дорожный просвет под нижними рычагами, а места соединения рычагов со стойками и рамой довольно уязвимы.

В качестве упругих элементов чаще всего применяются пружины задней подвески «Жигулей». На ряде автомобилей пружины с так называемой прогрессивной характеристикой, для получения которой нижние витки пружин протачивают.

Различия кроссовых трасс предъявляют и разные требования к подвеске, поэтому подбор ее характеристик — задача непростая. Во всяком случае, хочется предостеречь от увлечения подвесками с чрезмерно большими ходами и высокой жесткостью. Чем больше ход подвески, тем труднее погасить ее колебания, а излишняя жесткость ухудшает приспособляемость к рельефу трассы. Оптимальный ход подвески — порядка 180 — 220 мм.

Важное значение имеет подбор амортизаторов. Серийные непригодны для кросса. Стремясь улучшить демпфирующие свойства подвески, спортсмены идут по пути как удвоения числа серийных амортизаторов (см. фото 6), так и приспособления более энергоемких амортизаторов грузовых автомобилей. В частности, на машинах ВАЗа и КамАЗа с успехом применяются амортизаторы грузовиков Камского автозавода, у которых усилие отбоя уменьшено по сравнению со стандартным.

Высоко отзываются спортсмены о пневмогидравлических амортизационных стойках, заимствованных из авиации (в частности, с шасси самолета АН-2). Такие узлы, сочетающие упругий и демпфирующий элементы, применены на машинах москвича В. Мишакина и запорожца В. Музалева (см. фото 8) как в передней, так и в задней подвеске. Оригинальные пневмогидравлические амортизаторы установлены на автомобиле эстонского гонщика О. Аасны.

Характерная особенность независимых подвесок багги — наличие элементов, ограничивающих ход вниз (провисание при прыжках). Они нужны, чтобы предотвратить поломки амортизаторов и карданных шарниров задней подвески. В качестве таких элементов служат рем-

ни, хорошо видимые на фото 8, или цепи в кожухах.

Рулевое управление, как правило, базируется на серийных деталях и узлах. Переделки (в частности, уменьшение длины поворотных рычагов) служат для увеличения маневренности автомобиля. Наряду с этим находят применение оригинальные механизмы реечного типа. Достоинства таких механизмов — меньшие габариты и масса, более высокий к.п.д. и более прямое действие, повышение устойчивости колес — делают их весьма перспективными для применения на багги. Отметим, что для удобства управления, как правило, устанавливают самодельные рулевые колеса уменьшенного диаметра.

Тормоза. Они должны иметь отдельный привод, обеспечивающий затормаживание автомобиля в случае дефекта в системе. Укажем, что на багги применяют чаще всего барабанные тормоза. Однако на автомобиле Д. Пашквичуса установлены дисковые тормоза задних колес, вынесенные к редуктору заднего моста.

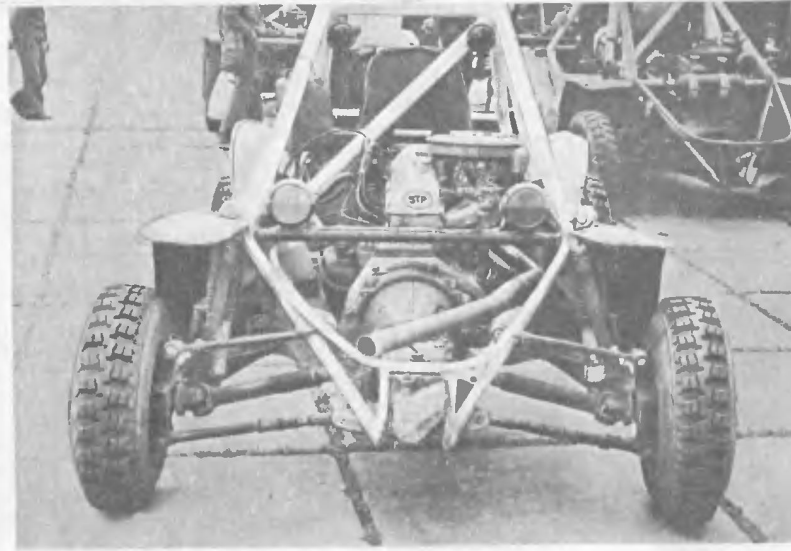
Колеса и шины. Разнообразие решений, с которыми приходится сталкиваться в этой области, необычайно велико. Здесь и серийные колеса «запорожцев» и «жигулей», и их варианты, увеличенные по ширине и усиленные ребрами жесткости, и литые колеса, каких еще не встретишь на серийных автомобилях. Воздерживаясь от категорических рекомендаций, заметим лишь, что, чем больше диаметр колеса с шиной, тем больше его масса, момент инерции, а следовательно, нагрузка на детали подвески.

Что касается шин, выпускаемых отечественной промышленностью, то их ассортимент, к сожалению, пока не содержит модели (или моделей), наиболее полно отвечающей разнообразным условиям кросса. Чаще всего спортсмены применяют шины ИВ-167, идущие на комплектации ЛуАЗов. Другие модели шин с так называемым зимним рисунком протектора выпускаются малыми партиями и практически недоступны широким кругам автомобилистов. Хочется выразить надежду, что работники шинной промышленности и ее головные НИИ не останутся равнодушными к нуждам столь перспективного вида автоспорта.

Наш обзор подошел к концу. Мы постарались кратко охарактеризовать основные особенности конструкций и направления развития багги. Ограниченные рамками журнальной статьи, мы не ставили целью вооружить читателя всеми сведениями, необходимыми для постройки багги. Поэтому не спешите браться за нее, едва отложив журнал. Тщательно продумайте будущую машину, набросайте эскизы, прорисуйте компоновку, сделайте необходимые чертежи. Только такой подход может обеспечить спортивные успехи.

7. Багги конструкции КамАЗа. Видны редуктор ВАЗ, укрепленный на раме, и независимая подвеска задних колес на продольных штампованных рычагах.

8. Багги В. Музалева (вид сзади). Двигатель ВАЗ, агрегат трансмиссии ЗАЗ (видна промежуточная пластина). Подвеска задних колес на продольном и двух поперечных рычагах.





СПОРТ-СПОРТ-СПОРТ

К. ХОДАРЕВ,
начальник Управления военно-технических видов спорта
ЦК ДОСААФ СССР

КОНТУРЫ СЕЗОНА



Гонки на скорость — прародители всех автомобильных и мотоциклетных соревнований. Они появились одновременно с моторным транспортом и долгое время были единственным испытанием для водителей-спортсменов. С этих гонок и ведет историю автоспорта, в том числе отечественный и советский, отметившие в прошлом году два юбилея — соответственно 80 и 60 лет своего существования. Теперь, с появлением специальных спортивных и гоночных машин, трасс, картодромов, скоростные гонки стали многолики, но по-прежнему они — высшая школа спортивного мастерства, изюминка спартакиадных стартов автомобилистов и мотоциклистов.

Фото Ф. Бородина, В. Хватова
и Ю. Тимофеева

Минувший спортивный сезон стал уже историей. Летопись нашего военно-технического спорта обогатилась яркими страницами. Большая часть соревнований кан воедино в канцелярские папки, а их значение было посвящено двум большим событиям в жизни советского народа — 60-летию Вооруженных Сил и 60-летию Ленинского комсомола. Посвящение придает соревнованиям особую, праздничную окраску. Оно и ко многому обязывает. Хорошо организованные, такие старты стимулируют приток в спорт новых сил, повышают массовости и рост мастерства участников. И в этой важной работе были достигнуты свои рубежи. Сегодня у нас занимаются военно-техническим спортом многие миллионы людей. Берет разбег новый, 1979 год. Для спортсменов, тренеров, судей, общественного антифа он будет более напряженным, насыщенным ответственными соревнованиями. Ведь это год финалов VII летней Спартакиады народов СССР. Подобные события, выдающиеся по масштабности, массовости, разнообразию программы, стали у нас традиционными. Это еще одно свидетельство того, что физическая культура и спорт органически вошли в жизнь советского народа. В социалистическом обществе они поставлены на службу здоровью трудящихся, помогают в формировании личности человека, в подготовке к труду и защите Родины, и это зафиксировано в Конституции СССР.

Нынешняя Спартакиада имеет свою особенность — она является и генеральной репетицией перед XXII Олимпийскими играми, которые состоятся в 1980 году в Москве, проверкой готовности советских спортсменов, организаторов соревнований, тренеров, судей, — словом, всего нашего спорта и предстоящему серьезному экзамену. В программу VII Спартакиады входят 25 военно-технических видов спорта, в том числе четыре автомобильных — ралли, нартинг, кольцевые гонки, многоборье и шесть мотоциклетных — кросс, спидвей, мотобол, многоборье, гонки на ипподроме и «кольце». Уже само по себе это говорит об их растущих год от года значениях и популярности.

Итак, скоро финалы. Они подведут итоги. И мы ждем от них многого. Старты в коллентивах, в масштабах района — дело более скромное. Но именно на начальных этапах закладываются будущие успехи. Поступающие сейчас сведения говорят о том, что соревнования в низовых коллентивах, городах, райо-

1979 ГОД — ГОД СПАРТАКИАДЫ

ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Автомобильный спорт

Ралли. Зимнее первенство СССР, посвященное Дню Советской Армии и Военно-Морского Флота, — Вильнюс, 22—25 февраля. Финал VII летней Спартакиады народов СССР и чемпионат СССР (легковые автомобили I, II и III классов) — Вильнюс, 14—17 сентября. Чемпионат СССР (легковые автомобили IV класса): I этап — Рига, 16—19 марта; II этап — Тбилиси, 11—15 октября.

Кольцевые гонки. Финал Спартакиады и чемпионат СССР (легковые автомобили I, II и III классов) — Киев, 12—16 июля. Чемпионат СССР (гоночные и легковые автомобили IV и V классов): I этап (формулы III и «Восток», легковые автомобили IV и V классов) — Киев, 19—23 апреля; II этап (формулы III, «Восток», «Молдежная»; легковые автомобили IV класса) — Рига, 21—25 июня; III этап (формулы III и «Восток», легковые автомобили IV класса) — Тбилиси, 13—17 сентября.

Многоборье. Финал Спартакиады и чемпионат СССР — Баку, 20—23 июля. Всесоюзные соревнования школьников-автомобилистов на приз журнала «За рулем» — Кишинев, 6—9 июля (Всерос-

сийские соревнования школьников-автомобилистов — Ростов-на-Дону, 29 июня—2 июля).

Кросс. Чемпионат СССР (спортивно-кроссовые автомобили багги) — Запорожье, 16—20 августа. Чемпионат СССР (грузовые автомобили) — Валга (Эстонская ССР), 30 августа — 3 сентября.

