

За рулём

ИЮЛЬ • 1970 • № 7

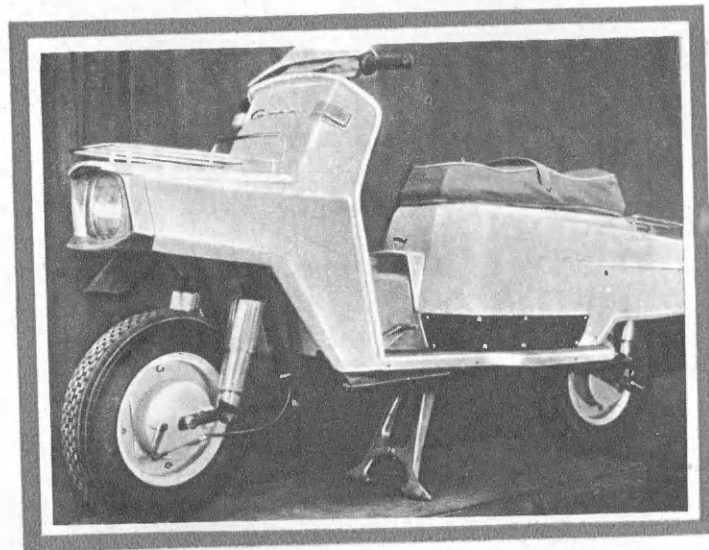


ВСЕГДА В ПОИСКЕ



Опытный образец грузового (300 кг) мотороллера с кабиной для водителя.

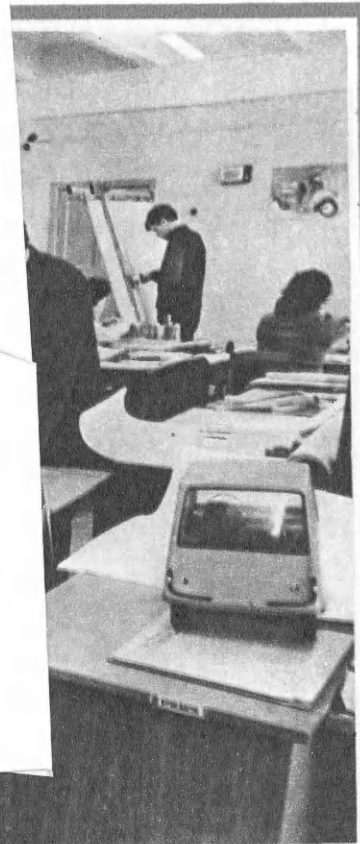
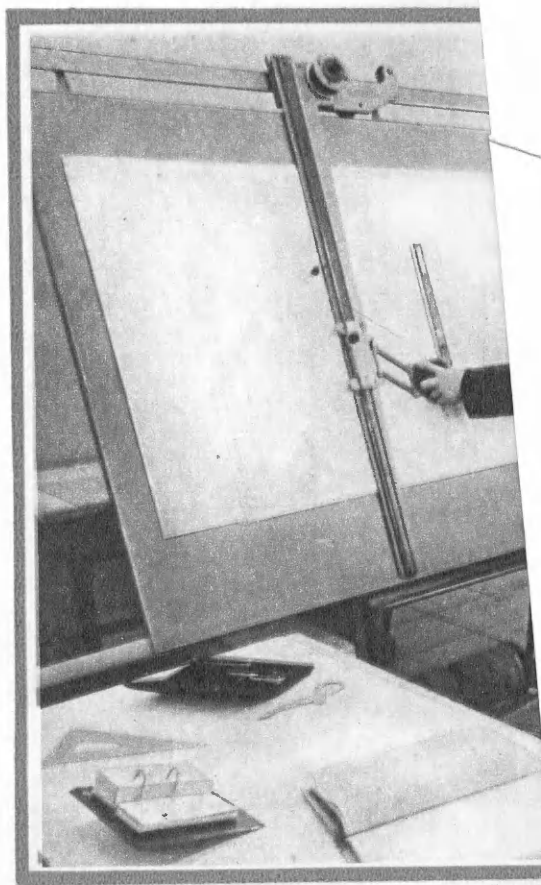
Экспериментальный мотороллер «Старт». Его испытания дали конструкторам богатый материал для дальнейших исследований.



Нет, наверное, дня, чтобы в редакционной почте не оказалось вопросов об автомобилях, мотоциклах, мотороллерах, которые еще только готовятся к производству. Мы привыкли к тому, что все чаще появляются новые модели, все разнообразнее становится их ассортимент. И все же кому из автомобилистов и мотоциклистов не хочется заглянуть за закрытые двери лабораторий и КБ: что там готовится? А там идет напряженный поиск, разрабатываются разные варианты того или иного агрегата, узла, ведутся эксперименты и испытания. Многое останется рабочим, промежуточным вариантом, обо многом писать бывает просто преждевременно. Но читателям полезно знать о многотрудной работе конструкторов, о направлениях инженерного поиска. В этом номере (стр. 8) мы рассказываем о КБ Тульского завода.

Конструкторы Тульского завода
ной модели грузового мотороллера

Маслова (ТАСС) и В. Парадни



Москва сегодня. Раз-
вилка Ленинградского и
Волоколамского шоссе.
Фото В. Базилева

ВАЗ

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ- ВАЖНАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЗАДАЧА



И. ТРОФИМОВ,
заведующий сектором автомобильного транспорта и шоссейных дорог
Отдела транспорта и связи ЦК КПСС

Безопасность дорожного движения во всех ее аспектах — социальном, экономическом, научно-техническом выросла в наше время в проблему значительной государственной важности. Ей уделяют серьезное и постоянное внимание Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР. Конкретные пути в достижении этой цели намечены рядом постановлений Правительства.

В большой работе по повышению эффективности использования автомобилей, безопасности движения за последние годы достигнуты заметные успехи в Белоруссии, Литве, Грузии, Куйбышевской области, Хабаровском крае, во многих других районах нашей необъятной страны. ЦК компартий союзных республик, крайкомы и обкомы КПСС, министерства и ведомства на широких совещаниях и семинарах с автотранспортниками и дорожниками, специалистами Госавтоинспекции, работниками промышленности и строительства подробно и систематически рассматривают мероприятия по борьбе с авариями и другими происшествиями в городах и на автомобильных дорогах. Они настойчиво ищут и находят новые возможности в улучшении воспитательной работы среди шоферов и населения, в распространении безопасных приемов вождения.

Путепроводы и тоннели, ограждение тротуаров и посадочные площадки, комплексные транспортные схемы городов и технические средства регулирования движения — все это прочно осваивается градостроительной теорией и практикой. Много делается для укрепления дисциплины и повышения квалификации водителей, контроля за использованием автомобилей. В автомобильных хозяйствах более эффективно ведется работа по предупреждению дорожно-тран-

спортных происшествий. Этому в немалой степени способствуют систематические инструктажи шоферов об особенностях эксплуатации машин в различных климатических и дорожных условиях, коллективные разборы нарушений правил движения и дорожных происшествий, различные усовершенствования в организации технического обслуживания и ремонта автомобилей.

Как известно, безопасность движения в значительной степени зависит от технического состояния автомобильных дорог. В этом направлении мы также заметно продвинулись вперед. На больших автомагистралях выполняется поверхностная обработка покрытий, что обеспечивает им необходимую шероховатость, устраиваются разделительные полосы. Автомобильные дороги с интенсивным движением сооружаются сейчас, как правило, с пересечениями в разных уровнях. Будущие трассы проектировщики прокладывают вообще в обход крупных населенных пунктов. Несколько улучшилось зимнее содержание дорог.

Наконец, значительно возросло влияние на организацию работы транспорта и безопасность движения со стороны органов Госавтоинспекции Министерства внутренних дел СССР. Работники ГАИ

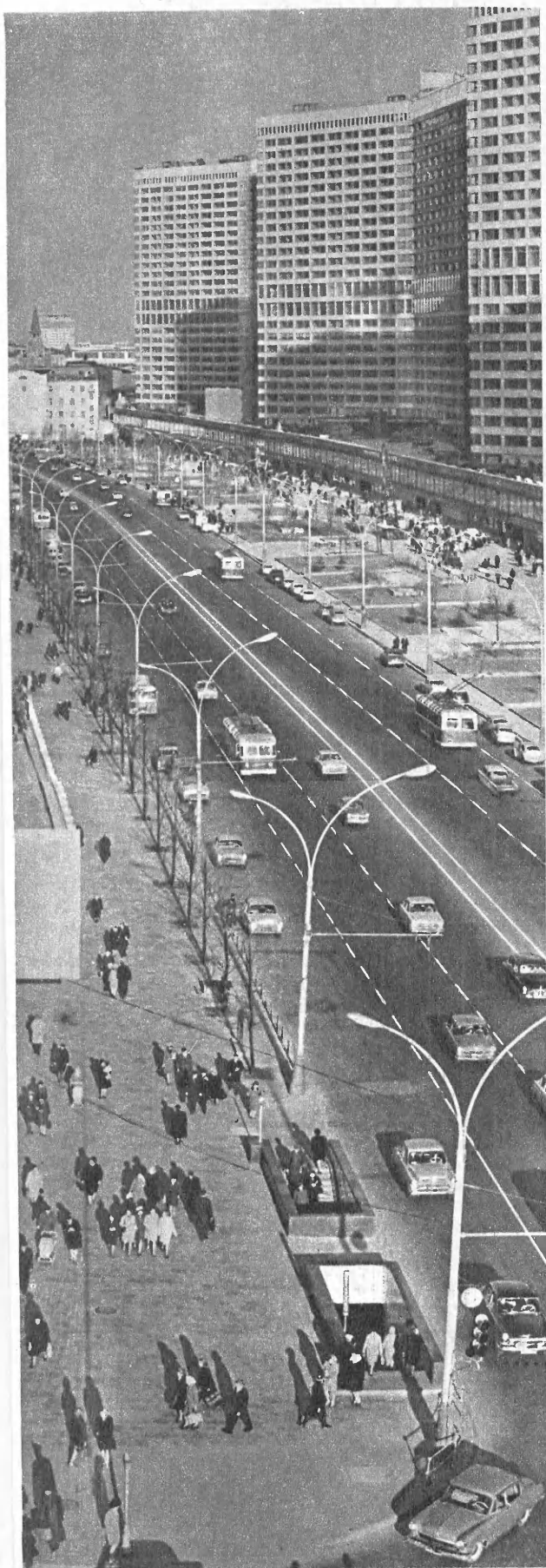
За нашу Советскую Родину!

За рулём

№ 7 - июль - 1970
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издаётся с 1928 года

БИБЛИОТЕКА № 120
им. ЛАВРЕНЕВА
Перьянского района г. Москвы



Москва сегодня. Проспект Калинина.
Фото В. Кошевого (ТАСС)

стали глубже анализировать причины дорожных происшествий, усилили контроль за техническим состоянием и использованием машин, стали полнее применять в организации движения последние достижения науки и техники.

Министерство внутренних дел СССР совместно с Государственными комитетами по печати, кинематографии, радиовещанию и телевидению наметило и осуществляет широкий план, предусматривающий дальнейшее улучшение пропаганды правил движения транспорта и пешеходов. Увеличивается выпуск специальных кинофильмов и научно-популярной литературы по проблемам безопасности на автомобильном транспорте, методических пособий для изучения правил движения в школах.

Тем не менее аварийность на автотранспорте остается высокой, а необходимые меры для предупреждения дорожно-транспортных происшествий использованы еще далеко не полностью. В этом смысле крайне неблагоприятно обстоят дела в Киргизской, Казахской, Молдавской, Армянской союзных республиках, в ряде областей РСФСР. За наведение образцового порядка на автомобильных дорогах и улицах городов, резкое сокращение аварий следует взяться самым решительным образом. Нельзя дальше мириться с тем, что по сути дела из-за беспечности некоторых водителей и пешеходов, просчетов в строительстве уличной и дорожной сети мы несем тяжелые потери в различных дорожных происшествиях. Анализ причин аварий показывает, что они в основном являются следствием нарушений водителями правил движения, плохих дорожных условий, эксплуатации неисправных автомобилей.

Немалая доля происшествий приходится на мотоциклистов. Число владельцев двух- и трехколесных транспортных средств быстро и неуклонно растет, многие из них малоопытны. И на эту категорию водителей надо обратить особое внимание.

Более чем в одной трети всех происшествий — вина пешеходов. К слову сказать, в настоящее время принимаются дополнительные меры по усилению их ответственности за нарушение установленных правил.

Значительная часть аварий все еще вызывается неудовлетворительными дорожными условиями. Как уже говорилось, за последнее время несколько улучшилось строительство и содержание автомобильных дорог. В РСФСР, Украинской, Казахской, Узбекской и других союзных республиках созданы министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог, что, несомненно, скажется на развитии нашего дорожного хозяйства. В целом по стране за кончающееся в этом году пятилетие будет построено и реконструировано более 70 тысяч километров автомобильных дорог. На Украине только в прошлом году введено в строй более 5 тысяч километров дорог с твердым покрытием, в Казахстане — около 2,5 тысячи километров. Доброго слова заслуживают и дорожники Ставрополя. За последние 10 лет протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием увеличилась здесь более чем вдвое.

Однако еще не везде наведен должный порядок в строительстве и содержании автомобильных дорог. Некото-

рые из них находятся в запущенном состоянии, не отвечают требованиям безопасности. Часто дороги сооружаются без учета перспектив в развитии автомобильного транспорта, с покрытиями облегченного типа. При повышении интенсивности движения они, конечно, быстро разрушаются, что приводит порой к тяжелым авариям.

В то же время чрезвычайно важно улучшить использование существующей сети автомобильных дорог. Многие из них даже при небольшой реконструкции могли бы и значительно увеличить пропускную способность и обеспечить лучшие условия для безопасности движения. Не секрет, что скорости за последние годы практически не выросли и остаются довольно низкими. Ограничивать их заставляет качество дорог. А нам вовсе не безразлично, какой ценой достигается безопасность движения. Если это идет за счет отказа от главных преимуществ автомобиля — маневренности и скорости, такая практика заслуживает только осуждения. Безопасность плюс скорость — вот двудеятельная задача, вот что должно быть основным в организации движения транспорта. Поэтому, как никогда, сейчас повышаются требования к проектировщикам, строителям, всем службам эксплуатации автомобильных дорог.

Производительная и безопасная работа транспорта в немалой степени зависит от конструкции автомобилей. Технический уровень большинства отечественных машин последних моделей, без всякого сомнения, значительно повысился. Их отличают не только увеличение грузоподъемности и мощности двигателей, но и целый ряд устройств, которые облегчают управление, обеспечивают безопасность движения. Вместе с тем при эксплуатации машин требования безопасности зачастую предаются забвению. Некоторые автомобили выходят на линию с неполадками в тормозной системе, в приборах освещения и сигнализации. Все это — следствие низкого качества технического обслуживания и ремонта автомобилей. И здесь у автотранспортных предприятий огромное поле деятельности, значительные резервы для повышения безопасности движения. Примером может служить опыт Украины и Латвии, где большое внимание уделяется внедрению диагностики технического состояния автомобилей. Комплексы специальных приборов, позволяющие объективно выявлять дефекты, а стало быть, своевременно проводить профилактические работы и поддерживать исправность автомобилей, необходимы в каждом автохозяйстве.

Причиной многих дорожно-транспортных происшествий, как подтверждает статистика, является недостаточная квалификация или низкая трудовая дисциплина водителей. В этой связи требует дальнейшего совершенствования и системы их подготовки. За последнее время учебные заведения укрепили связи с производством, получили современные автомобили. Больше внимания стали уделять практике вождения при обучении шоферов-любителей. Но этого мало. Условия работы водителей значительно усложнились, повысились требования к мастерству управления автомобилем. Однако методика и содержание обучения шоферов практически не изменились. Сейчас специалисты все бо-

лее склоняются к пересмотру учебных программ подготовки шоферов с тем, чтобы при всестороннем изучении теоретических основ автомобиля глубже и детальнее осваивать технику вождения. И это, видимо, правильно. К сожалению, учебные комбинаты, автомотоклубы и школы пока еще плохо оснащаются необходимыми техническими средствами, различными тренажерами, медленно сооружаются учебные полигоны. Все это надо поставить в ряд неотложных задач. Наши учебные заведения должны давать народному хозяйству первоклассных водителей.

Народное хозяйство страны, как отмечалось на декабрьском Пленуме ЦК КПСС, находится сейчас на большом подъеме, на этапе, когда главным направлением в его развитии является интенсификация всего производства на основе технического прогресса и более совершенной организации труда. В этом процессе, и вообще в экономике народного хозяйства, автомобильный транспорт играет большую роль. В ближайшее время на дорогах будет создана широкая сеть грузовых автостанций, контрольно-диспетчерских пунктов, цель которых обеспечить максимальную загрузку автомобилей при междугородных рейсах. Дальнейшее развитие получат экономически выгодные централизованные перевозки грузов, причем для междугородных маршрутов будут использоваться в основном тяжеловесные автопоезда. Конечно, все это предполагает дальнейшее укрупнение автохозяйств, внедрение автоматики и телемеханики в систему управления.

Государство несет большие потери не только от дорожных происшествий, но и еще более значительные — от плохого использования автомобильного парка. С учетом этого необходимо постоянно совершенствовать работу автотранспорта, добиваться повышения эффективности использования автомобилей. А это станет возможным только при значительном повышении производительности машин, в том числе и увеличении скоростей движения.