Треновые (ипподромные) гонки. Чемпионат СССР (легковые автомобили I класса) — Москва, 9—11 февраля. Чемпионат СССР (легковые автомобили II класса) — Калинин, 3—5 февраля. Всесоюзные соревнования на приз журнала «За рулем» — Москва, 2—4 февраля.

Картинг. Зимнее первенство СССР — Минск, 9—12 февраля. Финал Спартакиады и чемпионат СССР — Резекне (Латвийская ССР), 19—23 июля. Первенство СССР (юноши, ДЮСШ) — Киев, 9—13 августа.

Мотоциклетный спорт

Кросс. Зимнее первенство СССР (классы 125 и 250 см³) — Ковров (Владимирская область), 2—4 февраля. Всесоюзный традиционный мотокросс городов-героев — Ленинград, 12—15 мая. Чемпионат СССР (классы 125, 250 и 500 см³): I этап — Иваново-Франковский, 1—4 июня; II этап — Полтава, 14—17 сентября. Финал Спартакиады и чемпионат СССР в классах 125 см³ (юноши и женщины), 125, 250, 350 и 500 см³ (мужчины) — Харьков, 20—24 сентября. Финал Спартакиады и чемпионат СССР (мотоциклы с коляской): I этап — Выру (Эстонская ССР), 29 июня — 1 июля; II этап — Валга,

6—8 июля. Первенство среди ДЮСШ — Краснодар, 26—29 июля.

Кольцевые гонки. Финал Спартакиады и чемпионат СССР: I этап — Каунас, 24—27 мая; II этап — Рига, 31 мая — 3 июня; III этап — Тбилиси, 6—9 сентября.

Многоборье. Финал Спартакиады и чемпионат СССР (Коломыя (Ивано-Франковская область), 29 августа — 2 сентября. Чемпионат СССР по комплексному многоборью на личных мотоциклах — Рожище (Волынская область), 5—7 октября (Всероссийские соревнования по комплексному многоборью на личных мотоциклах — Шуя, 14—16 сентября).

Ипподромные гонки. Финал Спартакиады и чемпионат СССР в классе 500 см³ — Баку, 16—19 августа. Чемпионат СССР в классах 125 см³ (юноши и женщины), 125, 175 и 250 см³ (мужчины) — Фрунзе, 20—23 сентября.

Гонки по ледяной дорожке. Чемпионат СССР (финалы): 125 см³ — Каменск-Уральский, 10—11 февраля; 175 см³ — Абакан (Красноярский край), 17—18 февраля; 350 см³ — Ижевск, 17—18 февраля; 500 см³ — Куйбышев, 3—4 марта. Командный чемпионат в классе 500 см³ (финал) — Новосибирск, 10—11 февраля.

Гонки по гравийной дорожке. Спартакиада и чемпионат СССР (финал) — Тольятти, 11—12 августа. Первенство СССР среди юниоров (финал) — Ленинград, 6—8 июля. Чемпионат СССР среди клубных команд высшей и первой лиг — апрель — октябрь. Гонки за переход в высшую лигу — Шахты, октябрь.

нах, областях, краях и республиках проходят успешно, что в их орбиту вовлечено больше спортсменов, чем прежде. Таким образом, в ходе спартакиадных стартов решаются задачи, поставленные VIII съездом ДОСААФ по дальнейшему развитию военно-технических видов спорта, физическому и военно-патристическому воспитанию молодежи, широкому привлечению трудящихся к подготовке и сдаче норм комплекса ГТО.

Наши спартакиады — всегда расширение географии спорта. Назовем только места финальных стартов. Столицей Спартакиады России выбран Омск, где пройдет большая часть заключительных соревнований. Чемпионы определяются также в Курске, Таганроге, Рязани, Калинин, Новомосковске, Челябинске и других местах. 20 городов примут финалистов Спартакиады народов СССР, причем по отдельным видам впервые. Так, в Харькове награды разыгрывают мотокроссмены, в Баку — автомобильные мастера ипподромных мотогонок, в Тбилиси — мотоциклисты-нольцеевики.

Наши спартакиады — это всегда новые трассы, стадионы, трени. За последние годы введены в строй сотни спортивных сооружений. Среди них комплексы в Грузии, близ Рустави и в столице Азербайджана.

Наши спартакиады всегда выявляют новые имена, новые таланты. В свое время они открыли многих будущих чемпионов, которые стали гордостью советского спорта. Можно не сомневаться, что предстоящие финальные старты тоже назовут способных молодых гонщиков — достойную смену ветеранам.

Нынешний сезон богат и международными стартами. Когда читатели получат этот номер журнала, вероятно, уже будут известны победители первого командного чемпионата мира по мотогонкам на льду, который состоится в Калинин. Инициатива его проведения, как в свое время и личного чемпионата мира, принадлежит Федерации мотоциклетного спорта СССР. В каждую ледовую дружину, а их ожидалось в Калинин семь (из Австрии, Голландии, СССР, Финляндии, ФРГ, Чехословакии и Швеции), входят два основных участника и один запасной. Принцип соревнований — гонки пар, нан в спидвее, с тем отличием, что запасной участник может заменять любого своего товарища во всех заездах двух дней борьбы. Учитывая растущую с каждым годом популярность зимнего спидвея в странах Европы, командному чемпионату можно смело обещать большое будущее.

Мотобол. Финал Спартакиады и Кубок СССР — журнала «За рулем»: первая игра — 27 — 29 июля; вторая — 3—5 августа. Чемпионат СССР среди клубных команд высшей лиги — апрель — октябрь. Чемпионат СССР среди клубных команд первой лиги: I этап (зональный) — апрель — август; II этап (финалы) — август — сентябрь.

Автомодельный спорт

Всесоюзные соревнования по радиоуправляемым моделям — Тбилиси, 5—9 апреля. Всесоюзные соревнования на установление рекордов — Вильнюс, 10—15 мая. Финал Спартакиады и чемпионат СССР — Кишинев, 11—16 июля. Первенство СССР (юноши) — Ташкент, 22—26 августа. Всесоюзные соревнования «Матч сильнейших» — Одесса, 12—15 октября.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ с участием советских спортсменов

Автомобильный спорт

Ралли. Кубок дружбы социалистических стран: ГДР, 19—22 апреля; Венгрия, 26—28 мая; Болгария, 15—17 июля; Польша, 6—8 июля; Румыния, 27—29 июля; Чехословакия, 18—19 августа; СССР

Дальнейшее развитие получают постоянные дружеские спортивные связи между спортсменами социалистических стран. К хорошо известным кубкам дружбы по авторалли, картингу, нольцевым автогонкам и мотогонкам теперь прибавятся аналогичные многоэтапные встречи мотоциклистов-нольцевиков и мастеров спидвея. Старты со спортсменами братских социалистических стран помогут накопить нашим мастерам достаточный опыт для встреч на высшем уровне.

Федерация мотоциклетного спорта и Центральный автомотоклуб ДОСААФ СССР выступают организаторами еще одного ответственного соревнования — финала личного чемпионата Европы по спидвею среди юниоров, который состоится в Ленинграде.

Таковы характерные черты наступившего спортивного года. Мы полагаем, он умножит славу советского спорта, еще больше укрепит позиции наших мастеров ледовых гонок, не имевших в минувшем году себе равных, наших мотогонщиков, добившихся в прошлом сезоне двойной победы — в личном и командном чемпионатах мира. Мы надеемся на успех мотоболлистов в розыгрыше Кубка Европы, раллистов, автогонщиков-нольцевиков, мотокроссменов в кубках дружбы социалистических стран. Мы также рассчитываем на новые победы в чемпионатах мира и Европы наших подводников, автомодельщиков, «охотников на лис», радиостансионщиков, стрелков и других представителей военно-технических видов спорта.

Отличные выступления Г. Моисеева и С. Тарабанько в мировых чемпионатах, других советских спортсменов в ответственных международных состязаниях — большая радость для всех любителей спорта. За ними — кропотливый труд тренеров, организаторов спорта и, конечно, самих гонщиков. Опыт учит, что успех, как правило, приходит к тем, кто готовится к ответственным стартам в условиях серьезной конкуренции со стороны молодых соперников. Хочется поэтому, чтобы почин В. Корнеева, выигравшего титул сильнейшего кроссмена страны в классе «250» в споре с чемпионом мира Г. Моисеевым, и А. Бондаренко, удостоившегося высшего звания в гонках по льду в соревновании с четырехкратным чемпионом мира Тарабанько, подхватили другие способные молодые спортсмены.

Ушедший год оставил и много нерешенных проблем. По-прежнему в большом долгу перед спортом наша автомо-

бильная и мотоциклетная промышленность. Это одна из основных причин неудач советских гонщиков в ряде международных соревнований. И к серийной технике для массового спорта предъявляются серьезные претензии.

Коль мы говорим о массовом спорте, надо обратить внимание и на некоторые теневые стороны его развития, тем более что организациям ДОСААФ по силам многое исправить уже в ходе Спартакиады. Наш автомотоспорт располагает большим и, к сожалению, не используемым по-настоящему резервом. Мы имеем в виду огромную массу владельцев личных мотоциклов и автомобилей. Задача эта выходит далеко за спортивные рамки: участие в соревнованиях приобретает водительское умение, дисциплинированности, а значит, благотворно сказывается на безопасности дорожного движения — на решении одной из важнейших социальных проблем автомобилизации.

Автомотоспорт еще не вошел в жизнь ряда автомобильных и мотоциклетных заводов, автотранспортных предприятий, технических вузов, профессионально-технических училищ. А ведь здесь для него самая лучшая почва. Видно, далеко еще не всюду понимают, что автоспорт — надежный помощник в труде. Мы не говорим уж о профессиональных водителях — это совершенно ясный вопрос. Но попробуйте представить сейчас геолога, агронома, людей многих других специальностей, не умеющих управлять автомобилем или мотоциклом. Свободное обращение с техникой помогает им лучше выполнять свои обязанности, повышать качество и эффективность работы.

Большие задачи стоят по внедрению спорта в спортивно-технические клубы, автошколы и другие учебные организации ДОСААФ, которые подчас стоят в стороне от него. Но даже в тех клубах, где спортивная работа налажена, оставляет желать лучшего методика подготовки спортсменов, тренеров, судей, общественности. Не всюду еще воспитывается бережное отношение и технике, ответственность за ее сохранность.

Спортивный год набирает темп. Его главные события еще впереди. И чтобы они стали радостными, советским автомобилистам и мотоциклистам нужно смелее держаться, решительнее штурмовать новые, кажущиеся, может быть, неприступными высоты. К тем, кто ищет борьбы, кто ставит перед собой самые трудные цели и во имя их способен постоянно трудиться и совершенствоваться, обязательно придет радость победы.

(Москва), 14—16 декабря. Чемпионат мира: «Швеция-79» — Швеция, 16—18 февраля; «Акрополис-79» — Греция, 26 мая — 1 июня; «1000 озер» — Финляндия, 24—26 августа.