Недавно в Москве было проведено Всесоюзное совещание по безопасности дорожного движения. Его участники высказали немало ценных предложений по улучшению организации работы автомобильного транспорта, развитию дорожного строительства, дальнейшему совершенствованию работы органов Госавтоинспекции, министерств, ведомств, предприятий и организаций, связанных с проблемами безопасности движения. Необходимо в кратчайший срок рассмотреть предложения и выработать меры по их осуществлению.

Наша страна вступила в завершающий год пятилетки. И у нас есть все предпосылки к тому, чтобы на основе технического прогресса, внедрения новой техники и передовых методов эксплуатации подвижного состава добиться полного удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения в автомобильных перевозках при высокой безопасности движения автомобилей.

Первая страница обложки. По инициативе ГАИ Грузии в Тбилиси начато производство светящихся дорожных знаков. Сотрудники городской автоинспекции определяет их постоянный «адрес».

Фото В. Ширшова



Дорогой ОТЦОВ

Новостройки Сибири и дальневосточные заставы, узбекские колхозы и донецкие шахты — множество предприятий, колхозов, совхозов делегировали своих посланцев в Москву на XVI съезд Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи.

С большим доверием и надеждой смотрят советские люди на свою молодежь, видят в ней грядущее нашей Родины, достойную смену, принимающую от отцов героическую эстафету революционной борьбы.

В эти дни комсомол с гордостью еще раз оглядывает пройденный путь. Он начался по существу еще до Октября, когда Ленин, партия привлекли на сторону революции тысячи молодых борцов, призвали их под пролетарские знамена. На этом пути — 29 октября 1918 года, исторический день, когда в Москве I съезд РКСМ, почетным председателем которого был избран В. И. Ленин, объявил о создании комсомола. Съезд провозгласил, что комсомол — это помощник партии в коммунистическом воспитании подрастающего поколения, строительстве коммунизма и защите социалистической Родины. Год от года, от съезда к съезду росли и крепились комсомольские ряды. У каждого поколения юных ленинцев есть свои памятные вехи, рубежи, которые им пришлось штурмовать. Навсегда вошли в историю подвиги комсомольцев в Великой Отечественной войне. Славные молодые герои, те, кто беззаветно бился с врагом, отстаивая честь, свободу и независимость Родины, всегда будут живым примером для всех вступающих в жизнь.

Сегодня комсомол объединяет 25 миллионов юношей и девушек — таким стал ВЛКСМ, твердо следуя по ленинскому пути. На его знамени шесть орденов — всеобщее признание патриотической деятельности ВЛКСМ. В его рядах юноши и девушки более 100 национальностей и народностей. У каждого второго комсомольца высшее, незаконченное высшее и среднее образование. В составе ВЛКСМ почти 500 тысяч учителей, около 400 тысяч инженеров, более 500 тысяч техни-

ков. Двадцатипятимиллионная армия комсомолки делегировала на XVI съезд лучших из лучших, и среди них — передовых тружеников автомобильного транспорта, автомобильной промышленности, воинов-водителей.

Вот Мизроб Киличбеков. Известный на трудных высокогорных памирских трассах шофер. Не вдруг пришло мастерство к нему. Окончив автошколу, он стал солдатом. Ему доверили армейскую машину. Водил он ее по полям учений, по дорогам и бездорожью — среди барханов под туркменским солнцем. Здесь-то и совершенствовалась шоферская выучка Мизроба.

Вернувшись в родные места, он сел за руль «гражданского» грузовика. Теперь Киличбеков возглавляет комсомольско-молодежную бригаду шоферов, в которой 11 автомобилей и замечательные ребята за рулем! Ежемесячное перевыполнение плана перевозки грузов — вот рапорт Мизроба Киличбекова XVI съезду ВЛКСМ.

Если услышите слова

«Я по карте слежу за маршрутом твоим,

Это странное слово ищу:

Усть-Илим. Усть-Илим...» —

знайте, что эта песня имеет отношение к водителю Усть-Илимской ГЭС Василию Рамусу — тоже бригадирю молодежно-комсомольской бригады. Молодые шоферы его бригады вывозят скальную породу из котлована, доставляют бетон — вносят свой вклад в комсомольские стройки.

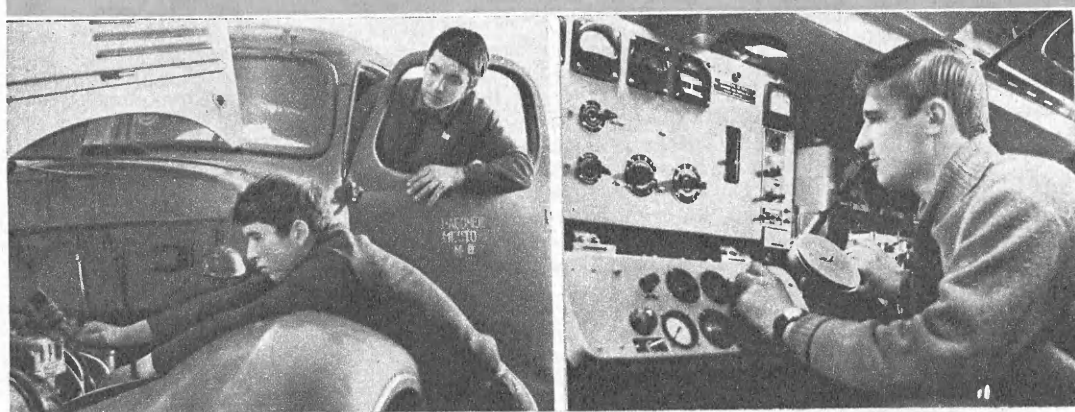
Воины-танкисты, автомобилисты послали на съезд своих лучших представителей, отличников учебы, классных специалистов. Они рапортовали съезду от имени армейской комсомолки о готовности воинов Советских Вооруженных Сил в любой момент выступить на защиту социалистической Родины, нанести сокрушительный удар по любому агрессору, если он попытается нарушить мирный труд нашего народа.

Среди делегатов XVI съезда ВЛКСМ мы называем имена передовых водителей — Валерия Калинин из Пермской области, Владимира Жолнина с Сахалина, Николая Савина из Тульской области, Эсенгельды Сартова из Киргизии, Ивана Шевченко из города Ромны Сумской области, волжанина Александра Шурыгина, молодых тружениц — шоферов Альбины Масловой из колхоза «Маяк» Смоленской области, Галины Каницевой из татарского колхоза «Сокольский», Любови Соколовой из колхоза «Рассвет» Ростовской области.

В молодежи надежда Родины, ее будущее. Партия растит молодое поколение преданным делу коммунизма, идейно закаленным, верным принципам пролетарского интернационализма.

Комсомол — испытанный боевой авангард советской молодежи, верный и надежный помощник КПСС. Нет выше чести и долга для комсомола, чем достойно выполнить задания партии, высоко нести победоносное знамя ленинизма!

СЕГОДНЯ КУРСАНТ—ЗАВТРА ВОИН



Слева направо:

Виктор Поздняков (в кабине) и Александр Шишкин заняты техническим обслуживанием автомобиля.

Будущий водитель-электромеханик Николай Фролов готовит к пуску дизельный электрический агрегат.

Внутренний распорядок клуба поддерживают дисциплинальные. Сегодня службу несет Сергей Суриков.

Вооруженным Силам — отличных специалистов. Этот девиз с успехом претворяется в жизнь во Владимирском автомотоклубе ДОСААФ. Ему вручено переходящее Красное знамя Военного совета округа Ленина Московского военного округа.

Начальник клуба полковник запаса Николай Николаевич Бритцов, разворачивая широкое полотнище, на котором шелком вышит портрет В. И. Ленина, разглаживает ладонью малиновый бархат:

— Гордости своей не сирываем, радости — тоже!

Это слово коммуниста, человека, прошедшего большую армейскую школу. И о чем бы он ни рассказывал — о буднях курсантов, о трудностях, с которыми приходится сталкиваться в практической работе, всякий раз останавливает внимание на тех, кто в классах, на автодроме решает главную задачу — готовит молодежь к службе в армии — на преподавателях, инструкторах и мастеров производственного обучения.

Здесь сложился крепкий коллектив

преподавателей. Большинство из них — офицеры запаса с высшим образованием и солидным стажем педагогической, воспитательной работы в военных училищах, службы в войсках. Этим во многом определяется весь учебный процесс, дисциплина, строгий распорядок дня, ревностно поддерживаемые в клубе.

Высокое качество подготовки будущих воинов-водителей — это то, чем живет каждый преподаватель. Каждый в своей группе с первых же дней обучения слагивает актив из комсомольцев, производственников: такие, как правило, быстрее усваивают материал, они уже умеют обращаться с инструментом, свободно разбираются в схемах. Эти ребята и начинают постепенно подтягивать тех, кому трудно даются автомобильные науки, занимаются с ними после уроков, в часы самоподготовки, так что к моменту внутренней проверки отстающих по существу нет.

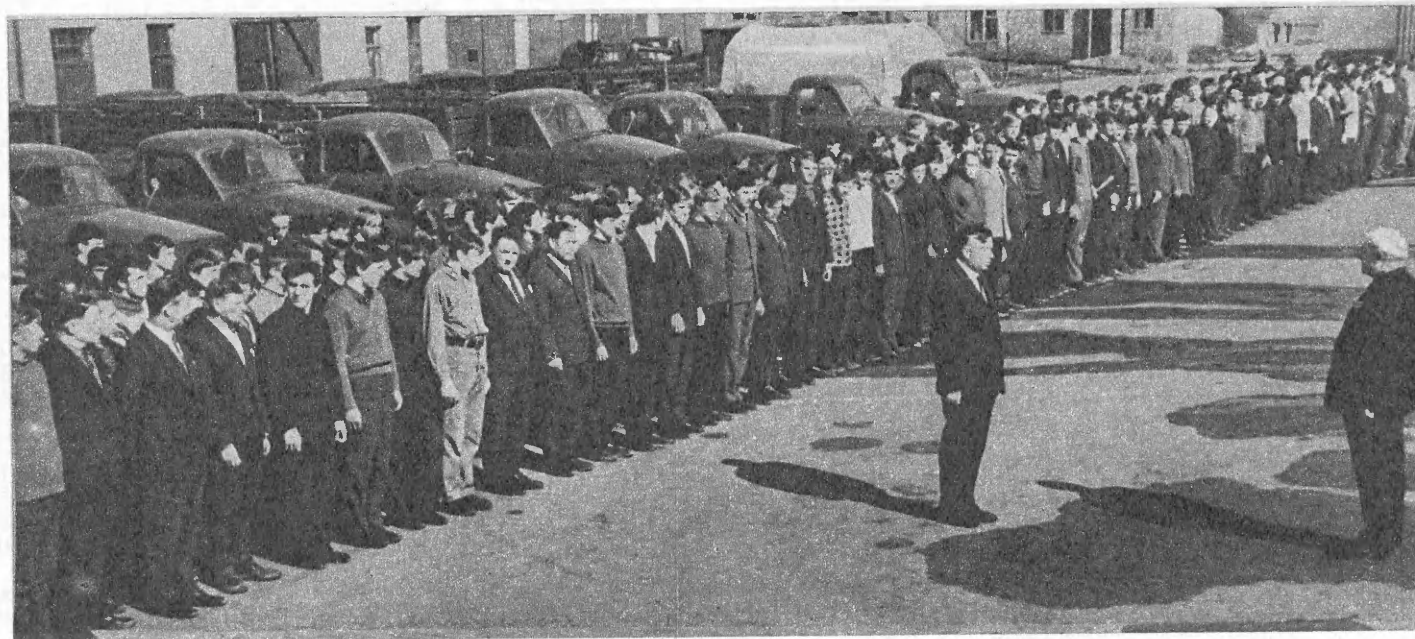
Сами педагоги тоже неустанно учатся. Знакомство с новой техникой, взаимное посещение уроков, отчеты преподавате-

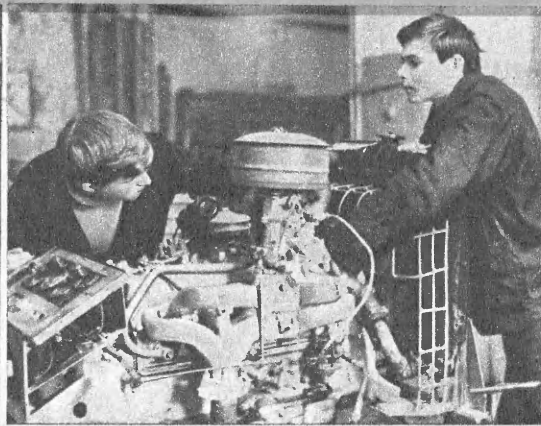
лей — все это способствует повышению мастерства.

Обучение практическому вождению автомобиля — предмет особого внимания работников клуба. У старшего инструктора Данилова каждый курсант на учете. По-отечески заботливо следит он за успехами своих питомцев, щедро раскрывает перед ними секреты мастерства. Недаром же Сергей Никанорович обладатель своего рода «знака качества»: его группа освобождена от внутренней проверки перед экзаменами в ГАИ. За многолетнюю работу в клубе и подготовку хороших специалистов для Вооруженных Сил С. Н. Данилов награжден медалью «За трудовую доблесть».

В автомотоклубе призывники познают первые воинские заповеди, требования уставов, изучают оружие, учатся метко стрелять, привыкают к армейским порядкам. И чем усерднее трудятся будущие воины до того, как наденут солдатскую форму, тем успешнее пойдут их служба в армейском строю.

Это хорошо понимают и курсанты





их наставники. Преподавание военного дела умело сочетается в клубе с военно-патриотическим воспитанием. Лекции, беседы, вечера-встречи с фронтовиками, экскурсии в воинскую часть воспитывают у будущих воинов стремление к главному овладению техникой, к отличному выполнению воинского долга.

Быть готовым к службе в армии — значит закалять себя физически, заниматься техническими видами спорта. Поэтому руководство клуба всячески поддерживает тягу молодежи к занятиям авто- и мотоспортом. В прошлом году спортсмены клуба победили в кроссе городов Поволжья, в кроссе имени Героя Советского Союза Владимира Куриленко.

По вечерам в клубе собираются школьники и под руководством тренера мастера спорта Бориса Динабурга ремонтируют мотоциклы, готовят их к соревнованиям. В порядке шефства клуб помогает первичным организациям оборонного общества.

...Уже стемнело, когда мы с начальником клуба вышли на улицу. Окна классов светились, шли занятия в вечерних

Научиться водить автомобиль в сложных условиях — обязанность каждого будущего военного шофера (фото сверху).

Воспитанники автомотоклуба кандидаты в мастера спорта Е. Баринков и Н. Ефимов на трассе мотокросса в г. Кольчугино (левый кадр — фото Ю. Рогана).

Главное — правильно установить зажигание. В классе горячей регулировки двигателя Николай Корнилов (слева) и Александр Кузнецов (правое фото).

группах. Но похоже было, что Николай Николаевич чего-то ждет и домой не собирается.

— Угадали, — сказал он, улыбаясь. — Жду машины с грузом. Приобрели дополнительное оборудование, манеты. Видели строя здание? В новом доме и жизнь надо устраивать по-новому.

Вскоре во двор въехали три грузовика, и Николай Николаевич пошел им навстречу.

В. КУРБАТОВ, В. ШИРШОВ,
г. Владимир спецкоры «За рулем»

У коллектива автомотоклуба давняя дружба с воинами Н-ской части.

О парковой службе и обслуживании военного автомобиля рассказывает курсантам ефрейтор Юрий Прутников (в центре).



Капитан Б. Смирнов знакомит курсантов со стрелковым оружием.

Утренний развод. Преподаватель П. Ерохин рапортует начальнику автомотоклуба Н. Бритцову о готовности к занятиям.



Идет смотр спортивной и оборонно-массовой работы

ОБЩИМИ УСИЛИЯМИ

Итак, позади месяцы упорной подготовительной работы к всесоюзному смотру и экзамену по военно-техническим видам спорта. Поэтому-то сегодня каждый комсомольский активист со всей отчетливостью видит и достижения, и промахи, радуется успехам тех, кто вышел на стадионы и спортивные площадки, научился водить автомобиль или мотоцикл. Сейчас уже есть что обобщить — то положительное, что накоплено в технической подготовке, военно-патриотической работе.

У себя в Воронеже, готовясь к экзамену, мы провели с активистами сборы, семинары на базе одного из воинских подразделений. Молодые люди познакомились со славной историей Советских Вооруженных Сил, со службой и учебной работой; участники сборов занимались строевой подготовкой, тренировались в стрельбе, метании гранат. Им была показана новая автомобильная техника.

Вернувшись на свои предприятия, комсомольские и досафовские активисты дружно взялись за организацию новых военно-технических кружков, расширение спортивной базы. Начали готовить общественных инструкторов, судей по спорту.

На первом этапе большую разъяснительную работу среди молодежи провели оргкомитеты, созданные на каждом предприятии из комсомольского и досафовского актива.

В целях пропаганды и популяризации смотра и военно-технических видов спорта были привлечены печать и областное телевидение. Так, в одной передаче, организованной телевидением из спортивно-технического клуба Воронежского механического завода, было рассказано о том, как молодежь готовится к смотру. Надо отметить, что здесь сразу же было достигнуто полное взаимопонимание между комсомольцами и досафовцами. Секретарь комитета комсомола С. Бростовский и председатель первичной организации ДОСААФ М. Коньков работают рука об руку. Оргкомитет завода в короткий срок выявил желающих освоить ту или иную техническую специальность, были созданы дополнительные кружки. Примечательно и то, что на первом этапе смотра на заводе организовалась секция картингистов. Сейчас в распоряжении начинающих спортсменов четыре машины. Большая группа юношей и девушек занимается в секции водомоторников, другие изучали автомобиль. Одних мотоциклистов спортивно-технический клуб помог обучить на первом этапе более полутора десятков человек.

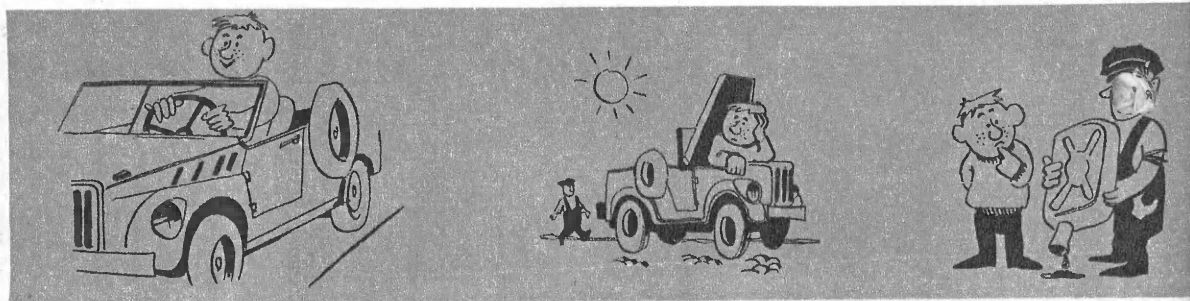
Деятельное участие в подготовке к смотру-экзамену развернули комитеты комсомола, активисты ДОСААФ многих других предприятий города Воронежа.

На заводе «Электросигнал» имени Калинина, горнообогатительного оборудования, тяжелых механических прессов комсомольцы также учатся управлять мотоциклом, изучают радиодело, овладевают парашютным спортом. Словом, каждому коллективу предоставлена инициатива в выборе форм и видов военно-технической подготовки юношей и девушек. Начало года, как преддверие второго ответственного этапа смотра-экзамена, отмечено городскими соревнованиями мотоциклистов на ледяной дорожке, в феврале состоялись областные. Победителями вышли спортсмены механического завода.

Лето — наиболее благоприятная пора для автоспортсменов. Тысячи юношей и девушек сейчас демонстрируют свое мастерство, отчитываются в своей готовности к защите Родины. Среди них — большой отряд автомобилистов и мотоциклистов.

А. ШИЛОВ,
заведующий отделом горкома комсомола

г. Воронеж



По широкому шоссе мчится автомобиль. Ритмично работает двигатель, мягко шуршат шины. И день погожий, и настроение отличное. Но... машина вдруг неуверенно замедляет ход и съезжает на обочину. И вот уже перед вами знакомая картина: высккивает водитель, озабоченно открывает капот и погружается в мотор по пояс...

Такие ситуации хорошо известны водителям. Много дорогого времени теряется порой на обочине, если нет опыта. Причина неисправности часто оказывается пустяковой, а человек уже опоздал куда-то, сорвалось важное дело. Как тут помочь?

Учебные программы подготовки водителей не содержат полного «Курса устранения неисправностей автомобилей в дороге». Да и невозможно, по-видимому, преподавать такой курс, предусмотреть все обстоятельства, при которых водитель должен быть на высоте положения. Это приходит с опытом. Недаром говорят: «Беды мучат, учу учат».

Но нельзя ли «поторопить» опыт, ускорить его накопление, минуя эти «беды», — вернее, испытав их заочно! С тем, чтобы при очной ставке с неисправностью водитель не бедствовал, не опускал руки, а знал, что ему делать!

Можно. И мы решили помочь сотням тысяч тех, кто лишь недавно сел за руль автомобиля.

Занятия в нашей «Школе молодого шофера» будут не собранием назиданий и наставлений, а, скорее, доброжелательной товарищеской беседой опытного водителя со своим коллегой-новичком, беседой, подобной тем, какие нередко возникают на обочине.

I. ОДНА ИЗ ШЕСТИСОТ

— Что это вы остановились, товарищ, на обочине?

— Двигатель заглох...

— Это бывает. Особенно, когда в баке кончается бензин. Вак полон? Ну тогда давайте разберемся. Открывайте капот. Двигатель сразу остановился, внезапно, или уже до того работал с перебоями? Может быть, «чихание» в карбюраторе слышали? В чем же дело? Подача топлива прекратилась? Что ж, и это могло случиться. Не исключено, что засорились топливopровод, или фильтр, или сетка отстойника бензонасоса, хотя маловероятно. Столько же оснований подозревать, что двигатель перегрелся, или распределительный вал заклинило, или, скажем, масляный насос плохо подает. Кстати, есть ли бензин в карбюраторе? Есть. Ну вот. Тогда начнем с другого. С зажигания.

Прежде всего проверим, есть ли ток в системе электрооборудования: может быть отсоединились провода от аккумуляторной батареи, или где-нибудь

произошло короткое замыкание. Для внезапной остановки двигателя это наиболее характерно.

Включим зажигание. Контрольные лампочки на приборном щитке загорелись, звуковой сигнал работает — значит ток есть. Теперь давайте коленчатый вал потихоньку повернем, чтобы контакты прерывателя полностью сомкнулись. Так... Между прочим, мы этим сейчас и другое установили — что двигатель не заклинило. И что зубья шестерен распределительного вала не сломаны — это легко было бы ощутить по неравномерному усилию на заводной рукоятке. Компрессия создавалась бы только в тех цилиндрах, в которых клапаны в момент поломки зубьев остались закрытыми. Тогда пришлось бы сейчас крышку клапанной коробки снимать. И выяснять, какие клапаны не работают. Но нужды в этом, слава богу, нет.

Теперь поищем искру. Берем центральный провод высокого напряжения, отводим его от массы миллиметров на 8—10, а пальцем размыкаем контакты прерывателя. Так и есть. «Пропала» искра. Типичнейший случай... А топливоподача здесь не вино-

вата. Можно было бы даже не проверять, раз не было «стрельбы».

Неопытный водитель сторчача чуть ли не всю машину начинает разбирать. То за одно хватается, то за другое. А в результате рискует окончательно сбиться с толку.

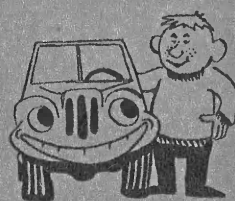
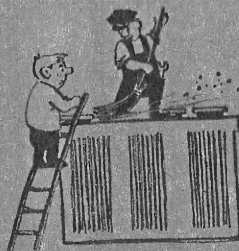
Нет, причину неисправности надо искать методически. И, главное, без спешки, не отчаиваясь, если сразу не обнаружись.

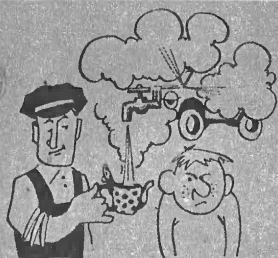
Вот, мы сейчас охотимся за пропавшей искрой. Осмотрим теперь крышку и пружину подвижного контакта прерывателя, определим состояние других контактов и ротора. Особое внимание обратим на уже знакомый нам центральный провод высокого напряжения. Он ведет от катушки к прерывателю... А катушка эта очень подзрительна. Когда искра не проскакивает, часто бывает, что катушка-то все-таки виной.

Так что неисправностей может быть множество, но это не значит, что их надо выучить наизусть — достаточно знать «групповые признаки». Ведь большая часть неисправностей довольно четко систематизируется, так сказать, «раскладывается по полочкам». Это дает возможность ориентировать-

Рисунки

С. Ильинского





ся. Если четко знать характерные, наиболее распространенные неисправности, то можно не бояться встретиться и с такими, что не зафиксированы ни в одной инструкции. И поиск будет целеустремленнее, методичнее. Так что все не так уж страшно.

Неисправности — они не с неба сваливаются. «Погода» для них создается еще в гараже. Чем лучше поставлено техническое обслуживание, чем точнее соблюдаются сроки смазки, осмотра, профилактики автомобиля, тем и неисправностей меньше. Теоретически раскручивая, их вообще можно было бы свести к нулю.

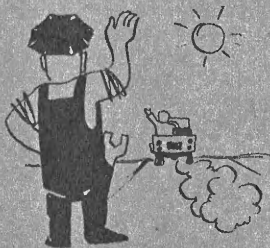
И еще одно — взаимоотношения с машиной. Недостаточно знать ее общую анатомию. Надо изучить ее «нрав», «повадки». Найти с ней, как говорится, общий язык. И жалеть ее надо, не гонять без оглядки. Узязвимых мест в двигателе, в трансмиссии, в ходовой части современного автомобиля немало. Нет пока таких машин, которые, как говорится, все нипочем.

Но мы отвлечлись. Теперь давайте пустим двигатель. Все в порядке — устранена неисправность.

Что же было? Отсоединился провод высокого напряжения. На первый взгляд, все как следует: конец провода находился в центральной клемме. А контакта не было. Почему? Видно, ехали вы, не разбирая дороги. Или железнодорожный переезд с невозможной скоростью «форсировали». Машину где-то трянуло. Провод от тряски немного переместился в клемме. Во всяком случае, оказалось достаточным чуть поглубже его протолкнуть. Видите?.. Поплотнее его в клемме поместить — и «нашлась» искра, которую мы искали. Теперь можно ехать...

Весело работает мотор. Для шофера нет лучшей музыки, чем такая. Хорошее настроение его зависит и от чувства уверенности в машине и чувства уверенности в себе. Когда неисправности не страшны, иначе себя и за рулем чувствуешь. Не племянником машины, не «рулекрутом», а руководителем ее, хозяином положения.

Водителем, одним словом...



ЮБИЛЕЙНАЯ 100-МИЛЛИОННАЯ

Николай Никитович Соколов.

Выгрузка юбилейной 100-миллионной тонны в Северном порту столицы.
Фото автора

В знаменательный день — 11 апреля, когда все трудящиеся страны вышли на коммунистический субботник, в «Мосстройтранс» Главмосавтотранса был отпразднован своеобразный юбилей — перевезена 100-миллионная тонна груза по счету, начатому 1 января 1969 года. За право перевозки этой тонны более года соревновались пятнадцать автохозяйств «Мосстройтранса», вставшие на ленинскую трудовую вахту. Победителем вышел коллектив 24-й автобазы, а среди водителей предприятия — ударник коммунистического труда шофер первого класса Н. Н. Соколов.

Несколько лет на ЗИЛ-130 с полуприцепом Николай Никитович возит желе-

зобетонные изделия на стройки столицы, регулярно перевыполняя сменные задания. В последнее время он пополнил свой автопоезд трехтонным прицепом. Передовой водитель уважаем в коллективе — он председатель цехового комитета; депутат Волгоградского райсовета столицы. Накануне ленинского субботника Н. Н. Соколов пережил радостное событие — его приняли в ряды КПСС.

Славный юбилей вождя молодой коммунист отметил досрочным выполнением плана пяти месяцев.

В день коммунистического субботника водители Главмосавтотранса перевезли тысячи тонн грузов.

В. ХВАТОВ

СОВЕТСКОЙ ПРИБАЛТИКЕ 30 ЛЕТ

21 июля — знаменательная дата в истории наших прибалтийских республик Литвы, Латвии и Эстонии. Тридцать лет назад здесь была восстановлена Советская власть. Большой и славный путь прошли за это время молодые советские республики. В десятки раз возрос объем промышленного производства, высокая производительность отличается колхозное сельское хозяйство, расцвела национальная социалистическая культура, больших успехов достигла наука. Возникли новые отрасли производства, рожденные, в частности, и автомобилестроением. Широкой популярностью пользуются латвийские микроавтобусы и мопеды; гоночные автомобили выпускает таллинский авторемонтный завод; литовский завод «Спиндулис» поставляет автокосметические средства.

Прибалтика гостеприимно встречает тысячи авто- и мотоциклистов. Их влечет сюда очарование древних городов, великолепные песчаные пляжи у моря, редкие богатства лесов и озер. Путешествовать по прибалтийским республикам легко и приятно. Густая сеть хороших автомобильных дорог позволяет быстро добраться до любого облюбованного места, на пути — много станций технического обслуживания и АЗС, туристов ждут кемпинги, мотели, автопансионаты. Для тех, кто за рулем своего автомобиля или мотоцикла отправится в эти края, мы предлагаем на 16—17 страницах карту дорог со всеми необходимыми сведениями. Доброго пути!

ИНСТИТУТ — ЗАВОДАМ

Научным автотранспортным институтом (НАМИ) разработана конструкция, изготовлены образцы и проведены испытания

экспериментального оборудования для грузовых автомобилей, работающих на сжиженном газе.

Образцы аппаратуры были переданы Горьковскому автозаводу и Московскому заводу имени И. А. Лихачева. Там ее смонтировали на грузовиках ГАЗ-53-07 и ЗИЛ-138, представляющих собой «газобаллонные» модификации известных моделей ГАЗ-53А и ЗИЛ-130.

Оба автомобиля прошли всесторонние испытания.

ДЛЯ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

При Совете Министров Азербайджанской ССР создано Главное управление по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств. Оно планирует в ближайшие два-три года значительно расширить сеть мастерских, автозаправочных станций, моечных пунктов, гаражей, платных стоянок и т. п. В девяти городах начнется строительство механизованных станций по обслуживанию автомобилей.

В самом Баку проектируется мощный автомобинат, пропускная способность которого составит 250 машин в день. В столице республики будет построен и трехэтажный мотель на 200 мест с открытой стоянкой, со всем тем, о чем мечтают автолюбители. Кроме того, запланировано строительство двух пятиэтажных гаражей на 650 машин каждый.

Новости,
события,
факты



ВСЕГДА В ПОИСКЕ

Тульский машиностроительный завод. Первый мотороллер серийного производства сошел с его конвейера 27 апреля 1957 года. Конструкция этой машины, Т-200 (199 см³, 8 л. с., 155 кг, 80 км/час), была разработана в сжатые сроки — на подготовку чертежей ушло лишь четыре месяца. Когда туляки делали эти первые шаги, им во многом помогали коллеги из Центрального конструкторского бюро мотоцикlostроения (ныне ВНИИмото-пром).

Через год после освоения производства «Тулы-Т-200» завод начал выпускать грузовой мотороллер ТГ-200 и мототакси МТ-200. На следующий, 1959 год к ним добавилась модификация ТГ-200 с кузовом-фургоном.

Наладив выпуск мотороллеров, завод сразу же начал самостоятельный технический поиск. Испытывались алюминиевый цилиндр с хромированным «зеркалом», электрооборудование на переменном токе, пластмассовые панели кузова. Не все шло гладко, но с неудачами приходил опыт.

В 1959 году построили опытный образец мотороллера «Метеор». Он был легче серийной модели на 32 кг, отличался от нее и внешним видом. Эта машина не пошла в производство, но дала ценный материал для дальнейших поисков.

Работа над опытными образцами ускорила модернизацию основной модели мотороллера. С 1962 года на ней устанавливаются новые передняя вилка и воздушный фильтр. Изменениям подвергся и кузов. Мощность двигателя возросла до 9 л. с., а вес снизился до 145 кг. Каждодневно решая текущие вопросы, связанные с усовершенствованием этих серийных моделей, конструкторы не прекращали работы над новыми мотороллерами.

Экспериментальные образцы модели Т-250 (247 см³, 24 л. с., 153 кг) появились уже в 1961 году. Она во многом отличалась от предшественницы важными и интересными новшествами. А через четыре года испытывалась уже другая опытная машина, которой суждено было стать прототипом нынешнего «Туриста». Она унаследовала от Т-250 более совершенные ходовую часть и кузов.

Но инженеры не прекращали поиска лучших решений, более совершенных конструкций. Они разработали и в

1964 году внедрили в производство новую, более жесткую и прочную раму для грузового мотороллера. Много нового и интересного в это время сделали конструкторы двигателей. Экспериментальные образцы двухцилиндровых моторов (250 и 350 см³) с золотниковым распределением показали в 1965 году на испытаниях высокие результаты. Серьезные исследования провел завод в области применения автоматической гидромеханической трансмиссии на мотороллере («За рулем», 1970, № 1).

Конечно, внедрение новшеств в серийное производство дело нелегкое. Надо не только излечить новорожденную конструкцию от «детских болезней», но, как говорят инженеры, и довести ее. Необходимо создать специальные станки, инструмент, разработать новые технологические процессы. Над решением этой большой комплексной задачи инженеры завода настойчиво трудятся коллективом.

Туляки продолжают поиск и сегодня. За последние годы ими созданы экспериментальные образцы мотороллеров «Тулица», «Турист-М», «Старт». Недавно прошли заводские и ведомственные испытания первые опытные образцы грузового мотороллера с кабиной для водителя, отопление и стеклоочистителем. Ведется работа и над совершенно новой моделью грузового мотороллера с кузовом-фургоном.

Поиск продолжается. Ибо без него нет технического прогресса.



САМОСВАЛЫ ИЗ МЫТИЩ

Модернизированный самосвал Мытищинского завода — ММЗ-555Г.

Мытищинский машиностроительный завод. Табличку с такой надписью мы привыкли видеть над дверью в вагонах метро. Но работают в Мытищах не только «вагонники», как их называют в цехах. Из ворот этого завода, расположенного от Москвы в двадцати минутах езды на электричке, выходят еще и самосвалы. Сегодняшняя основная модель — ММЗ-555. Она выпускается с 1964 года на базе автомобиля ЗИЛ-130. ММЗ-555 пользуется доброй репутацией у водителей. Это самый «массовый» у нас самосвал, широко используемый в разных областях народного хозяйства. А пока действует хорошо отлаженное производство, на заводе полным ходом идет работа над новыми моделями.