Кольцевые гонки. Кубок дружбы социалистических стран: СССР (Киев), 3 июня; ГДР, 5 августа; Чехословакия, 12 августа; Польша, 8 сентября; Болгария, 30 сентября.

Картинг. Кубок дружбы социалистических стран: Чехословакия, 16—17 июня; ГДР, 23—24 июня; СССР (Курск), 7—8 июля; Болгария, 11—12 августа; Венгрия, 19—20 августа; Польша, 8—9 сентября; Румыния, 22—23 сентября.

Мотоциклетный спорт

Кросс. Кубок дружбы социалистических стран: Польша, 9 мая; Чехословакия, 13 мая; СССР (Львов), 20 мая; Румыния, 15 июня; Болгария, 5 августа; Венгрия, 19 августа; ГДР, 26 августа. Личный чемпионат мира в классе 125 см³ (12 этапов): Австрия, 8 апреля; ФРГ, 15 апреля; Голландия, 13 мая; Италия, 20 мая; Финляндия, 10 июня; Чехословакия, 17 июня; Югославия, 24 июня; Швейцария, 1 июля; Франция, 8 июля; Ирландия, 15 июля; США, 22 июля; Испания, 12 августа. Личный чемпионат мира в классе 250 см³ (12 этапов): Испания, 8 апреля; Голландия, 22 апреля; Италия, 29 апреля; Вельгия, 6 мая; Югославия, 20 мая; Чехословакия, 27 мая; Польша, 10 июня; Франция, 17 июня; ФРГ, 1 июля; США, 29 июля; Финляндия, 5 августа; Болгария, 12 августа. «Кросс наций» (командный чемпионат мира в классе 500 см³) — Финляндия, 2 сентября. «Трофей наций» (командный чемпионат мира в классе 250 см³) — Швеция, 9 сентября.

Кольцевые гонки. Кубок дружбы социалистических стран: Чехословакия,

23—24 июня; ГДР, 7—8 июля; Польша, 25—26 августа.

Двухдневные гонки (триалы): Польша, 21—22 апреля; Чехословакия, 2—3 июня; ГДР, 6—7 октября.

Комплексные соревнования по мотомногоборью — МНР, июль — август.

Гонки по ледяной дорожке. Личный чемпионат мира. Отборочные соревнования — Голландия, 20—21 января и 10—11 февраля; полуфиналы — Голландия, 17—18 февраля; Голландия, Западный Берлин, 24—25 февраля. Финал — ФРГ, 10—11 марта. Командный чемпионат мира — СССР (Калинин), 27—28 января.

Гонки по гравейной дорожке. Кубок дружбы социалистических стран: Румыния, 26—27 мая; СССР, 23—24 июня; Польша, 28—29 июля; Болгария, 5—6 августа; Чехословакия, 25—26 августа; Венгрия, 15—16 сентября; ГДР, 22—23 сентября. Личный чемпионат мира. Четвертьфиналы — ФРГ, Югославия, Чехословакия, Венгрия, 6 мая. Полуфиналы — ФРГ, Италия, 27 мая. Финал континента — ФРГ, 8 июля. Финал чемпионата мира — Польша, 2 сентября. Командный чемпионат мира: четвертьфинал континента — Венгрия, 20 мая; полуфинал — Чехословакия, 15 июля; финал континента — Польша, 29 июля; финал чемпионата мира — Англия, 16 сентября. Личный чемпионат Европы (юноши): финал — СССР (Ленинград), 22 июля.

Гонки на длинных треках. Личный чемпионат мира: четвертьфинал — Югославия, 13 мая; полуфинал — ФРГ, 12 августа; финал — Чехословакия, 9 сентября.

Мотобол. Кубок Европы — Голландия, 16—20 мая.

Автомодельный спорт

Чемпионат Европы — Франция (Лион), 3—7 августа.

В ту субботу врач Вахтанг Суладзе вышел из дому, сел в автомобиль и поехал в магазин за молоком. На площади возле памятника Важе Пшавеле он увидел много людей и автомобилей. Остановился, чтобы узнать, в чем дело, и... вернулся домой только к исходу следующего дня. Оказалось, здесь по приглашению, опубликованному в газете «Вечерний Тбилиси», собрались те, кто хотел попробовать свои силы в первом ралли автотуристов. Вместе с ними получил он стартовый номер, легенду и тронулся в путь.

Теперь доктор Суладзе — завзятый раллист, участник всех ралли «Тур Грузия» (а их уже было три) и призер этих соревнований.

Тот первый старт с площади Важи Пшавелы еще не стал днем рождения «Тура». Это произошло годом позже. Но он убедил организаторов (их мы назовем ниже), что поставленная цель — соединить автоспорт и автотуризм вполне реальна, более того — находит самый горячий отклик у владельцев машин, приносит им удовольствие и пользу.

В самом деле, разве во многих из тех, кто сидит за рулем, не горит любовь к перемене мест, к познанию родной земли? И разве не заложено в них этатное спортивное начало — желание посостязаться, быть первым, лучшим? «Тур Грузия» прекрасно сочетает все это. В нем есть «суровость» ралли: езда по легенде, КВ, спаломы и есть веселые, приятные паузы, которые заполнены знакомством с замечательными местами на карте республики. «Тур Грузия» — это и конкурсы на знание правил движения, и лучшее оснащение и оформление автомобиля, на лучшую фотографию «Туризм и спорт». «Тур Грузия» — это много призов, награда, это праздничная, дружеская атмосфера, которая объединяет всех участников в дружную семью. А семья эта не так уж мала. В 1976 и 1977 годах организаторы пригласили кроме земляков еще пять команд из Российской Федерации. В 1978 году команд-гостей было уже семь — из Димитровграда, Кинева, Красногорска, Одессы, Риги, Ташкента, Челябинска. И каждый, кто побывал здесь, проехал по дорогам прекрасной Кахетии, провел день в гостеприимном Телави, увез массу впечатлений, ощутил себя настоящим спортсменом-автомобилистом.

Ко всему этому остается добавить совсем немного. Организаторы ралли — Никзар Кончавели, Роберт Сарычев, Заза Чиковани и их товарищи — не работники спортивно-туристских учреждений. Они — биологи, физики, геологи и горячие поборники автотуризма и автоспорта. Это их стараниями выбирается трасса, составляются программа и легенда, решаются десятки больших и малых дел, неизбежных при организации таких «Туров». Кстати, у первых двух был один патрон — республиканский совет по туризму и экскурсиям. У «Тура Грузия—78» появился и второй в лице тбилисского городского комитета ДОСААФ.

Е. КОВРИЖЕНКО,
спецкор «За рулем»

г. Тбилиси

На снимке: участники «Тура Грузия—78» готовятся к старту.

Фото Т. Кикава



Если ездить зимой

Зимой мотоциклы отдыхают. Но не все. Те, которые служат единственным средством транспорта, в основном у сельских жителей, продолжают трудиться. Нелегко в эту пору машинам, а еще больше — водителям. По-разному скользкие дороги, иногда легкий, порой колючий, с жестким ветром снег, часто мороз, а потом оттепель — все это требует тщательной подготовки машины, освоения особых приемов вождения, специальной одежды. Но опытным мотоциклистам это не помеха.

Чтобы двигатель не доставлял мучений при пуске, заранее проверяют плотность соединений деталей во всем впускном тракте, промывают и регулируют карбюратор, обеспечивают бесперебойную работу системы зажигания, то есть полностью заряжают аккумулятор (в батарейной системе), очищают старую или, что лучше, ставят новую свечу, зачищают контакты прерывателя и правильно устанавливают опережение зажигания.

При низких температурах испарение бензина ухудшается, поэтому для получения нормального состава горючей смеси приходится подавать в смесительную камеру карбюратора при помощи утопителя (или специального устройства — в некоторых типах карбюраторов) избыточное, но строго определенное количество бензина. Поскольку это делается вручную, на ощупь, смесь часто получается бедной или, наоборот, слишком богатой. И ту и другую воспламенить трудно. Многократные попытки пустить двигатель при помощи кик-стартера иногда приводят к успеху только в первом случае — смесь в цилиндре, постепенно обогащаясь, достигает нормы. Во втором же случае она переобогащается настолько, что даже электроды свечи нередко заливаются топливом. Понятно, что, пока такая смесь находится в цилиндре, пустить двигатель не удастся. Чтобы удалить ее, пользуются декомпрессором, а если его нет, продувают цилиндр, обязательно медленно нажимая несколько раз на пусковую педаль при закрытом бензопране, выключенном зажигании и полностью открытом (поднятом) дросселе. Для ускорения пуска наклоняют мотоцикл влево (на себя), благодаря чему меньше бензина будет поступать в цилиндр из-за понижения его уровня в поплавковой камере. Так же поступают, когда двигатель пускается, но работает с перебоями и останавливается.

Необходимая степень обогащения смеси своя для каждого мотоцикла. Чтобы быстрее установить ее и приобрести нужные навыки, поначалу, если первые попытки пустить двигатель неудачны, выворачивают свечу для осмотра. Свеча совершенно сухая — значит, смесь

недостаточно обогащена, и, стало быть, перед следующей попыткой пуска утопитель надо держать в нажатом положении на секунду-другую дольше. Свеча мокрая, с капельками бензина на юбочке изолятора или электродах — смесь слишком богатая. При нормальной смеси свеча только влажная. Кстати, используйте возможность быстро продуть цилиндр при помощи кик-стартера, когда вывернута свеча.

В сильный мороз часто удается пустить двигатель, если хорошо нагреть свечу на огне и быстро вернуть в цилиндр — попавший на нее безинзulin быстро испаряется, образуя легковоспламеняющуюся смесь.

Так же важна, как приготовление смеси при пуске, искра достаточной мощности. Ее обеспечивает в первую очередь аккумулятор (при батарейной системе зажигания) или генератор переменного тока. Чем холоднее батарея, тем меньше напряжение и емкость она способна обеспечить. Поэтому в морозные дни ее лучше держать дома и ставить на мотоцикл перед поездкой.

Генераторы переменного тока, к сожалению, нередко вырабатывают напряжение, недостаточное для образования хорошей искры. Многие мотоциклисты в таких случаях увеличивают напряжение, подводимое к катушке, подсоединяя к ней в момент пуска обмотки освещения генератора («За рулем», 1978, № 10, стр. 38).

Нельзя недооценивать еще одну неприятность, связанную с морозом. Речь идет о сцеплении. Загустевшее масло может так склеить его диски, что они не разъединятся, даже когда вы полностью выжмете рукоятку управления. Попытка включить первую передачу при таком состоянии сцепления, то есть когда оно фактически не выключено, может привести к поломке механизма переключения или шестерен. Чтобы этого не случилось, всегда перед пуском холодного мотоцикла включают первую или вторую передачу, выжимают рычаг выключения сцепления и прокатывают мотоцикл руками немного вперед и назад. Если диски склеены — сопротивление движению велико, а когда они разъединятся — мотоцикл покатится намного легче.