Об этом рассказал нашему корреспонденту Александр Георгиевич Аки-

мов, главный конструктор самосвала ММЗ-555.

Сейчас завод переходит на серийный выпуск новой модификации самосвала — ММЗ-555Г. Александр Георгиевич звонит в цех:

— Сколько новых машин сотворили?

Оказывается, несколько сотен. Не так уж мало для начала. В этом году завод должен полностью переключиться на их производство. Спрос на мытищинские самосвалы огромен. Их ждут повсюду. Сфера применения мытищинского самосвала значительно расширяется теперь, с выпуском усовершенствованной модификации.

Что же нового в ММЗ-555Г по сравнению с прежней машиной? Во внешнем виде ее мало что изменилось. Но только внешне. Судите по цифрам. Раньше

объем кузова составлял 3 кубометра, теперь же, с надставными бортами, — на 42 процента больше — 4,25 кубометра.

— Кстати, объем, с которым так связана грузоподъемность, — вопрос очень серьезный, — говорит Александр Георгиевич. — Сейчас нет точной методики его определения. Если заполнить кузов сверху еще насыпать «горку», — это тоже будет фактическая вместимость. Она зависит и от угла естественного оплыва в движении. Важен этот вопрос потому, что самосвал рассчитан на груз самого разного объемного веса.

На столе появляется номограмма, составленная главным конструктором, по ней здесь подсчитывают более точный возможный объем кузова, его фактическую вместимость.

В новом самосвале сохранен прежний принцип разгрузки назад.

Кузов самосвала оборудован козырьком, защищающим кабину водителя. Теперь покончено с кустарными козырьками, которые пристраивали в автохвосте.

Итак, у новых самосвалов очевидное преимущество: их можно применять значительно шире без ущерба для использования грузоподъемности, а в конечном счете, экономически эффективнее. Автотранспортники довольны и их качеством — завод не имеет ни одной рекламации по самосвальному устройству.

Одновременно с модернизацией машин, с подготовкой в КБ новых, перспективных разработок идет реконструкция завода, которая позволит в будущем увеличить производство самосвалов.



ПЕРВЫЙ «ВИТЯЗЬ»

Многие свои сокровища природа спрятала далеко на Крайнем Севере, в болотистых низменностях Западной Сибири. Ртуть и газ — важные виды топлива — найдены в огромных количествах в нижнем течении Оби, на севере Коми АССР и в других отдаленных районах.

Чтобы освоить эти богатства, нужны транспортные средства, которые способны двигаться и по заболоченной местности, и по грунтовым лесным дорогам, в осеннюю и весеннюю распутицу, по глубокому снегу, когда обычные колесные машины оказываются беспомощными. Для передвижения по болотистым и слабо несущим грунтам нужны вездеходы с удельным давлением не более $0,2 \text{ кг/см}^2$. Но даже специальный болотный гусеничный трактор Т100МБ — основной вид транспорта нефтяников и геологов по этому показателю не отвечает требованиям.

Пришлось создавать специальную машину. Несколько лет назад Московский экспериментально-механический завод освоил мелкосерийное производство болотного снегохода В-1 «Витязь», разработанного специальным конструкторским бюро «Газстроймашина». Его важная особенность — низкое давление на грунт — всего $0,13 \text{ кг/см}^2$.

У «Витязя» вдоль каждого борта вместо обычных гусеничных цепей идут две резино-тросовые бесконечные ленты с

соединениями в виде штампованных траков из пружинной стали. В средней части траки имеют выгибы, образующие в сборе с лентами беговую дорожку, по которой катятся опорные катки. Чтобы они не соскакивали, по бокам дорожки установлены ограничители. Траки являются одновременно опорными и ведущими элементами гусениц. Сами ленты очень прочны — для разрыва каждой из них необходимо усилие не менее 40 тонн. Чтобы уменьшить износ траков и компенсировать разность шага в зацеплении их со звездочками, звездочки делают резинокордовыми.

Опорные катки «Витязя» снабжены автомобильными шинами размером $8,25 \times 15$. Подвеска их выполнена на двойных балансирах, а упругими элементами служат пневматические баллоны, давление в которых регулируется из кабины водителя. Задний мост по конструкции подобен тракторному. Служащие для поворота машины бортовые фрикционы заимствованы от трактора Т-100М. Управление фрикционами и тормозами имеет пневмопривод.

В конструкции вездехода вообще широко использованы многие автомобильные и тракторные узлы, выпускаемые нашими заводами: двигатель, кабина, рама, коробка передач, карданные валы, коническая пара главной передачи, кузов и тормозные камеры — автомоби-

«Витязь» идет через тайгу.

«Витязь» штурмует крутой подъем.

ля ЗИЛ-130, золотники пневмоуправления — автобуса ЗИЛ-127.

Во время испытаний «Витязь» показал проходимость более высокую, чем некоторые гусеничные вездеходы. Правда, он не приспособлен для преодоления водных преград.

Зимой «Витязь» может передвигаться по снегу любой глубины (при этом он как бы подготавливает дорогу другой машине), уплотняя его широкой колеей. Очень хорош В-1 для прокладки так называемых зимников по первому морозу. Проходя по болоту, он выдавливает воду, которая быстро замерзает, образуя ледяной покров. Строители используют «Витязя» для доставки продовольствия, медикаментов и т. п. в места, не доступные другим видам транспорта.

Грузоподъемность болотного снегохода В-1 небольшая — 3 т. На хорошей дороге он может развить скорость до 27 км/час , а при движении по болоту, глубокому снегу — 10 км/час . Геологам, нефтяникам, строителям нужны подобные машины на резино-металлических гусеницах грузоподъемностью в 5, 10, 20 и 30 тонн.

«Витязь» не должен сражаться с бездорожьем в одиночку.

Ю. ГУРЬЕВ,
инженер

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ ВЕЗДЕХОД

Закончились испытания 8-тонного грузового автомобиля высокой проходимости НАМИ-058. Эта машина построена в экспериментальном порядке на базе агрегатов грузовика «Урал-375» и имеет четыре ведущих оси. На ней установлены четыре двухтактных дизеля мощностью 280 л. с., пятиступенчатая коробка передач, двухступенчатая раздаточная коробка. Подвеска колес — зависимая на продольных рессорах. Все четыре оси имеют одинаковую колею (2000 мм), а односкатные колеса снабжены торонидными шинами размером $14,00-20$ с регулируемым давлением, которое можно изменять от 0,5 до 3,2 атмосферы.

С полной нагрузкой НАМИ-058 весит 20 тонн, причем на переднюю тележку (две оси) приходится 9,3 тонны, а на заднюю — 10,7. Такое распределение веса обеспечивает хорошую проходимость.

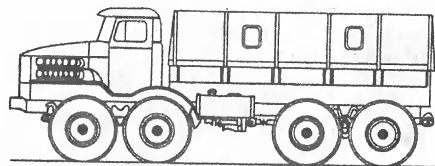
Несмотря на большую базу (расстояние между центрами первой и четвертой осей составляет 5630 мм) минимальный радиус поворота у НАМИ-058 невелик — 11

метров (против 10,5 у «Урала-375» и 13 — у КраЗ-255Б).

Вездеход НАМИ на испытаниях уверенно буксировал 10-тонный прицеп по илистой грязи глубиной 0,35 м, преодолевал 30-градусный подъем, без труда двигался по полуметровому снегу, брал заснеженный подъем крутизной 16 градусов, успешно преодолевал песчаные участки, двигался со скоростью 28 км/час по влажной черноземной пахоте глубиной 22—26 см.

По проходимости НАМИ-058 показал более высокие результаты, чем близкие к нему (по грузоподъемности) «Урал-375» и КраЗ-255Б. Так, при движении по бездорожью разных видов на нем, как правило, были достигнуты скорости в среднем на 35—70 процентов более высокие.

Испытания, проведенные в Днепропетровской, Одесской и Московской областях, показали, что четырехосная конструкция обеспечила вездеходу помимо высокой проходимости хорошие тяговые возможности и плавность хода.



Экспериментальный автомобиль высокой проходимости НАМИ-058.

Советская
техника



СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС—1970

В издательстве ДОСААФ выходят в свет Правила соревнований по мотоциклетному спорту. Они вступают в силу с первыми стартами финальных соревнований V Всесоюзной спортивной такиады по военно-техническим видам спорта. В этой статье рассказывается о том, что нового в этих Правилах.

Пятилетний опыт проведения мотоциклетных соревнований показал, что некоторые положения Правил, изданных в 1963 году, устарели. Кроме того, формулировки отдельных пунктов допускали разночтения, что приводило иногда к неправильным действиям судейских коллегий. Трактовке наиболее уязвимых мест старых Правил была посвящена статья «От старта до финиша», опубликованная в майском номере журнала за 1969 год. И вот теперь — новые Правила.

В чем же их основные отличия?

Начнем с секундомера, предназначенного для ориентировки гонщиков, ожидающих старта. В вышеупомянутой статье приводились случаи, когда башенный секундомер играл роль «провокатора», вызывавшего фальстарты. Новыми Правилами запрещено одновременно давать более одного сигнала. Так, если сигналом старта в шоссейно-кольцевой гонке служит зеленый свет, то стрелка секундомера за несколько секунд раньше должна скрыться от гонщиков, чтобы заставить их перевести взгляд на светофор. В тех случаях, когда старт дается поднятием или опусканием стартового барьера (кросс, трековые гонки), то зеленый свет должен служить предупреждающим сигналом и включаться не одновременно с открытием ворот, а за несколько секунд до этого момента.

Прежние Правила допускали разный

подход при определении занятых участниками мест в многоэтапных соревнованиях. Сейчас четко предусмотрено: если первенство определяется по наибольшему количеству набранных очков (например, за 1-е место 20 очков, за 2-е — 19 и т. д.), то финиш во всех зачетных этапах не обязателен ($20+0+0=20$). Ведь сильный спортсмен в одном этапе может набрать больше очков, чем слабый в трех. Если же первенство определяется по наименьшей сумме очков (за 1-е место одно очко, за 2-е — два и т. д.), то финиш во всех зачетных этапах обязателен. Иначе «ноль» очков, полученный участником за сход в заезде, становится выгодным результатом.

В прошлом году на первенстве СССР по шоссейно-кольцевым гонкам один из спортсменов наехал на мотоциклиста, остановившегося из-за перебоев в двигателе, и получил серьезную травму. Если не принимать во внимание неправильную остановку на левой стороне шоссе после правого поворота, то одной из причин несчастного случая, по заключению врача, послужила запоздалая реакция у пострадавшего гонщика. Замедленные рефлексы у него были связаны с возрастными изменениями. А ведь он был допущен к соревнованиям врачебно-физкультурным диспансером как вполне здоровый человек, причем солидный возраст не давал оснований для запретов. Этот слу-

чай заставил нас вспомнить требования международного спортивного кодекса ФИМ и также ограничить возраст гонщиков в наиболее скоростных и ответственных соревнованиях (шоссе, трек, рекордные заезды) — 55 лет.

На тех же состязаниях колясочник одного из экипажей на втором этапе получил травму и не смог больше стартовать. Водитель в оставшихся двух этапах выступал с другим парником и в итоге занял третье место. Перед судейской коллегией встал вопрос — кто из колясочников достоин бронзовой медали вместе с водителем? Наградили участника последнего этапа. Но безупречно ли это решение? Новые Правила дают четкий ответ: колясочник награждается наравне с водителем, если он выступил во всех зачетных этапах.

В соответствии с новым международным спортивным кодексом ФИМ значительные изменения внесены в правила, регламентирующие требования к мотоциклам. Если раньше они подразделялись на две категории (А — мотоциклы и Б — мотоциклы с коляской), то новыми Правилами все мотоциклы, допускаемые к участию в соревнованиях, отнесены к категории I. Категория II — специальные (грузовые и специальные с оборудованием) мотоциклы — в Правилах не рассматриваются. Категория I подразделяется на группы А — двухколесные мотоциклы, в числе А1 — мотоциклы-одиночки, А2 — мотороллеры и А3 — мопеды; Б — трехколесные мотоциклы, в том числе Б1 — мотоциклы с отъемной коляской и Б2 — с неотъемной коляской (группа Б3 — трехколесные трехколейные мотоциклы в Правилах не рассматриваются, так как они к соревнованиям нас не допускаются). Каждая группа (кроме А2 и А3) подразделяется на типы — дорожные, спортивные, гоночные и рекордные.

Введены дополнительные требования к мотоциклам группы Б. Ограничена ширина колеи (от 80 до 110 см), клиренс коляски (не менее 10 см). Кроме того, запрещена установка зеркала заднего вида. Последнее требование введено, чтобы предупредить возможные попытки в нарушение Правил «шагать обгону».

Регламентировано и количество цилиндров двигателя. В классе 500 см³ должно быть не больше одного, а в классах 125, 175 и 250 см³ — не бо-



двух; при этом во всех классах допускается не более шести передач в трансмиссии. Последнее время стремление обзавестись машинами вступило в противоречие с требованиями безопасности — мотоциклы становятся менее надежными. Поэтому введено ограничение для нижнего предела веса. 50-кубовый мотоцикл должен весить не менее 60 кг, а в классах 125, 175 и 250 см³ этот показатель равен соответственно 75, 80 и 100 кг.

Новые Правила уточнили понятие «спортивный мотоцикл». Во-первых, в них исключено требование старых Правил, согласно которым мотоцикл считался спортивным, если модель изготовлена в количестве не менее 200 экземпляров. Сейчас сказано, что это машины, построенные для спортивных целей серийно на базе дорожных. Дополнительно введены следующие ограничения. Спортивный мотоцикл не должен иметь более одного верхнего распределительного вала, системы принудительного впрыска топлива, жидкостного охлаждения, более двух клапанов в каждом цилиндре и более одного карбюратора на цилиндр. Не разрешено золотниковое или гильзовое распределение.

Эти ограничения, однако, не распространяются на гоночные мотоциклы. Для того чтобы спортсмены мотозаводов, имеющие эти машины, соревновались не только между собой, установлено, что мотоцикл допускается к гонкам по группе гоночных, если эта модель изготовлена в количестве не менее 10 экземпляров и продана не менее чем трем организациям.

Новыми Правилами допускаются к участию в соревнованиях мотоциклы собственной конструкции, сделанные самими гонщиками, но при условии, что они отвечают требованиям, предъявляемым Правилами к спортивным или гоночным мотоциклам соответственно.

И наконец, исправлено неточное указание старых Правил о габаритах мотоцикла. Ныне последний пункт технических условий выглядит так: «...ни одна деталь сиденья, задней части обтекателя или детали самого мотоцикла, находящиеся позади сиденья, не должны возвышаться над грунтом более чем на 900 мм».

Федерация мотоспорта СССР ввела институт спортивных комиссаров для контроля за соблюдением Правил соревнований и оказания помощи местным коллегиям судей. Эта мера обусловлена неравной квалификацией судей в различных республиках и областях, где проводятся ответственные соревнования. Спортивные комиссары назначаются на чемпионаты страны и на первенства республики соответственно всесоюзной и республиканскими федерациями мотоспорта.

Внесены изменения и во 2-ю часть Правил, где рассматривается судейство конкретных видов соревнований.

Известна формула определения максимального числа участников, допускаемых к одновременному старту в шоссейно-кольцевых гонках. Произведение длины трассы в километрах на ее ширину в метрах определяет количество «одиночек». Для мотоциклов с коляской эта цифра уменьшается вдвое. Но ведь два мотоцикла-одиночки, идущие даже рядом, занимают на

трассе больше места, чем одна машина с коляской, да и практика показала, что здесь проявлена известная перестраховка. Поэтому новые Правила разрешают судейской коллегии в зависимости от квалификации спортсменов и конфигурации трассы увеличить число участников, но не более чем до $\frac{2}{3}$ от количества одиночек.

Что же касается кроссов, то здесь нормативов «насыщенности» трассы не было, и многие судейские коллегии и организаторы, опасаясь заторов после старта и ошибок судей при счете кругов, неоправданно либо удлиняли дистанцию кросса, либо сокращали число одновременно соревнующихся спортсменов. И в том и в другом случае снижался интерес гонки. Новые Правила разрешают давать одновременно старт 25 мотоциклам-одиночкам на каждый километр длины одного круга трассы. Эта цифра неоднократно проверена на всесоюзных и международных соревнованиях.

Бывало на кроссах, что спортсмен, не рассчитав скорость на повороте или опасаясь столкновения с другим гонщиком, оказывался за пределами трассы и создавал опасность для стоящих близко к ней зрителей. На прошлогоднем конгрессе ФИМ было принято специальное решение, обязывающее организаторов мотокроссов устраивать между трассой и зрителями нейтральный коридор, обеспечивающий безопасность гонщиков и зрителей. Это требование отражено и в наших новых Правилах.

Более четко теперь изложены условия остановки и повторения заездов в трековых гонках, уточнены понятия нечестной и опасной езды и определение виновного в происшествии на дорожке.

Глава «Многодневные соревнования» пополнилась статьей о «двухдневке» с принципиально новой системой зачета. В классической «многодневке» решающим для распределения мест, как известно, является количество штрафных очков, начисленных за несоблюдение графика дорожных соревнований, и лишь при их равенстве учитываются положительные очки за дополнительные состязания. В «двухдневке» и дорожные и дополнительные соревнования оцениваются штрафными очками, сумма которых и определяет занятое место. Таким образом, оба вида соревнований уравниваются в правах.