Прогревают двигатель при оборотах коленчатого вала ниже средних до тех пор, пока он не начнет устойчиво работать на малых. Затем, уже во время движения, к большим оборотам подходят постепенно, когда двигатель полностью прогреется.

Особого внимания и подготовки зимой требуют все тросы. Их оболочки обязательно надо заранее заполнить каким-либо маслом (например, моторным все-

сезонным М10ГИ, мало изменяющим вязкость на морозе). Масло, во-первых, предохранит тросы от воды, а во-вторых, обеспечит их плавную работу.

Теперь о дополнительном оборудовании. Если зимой приходится совершать более или менее длительные поездки, целесообразно установить на мотоцикл лобовой и коленные щитки. Они должны быть сконструированы так, чтобы лицо до глаз, грудь, кисти рук и колени водителя были полностью защищены от встречного потока воздуха. Иначе неизбежно переохлаждение суставов, часто даже не замечаемое. А оно после нескольких лет езды приводит к ревматизму.

Чтобы улучшить сцепление колес с дорогой, покрытой снегом или льдом, некоторые мотоциклисты надевают на шины цепи или браслеты. Ездить с ними следует очень осторожно, потому что устойчивость мотоцикла резко меняется в зависимости от характера дороги.

Попытки мотоциклистов применять различные шипы на шинах не дают желаемого результата — они оказываются эффективными только для одного какого-либо покрытия, скажем, короткое — для льда, среднее — для уплотненного, но не твердого снега и т. п. Если принять во внимание большую трудоемкость шиповки, малую долговечность шипов и оснащенных ими шин, то понятно, почему это средство приспособиться к зимней дороге на мотоциклах не нашло распространения.

Значительно легче и безопасней ездить зимой на мотоцикле, снабженном боковым прицепом, — три колеса обеспечивают экипажу гораздо большую устойчивость. Если приходится ездить по заснеженным слабо укатанным дорогам, то для уменьшения сопротивления движению мотоциклисты ставят колесо прицепа на специальную лыжу или крепят ее на ось вместо колеса. Разумеется, выезжать на такой машине на дороги общего пользования нельзя, так как она значительно менее маневренна, и это существенно влияет на безопасность движения.

Об одежде. К сожалению, у нас пока не выпускается специальная зимняя (впрочем, как и летняя) экипировка для мотоциклистов, поэтому каждый вынужден приспособлять обычную одежду. Общие требования к ней остаются всегда неизменными — тепло, но не тесно.

Шлем зимой, как и летом, — обязательный головной убор для всех, кто едет на мотоцикле. В нем будет тепло, если поддеть шерстяной или суконный подшлемник. Его лучше связать или сшить с учетом конструкции шлема, так, чтобы он закрывал лицо до глаз. В крайнем случае под шлем можно надевать шерстяную конькобежную шапочку.

В заключение несколько слов о безопасности движения. Чтобы чувствовать себя на дороге увереннее, обязательно проведите несколько тренировок на каком-либо скользком и закрытом для общего движения участке. Разгоняйтесь, тормозите, поворачивайте, определяя каждый раз предельные возможности — свои и мотоцикла. Навыки, полученные таким образом, создадут основу опыта, необходимого для безопасных поездок по зимним дорогам.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
инженер

Операция «Термопсис»

— Зуб болит? Запломбировать? Ну, это пустяки. Пожалуйста, на стол. Нет, нет, не в кресло! Я же сказал: на операционный стол. У вас язва в запущенном состоянии, а возможно аппендицит. Вскроем — увидим. Потребуется — удалим все что надо: и аппендикс, и миндалины, и язву, и лишнюю почку. Зачем вам две? Всего лишь болит зуб? Но вы же не хотите умереть от обтурационной желтухи или симптома Курвуазье — Терье? Ассистент уже готов! Какой же он алкаш? У него золотые руки! А запах — от термопсиса: болеет человек. Это такое лекарство, понимать надо...

Скажете — нелепый случай? Такого не бывает? Да, но именно такой разговор представлял себе в иных лечебницах для автомобилей, читая письма об автосервисе. Вот послушайте.

«Для замены капота на СТО потребовали оплаты обслуживания по талону сервисной книжки». — П. Попов, г. Астрахань. «На местной станции отказались заменить включатель печки без проведения полного обслуживания». — Е. Ноздриунин, г. Сорочинск Оренбургской области. «На горьковской СТО ВАЗа не были заменены тормозные колодки, так как я отказался совместить эту работу с обслуживанием». — А. Вешенов, Горьковская область...

Гелединки. У ворот СТО останавливается автомобиль. Его владелец Е. Эйдемиллер из Мингечаура, возвращаясь домой, решил заменить изношенные колодки передних тормозов и долить в мотор масло. «Честно по чести заполнил заявку». — читаем письмо. — Подал мастеру-приемщику Ф. Шантаю и... получаю отказ. Почему? Да, оказывается, надо сначала оплатить все работы, входящие в перечень талона № 5 сервисной книжки. Иду к директору Е. Алексеенко. Ответ — тот же самый! Как быть дальше? Решил уехать. Уехал и по пути заглянул еще на несколько станций. Там ситуация повторилась. Только дома, в Мингечауре выполнили мою заявку. Видно, не дошли сюда «перевозные» приемы сервиса, внедренные в Краснодарском крае».

А теперь взглянем на эту историю (она достаточно типична) с другой стороны. Ответственные работники станции предложили клиенту провести дополнительные работы. Могут они это сделать? Да. Ведь их долг не допустить выхода на дороги технически неисправных машин. Но откроем сервисную книжку. И мы увидим, что в немалый перечень работ по талону № 5 входит и замена масла, и проверка состояния (при необходимости ремонта) тормозов. То есть практически здесь есть и то, что требовал клиент. А значит, выполнение работ, означенных в талоне, исключало выполнение заявки, а выполнение заявки делало ненужным полное обслуживание. Но это рассуждения. Ведь, если помните, автолюбители было предложено категорически — оплатить. И, случается, люди платят. Полученные суммы своим чередом включаются в отчеты о выполнении плана, поскольку они подтверждаются соответствующими бумагами. Равно как те же бумаги подтверждают, что по количеству услуг израсходовано столько-то масла, столько-то смазки, столько-то запчастей. Вот тут-то и переходит манера обслуживания в неоправданно большой и никому не нужный расход смазочных

материалов, специальных жидкостей, отдельных деталей на один автомобиль. При кажущемся документальном благополучии на СТО не закрыт путь к образованию незаконных излишков. Более того, формально СТО уже не может удовлетворить новые заявки — все материалы израсходованы. А из-под полы? Выходит, что может. И уж будьте уверены, нечистые руки к этому приложатся.

За примером далеко ходить не нужно, он в письме В. Золина из Казани. Во время ремонта машины в местном специализированном центре ВАЗа ему выписали, но не установили тягу рулевой трапеции и передний тормозной шланг. Также выписали ненужные для ремонта переднюю стойку кузова, заднюю дверь, обивку для этой двери и т. д.

Возникает вопрос: как же все это получается? Ведь клиент при сем присутствует. И добавим, что от его отношения к происходящему зависит многое. Но, чтобы понять клиента, вспомним три типичных случая, которые показаны в письмах. Автором одного из них был «транзитный» автомобилист. Согласен — обслуживать. Не согласен — проваливай. Случай второй. Клиент местный. Но в округе других СТО нет. А если и есть, то переполнены. Поэтому никуда не денешься. А будущее жаловаться, так все равно к нам пожалуешь. В третьем случае клиента вынуждают подписывать наряды о выполнении работы вообще до того, как к ней приступили. На руках же оставляют последний «слепой» экземпляр бумаг. Если добавить еще, что для многих владельцев машин их болезни — сплошной «термопсис», то картина станет довольно полной. А теперь попробуй-те быстро и решительно ответить «нет», находясь в любой из ситуаций по выбору. Трудно, так, сразу-то? Вот этим и пользуются дельцы от сервиса.

Итак, от простого к сложному, от малых приписок к большим «довескам» в нарядах. А причина их одна — слабый контроль за выполнением правил предоставления и пользования услугами станций технического обслуживания, утвержденных Министерством автомобильного транспорта РСФСР для одних СТО, дирекцией объединения «АвтоВАЗ» для других, не менее высокими организациями для третьих. Во всех этих правилах пусть разными словами, но выражена одна, не допускающая разночтения мысль: владелец автомобиля, прибыв на станцию, имеет право заказать любой ремонт, выполняемый на данном предприятии. Принуждение клиентов к проведению не заявленных ими работ недопустимо, за одним только исключением — когда надо устранить дефекты, угрожающие безопасности движения.

О наказаниях, которые несут нарушители этих правил автосервиса, журнал не раз информировал читателей в рубрике «По письмам приняты меры». Расширяя и укрепляя контакты с компетентными организациями, редакция и впредь будет делать все необходимое для искоренения явлений, порочащих идею сервиса. Строже требовать работы «не за страх, а за совесть» должны от подчиненных им предприятий Министерство автомобильного транспорта РСФСР, ВПО «Союзавтотехобслуживание», имеющие сервисные станции в восьми республиках, «АвтоВАЗтехобслуживание», все без исключения ведомства, руководящие обслуживанием автомобилей. Нельзя допустить, чтобы машины и их владельцы попадали к горе-лекарям и их пахучим «термопсисом» ассистентам.

Выявляю в редакционной почте и другие письма. «Хочу выразить благодарность директору чеховского специализированного центра ВАЗа И. Иглину и бригадиру Ю. Салареву за внимательное отношение, быструю и безупречную работу», — пишет в редакцию бакинца А. Шахназарова. «Присоединяюсь к благодарностям, записанным в книге отзывов екатеринбургской ПСТО-6 ВАЗа» — слова В. Федотова из Севастополя. «Хочется поблагодарить работников светлогорской СТО за чуткость, добросовестность, человеческую теплоту», — обращается в журнал И. Козлов из Костромы. Такие свидетельства хорошей работы в автосервисе, уважительного отношения к владельцам машин приносит все чаще редакционная почта. И тем интереснее надо быть к бракоделам и вымогателям, ко всем и всему, что мешает нормальному обслуживанию автомобилиста.

С. ПЕДЕНКО,
редактор отдела писем

СЕРВИС

Переоценка ценностей

Двигатели с воспламенением топлива от сжатия — так называются точно известные всем нам дизели — сегодня уже не новинка и на легковых автомобилях. Одина лишь фирма «Даймлер-Бенц» (ФРГ) в 1977 году выпустила 172 тысячи машин с такими двигателями, то есть 42% всех произведенных.

В чем причина возросшего за последние годы интереса к применению дизелей на легковых автомобилях? Прежде всего в меньшем (на 20—25%) эксплуатационном расходе топлива. Обстоятельство, которое в условиях недавнего энергетического кризиса приобрело особое значение. Другая причина — более низкая стоимость дизельного топлива. Производство его обходится дешевле, чем любой марки бензина. Поэтому и цена такого горючего в большинстве стран на 20—35% ниже, чем у бензина с октановым числом 93—95. Особенно заметна эта разница в Бельгии, Голландии, Дании, Италии, Норвегии, Франции, Швеции. Неудивительно, что в производственной программе двух («Пежо», «Ситроен») из четырех ведущих французских заводов фигурирует по несколько легковых моделей с дизелями. В США, где бензин относительно дешев, автомобильные фирмы позже европейских склонились к применению дизелей на легковых машинах, но сегодня их уже выпускают и «Бюик», и «Олдсмобиль», и... даже поставщик дорогих машин «Кадиллак».

Еще одно достоинство дизелей привлекло к ним внимание за последние годы. Лучшие их образцы выбрасывают в воздух углеводородов в три раза, окиси углерода — в 10 раз и окислов азота — в два раза меньше, чем бензиновые. В атмосфере крупных промышленных городов нашей страны содержится вредных газов пока значительно меньше допустимого предела. Поэтому, в отличие от США и стран Западной Европы, с этой точки зрения дизелизация парка легковых автомобилей у нас пока не столь злободневна. Но проблема токсичности все более серьезно заявляет о себе, становясь в ряд с проблемой экономии топлива.

В настоящее время в мире выпускается около восьми сотен моделей легковых машин. И все же среди них всего несколько десятков дизельных, хотя они

и имеют неоспоримые достоинства. Почему?

Дизель не лишен определенных недостатков, особенно чувствительных именно на легковых автомобилях, недостатков, которые обусловлены особенностями его рабочего процесса.

В дизелях грузовиков топливо впрыскивается непосредственно в камеру сгорания. Для легкового автомобиля подобная конструкция непригодна. При его сгорании в таких камерах максимальное давление цикла достигает большой величины, давление растет быстро, дизель работает жестко и, следовательно, шумно. Этот недостаток меньше выражен у конструкции с разделенными камерами сгорания, которые чаще всего применяют на легковых машинах. Топливо в конце сжатия у них впрыскивается не в основную камеру, а в предкамеру (или вихревую камеру), где и сгорает. Далее газы перетекают из предкамеры через канал в надпоршневое пространство, обеспечивая плавное нарастание давления на поршень. При этом двигатель работает мягче, но горячие газы во время движения из предкамеры успевают потерять часть тепла через стенки канала — в итоге несколько страдают экономичность и мощность. Поэтому при прочих равных условиях «легковая» модификация дизеля развивает литровую мощность на 5—10% ниже «грузовой».

«Легковые» дизели равных рабочих объемов с бензиновыми моторами развивают меньшую мощность при относительно низких оборотах. Форсировать же по частоте вращения двигатель с самовоспламенением топлива от сжатия очень трудно, так как при этом уменьшается время, отводимое на процесс приготовления горючей смеси. Из-за особенностей рабочего цикла это время примерно в 10 раз меньше, чем в карбюраторном двигателе. А значительные массы движущихся деталей, в свою очередь, обуславливают возникновение инерционных нагрузок, больших, чем в бензиновом двигателе. Поэтому самые быстроходные дизели для легковых автомобилей достигают максимальной мощности при 4500—5000 об/мин, тогда как современные карбюраторные — при 5500—6000 об/мин.

Как известно, в цилиндрах дизеля сжимается не горючая смесь, а воздух. Чтобы впрыскиваемое в камеры топливо начало гореть, воздух при сжатии должен нагреться до температуры, превышающей точку самовоспламенения топлива. Следовательно, в соответствии с законами физики, нужна высокая степень сжатия — 16—23 единицы. А это не дается даром. В системе пуска приходится применять более мощный и тяжелый стартер. Для обеспечения его энергией зимой используют более емкие (примерно вдвое) и тяжелые аккумуляторы. Что касается самого двигателя, то в нем должны быть более прочные, а значит и более тяжелые, чем в бензиновом варианте, поршни, поршневые пальцы, шатуны, коленчатый вал, блок цилиндров и головка блока. Все это делает такой автомобиль тяжелее его двойника с карбюраторным двигателем на 3—6%.

Следствие значительной массы и относительно небольшой мощности двигателей с самовоспламенением от сжатия — низкая динамика разгона машины. Здесь есть еще одна причина: при той

же, что у бензинового двигателя мощности (на одинаковых числах оборотов), дизель хуже приспособляется к измененным нагрузкам.

Конструктивные отличия дизеля делают его и более дорогим. Топливная аппаратура из-за наличия в ней прецизионных пар в 2,5 раза дороже карбюраторной системы питания. Значительная металлоемкость деталей кривошипно-шатунного механизма в сочетании с более дорогой системой пуска тоже увеличивает цену. Из-за плохой приспособляемости дизеля к изменениям нагрузки конструкторы порой вынуждены использовать более металлоемкую и дорогую пятиступенчатую трансмиссию. В конечном итоге дизельный легковой автомобиль стоит на 15—20% больше своего собрата, потребляющего бензин.

Как правило, за рубежом легковые машины с дизелями рассчитаны на определенный круг заказчиков. Наиболее распространенный их потребитель — владельцы такси. За ними идут состоятельные люди (высокая цена), интенсивно эксплуатирующие автомобиль (чтобы дизель успел окупить себя) в условиях, где можно обойтись без высокой динамики (равнинные дороги, небольшие малонаселенные города).

Не надо забывать и о том, что топливная система дизеля состоит из большого количества очень точных деталей, сложна по конструкции и требует хорошо организованного обслуживания. При отсутствии должного ухода за топливной аппаратурой дизели интенсивно дымят — картина, знакомая многим. Черный шлейф — не признак плохой конструкции, а свидетельство некачественного обслуживания, низкой культуры эксплуатации. Если с неполадками и регулировками карбюратора многие владельцы автомобилей привыкли справляться сами, то уход за системой питания дизеля можно доверить только станциям технического обслуживания, оснащенным особым оборудованием. Следовательно, для широкого внедрения дизелей на легковых машинах индивидуального пользования необходима либо сеть специализированных СТО, либо реконструкция существующих — создание там специальных участков по обслуживанию топливной аппаратуры. У крупных автотранспортных объединений и предприятий есть производственные возможности решать эту задачу централизованно. Не так давно все эти трудности представляли собой серьезное препятствие для распространения двигателей с воспламенением от сжатия на легковых машинах. Они существуют и сейчас, но достоинства дизелей, с разговора о которых начинается эта статья, теперь приобрели особую значимость. Началась переоценка ценностей автомобильной промышленности многих стран.

Советские конструкторы, технологи, экономисты объективно анализируют все «за» и «против» широкого применения дизелей на легковых автомобилях. Уже начаты исследования и эксперименты. Изучается, разумеется, и положительный опыт зарубежных фирм в создании образцов быстроходных дизелей для оснащения ими в первую очередь такси и служебных автомобилей с большим пробегом. Все это поможет сделать окончательный выбор.

А. ГУРЬЕВ,
инженер

МЕЖДУ ПЕРВЫМ И ВТОРЫМ

Всероссийское добровольное общество автомобилистов (ВДОАМ) существует немногим более пяти лет. За это время произошло становление его первичных, городских, областных организаций, окрепла материальная база, сложились эффективные формы воспитательной, производственной, спортивно-туристской работы, что благотворно сказалось на состоянии автомобильного дела в республике. Итоги всему этому подвел II съезд ВДОАМ, где с отчетным докладом выступил председатель Центрального совета С. И. Шупляков.

За период между первым и вторым съездами вырос численный состав членов Общества. Сейчас в нем 31 787 первичных организаций, объединяющих почти 2 миллиона владельцев личного транспорта.

Одна из главнейших задач ВДОАМ — воспитательная: укрепление водительской дисциплины среди автомобилистов, борьба с нарушениями правил движения, улучшение морального климата на дорогах. Вся работа в этом направлении шла в тесном взаимодействии с Госавтоинспекцией на местах. В Российской

Федерации создано 5580 уголков и 1745 кабинетов по безопасности движения; проводятся занятия по повышению знаний ПДД на основе специальных программ. При первичных организациях, районных и городских советах действуют комиссии по разбору дорожно-транспортных происшествий, куда органы ГАИ направляют большинство дел, связанных с нарушениями Правил членами Общества. Для повышения авторитета ВДОАМ положительную роль, как отмечалось на съезде, сыграл утвержденный Центральным советом совместно с Управлением ГАИ МВД СССР «Талон общественного предупреждения». В ряде мест пошли еще дальше. Так, в Калининградской области совместным решением УВД облисполкома, совета ВДОАМ и обкома профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог утверждено положение о звании «Отличный водитель». Лица, удостоившиеся этого звания, получают ряд дополнительных льгот.

Общество взялось за организацию системы технической помощи на дорогах. К концу минувшего года в его распоряжении имелось уже около 180 передвижных мастерских на базе автомобилей ИЖ—2715 и ЕрАЗ—762А, которые несут патрульную службу на дорогах. Создаются пункты техпомощи, мастерские и при первичных организациях, в крупных гаражных кооперативах. Их открыто уже более тридцати.

Кровное дело Общества — забота о строительстве гаражей, охраняемых платных стоянок (только в Ленинграде в распоряжение совета ВДОАМ передано 160 полнотипных гаражей на 50 тысяч автомобилей). И, конечно, повышение водительской квалификации авто- и мотоциклистов. Здесь действенным, эффективным средством стал спорт, спортивные соревнования: авторалли, скоростное маневрирование, автогонки. За последнее время проведено около 1300 таких соревнований, в которых приняло участие более 40 тысяч владельцев автомобилей и мотоциклов. Как правило, спортивные встречи организуются совместно с комитетами ДОСААФ предприятий, колхозов, учреждений. При полном контакте с комсомольскими комитетами, комитетами ДОСААФ готовятся и проходят авто- и мотопробег, имеющие агитационную, патристическую направленность.

II съезд ВДОАМ, отметив первые успехи Общества, поставил и новые задачи. Главные из них — дальнейшее усиление организаторской деятельности, вовлечение в ряды ВДОАМ подавляющего числа владельцев автомобилей и мотоциклов, усиление воспитательной работы, направленной прежде всего на безопасность дорожного движения, расширение технической и другой помощи членам Общества, развитие спорта и туризма.

Председателем Центрального совета ВДОАМ избран С. И. Шупляков.

Возвращаясь к напечатанному

«Потекут ли мовильные реки?»

Материал, помещенный на страницах журнала под таким названием (1978, № 3), вызвал многочисленные отклики, которые продолжают поступать и поныне. И от владельцев автомобилей, и от работников станций обслуживания. Удивляться стойкому интересу к затронутой теме не приходится. В различных, порой суровых климатических условиях нашей страны дополнительная защита кузовов от коррозии просто необходима. Причем дело это, если взглянуть на него широко, затрагивает не только личные интересы автомобилистов. Сохранение кузовов с учетом все растущего парка машин — это в конечном счете экономия сотен, тысяч тонн металла, разгрузка предприятий автосервиса от самых сложных, дефицитных работ, сокращение трудовых, материальных затрат, словом, дело государственного масштаба.