Введена в Правила новая глава — «Мотобол». Поскольку ФМС СССР руководит этим игровым видом мотоспорта и им занимаются те же автотоклубы, закономерно, чтобы все касающееся мотоспорта можно было прочитать в одном документе.

Размеры журнальной статьи не позволяют остановиться на всех отличиях новых Правил. Общий смысл их в том, что они направлены на повышение четкости проведения соревнований и объективности судейства. Задача местных судейских коллегий — организовать изучение новых Правил, привлекая для проведения семинаров прежде всего тех арбитров, которые присутствовали в нынешнем году на семинаре судей в Москве и других городах, где рассматривались эти вопросы.

Г. АФРЕМОВ,
председатель Всесоюзной коллегии судей по мотоспорту

Представляем участников спартакиады

МАСТЕР ГОРНЫХ ТРАСС

Товарищи по команде тормозили его, жали руки, хлопали по плечам. А он только улыбался — усталый и возбужденный. Все теперь осталось позади, дышалось легко и свободно, как никогда за последнюю неделю. Анатолий Козырчиков стал чемпионом Советского Союза в мотомногоборье — труднейшем виде мотоциклетных соревнований.

...Отец Анатолия, механик по специальности, всегда старался привить своему сыну любовь к мотору. И добился своего: окончив ирбитский техникум, Анатолий получил профессию мотоциклостроителя.

Уже тогда у него был первый спортивный разряд по кроссу. И направление на работу дали как раз в Ижевск. Анатолий был рад этому: здесь выпускались кроссовые мотоциклы и имелись все возможности повышать свое мастерство. Он стал слесарем-испытателем спортивных машин. Нечего и говорить, что человек, дающий путевку в жизнь таким мотоциклам, должен сочетать прочные технические знания с высокими водительскими навыками. Козырчикову повезло: он работал рядом с известными гонщиками — Сергеем Чирцевым, Георгием Чашниковым, Виктором Фалалеевым. Было у кого учиться, было с кем помериться силами.

Пять лет назад Анатолия взяли в сборную команду страны. Он участвовал в четырех всесоюзных первенствах, стартовал в многодневных соревнованиях ФИМ, в личном чемпионате Европы. Ему уже хорошо знакомы горные трассы Польши, ГДР, Австрии, Чехословании. Но особенно удачным Анатолий считает лето шестидесяти девятого года. С всероссийского первенства привез он чемпионскую ленту, с всесоюзных состязаний по мотокроссу — серебряную медаль. На чемпионат страны по мотомногоборью уезжал с большой надеждой. Чувствовал, что теперь ему многое по плечу.

А затем очередная мотоолимпиада ФИМ в Западной Германии. Одиннадцать медалей привезли с нее советские спортсмены, и одна из них принадлежала Козырчикову.

В спорте всегда так: кание бы трудности ни пришлось испытать — главный экзамен всегда впереди. Для Анатолия этим экзаменом в нынешнем году стали старты юбилейной Спартакиады. Зимние и весенние месяцы прошли в упорных тренировках. И вот наступил июль — время финальных соревнований спартакиады Российской Федерации. Козырчиков снова на трассе, но теперь он уже выступает в роли автогонщика. Его цель — добиться успеха на первенстве РСФСР по авторалли и войти в сборную команду республики.

В. КИБАРДИН

г. Ижевск



Мастер спорта СССР Анатолий Козырчиков. Фото П. Катаева

РАЛЛИ ДЛЯ ВСЕХ

- Слово берет тренер
- Как сочетать сложность и доступность
- Три „рецепта“

Оговорюсь сразу: единого мнения о положении дел в нашем ралли пока не существует. Иные оптимисты заявляют: чего ради бить тревогу о неблагополучии в этом виде соревнований? Посмотрите, мол, календарь, там только одних стартов, официально зарегистрированных автомобильной федерацией, около двадцати плюс еще международные встречи. Так что беспокойство напрасно — раллисты у нас не обижены.

Что же касается меня, как, впрочем, и многих других людей, связанных с автоспортом, то у нас другое мнение. Нельзя не брать во внимание тот факт, что в последнее время среди спортсменов-автомобилистов все чаще возникают споры о будущем ралли. Дискуссии на эту тему велись и во время первой Всесоюзной спартакиады автотранспортников и на прошлых чемпионатах страны. Серьезную озабоченность дальнейшей судьбой ралли высказал на страницах январского номера журнала «За рулем» (1970) министр автомобильного транспорта Белорусской ССР председатель республиканской федерации автоспорта А. Е. Андреев. Этой же теме была посвящена статья («Три неразыгранных медали») чемпиона страны Л. Потапчика и заместителя председателя комитета авторалли ФАС СССР К. Сочнова.

К чему же сводятся доводы сторонников реформы внутрисююзных соревнований? Действительно, календарь у нас обширный. Но общих рекомендаций к составлению программы ралли практически не существует. Действующие сейчас рекомендации устарели, новые еще не изданы. Вот и получается, что организаторы соревнований в меру своей фантазии либо непомерно усложняют их программу, либо, в погоне за числом участников, делают состязания слишком легкими и неинтересными. Так или иначе, наши нынешние ралли, на мой взгляд, не способны решить проблему массовости, они недоступны широким слоям автомобилистов.

Взять хотя бы последний чемпионат страны. В нем стартовало 106 экипажей, но только 15 выдержали труднейшее испытание и успешно закончили всю дистанцию. Многие команды выбы-

ли из борьбы чуть ли не на первых километрах трассы. Затратив большие средства на доставку машин к месту соревнований, эти спортсмены вынуждены были вернуться домой, не успев даже приблизительно разобраться в огрехах своего мастерства. В трудном положении оказалась и судейская коллегия: как определить для таких экипажей занятое место? Не идти же на трассу и выяснять, на каком километре — 50-м или 60-м они сошли.

Казалось бы, вывод напрашивается сам собой: надо облегчать программу ралли. Но делать этого нельзя. Программа наших чемпионатов составляется с учетом международных требований. Только в условиях сложных испытаний можно подготовить высококлассных гонщиков, способных с успехом выступать в таких ралли, как Лондон—Сидней, Лондон—Мехико и других. Сейчас у нас есть целый ряд спортсменов, обладающих высоким мастерством. Основная масса наших раллистов, к сожалению, явно им уступает. Большинство раллистов просто не способно выдержать столь трудный экзамен, каким является чемпионат страны. К тому же возможности в подготовке машин у гонщиков, представляющих заводы, автохозяйства и автомотоклубы, далеко не одинаковы.

Словом, первенство страны должно быть и доступным и сложным одновременно. Попытаюсь дать рецепты для подобных соревнований. Вот один из них — двухэтапный чемпионат. Первая его часть не насыщена сложными скоростными испытаниями и большим количеством спецучастков. Короче, программа ралли составляется с таким расчетом, чтобы трассу могла пройти основная масса участников. На этом этапе определяются командные места. Затем судейская коллегия называет (к примеру, половину) сильнейших спортсменов, которые продолжают борьбу уже в личном зачете. На этом этапе мастерство гонщиков испытывается по большому счету. Жесткий график, высокие скорости, сложные спецучастки помогут определить действительно сильнейших. Чем, на мой взгляд, хороша эта формула чемпионата? Она дает возможность всем участникам пройти хо-



На трассе.

Фото И. Бах

ты бы половину трассы, проверить степень своей подготовки, приобрести необходимый опыт. Все коллективы получат перспективу занять какое-то командное место. В то же время и интересы сильных гонщиков не пострадают. На втором этапе они уже в понастоящему сложной обстановке выявят победителей в личном зачете.

Мне кажется, что существуют, по крайней мере, еще два варианта, способные решить проблему массовости в тех масштабах, в каких это возможно в ралли. Почему, к примеру, мы не проводим у себя в стране ралли-марафоны? Ведь эти соревнования привлекали бы множество участников. В качестве дополнительных испытаний можно ввести экономичную гонку на больших расстояниях. Здесь не нужно будет мчаться на бешеных скоростях. Средние режимы движения, интересный маршрут привлекут владельцев личных автомобилей.

Наконец, третий вариант — введение в программу ралли соревнований по ориентированию, других военно-прикладных элементов. Движение при помощи карты предъявит особые требования к штурманскому мастерству каждого участника. А это очень важно: ведь даже в сборной команде страны ощущается нехватка опытных штурманов.

Я не ставлю себе целью дать точный и окончательный перечень условий каждого ралли. Это уже дело организаторов соревнований. Главное заключается в том, чтобы состязания были разнообразными, рассчитанными на разные слои автомобилистов. Возможно, для республик Прибалтики подойдет первый тип ралли, в Казахстане же привьются марафоны, где-нибудь еще — третий тип состязаний. Вот тогда каждый спортсмен сможет выбирать в зависимости от степени своего мастерства и своих интересов то или иное ралли. Будет знать, как готовиться самому и как готовить к испытанию машину.

В. ЛАПИН,
заслуженный тренер РСФСР

Немало писем пришло в «Клуб «Автомобиль»» после публикации статьи «Чехлы на сиденья «Волги» (1969, № 12). Автомобилисты С. Михайлов из Кривого Рога, А. Николаев из Владивостока, минчанин Л. Боровиков и многие другие просят дать такой же материал по автомобилям «Москвич».

Сегодня мы расскажем о чехлах на сиденья для «Москвичей-402», «407» и «403».

Владельцы 408-х и 412-х, не беспокойтесь, о вас не забыли. В этом году мы поместим выкройки и для ваших машин.

ЧЕХЛЫ ДЛЯ СИДЕНИЙ «МОСКВИЧЕЙ»

Ткань каждый выбирает по вкусу и возможностям. Это могут быть «мебельная», «сахара», разные льняные, портьерные и гобеленовые материалы. Основное требование — прочность и практичность. Понадобится 8,25 м² ткани.

Мы подсчитали, сколько ее нужно купить при различной ширине.

Прежде чем кроить, внимательно изучите наш чертеж. Предупреждаем, размеры его не учитывают припуска на швы, который составляет 1,5—2 см. Чем

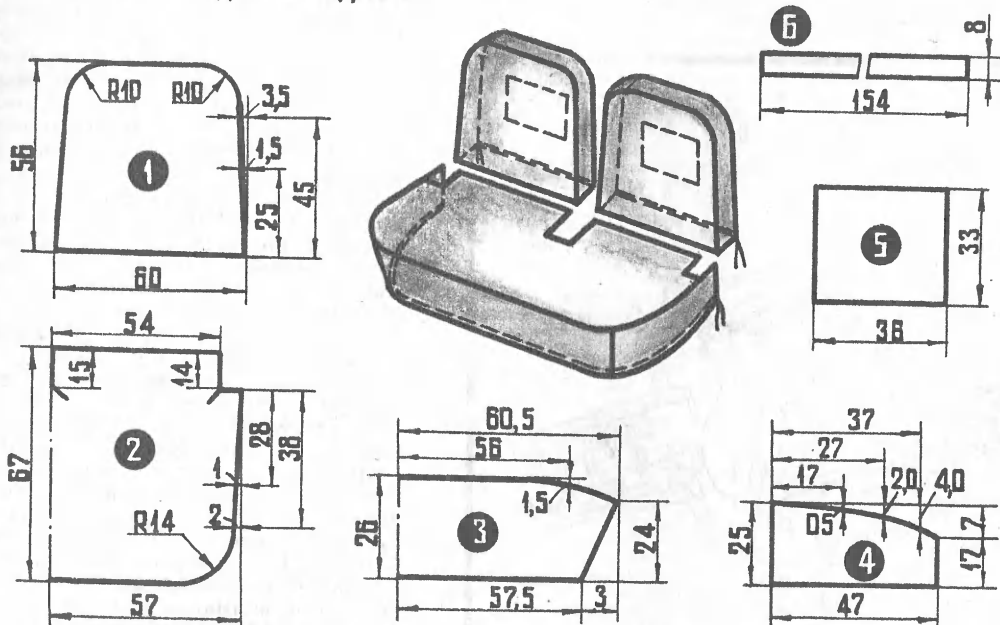
толще ткань, тем больше припуск.

Советуем вначале, чтобы не испортить материал, сделать выкройку из бумаги в натуральную величину и разместить их на отрезе. В комплект входит несколько одинаковых деталей. Количество оговорено в таблице.

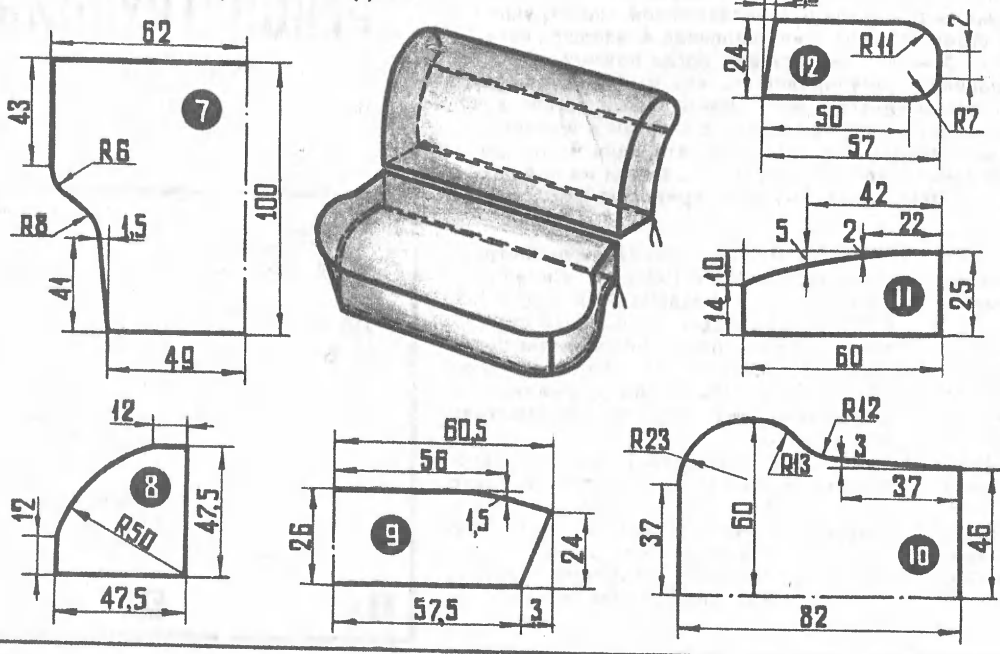
Сшивать детали нужно бельевым швом. В готовые чехлы продерните шнур. Затянув его, укрепите чехлы на сиденьях.

Ширина, м	1,6	1,5	1,4	1,3	1,2	0,9	0,8	0,7
Расход, м	5,0	5,5	6,0	6,5	7,0	9,0	10,0	11,5

ЧЕХОЛ ПЕРЕДНЕГО СИДЕНЬЯ



ЧЕХОЛ ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ



№ позиции	Деталь	Количество деталей на один чехол
1	Чехол переднего сиденья	
1	Передняя и задняя детали спинки	4 (2 левые и 2 правые)
2	Верхняя деталь подушки	1
3	Передняя деталь подушки	1
4	Боковая деталь подушки	2 (левая и правая)
5	Карман	2
6	Планка спинки	2
	Чехол заднего сиденья	
7	Передняя деталь спинки	1
8	Подлокотник	2 (левый и правый)
9	Передняя деталь подушки	1
10	Верхняя деталь спинки	1
11	Боковая деталь подушки	2 (левая и правая)
12	Боковая деталь спинки	2 (левая и правая)





ВСЕ О „МОСКВИ- ЧАХ-400“ И „401“

ки внутренней части цилиндра. Конец упора нужно закалить до твердости $RC=40$. Понадобится еще «начинка» от старого заднего амортизатора одностороннего действия, который вы на своей машине, вероятно, давно уже заменили телескопическим. Кстати, о том, как это сделать, было рассказано на сорок третьем заседании «Клуба «Автолюбитель» («За рулем», 1967, № 7).

Практически переделка амортизатора не отличается по сложности от замены вышедшей из строя пружины передней подвески «Москвича-400» или «401».

А теперь — внимание рисунку 3.

В корпус переднего амортизатора помещаем стакан 2, в который устанавливаем взятые из старого заднего амортизатора пружину 4 и поршень 5 в сборе с рабочим и обратным клапанами. Перед установкой поршня 5 пластины 6 рабочего клапана нужно отогнуть, увеличив щель для прохода жидкости примерно на четверть первоначальной величины. Этим будет обеспечено необходимое для нормальной работы сопротивление амортизатора.

Пружина 7 передней подвески одним концом опирается на заплечик стакана 2, а другим — на новый упор 1, который занимает место прежнего.

Обычно после многих тысяч километров пробега несколько осевшие пружины передней подвески ухудшают «осанку» машины. Передняя ее часть становится ниже задней. Заплечик стакана, находящийся под пружиной подвески, «поджимает» ее и выправляет дефект.

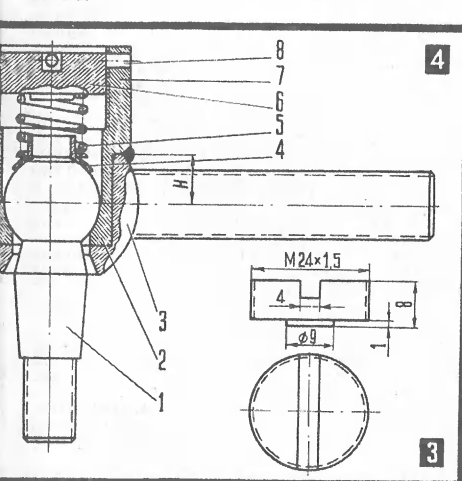
Остается установить собранный амортизатор на место и прокачать его.

Залив в амортизатор свежую жидкость, покачайте переднюю часть автомобиля и долейте масло. Прodelайте эту операцию три-четыре раза.

Теперь можно убедиться, что исчезла разница в уровне передней и задней частей вашего «Москвича», стало приятнее ездить. Предложение проверено многолетним опытом эксплуатации автомобиля на самых разных дорогах.

РУЛЕВОЙ ТЯГИ

Рис. 3. Пробка.
Рис. 4. Переделанный шарнир: 1 — шаровой палец; 2 — вкладыш; 3 — корпус; 4 — колпачок; 5 — пружина; 6 — пробка; 7 — стаканчик с резьбой; 8 — шплинт.



Мы продолжаем нашу экскурсию по страницам журнала, только в этот раз приглашаем с собой владельцев первых «Москвичей». Материалы сгруппированы, как обычно, по тематическим разделам; в скобках указаны годы, номера журнала и страницы.

Двигатель. Приспособление для снятия клапанов (1964, 5, 12). Дымление двигателя и замена выходящей коленчатого вала (1964, 7, 12). Замена старого двигателя («401») двигателем «407» (1965, 9, 25; 1969, 4, 20). Выбор сорта смазки (1967, 12, 18; 1968, 10, 27). Рабочая блока цилиндров модели «401» для установки поршней модели «407» (1968, 1, 23). Форсировка двигателя и его долговечность (1968, 8, 29). Удаление накипи (1970, 1, 25).

Электрооборудование. Установка указателей поворота (1961, 11, 33; 1962, 11, 22). Отключение аккумуляторной батареи (1967, 8, 16). Переход от старой системы электрооборудования с «плюсом» на массу к современной — с «минусом на массу» (1969, 3, 25).

Передний мост и подвеска. Износ шарниров реактивных рычагов передней подвески и устранение его (1964, 7, 12). Приспособление для выпрессовки шкворневого пальца (1964, 7, 14). Установка телескопических амортизаторов (1965, 8, 20). Восстановление развала передних колес (1966, 2, 16). Реставрация реактивного рычага (1966, 4, 19).

Трансмиссия. Смазка и износ шарниров и шлицевых соединений карданного вала (1964, 7, 12). Возможна ли установка коробки передач модели «407» (1970, 3, 20).

Задний мост и подвеска. Съёмник для амортизаторов (1961, 2, 15). Осевой люфт полуоси и его устранение (1964, 7, 12). Установка редуктора с гипонидной главной передачей (1964, 11, 21) и связанная с этим замена шестерен привода спидометра (1965, 7, 19). Замена подшипников ведущей шестерни главной передачи (1966, 4, 19). Установка телескопических или рычажных амортизаторов двойного действия (1967, 7, 16). Приспособление для выпрессовки втулок сайлент-блоков из рессор (1969, 3, 20). Ремонт сломанного торсионного листа рессоры (1969, 11, 28).

Тормоза. Способ регулировки ручного тормоза (1965, 1, 20). Приспособление для снятия пружин тормозных колодок (1966, 3, 24).

Кузов. Устройство багажника на крыше (1958, 1, 11). Лакокрасочное покрытие и уход за ним (1969, 5, 19). Работы по ремонту кузова: рихтовка и сварка (1966, 7, 16). Окраска и подкраска кузова (1966, 9, 16). Восстановление покрытий кузова (1966, 11, 16). Травильно-защитный раствор для удаления ржавчины (1969, 1, 27).

Усовершенствования и приспособления. Усовершенствования пружин крепления декоративных колесных колпаков (1964, 2, 19). Противоугонные устройства (1967, 1, 16). Подключение термометра системы охлаждения (1969, 2, 28).

Статьи, помещенные в других журналах. Н. Борисов. «Автомобиль «Москвич». «Автомобиль» (ныне этот журнал называется «Автомобильный транспорт»), 1948, № 2.

Н. Борисов. «Особенности эксплуатации автомобиля «Москвич». «Автомобиль», 1949, № 3.

Ю. Хальфан. «Система питания автомобиля «Москвич». «Автомобиль», 1949, № 5.

У. Яблонский и А. Зилов. «Электрооборудование автомобиля «Москвич». «Автомобиль», 1949, № 7.

Н. Борисов. «Двигатель автомобиля «Москвич». «Автомобиль», 1949, № 8.

Ю. Хальфан. «Тормоза автомобиля «Москвич». «Автомобиль», 1949, № 2.

А. Андронов, Ю. Хальфан. «Особенности разборки и сборки переднего моста автомобиля «Москвич». «Автомобиль», 1951, № 5.

Ю. Хальфан, Я. Горячий. Карбюратор К-25. «Автомобиль», 1951, № 7.

Д. Шипов. «Карбюратор новой конструкции для двигателя автомобиля «Москвич». «Автомобильная и тракторная промышленность», 1951, № 7.

К. Файбисович. «Новая коробка передач автомобиля «Москвич». «Автомобиль», 1952, № 6.

Е. Ютт. «Изменения в конструкции электрооборудования автомобиля «Москвич». «Автомобильный транспорт», 1953, № 6.

Рекомендуемые книги. Андронов А. Ф., Хальфан Ю. А. Автомобиль «Москвич». Машгиз, 1950. Издание второе. Машгиз, 1955.

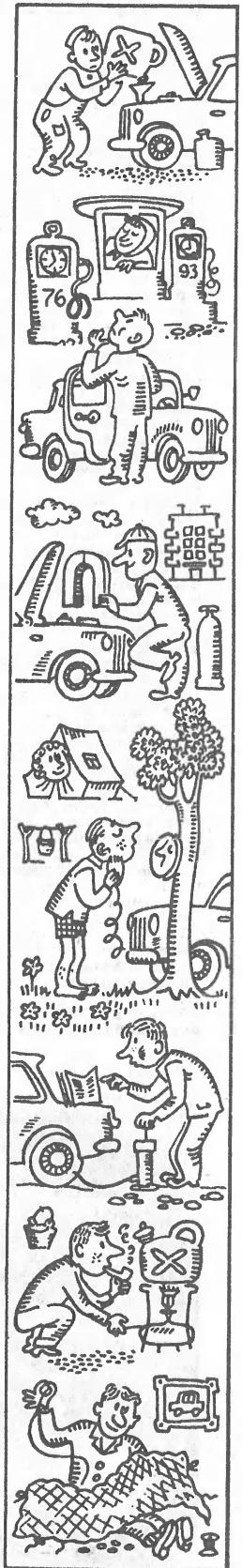
Каталог запасных частей автомобиля «Москвич». Машгиз, 1951. Издание второе. Машгиз, 1954.

Грозовский Т. С., Надеждин В. Н. Управление, обслуживание и ремонт автомобиля «Москвич». Издательство Министерства коммунального хозяйства РСФСР, 1951. Издание второе. Издательство Министерства коммунального хозяйства РСФСР, 1954.

Крамаренко Г. В., Горлов П. Р. Опыт эксплуатации автомобиля «Москвич». Машгиз, 1953.

Андронов А. Ф. и другие. Ремонт автомобиля «Москвич». Машгиз, 1952.

Стеблев Н. М., Файвишевич Н. В. Автомобиль «Москвич» (альбом — пособие для изучения автомобиля «Москвич-401»). Издательство ДОСААФ, 1955.



МОТОЦИКЛЫ ДА

ИЖЕВСКИЕ И КОВРОВСКИЕ

Мотоциклостроители давно оценили важное значение спорта и неустанно ведут работу над специально для этой цели предназначенными машинами. Особое внимание они уделяют мотоциклам, рассчитанным на широкую сеть мотоклубов и секций.

В нынешнем году Ижевский и Ковровский заводы развернули выпуск новых машин для соревнований, входящих в программу Спартакиады.

Ижевский завод уже в прошлом году приступил к постройке мотоциклов ИЖ-К11 (для кросса) и ИЖ-М11 (для многоборья). Они представляют собой дальнейшее развитие моделей ИЖ-64К и ИЖ-64М (см. «За рулем», 1967, № 5). Новые мотоциклы на 5 кг легче своих предшественников, у них передние колеса размером 3,25—21 вместо 3,25—19, удобнее посадка водителя и двигатель, прибавивший 5 л. с. мощности. Несколько сотен этих машин мотоклубы получают уже в нынешнем году.

Кроме того, завод планирует изготовить партию мотоциклов для кольцевых гонок. Они будут снабжены двухцилиндровым (347 см³) двигателем «ИЖ-Юпитер-3», форсированным с 25 до 35 л. с. При весе без обтекателя 122 кг ИЖ-Ш11 сможет развивать 160 км/час.

Ковровский завод также взялся за мелкосерийное производство кольцевых машин. Первые десять «Восходов-175ШК» поступили в клубы еще в прошлом году. Эта модель снабжена двигателем класса 175 см³, таким же, что ставится на кроссовые и многодневные модели 175СК и 175СМ. Для нового мотоцикла сделана специальная дуплексная рама, увеличенный бак, колеса с 19-дюймовыми ободами, обтекатели из стеклопластика.

Одновременно подверглись модернизации обе существующие спортивные модели, выпускаемые серийно. Замена чугунного цилиндра алюминиевым, усовершенствование формы перепускных каналов и другие нововведения позволили поднять мощность 175-кубовых моторов до 14 л. с., а 250-кубовых — до 18 л. с. Изменениям подверглась и экипажная часть, появились откидные подножки, алюминиевые ступицы колес. Модель 175СМ (для многоборья) весит теперь 104 кг, а кроссовые 175СК и 250СК — соответственно 97 и 99 кг.

Названные здесь мощности — это гарантированные (минимальные) показатели. Индивидуальной доводкой удается получить более высокие результаты. Так, исследования, проведенные заводами, по-

Скоро — финальные соревнования V Спартакиады по военно-техническим видам спорта, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. В ее программе мотокросс на машинах классов 330 и 175 см³, кольцевые мотогонки, многоборье. Сотни тысяч спортсменов из районных, областных, краевых и республиканских автототоклубов ДОСААФ вышли в нынешнем году на старты. Спартакиада умножила ряды приверженцев моторного спорта. В этом номере мы знакомим читателей с мотоциклами, которые выпускают или готовят к выпуску наши заводы для кросса, многодневки и кольцевых гонок. Это последние модели, и рассчитаны они на рядовых спортсменов.

Распределяет машины ЦК ДОСААФ по заявкам спортивных организаций.

казали, что двигатель мотоцикла «Восход-175ШК» можно в отдельных случаях форсировать до 18—19 л. с., а ИЖ-Ш11 — до 45 и даже до 50 л. с. Рецепты достижения таких мощностей еще дать нельзя, но для опытных спортсменов эти цифры могут служить ориентиром.

А над чем будут работать заводы в ближайшие годы? К 1973 году они планируют завершить доводку новых машин. Ижевцы готовят кроссовую модель ИЖ-К14 (один цилиндр, 346 см³, 28 л. с., 128 кг) и ее разновидность для многоборья ИЖ-М14, отличающуюся дополнительным оборудованием, а следовательно, и весом (130 кг). Одновременно развернется работа над ИЖ-Ш12 (два цилиндра, 347 см³, 40 л. с., 120 кг, 170 км/час), предназначенным для соревнований на кольце.

Ковровский завод рассчитывает за это же время освоить более совершенные двигатели своих традиционных классов, которые достигнут мощности соответственно 18 и 23 л. с. Вес мотоцикла класса 175 см³ для кольцевых гонок будет снижен до 82 кг, кроссовых моделей — до 96 (175 см³) и 98 кг (250 см³) и машины для многоборья (175 см³) — до 102 кг.

Говоря о планах выпуска спортивных мотоциклов, нельзя не отметить препятствий, сдерживающих его расширение. Мотозаводы сейчас в состоянии изготовить нужное количество машин. Но предприятия-смежники пока не могут обеспечить их необходимыми комплектующими изделиями. Ленинградский карбюраторный завод не наладил производства карбюратора К-194 с центральной поплавковой камерой. Низка еще надежность свечей. И наконец, совершенно неблагоприятно обстоит дело с шатунными подшипниками, от которых в значительной мере зависит надежность и долговечность коленчатого вала. До сих пор мотозаводы вынуждены делать эти детали своими силами, в то время как заводы подшипников, располагающие большими техническими возможностями, остаются в стороне.

Наша задача — дать широким массам спортсменов надежный и доступный мотоцикл. И решать ее нужно сообща, не полагаясь на одни лишь мотоциклетные заводы.

А. ЮДИН,
инженер, член президиума
Федерации мотоспорта СССР

МИНСКИЕ

Часто бывает так. Приходит в мотосекцию юноша. Его подводят к старому или разбитому мотоциклу и говорят: «Восстановишь — будет у тебя спортивная машина». А попробуй восстановить — запчастей нет и опыта тоже. Вот порой и уходит парнишка, так и не узнав, что такое мотокросс.

Помочь начинающим спортсменам взялся коллектив Минского мотозавода. Специально для них было решено создать спортивный мотоцикл на основе дорожного М-105.

Чтобы обеспечить серийное производство и небольшую стоимость новой машины, конструкторы пошли по пути максимального использования деталей и узлов базовой модели и возможности сборки спортивной модификации на существующем конвейере. Эти требования удалось успешно выполнить.

Новую машину — она получила обозначение М-208С — многие мотоклубы получили уже в прошлом году. При первом взгляде на нее заметны признаки кроссового мотоцикла: высокий «спортивный» руль, укороченный щиток заднего колеса и поднятый переднего, отсутствие приборной освещения, шины с высокими грунтозацепами: на переднем колесе — модели Л-171 (размером 2,75—21) и на заднем — модели Л-173 (размером 3,00—19) и, наконец, таблички для номеров.

От М-105 кроссовый М-208С отличается не только внешне. Зубчатка заднего колеса (Z = 63) крепится к тормозному барабану восемью болтами М6. Ее можно быстро заменить другой, когда надо приспособиться к условиям трассы.

Несущие трубы передней вилки удлинены на 30 мм, чтобы при полном сжатии пружин колесо большего диаметра не задевало за крыло. В ступицах колес установлены шарикоподшипники № 202 вместо № 201 у М-105. Соответственно увеличен диаметр передней и задней осей, диаметр отверстий в наконечниках скользящих труб передней вилки, в перьях вилки задней подвески, опорных дисках тормозов.

Подушечное седло и удобный «спортивный» руль обеспечивают хорошую посадку спортсмена. На руле установлены быстродействующая ручка управления дросселем и литые рычаги сцепления и ручного тормоза с шариками диаметром 20 мм на концах. Кронштейны рычагов приварены к трубе руля.

В связи с удлинением передней вилки и применением нового руля все тросы управления длиннее, чем у М-105.

М-208С снабжен двигателем М-105, форсированным до 8 л. с.

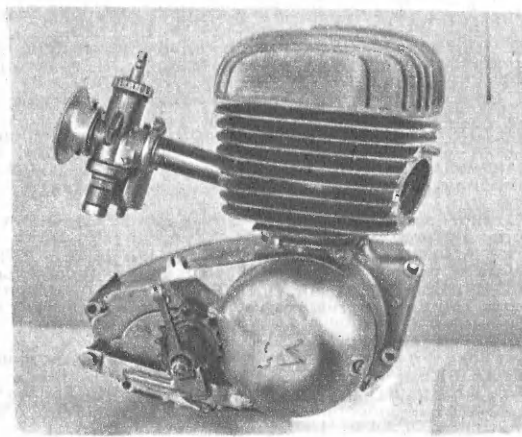
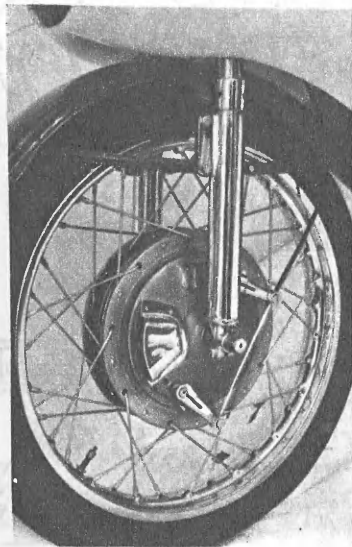
Основные размеры мотоцикла: база — 1230 мм, длина — 1960 мм, дорожный просвет — 135 мм, высота — 1020 мм. Сухой вес — не более 85 кг.

Г. ПИЛЮКЕВИЧ,
инженер-конструктор

г. Минск

Передний двухручковый тормоз ИЖ-Ш11.

Двигатель мотоцикла «Восход-175ШК».