В свое время, после выступления журнала, редакция получила ответы от ряда организаций и ведомств. Начальник Главкузбытторга Министерства торговли СССР С. Варенко сообщал, что «В целях

улучшения торговли и реализации автопрепарата «Мовиль» Минторг СССР обязал оптовые базы союзных республик проверить состояние торговли в республике и принять меры к дополнительной закупке его у промышленности».

Начальник Управления главного металлурга Министерства автомобильной промышленности СССР А. Фалейнов писал: «ВПО «Союзавтотехобслуживание» совместно с филиалом НАМИ разработало «Рекомендации по организации участков антикоррозийной защиты кузовов автомобилей», в соответствии с которыми в республиках в 1978 — 77 гг. было создано 245 участков, а к 1980 г. планируется довести их до 500.

По заданию ВПО «Союзавтотехобслуживание» для системы автотехобслуживания:

— разработана технология работ по антикоррозийной защите;

— выдано задание на разработку технического проекта строительства участка антикоррозийной защиты кузовов с производительностью 8,5 тыс. автомобилей в год. В соответствии с приказом Министра автомобильной промышленности СССР № 64 от 16.03.78 г. в 1979—81 гг. будет построено 25 таких участков».

Отвечило редакции и производственное объединение «Литбытхим» Министерства химической промышленности СССР.

Лед, как говорят, тронулся. «Мовиль» получил признание, торгующие организации, станции техобслуживания повер-

нулись к нему лицом. Так почему же все-таки письма идут к нам до сих пор?

Среди организаций, заявивших на «мовильной проблеме» и названных в прошлогодней публикации «За рулем», кроме тех, что упомянуты здесь, было и Министерство нефтеперерабатывающей промышленности СССР. Оно одно не ответило на выступление журнала, хотя именно от него зависит, будет ли увеличено производство этого крайне нужного препарата или нет. Концентрат ВЗМ-МЛ-1 — главный компонент «Мовиля» — поставляют нефтепереработчики, и нехватка его сдерживает рост производства. А письма, что по сей день поступают в редакцию, содержат, как правило, один вопрос: где купить, где достать «Мовиль»? Сегодня он уже перешел в разряд дефицита, автолюбители его ищут, его расхватают. И все же мы погрешили бы против истины, сказав, что только нехватка концентрата — единственная из нерешенных проблем. По сигналу, поступающим в редакцию, один из двух заводов, которые производят «Мовиль» (он поставляет его в крупной расфасовке для автосервиса), получил отказы от ряда предприятий автотехобслуживания, куда препарат был заявлен по заявкам их вышестоящих организаций, — эти предприятия просто-напросто технически не подготовились к использованию «Мовиля». Так что при определенном и заметном сдвиге в признании «Мовиля» и его внедрении до «мовильных рек» еще далеко.

Читатель — журнал — завод

Соблюдайте инструкцию

«На моем автомобиле ВАЗ—2101 пришлось уже заменить четыре нижних рычага передней подвески. Причина неполадки во всех случаях — облом рычага. Причем один раз авария произошла на скорости 20 км/ч. На мой взгляд, завод должен принять экстренные меры по усилению этой детали. Не согласен я и с конструкцией верхних шаровых опор с тefлоновым наполнителем. Ведь они теперь не подлежат реставрации в домашних условиях».

Эти строки из письма, полученного редакцией от волгоградца А. Аксенова. Примерно такие же замечания сделали и некоторые другие читатели, подвергнув сомнению и конструкцию скобы крепления стабилизатора поперечной устойчивости и нижней опоры передней подвески «янгуглей».

Волжский автозавод внимательно изу-

чает мнения потребителей о конструкции и эксплуатации своих автомобилей. Так, по просьбе автолюбителей на ВАЗ—2106 была введена подвесная педаль «газа», а на ВАЗ—2101 — фонарь заднего хода. И с этими письмами редакция, как обычно, познакомил завод. Как сообщил нам в ответ главный конструктор ВАЗа Г. Мирзоев, завод систематически проводит научный анализ испытаний автомобилей в смешанных дорожных условиях. Объективные данные показывают, что средний ресурс существующей конструкции скобы крепления стабилизатора и нижнего рычага передней подвески автомобилей ВАЗ составляет 100 тысяч километров пробега. Однако сейчас разработана и готовится к производству усиленная скоба и разрабатывается усиленный нижний рычаг. Средний срок службы новых деталей должен возрасти до 125 тысяч километров. Что касается нижней шаровой опоры, то ее долговечность при нормальных условиях эксплуатации и своевременном обслуживании в среднем превышает эту цифру, и усиливать ее конструкцию нецелесообразно.

Долговечность же верхней шаровой опоры новой конструкции (см. «За рулем», 1978, № 3), как показали испытания, вообще практически неограничена и определяется сроком службы автомобиля. А разбирать ее даже для пополне-

ния смазки не нужно. Это ли не преимущество для автолюбителей и станций обслуживания?

Случай поломки деталей передней подвески, о которых велась здесь речь, есть следствия нарушений правил эксплуатации и сроков технического обслуживания автомобилей. Ведь в инструкции, прилагаемой к каждой машине, ясно сказано, что превышать нагрузки на автомобиль нельзя. Перегрузка приводит к повреждению элементов передней подвески, так как при быстрой езде она находится в напряженном состоянии. Поэтому, — как гласит инструкция, — при движении по неблагоустроенной дороге не развивайте большой скорости, а также избегайте наездов на дорожные бортовые камни. Резкие удары могут деформировать... оси нижних рычагов и сами рычаги. Эти деформации — результат небрежной езды...»

А проверить состояние подвески можно довольно просто на СТО или дома. Соответствующие указания на этот счет есть в инструкции по эксплуатации. Печатались они и в журнале (1973, № 11 и 1974, № 5). Контроль следует проводить регулярно, поскольку перегрузки детали, как правило, сказываются некоторое время спустя и в самых, казалось бы, безобидных ситуациях, что, кстати, и подтверждает письмо А. Аксенова.

«СОВТРАНСАВТО» СООБЩАЕТ

«Уважаемая редакция! Скорее я увольняюсь из армии в запас. В подразделении являюсь водителем грузового автомобиля, классным специалистом. Хотел бы применить свой опыт и знания в работе за рулем на международных автоперевозках в «Совтрансавто». Расскажите об условиях приема в эту уважаемую организацию и в каких городах имеются ее автотранспортные предприятия. Это строки из письма старшего сержанта А. Климова. С подобными вопросами к нам обратились также гг. Якименко из Харьковской области, Савосин из Ишима, ряд других читателей.

Отвечает старший инженер отдела кадров Главного управления международных автомобильных сообщений «Совтрансавто» Министерства автотранспорта РСФСР Н. П. Демидов.

«Совтрансавто» осуществляет международные автомобильные перевозки грузов и пассажиров в зарубежные страны Европы и Азии. Интенсивно развивается в последние годы сообщение между СССР и странами — членами СЭВ, а также Францией, ФРГ, Швейцарией, Финляндией, Бельгией и рядом других государств.

Работа на международных трассах требует от водителей грузовых автомобилей и автобусов высокой ответственности, большого мастерства и соответствующих физических данных. Поэтому требования к тем, кто желает поступить в «Совтрансавто», естественно, повышенные. Нужно иметь квалификацию водителя первого — второго класса, образование — не ниже среднего и опыт работы на большегрузных дизельных автомобилях или автобусах не менее двух лет. Еще одно условие: водитель должен жить в городе, где расположено автопредприятие, осуществляющее международные перевозки (или вблизи него).

Принятые на работу в «Совтрансавто» водители проходят подготовку на курсах по специальной программе, которая предусматривает изучение особенностей конструкции подвижного состава и вождения по дорогам зарубежных стран, изучение иностранного языка, выработку навыков пользования разговорником и др. После сдачи экзаменов по этой программе выдается специальное удостоверение.

За всеми разъяснениями необходимо обращаться непосредственно на предприятия. Сообщаем адреса ряда из них: Ашхабад, ул. Шорса, 96; Баку-108, пос. Дарнакул, квартал 31/05; Врест, ул. Янки Купалы, «Совавто-Врест»; Брянск, ул. Советская, 88; Вильнюс, ул. Верку, 44; Калининград (обл.), ул. Третьяковская, 4; Киев, ул. Жмеринская, 26; Кишинев, пер. Кубанский, 5; Краснодар, ул. Садовая, 120; Ленинград, ул. Кондратенко, 7; Львов, ул. Ковельская, 51; Минеральные Воды, ул. Советская, 114а; Минск, ул. Скорины, 5; Москва (грузовое), ул. Молодогвардейская, 58; Москва (пассажирское), ул. Иловайская, 38а; Мукачево, ул. Индустриальная, 1; Одесса, ул. Авдеева, 1; Рига, ул. Раудас, 12; Ростов-на-Дону, ул. Крупской, 82; Смоленск, ул. Соболева, 100; Таллин, Тартуское шоссе, 15; Ужгород, ул. Радичевская, 211; Ярославль, ул. Левашевского, 3.

БЫЛИ ТАКЕ МАШИНЫ

«Служу на Дальнем Востоке, и однажды у нас среди солдат завязался спор, были или нет советские автомобили с правым расположением руля, — пишет сержант Н. Харязин. — Разрешите наши сомнения».

Советские автомобили ранних лет (АМО-Ф15, НАМИ-1) имели руль спра-

ва, хотя в стране движение по дорогам всегда было правосторонним. Первой машиной с левым расположением руля стал ярославский грузовик Я-3, выпуск которого начали в 1925 году. Позже руль справа можно было встретить только на модификациях «москвичей», «волг» и «жигулей», предназначенных для экспорта в страны с левосторонним движением (Англия, Индия, Шри-Ланка).

В 1962 году была выпущена небольшая партия «запорожцев» модели «985С» с «правым» рулем, без задних сидений, с металлическими панелями на месте задних боковых окон. Эти автомобили предназначены для перевозки почты и имели грузоподъемность 300 кг. Правое расположение руля позволяло водителю быстро выйти из машины и положить содержимое почтового ящика в задний отсек.

ВЛАДЕЛЬЦАМ «ЖИГУЛЕЙ»

«В февральском номере «За рулем» за 1978 год была опубликована статья начальника производственного управления «АвтоВАЗтехобслуживание» Р. Кислюка, — пишет В. Егоров из Воронежа. — Там говорилось о планах строительства новых СТО, которые должны были начать действовать в 1978 году. Осуществились ли эти планы и какие станции вошли в строй?