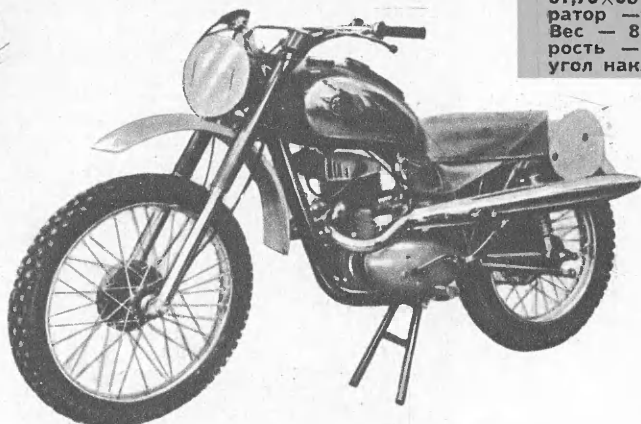
СПОРТА

1



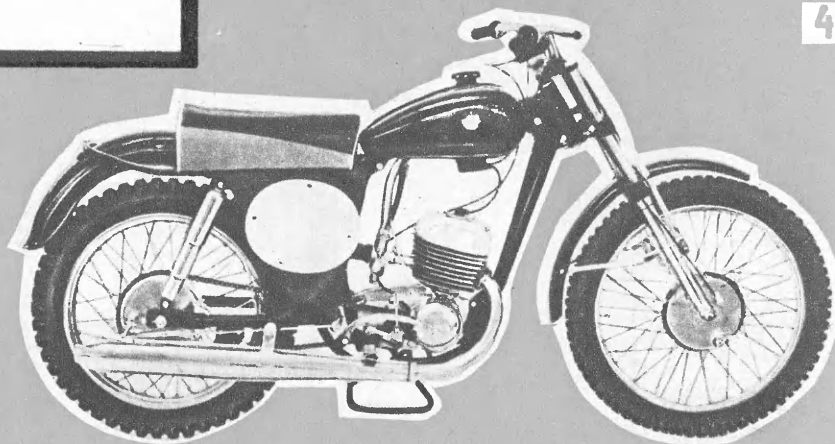
1. «Восход-175ШК» для кольцевых гонок (обтекатель снят). Двигатель — 61,75×58 мм, 174 см³, 14 л. с. Карбюратор — К-28Б. Число передач — 4. Вес — 85 кг. Шины — 3,00—19. Скорость — 125 км/час. Максимальный угол наклона — 55 градусов.

2



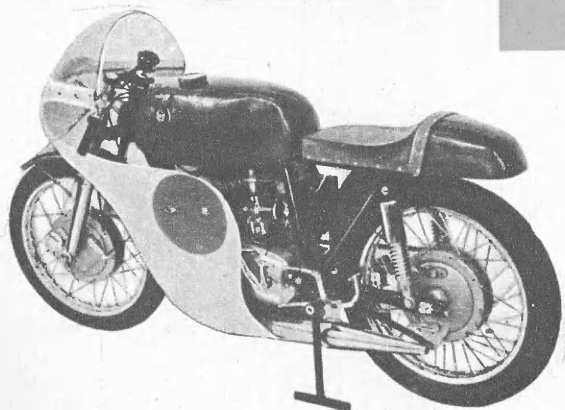
2. ИЖ-М11 для соревнований по многоборью. Двигатель — 72×85 мм, 346 см³, 25 л. с. Карбюратор — К-36. Число передач — 4. Вес — 135 кг. Дорожный просвет — 190 мм. Скорость — 125 км/час.

4



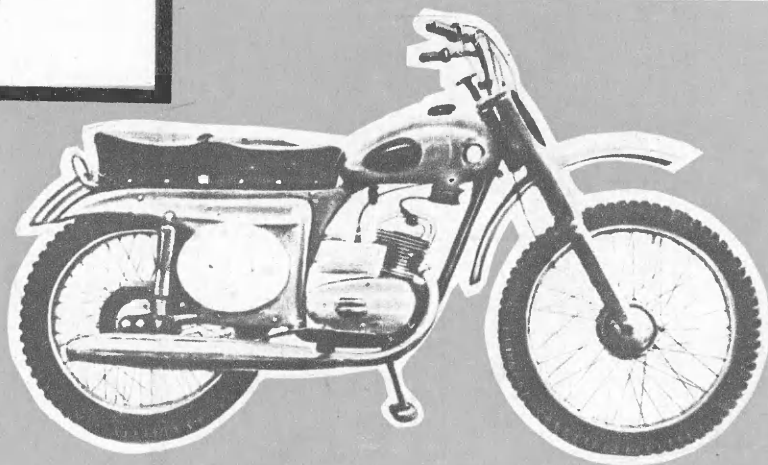
3. ИЖ-Ш11 для кольцевых гонок. Двигатель — два цилиндра (61,75×58 мм), 347 см³, 35 л. с. Зажигание с двумя свечами на цилиндр. Число передач — 4. Рама — двойная. Шины размером 3,00—19 спереди и 3,25—19 сзади. Вес (без обтекателя) — 122 кг. Скорость — 160 км/час. Максимальный угол наклона — 55 градусов.

3



4. «Восход-175СК» для кроссов. Двигатель — 174 см³, 14 л. с. Карбюратор — К-28Б. Вес — 97 кг. Дорожный просвет — 205 мм. Размер шин — 3,00—21 (спереди) и 3,50—19 (сзади). Скорость — 95 км/час.

5

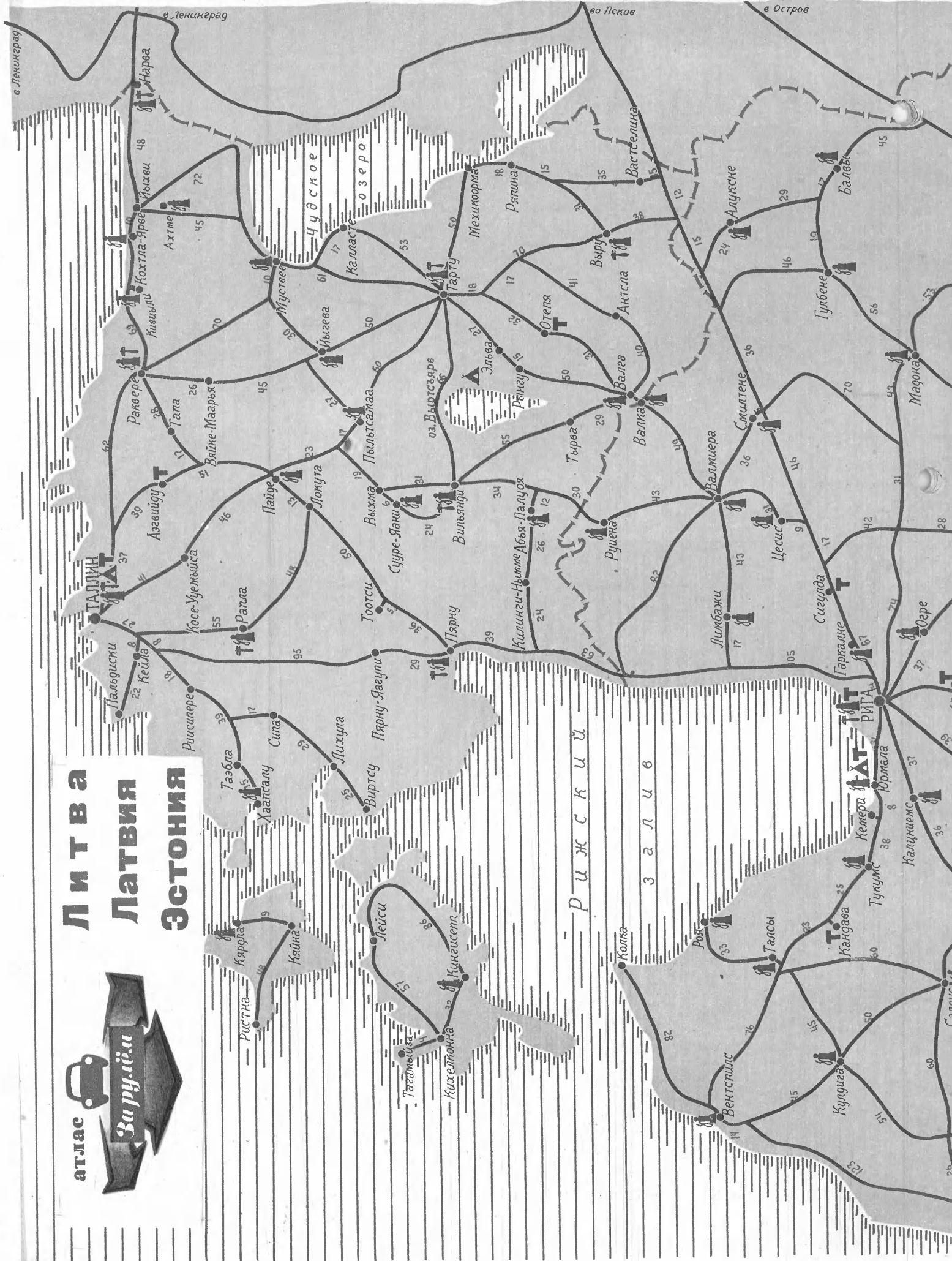


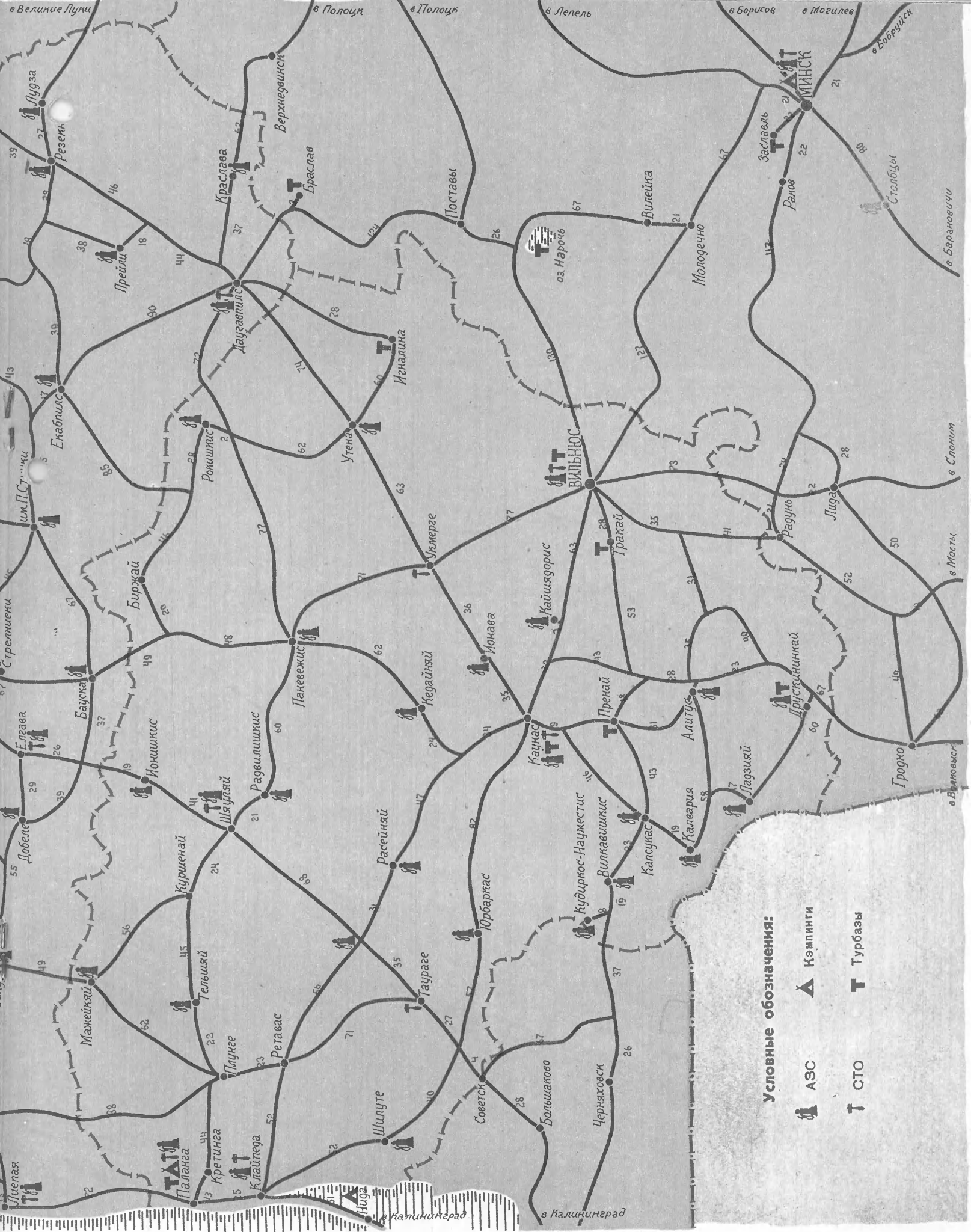
5. М-208С для кроссов. Двигатель — 125 см³, 8 л. с. Вес — 85 кг. Дорожный просвет — 135 мм.

атлас



Литва Латвия Эстония





Условные обозначения:

- АЭС
- Кэмпінгі
- Турбазы

СВЕТОФОР НА УРОКЕ



Семиклассницы задумались над маневром. Не так-то все здесь просто.

Отличница третьего класса «А» Лена Абрамова впервые взяла в руки жезл, но инструктаж капитана В. С. Чурилина усвоен быстро.



По итогам школьной игры интересную беседу провела подполковник Т. А. Веселовская.



Юный водитель Дима Цыганов из седьмого «А» — активный помощник автоинспекции.

В московских школах появились необычные преподаватели — в форме, с милицейскими погонами. Непривычно в классных комнатах выглядели принесенные ими учебные пособия — светофоры, разрисованные разноцветными линиями макеты улиц, яркие дорожные знаки и указатели. Необычным был и предмет, по которому они проводили занятия. Правила уличного движения, конечно, нужно знать каждому, но до сих пор на уроках о них не разговаривали. Однако в минувшем учебном году этот предмет был включен в школьную программу. А инициатива принадлежит работникам отделения пропаганды правил безопасности движения столичного отдела дорожного надзора и госавтоинспекции. Первыми отправились в школы начальники отделения подполковник милиции Т. А. Веселовская, организатор работы среди детей капитан В. С. Чурилин и их товарищи.

Необычной была и форма ведения урока: вместо назидательной лекции — увлекательная беседа-игра... Капитан Чурилин расставил на макете улицы маленькие светофоры, модели трамвая и автомобилей, фигурки пешеходов. Получилось очень похоже. Будто с высоты птичьего полета ребята смотрели на знакомую им улицу, пролегающую недалеко от их школы № 353 имени А. С. Пушкина.

— Совсем недавно здесь случилось опасное происшествие, — начал капитан. — Один мальчик, зовут его Борисом, вышел из трамвая и стал переходить улицу вот тут. Отсюда, из-за поворота, выехал автомобиль, и шофер вдруг увидел перед собой мальчика, когда затормозить было уже невозможно. Резко свернув в сторону, шофер спас жизнь Борису, но ударился машиной о столб и разбил ее. Мальчик переходил улицу неправильно. Расскажите, какие ошибки он допустил.

Одна за другой поднимаются руки. Мнения не совпадают. Наконец в споре рождается истина. В итоге правила перехода улицы усвоены прочно, запомнились навсегда.

Уроками не ограничивается эта важная работа. В той же школе имени А. С. Пушкина с большим успехом прошла общешкольная игра по правилам движения. Коридоры и площадки превратились в городские улицы и площади. На «перекрестках» стояли юные регулировщики с жезлами. Ребята изображали транспортный поток — троллейбусы, автобусы, автомобили и пешеходов. Каждый имел специальные талоны, которыми расплачивался за нарушение правил. По наименьшему расходу этих талонов определяли победителей игры.

Формы работы с детьми весьма разнообразны. Это лекции и беседы в пионерлагерях, в парках, на детских площадках. Это запоминающиеся книжки таких известных авторов, как С. Михалков, С. Маршак, космонавт П. Попович. Специальные кинофильмы и ежемесячная телевизионная передача «Светофор».

В Москве действуют свыше 15 кружков, в которых школьники всерьез изучают устройство автомобиля и правила движения. Учеба заканчивается строгим экзаменом, без всяких скидок на возраст. Выдержавшим его выдается удостоверение юного водителя, которое, после достижения совершеннолетия, можно обменять на настоящие водительские права. Ежегодно в Москве выпускается до полутора тысяч юных водителей, которые становятся активными помощниками госавтоинспекции и сами проводят среди ребят беседы по правилам движения.

Статистика больших городов показывает, что слишком часто жертвами транспортных происшествий становятся дети в возрасте от 7 до 13 лет. Чаще всего такие трагедии случаются в период между 15 и 18 часами, в свободное от школы время, когда родители еще на работе. Люди в милицейской форме стараются сделать все возможное, чтобы маленькие пешеходы знали подстерегающие их на улице опасности и умели их избегать.

З. ШУЛЬМАН

Фото Р. Озерского

В увлекательных беседах-играх школьники знакомятся с правилами движения.

ПОЧЕМУ МОТОСПОРТ ЗА ОКОЛИЦЕЙ?



Лето в разгаре. Близятся уже финалы V Всесоюзной юбилейной спартакиады по техническим видам спорта. Многолюдно на автомобильных, мотоциклетных трассах. Нынешний год особенно насыщен интересной спортивной борьбой, многими важными встречами. Но нам хотелось бы поведать сейчас речь не о тех соревнованиях, которые запланированы, а о тех, что пока еще не предусмотрены никакими планами, но могли бы с успехом состояться и принести большую пользу их участникам. Мы имеем в виду те поистине неисчерпаемые резервы, которые есть в сельских районах для развития массового мотоциклетного спорта, приобщения к нему новых десятков тысяч людей, и прежде всего молодых.

Как лучше использовать эти резервы, что предпринять для этого? С таким вопросом редакция журнала обратилась ко многим председателям комитетов ДОСААФ сельских районов. Их ответы позволяют сделать определенные выводы, первый из которых заключается в том, что возможности для проведения мотоциклетных соревнований действительно неограниченны.