В управлении «АвтоВАЗтехобслуживание» нам сообщили, что за несколько месяцев 1978 года, кроме тех станций, что упоминались в статье «Еще один шаг», построено 26 сервисных предприятий. Новые станции обслуживания (приведем их в том порядке, как они начали действовать) расположены в Калуге (Калужская область), Коканде (Узбекская ССР), Даугавпилсе (Латвийская ССР), Вугуруслане (Оренбургская область), Ишимбае (Вашкирская АССР), Сырыатгаче (Чимкентская область), Пыльтсамаа (Эстонская ССР), Рехсе (Свердловская область), Глухове (Сумская область), Златоусте (Челябинская область), Новопавловске (Читинская область), Фролове (Волгоградская область), Теучежне (Краснодарский край), Новочебоксарске (Чувашская АССР), Алитусе (Литовская ССР), Ярославле, Москве, Миллерове (Ростовская область), Ливнах (Орловская область), Новоселицах (Черкасская область), Везенчуке (Куйбышевская область), Усть-Куте (Иркутская область), Ухте (Коми АССР) и Жданове (Донецкая область).

К началу 1979 года должны вступить в строй еще несколько станций, о которых журнал сообщит в одном из ближайших номеров.

«УОСП» ДЛЯ КРОССОВ

Ю. Козырев из Хабаровска просит сообщить подробности устройства мотоциклов и коляски «Уосп», которые на чемпионатах Европы по кроссу в классе до 1000 см³ неизменно показывают высокие результаты.

Небольшая английская фирма «Уосп» изготавливает малыми партиями экипажную часть мотоциклов и коляски к ним для кросса. В качестве силового агрегата используют чаще всего двухцилиндровые 850-кубовые моторы «Нортон» мощностью около 70 л. с. или другие двигатели.

У машины жесткая дуплексная рама из хромомолбденных труб с длиннорычажной маятниковой передней вилкой (ход — 180 мм) и маятниковой задней вилкой (ход — 165 мм). Ваза машины — 1610 мм, колея — 1070 мм. Ход колеса коляски — 90 мм. Подвеска заднего колеса — пневматическая, переднего и колеса коляски — пружинная, с рычагами, смонтированными на нгльчатых подшипниках. Размер шин: переднего колеса — 3,00—21, заднего — 4,50—16, колеса прицепа — 3,25—18.

Тормоза — дисковые, с гидравлическим приводом. Днище у коляски заменено проволочной сеткой, кузова как такового нет. Главная передача цепная.

Сухая масса мотоцикла «Уосп» с мотором «Нортон» — 201 кг.

ТРЕТЬЯ ДВЕРЬ

«Когда я прочитал статью «...чтобы ходить» в № 8 за 1977 год, меня охватило недоумение. Что же представлял собой трехдверный кузов, разве не две двери справа и одна слева? Статья утверждает, что такая конструкция в мировом автомобилестроении не встречается, хотя помещенный в том же номере обзор малогабаритных легковых автомобилей без конца упоминает трехдверные кузова. Зачем дезориентировать автомобилистов, — сетует И. Лапаев из Фрунзе. С такими же вопросами к нам обращались другие читатели.

Никакой ошибки в обоих названных материалах нет. Просто речь идет о разных трехдверных кузовах. Сегодня для легковых автомобилей делают кузова с третьей дверью только в задней (наклонной или отвесной) стенке, наподобие пятидверных. Она открывается вверх. Именно о таких конструкциях и шла речь в обзоре малогабаритных автомобилей, помещенном в № 8 нашего журнала за 1977 год.

А в опубликованном там же материале «...чтобы ходить» его авторы, отвечая на вопрос читателя Т. Федорова из Небита-Дага относительно трехдверного кузова с двумя дверями справа и одной слева, указали, что такая схема вообще не встречается. Как видите, противоречия тут нет.

СХЕМУ МОЖНО НАЙТИ

Многие читатели спрашивают, где найти схему электрооборудования той или иной модели автомобиля, будет ли журнал и в дальнейшем публиковать цветные крупномасштабные схемы. С таким вопросом к нам обратились, в частности, автолюбители Д. Кузнецов и С. Хроменко из Семипалатинской области, Г. Гончаренко из Челябинска, В. Титов из Донецка.

Прежде всего о тех электросхемах автомобилей, которые мы уже публиковали в журнале.

Взаимосвязь приборов электрооборудования и расцветка проводов «Жигулей» модели «2101» показаны на вкладке январского номера 1972 года, ВАЗ—2103 — в январском номере 1975 года, а ВАЗ—21011 — в октябрьском 1978 года. Электрооборудование «Москвича» модели «412» представлено на вкладке первого номера 1973 года, а модели «2140» — в девятом 1977 года. Владельцы «запорожцев» ЗАЗ—986 и 968 найдут электросхему своих машин в первом номере 1974 года.

Мы планируем продолжить этот список и намерены в дальнейшем опубликовать схемы электрооборудования автомобилей ГАЗ—24, ВАЗ—2106, новых моделей разных автозаводов по мере их появления в свет.

Электрооборудование грузовых автомобилей не входит в нашу тематику, поскольку соответствующие пособия есть в автотранспортных предприятиях.

ГАРАНТИЯ НА ВСЮ ЖИЗНЬ?

«У нас в кругу автомобилистов не раз заходил спор на тему, каков гарантийный срок у легковых автомобилей иностранного производства, — пишет ленинградец Н. Машневич. — Некоторые из моих знакомых утверждают, что, например, для всех легковых «мерседес-бенцев» завод-изготовитель дает гарантию на весь срок службы. Так ли это?»

За ответом обратимся к швейцарскому ежегоднику «Автомобиль ревю». Это издание выходит к открытию традиционного Женевского автомобильного салона и содержит на 538 страницах обширную информацию о характеристиках всех легковых автомобилей, выпускаемых в мире, их производстве, сбыте, гарантиях завод-изготовителей и другие сведения.

По данным этого ежегодника, гарантия на отсутствие производственных дефек-

тов и неполадок для легковых моделей «Мерседес-Бенц» составляет 12 месяцев. Напомним, что такой же срок установлен Волжским автомобильным заводом на модели ВАЗ-2106 и ВАЗ-2121. Для моделей ВАЗ-2101, ВАЗ-21011, ВАЗ-2102 и ВАЗ-2103 он больше, чем у «мерседес-бенцев», — 18 месяцев. Кстати, 12-месячный срок принят большинством автомобильных заводов мира. Лишь небольшой круг фирм составляет исключение. Прежде всего это фирмы, выпускающие спортивные машины («Де Томасо», ИСО, «Лижье», «Лотос», «Мазерати», «Монтеверди», «Морган», ТВР). Они для своих изделий установили шесть месяцев. Четыре автомобильные корпорации, выпускающие в основном дорожные машины, в интересах повышения сбыта продукции установили 36-месячный гарантийный срок.

БЕТОНИРОВАТЬ ЛИ ПОЛ В ГАРАЖЕ?

«Многие из автолюбителей не советуют покрывать пол в гараже бетоном. Говорят, что это способствует коррозии металла, — пишет Ч. Минуцкий из поселка Видза Витебской области. — Что вы посоветуете из этого счет?»

Как ответила нам заместитель начальника технического отдела Гипроавтотранса Г. Ардабьевская, такие опасения беспочвенны. Бетон широко используется для покрытий и в отапливаемых гаражах-боксах, и в гаражах-стоянках маячного типа. Этот материал отличается долговечностью и устойчивостью к перепадам температуры в закрытых помещениях. Бетонное покрытие не вызывает коррозии металлических деталей автомобилей, и применение его рекомендовано строгими нормами и правилами.

«ТУНДРА» И УАЗ-469

Группа советских специалистов, работающих в Алжире, просит разъяснить, в чем разница между советскими джипами «Тундра» и УАЗ-469. К их просьбе присоединяются многие другие читатели, встретившие на страницах зарубежных журналов (в том числе и социалистических стран) снимки и описания автомобилей под названием «Тундра», но очень похожих на УАЗ-469.

Автомобили УАЗ-489 на ряд экспортных рынков (в частности в ФРГ) поступают под названием «Тундра-469». Принципиальных отличий от базовой модели у них нет, но в некоторых странах фирмы, занимающиеся продажей «тундр», сами оснащают эти джипы дополнительным оборудованием: защитными трубчатыми решетками перед радиатором, лебедкой, литыми колесами и т. п.

РЕПЛИКАРЫ

Ю. Сливинский из Пермской области просит объяснить, какую разновидность автомобилей называют репликарами.

Термин «реплика» образован от слияния двух слов: латинского «реплика» (копия) и английского «кар» (легковой автомобиль). Как правило, репликары изготавливают отдельные элитные (единичные экземпляры) или небольшие фирмы (100—200 штук в год). Для них используют основные узлы и агрегаты от современных серийных моделей, а рамы, стеклопластиковые кузова, сиденья, панели приборов, колеса и другие элементы делают самостоятельно. Поскольку здесь велика доля ручного труда, цена репликаров довольно высока. Например, в Швейцарии английский репликар «Пантер-лима» с открытым двухместным кузовом и 100-сильным мотором «Воксхолл» стоит в 2,9 раза дороже, чем ВАЗ-2103 или аналогичные ему по классу современные машины. Круг потребителей репликаров довольно узок и включает главным образом больших ценителей и знатоков старины или толстосумов, стремящихся щегольнуть экстравагантностью.

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

НА КОНГРЕССЕ ФИМ

Ежегодно официальный сезон в мотоспорте завершается конгрессом Международной мотоциклетной Федерации. На этот раз он проводился в Познани (ПНР). В составе советской спортивной делегации, принявшей участие в работе конгресса, были заслуженные мастера спорта Г. Моисеев и С. Тарабанько, которые получили там дипломы и золотые медали ФИМ за победы в чемпионатах мира 1978 года по мотокроссу и мотогонкам на льду.

Мировой мотоспорт богат событиями, поэтому программа работы конгресса тоже всегда насыщена сложными вопросами, требующими внимательного и глубокого изучения. Хотя мотоспорт в ряду других видов спорта по травматизму занимает только 12-е место, а по несчастным случаям со смертельным исходом 9-е, ФИМ уделяет сейчас очень большое внимание повышению безопасности соревнований. Проблема эта многоплановая: она связана и с надежностью техники и с мастерством, с экипировкой гонщиков, совершенством трасс, квалификацией организаторов соревнований и медицинским обеспечением, с многими другими факторами.

Конгресс принял решение о создании комитета по безопасности и трассам. Медицинская комиссия предложила рекомендации по проведению допингового контроля и требованиям к экипировке спортсменов. Некоторые делегации предлагали снизить возрастную ценз участников чемпионата мира с 18 до 16 лет, однако решение этого вопроса отложено до получения соответствующих медицинских рекомендаций.

Были рассмотрены и утверждены результаты всех официальных чемпионатов 1978 года. Утвержден также спортивный календарь ФИМ на нынешний год, в соответствии с которым ФМС СССР поручено проведение первого командного чемпионата мира по мотогонкам на льду и финала личного чемпионата Европы среди конноров по спидвею.

В связи с ростом популярности кросса на мотоциклах с коляской решено с 1980 года проводить вместо чемпионатов Европы чемпионаты мира. Все большее развитие получают соревнования на мотонартах (снегоходах). Разработаны правила их проведения с учетом того, что в некоторых странах (США, Канада, Швеция) на мотонартах состязаются не только на снежных, но и на ледяных трассах.

Конгресс отметил большую популярность мотобол в СССР, чья национальная команда является лидером на международной арене.

Утвержден ряд изменений в Уставе и Международном спортивном кодексе. В частности, принято предложение советской делегации о расширении состава всех спортивных комиссий. Внесены некоторые изменения в систему проведения командных чемпионатов мира по кроссу «Трофея наций» и «Кросса наций».

Председатель ФМС СССР Л. Страхов избран членом комиссии кроссов и триалов.

ФИМ принадлежит к числу старейших в мире спортивных федераций. Нынешний год станет для нее юбилейным — 75-м. Юбилей будет отмечен на 100-м конгрессе в Швейцарии, где находится штаб-квартира ФИМ.

НА КОНГРЕССЕ ФИА

Одним из главных пунктов повестки дня на минувшем конгрессе Международной автомобильной федерации, проходившем в Париже, были выборы руководящего органа Международной спортивной комиссии. Дело в том, что в последние годы бурное развитие автоспорта потребовало повышения роли этой комиссии в деятельности ФИА. И теперь перед ней стоят сложные задачи, связанные с регламентацией различных видов авто-

мобильных соревнований и решением ряда других важных вопросов.

В выборах приняли участие представители всех стран, где культивируется автоспорт. Президентом комиссии избран председатель французской Федерации автоспорта Жан-Мари Валестр. Среди шести вице-президентов — председатель ФАС СССР Л. Афанасьев. Он избран также вице-президентом международной технической комиссии ФИА.

В последние годы во многих странах нередко проводятся такие виды автомобильных соревнований, как ралли-кросс, слалом, кросс на легковых автомобилях. Они привлекают много участников и зрителей. На конгрессе утверждены новые документы, регламентирующие эти соревнования.

Рассматривались также вопросы повышения безопасности автомобильных соревнований и другие.

АВТОГОНКИ

В двенадцать этапов проходил чемпионат Европы 1978 года по кольцевым гонкам на автомобилях Формулы 2. Победу одержал итальянец В. Джакомелли. Его гоночный автомобиль «Марч-782» с двигателем BMW-M12/6 (4 цилиндра, 16 клапанов, 1999 см³, 307 л. с. при 5700 об/мин) развивает максимальную скорость около 260 км/ч. «Время разгона с места до 100 км/ч — около 3,5 с, до 200 км/ч — 10 с. Тормозной путь со скорости 200 км/ч до полной остановки — 115 м.

РЕКОРДНЫЕ ЗАЕЗДЫ

Новый абсолютный мировой рекорд скорости на мотоцикле установил американец Д. Веско. На машине «Лайтнинг Белл» он прошел 1 милю с хода со средней скоростью 512,94 км/ч. Его мотоцикл, заключенный в сигарообразный обтекатель длиной 6 метров, оснащенный двумя четырехцилиндровыми мотоциклетными двигателями «Ямаха» с водяным охлаждением, впрыском топлива и турбонаддувом. Их суммарный рабочий объем 1500 см³, а мощность 300 л. с.

РАЛЛИ

Итальянский завод ФИАТ занимает ведущую позицию в чемпионате мира среди марок. На шестом этапе — ралли «Тысяча озер» в Финляндии — уверенную победу одержал местный экипаж М. Ален — И. Кивимяки на «ФИАТ-131-абарт».

Советский экипаж С. Врундза — А. Гирдаускас на «Ладе-1800» вышел на двадцатое место в абсолютном зачете, что в традиционно сложных условиях этих ралли следует признать неплохим результатом. В классе машин до 1600 см³ наши раллисты были вторыми.

Следующий, седьмой этап проходил в Канаде. Там победил экипаж из ФРГ В. Герль — К. Гайтсдорфер на «ФИАТ-131-абарт», отснявшийся Алена и Кивимяки на второе место.

Уже после этапа в Канаде ФИАТ имел такой перевес в сумме очков перед конкурентами, что досрочно обеспечил себе первое место в чемпионате мира среди марок.

Следующий, восьмой этап закончился победой финского экипажа М. Ален — И. Кивимяки на «Лянча-стратос». После этого ралли («Сан-Ремо» во Франции) прошли соревнования на Корсике (Италия), где первенствовали французы В. Дарниш и А. Маэ на «ФИАТ-131-абарт».

Ралли РАК в Англии, которое было заключительным этапом, выиграл финско-шведский экипаж Х. Миккола — А. Герц, который выступал на «Форд-эскорт-1800РС».

Высоких результатов добились в Англии раллисты СССР С. Квайзар и И. Котек. На «Шкоде-130РС» они вышли на первое место в классе А2-1600 см³.

Параллельно с розыгрышем чемпионата мира среди марок сильнейшие раллисты вели спор за мировой кубок по ралли в личном первенстве. Почетный трофей завоевал финн М. Ален.

В многоэтапном (свыше четырех этапов) первенстве Европы по ралли 1978 года первое место завоевал итальянец Т. Карелло на «Лянча-стратос».

ПО ТУ СТОРОНУ

Главная цель — нажива

В яростной борьбе с конкурентами за рынки сбыта, в погоне за максимальными прибылями автомобильные монополии ФРГ все наращивают выпуск машин. В 1977 году автомобильный парк вырос здесь до 23,3 миллиона единиц. Безудержный рост количества выпускаемых автомобилей обернулся снижением их качества. По данным Федерального клуба автомобилистов, в этом же году было зарегистрировано 744 тысячи поломок машин в пути из-за неполадок в двигателе, электрооборудовании и по другим причинам, приводящим нередко к дорожно-транспортным происшествиям.

Расширение производства автомобилей вообще осложнило организацию движения и ухудшило состояние дел с обеспечением его безопасности. Возникли серьезные трудности, а средства на эти цели выделяются недостаточные. И хотя полиция принимает со своей стороны возможные меры, число несчастных случаев на автомобильных дорогах неуклонно возрастает. Только в 1977 году в ФРГ в результате катастроф погибло 14 968 человек, 506 876 человек получили ранения, из которых 153 014 были тяжелыми. Специалисты считают, что это результат, в частности, недостаточного оборудования дорог. Проезжая

часть многих улиц слишком узка для интенсивных потоков транспорта, нет условий и для пешеходного движения, зачастую отсутствуют светофоры и дорожные знаки даже там, где они совершенно необходимы.

Последствия особенно трагически сказываются на детях, которые чаще всех становятся жертвами дорожных происшествий. Среди пострадавших ежегодно оказывается более 70 тысяч подростков в возрасте до 15 лет.

Все это вызывает серьезную тревогу у общественности. На последней Международной встрече по вопросам безопасности движения во Франкфурте-на-Майне особо подчеркивалась неотложная необходимость создать, в первую очередь в густонаселенных городах, условия для того, чтобы дети могли нормально переходить улицы.

Есть и экономические проблемы. Одна из основных — высокие цены на бензин и другие нефтепродукты. Рост автомобильного парка влечет повышение спроса на них, который из-за ограниченного импорта нефти не может полностью удовлетворяться. К тому же ряд автомобильных заводов ФРГ продолжает производить машины с двигателями повышенной мощности — в два-три раза превышающей необходимую.

Нефтеперерабатывающие концерны и автомобильные фирмы, действуя в тесном контакте, не упускают возможности диктовать цены на автомобили, запасные части, бензин и горюче-смазочные материалы, руководствуясь своими интересами. В минувшем году вновь подскочили цены на бензин и запасные части. Мотивировалось это повышением накладных расходов. Бывает и так, что создается искусственный дефицит на мелкие детали, цены на которые неизменно завышаются.

Для ликвидации пагубных последствий безудержной автомобилизации, снижения числа дорожных происшествий в стране нужны кардинальные меры. Но решится ли на них общество «свободного предпринимательства», где главная цель — нажива?

В. БОЙЦОВ

На 1-й странице обложки — фото Е. Удовнченко, В. Ширшова и В. Корзина.

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

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

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

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30. Сдано в производ. 1.12.1978 г. Подписано в печать 29.12.1978 г. Тираж 3 200 000

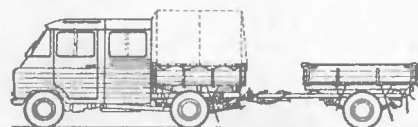
Рукописи не возвращаются. Цена 80 коп. Зан. 2255. Г-12800.

3-я типография Воениздата
Издательство ДОСААФ, Москва
© «За рулем», 1979 г.

В МИРЕ МОТОРОВ

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЙ «ЖУК»

Люблинский автомобильный завод (ЛПЗ) к широкому ассортименту выпускаемых им легких грузовиков добавит модификацию «Жук А16В». В отличие от базовой модели она получила кабину увеличенной вместимости (на пятерых вместо обычной, рассчитанной на двух человек). В сочетании с грузовой платформой (грузоподъемность — 875 кг) она позволила сделать машину универсальной. Кроме того, новый «Жук» приспособлен для буксировки одноосного прицепа Д17, который поставляется в комплекте с ним. Прицеп рассчитан на 350 кг груза и оснащен такими же колесами и шинами (размером 6,50—16), как и тягач. Все это делает модель «А16В» очень удобной для села.



«Жук-А16В» имеет те же агрегаты, что и известные в нашей стране польские фургоны и микроавтобусы «Ныса». На машине стоит 70-сильный двигатель, и она может развивать скорость 95 км/ч (с прицепом — до 60 км/ч).

ЕЩЕ ДВА СЕМЕЙСТВА «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ»

На базе новых исходных моделей «208» и «308» фирма «Даймлер-Бенц» (ФРГ) начала выпускать семейства легких грузовиков, микроавтобусов, доставочных фургонов, других специализированных автомобилей. В общей сложности они составляют 252 модификации с разными типами кузовов, как со сдвигающимися, так и с поворотными дверями.

Машины семейств «Мерседес-Бенц-208» и «Мерседес-Бенц-308» (их дизельные аналоги имеют индексы 207Д и 307Д) различаются грузоподъемностью, базой и рядом элементов конструкции. Они могут быть оснащены карбюраторным (2300 см³, 85 л. с.) или дизельными (2400 см³, 65 л. с. и 3000 см³, 80 л. с.) двигателями. Первые два мотора — четырехцилиндровые, последний — пятицилиндровый.

Легкий грузовик «Мерседес-Бенц» выпускается с колесной базой 3050, 3350 и 3700 мм и грузоподъемностью 1000, 1250, 1700 и 2000 кг.