Мотоциклов в личном пользовании колхозников, работников совхозов очень много. Вот некоторые цифры. В Новоалександровском районе Ставропольского края их, например, около 5000, в Левомучском районе свыше 1500. В Илекском районе Оренбургской области — 3000, в Озерском (Калининградская область) — около 700, в Антроповском Костромской области свыше 300. Подобных цифр можно привести много, но вряд ли в этом есть необходимость. В каждом районе количество мотоциклов исчисляется сотнями, а то и тысячами. Но вот для того, чтобы назвать число занимающихся мотоспортом, и двухзначных цифр не потребуется. Если на селе бывают изредка соревнования, то, как правило, по фигурному вождению, а участвуют в них, в основном, юноши, окончившие курсы мотоциклистов. В лучшем случае выполняют они норматив третьего спортивного разряда — и на том их спортивная карьера заканчивается.

Что же следует предпринять для развития мотоспорта в районах? Председатель Севского райкома оборонного Общества тов. Проскурин (Брянская область) так отвечает на этот вопрос: «Нельзя говорить об улучшении дела в районах без систематической квалифицированной подготовки общественных тренеров, судей... И предлагает: почему бы у нас не проводить показательные выступления спортсменов областных автомотоклубов?»

Мысли, высказанные тов. Проскуриным, разделяют председатели райкомов ДОСААФ тт. Лукичев, Чаплыгин, Жаров и многие другие. Тов. Чаплыгин (Пономаревский район Оренбургской области) пишет: «У нас в районе нет ни одного специалиста, который мог бы дать правильный ответ, как проводить соревнования по техническим видам спорта. Да я и сам не знаю, как это надо делать».

Самый верный путь — готовить тренеров и судей из числа активных сельских спортсменов. И первое слово тут — областным комитетам Общества, автомотоклубам, секциям авто- и мотоспорта, крупным первичным организациям. А на кого им опереться? Выход подсказывает жизнь. Вот, к примеру, студенты Центрального института физической культуры и ряда других вузов в свободное от занятий время выезжают в села, показывают там свое мастерство, организуют семинары общественных тренеров, судей, помогают проводить соревнования. Разве опытные спортсмены-мотоциклисты отказались бы от такой работы?

Справедливы претензии и к нашему журналу, от которого сельские спортсмены ждут большей помощи, советов по спортивно-массовой работе.

Некоторые товарищи видят единственную возможность развития мотоспорта на селе в приобретении спортивной техники. Неплохо, конечно, иметь спортивные мотоциклы. Но надо смотреть на вещи реально. Наши заводы не могут обеспечить все первичные организации спортивными машинами. Да в этом и нет нужды. Такие машины закрепляют в клубах за теми, кто достиг определенного уровня мастерства. А для первых шагов в спорте вполне подходит хорошо отлаженный дорожный мотоцикл. И главный резерв массового спорта — это широкое привлечение к соревнованиям владельцев личных машин. Пример Богуславского и некоторых других районов Киевской области, города Марганца Днепропетровской области говорит о том, что желающих принять участие в таких соревнованиях всегда будет много, надо только суметь их организовать. Об опыте массовых состязаний на собственных мотоциклах подробно рассказывалось в нашем журнале (1969, № 9 и 1970, № 1). Недавно издательство ДОСААФ выпустило брошюру с подробными рекомендациями по организации таких состязаний. Она рассылается комитетам ДОСААФ и автомотоклубам.

Многое, конечно, зависит от помощи, которую окажут комитетам ДОСААФ районные партийные, комсомольские и профсоюзные организации.

Нынешний год особенно благоприятен для нового подъема спортивной и оборонно-массовой работы и, в частности, роста рядов спортсменов-мотоциклистов. Идет V Спартакиада по военно-техническим видам спорта, посвященная 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Комсомольские организации совместно с досаафовскими проводят смотр-экзамен спортивной и оборонно-массовой работы. Пусть же в юбилейном году на старты в селах и районах страны выйдут тысячи и тысячи новых спортсменов-мотоциклистов. Пусть эти старты явятся для них началом спортивной биографии.

В автотранспортное предприятие № 3 пришел поступать на работу водитель А. Охалкин. Его надлежащим образом оформили, проинструктировали, а потом послали в плановый отдел.

— Это еще зачем? — удивился шофер.

— У нас за руль с одними водительскими правами не пустят, нужен еще диплом экономиста, — пошутил кто-то.

— Дело в том, — объяснила старший экономист Маргарита Николаевна Ага-

В конце месяца оказалось, что А. Дербенев перевез 1191 тонну грузов, израсходовал на все 656 рублей, и прибыль составила 589 рублей — на 110 рублей больше, чем намечалось. В соответствии с положением 15 процентов — 16 рублей — от сверхплановой прибыли получил шофер.

В диспетчерской есть большое табло, на котором ежедневно отмечаются основные экономические показатели работы каждого шофера. Приходя за пу-

Приходится считать и отвечать.

Хозрасчет выдвинул перед экономистами немало проблем, заставил задуматься над многими вопросами. Вот один из них. Шофер должен сидеть за рулем, а не ползать с ключом под грузовиком — значит, необходим стимул, который заставит ремонтников откаться от помощи шоферов. И экономисты решают подобные вопросы.

— Но как много еще предстоит сделать! — говорит Агалакова. — Ведь вот хотя бы такой показатель, как норма выработки. Разве не устарел он морально? Мы считаем, что для более детальной и точной оценки шоферского труда надо взять показатель рентабельности. Он учтет все: и выработку через прибыль, и стоимость машины, и сумму нормируемых оборотных средств, и накладные расходы. Вероятно, в ближайшем будущем рентабельность машины станет у нас определяющим показателем.

Маргарита Николаевна делится и другими своими планами. Она, например, считает, что целесообразно коэффициентом дифференцировать степень изношенности машин, думает о бригадах шоферов, за которыми будут закреплены погрузочные механизмы...

Все это заманчиво и все, в общем, реально. А о том, какой эффект сулят эти планы, говорят цифры. В 1967 году, до внедрения индивидуального хозрасчета, общая грузоподъемность парка составляла 756,8 тонны — столько за один раз могли погрузить в свои кузова машины предприятия. В 1968 году пополнения не было, а списание было, и грузоподъемность составила 711,3 тонны. Перевезено же грузов значительно больше, прибыль резко возросла, рентабельность превысила запланированную на 1,33 процента.

Подошел как-то к старшему экономисту шофер Прохор Ефимович Сорокин и говорит:

— Где же вы раньше-то были с этим хозрасчетом?

И не как упрек прозвучали эти слова, а как поощрение за большую работу. Почувствовала Маргарита Николаевна в этих словах и удовлетворение рабочего, и его возросшую производственную культуру. А значит, решена главная из задач индивидуального хозяйственного расчета — укрепились хозяйские качества в рабочем человеке, возросла его ответственность за государственное дело.

Ю. СМОЛИН,

старший литсотрудник газеты

г. Киров

«Кировская правда»

ЗА РУЛЕМ... ЭКОНОМИСТ

лакова, — что водители переведены у нас на индивидуальный хозрасчет. И вы должны знать, какие задачи лично перед вами стоят. Учтите, просто тонна-километры не устраивают теперь ни водителя ни предприятие. Возвращаясь из рейса, надо привозить доход. От величины прибыли будет зависеть и заработок.

На следующий день Охалкин выехал в рейс, и в картонных корочках у него вместе с путевым листом лежала карточка индивидуального хозрасчета. В ней значилось 15 плановых показателей, выведенных с учетом особенностей машины.

С такими карточками работают теперь все шоферы автотранспортного предприятия № 3, кроме тех, кто занят на внутренних перевозках.

Познакомимся с одной из карточек. Мы могли взять любую, по выбору. Остановились на карточке, выданной шоферу А. Дербеневу, работающему на ЗИЛ-555 с прицепом.

В тот месяц ему полагалось задание: перевезти 686 тонн грузов, израсходовать на это 704 рубля и получить 1183 рубля дохода, а плановая прибыль должна была составить 479 рублей. В итоге рентабельность — 8,9 процента. В карточке с точностью до копейки указаны все статьи расходов.

Летели дни, бежала по дорогам машина Дербенева. И каждый день приносила «в кузове» прибыль для своего предприятия. Второго числа — 19 рублей 58 копеек, восемнадцатого — 30 рублей 87 копеек...

тевками, водители первым делом смотрят на цифры: красные — прибыль, черные — убыток.

— Что-то у тебя тут черно!

— Да. А у тебя вот «красный» рейс был.

Поговоришь с шоферами и убеждаешься, что истекшие месяцы работы на хозрасчете не прошли для них бесследно. Они грамотно судят об экономических показателях, знают, из чего складывается прибыль, по-хозяйски обдумывают, как поднять рентабельность.

Слова Агалаковой: «Мы даже не ожидали такой острой реакции шоферов. Никто из них теперь не позволяет клиентам «возить в кузовах воздух».

Внедрением хозрасчета в этом коллективе занимаются не первый день. Сначала были переведены на новый метод колонны и мастерская. Эффект получился, но недостаточный. В экономических результатах были заинтересованы руководители подразделений, а рабочие ощущали хозрасчет лишь косвенно.

Через некоторое время было решено углубить хозрасчетные взаимоотношения, включить в них непосредственно людей, сидящих за рулем. Со всеми шоферами провели специальные занятия по экономике, взяли за правило инструктировать каждого вновь принимаемого рабочего. Другими словами, в шофере разбудили хозяина. Теперь водитель бережет горючее, выступает техническим контролером при выходе машины из мастерской. Ему далеко не безразлично, во что обойдется замена деталей на его машине.

ла». (Издательство ДОСААФ. 1970. 100 000 экз., 176 стр. цена 28 коп.)

В ней четыре раздела. Первый («Общие указания») посвящен основным требованиям к методике преподавания, во втором рассказывается, как учить вождению мотоцикла, в третьем идет речь о том, как совершенствовать практические навыки, а последний содержит сведения, касающиеся обслуживания и регулировки машины. В конце — контрольные вопросы, методические советы.

Книга послужит пособием преподавателю и инструктору в проведении теоретических занятий групповым способом, а также практическим, где обучаемый получает навыки вождения.

Автор подробно останавливается на последовательности обучения водителей, рассказывает, как готовить машину к эксплуатации, какой должна быть посадка водителя, как трогать мотоцикл с места, водить его в разных условиях (рельеф местности, характер и состояние

дороги). Большое внимание уделяется тому, как правильно, особенно при начальном обучении, вести педагогический процесс, в определенной последовательности знакомить с необходимыми упражнениями, их выполнением. В книге популярно излагаются методические приемы, помогающие в кратчайшие сроки привить устойчивые навыки вождения мотоцикла.

Но вот обучаемый получил удостоверение на право вождения. Что же дальше? Автор рассказывает, как следует совершенствовать водительское мастерство, проводить спортивные тренировки. Один из подразделов посвящен соревнованиям по фигурному вождению.

Книга И. Ивкова будет хорошим пособием и тем, кто обучает вождению мотоцикла, и обучаемым.

А. БРАТЦЕВ,

кандидат педагогических наук

Н. СОКОЛОВ,

заслуженный мастер спорта СССР

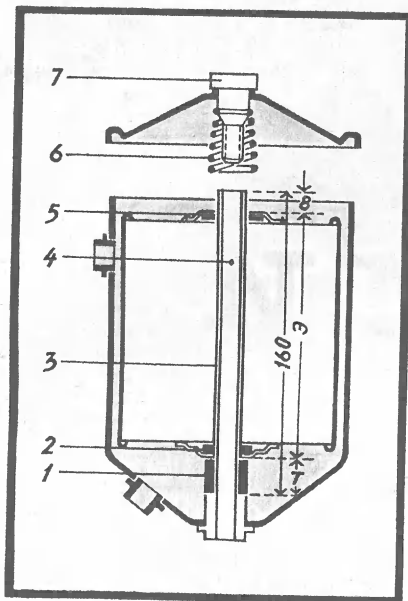


ДЛЯ ТЕХ,
КТО УЧИТ
И УЧИТСЯ

Чтобы уверенно чувствовать себя за рулем, надо хорошо изучить машину. Пройти школу вождения. Помогут здесь автомотоклубы, мотосекции при первичных организациях оборонного Общества на заводах, в колхозах, совхозах. Они ежегодно готовят тысячи водителей мотоциклов и мотороллеров. Действенную помощь инструкторам и преподавателям окажет вышедшая в издательстве ДОСААФ книга мастера спорта И. Ивкова «Методика обучения вождению мотоци-

ПОЧЕМУ НЕ ФИЛЬТРУЕТСЯ МАСЛО

Фильтр тонкой очистки масла в двигателе ГАЗ-21 работает нормально, если фильтрующий элемент имеет высоту 128 ± 2 мм. К сожалению, наряду со стандартными, в продаже попадаются изготовленные разными организациями элементы с отклонениями от этого размера. Длина таких «набивок» колеблется



Конструкция фильтра тонкой очистки масла в двигателе ГАЗ-21: 1 — распорная трубка; 2 — нижний сальник; 3 — центральный стержень; 4 — калиброванное отверстие; 5 — верхний сальник; 6 — пружина; 7 — стяжной болт.

от 126 до 111 мм. Укороченный элемент, опустившись по центральному стержню 3 (см. рисунок) до упора в торец распорной трубки 1, не будет сжат пружиной 6 с нужным усилием, и масло, не фильтруясь, станет свободно проходить между картонными дисками и далее через калиброванное отверстие 4 в систему. Может даже случиться, что сальник 5 элемента, если он короче 113 мм, перекроет отверстие 4 и тем самым вообще выведет фильтр из строя.

Выход из положения есть. Надо подобрать такую длину трубки (на чертеже — «Т»), чтобы в сумме с высотой элемента (на чертеже — «Э») получилось 152 мм. Конечно, допустимы отклонения порядка 1—2 мм в любую сторону. Но не более. Выбрав несколько дополнительных трубок-вставок, можно при любых размерах элемента обеспечить нужное сжатие пластин.

И еще советуем заменить при установке картонные сальники фильтрующего элемента резиновыми. Вырубить их нужно из 3-миллиметровой бензомаслостойкой резины, обязательно пробойником. Диаметр отверстий в верхнем и нижнем сальниках одинаков — 12,5—13 мм, а наружные диаметры — соответственно 31 и 22 мм.

В. НИКИТЕНКО

г. Киев-5,
Красноармейская, 88, кв. 6

От редакции. Публикуя совет автолюбителя В. Никитенко, считаем нужным обратить внимание организаций, выпускающих фильтрующие элементы, на требования ГОСТа, а торгующих организаций — на необходимость проверять соответствие элементов этим требованиям.

ЛАК ВМЕСТО СМАЗКИ

На мотоциклах и автомобилях в местах соединения проводов с выводами аккумуляторной батареи из-за окисления нарушается контакт и разрушаются детали. Для защиты от коррозии обычно смазывают соединения техническим вазелином или тавотом. Но это мало помогает,

поскольку в теплую погоду смазка стекает, оголяя поверхности.

Более надежно защищает соединение лак. Его наносят кистью на промытые бензином поверхности. Я обычно использую мебельный нитролак, продающийся в магазинах. Хорошие результаты дает и смесь одной части канифоли с десятью частями олифы. Через 5 часов пленка лака затвердевает и не липнет. При необходимости соединение легко разбирается.

О. ГРОМЫКО

Гомельская область,
г. Речица,
ул. Жилка, 5

МОЖНО И ТАК

Владельцы мотоциклов применяют для смазывания тросов различные приспособления: насосы, резиновые «груши» и т. п. К числу простейших и доступных относится способ смазки при помощи гибкого шланга (резинового или пластмассового) длиной 200—300 мм. Его надевают и прикручивают проволокой к освобожденному предварительно концу троса. Заполненный маслом шланг зажимаем плоскогубцами и наворачиваем на них. Вытесняемое из шланга масло под давлением проникает в оболочку троса и довольно быстро появляется с противоположного его конца.

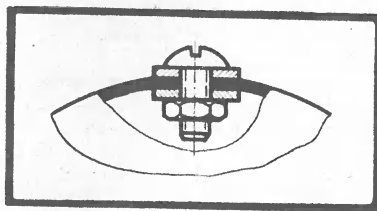
А. АНТОНЕНКО

Краснодар-21,
ул. Студенческая, 11, кв. 16

ЕЩЕ ТРИ СПОСОБА РЕМОНТА КАМЕРЫ

Предложенный тов. Гненным (см. «Зарулем», 1970, № 2) способ «путевого ремонта» проколотой камеры при помощи воды может выручить только при очень малом диаметре отверстия.

Я предлагаю более универсальный и надежный способ заделки прокола в дорожке. Для этого нужны винт, гайка и две шайбы. В отверстие камеры вставляем шайбу и гайку, накрученную на винт диаметром 5—6 мм с полукруглой головкой, как показано на рисунке.



Придерживая гайку рукой через резину, заворачиваем винт до упора. Накачивая камеру воздухом, проверяем герметичность заделки. Если в дальнейшем поддерживать в шине нормальное давление, болт не повреждает покрышку, и потому я теперь всегда возжу с собой болты с головкой увеличенного диаметра, шайбы и гайки.

Д. СЕЛИВАНОВ

Волгоградская область,
г. Михайловка,
ул. Обороны, 86

Если камера проколота предметом диаметром 1—2 мм, ее можно «отремонтировать» при помощи шайбы с внутренним отверстием 6—8 мм. Шайбу перегибают посередине и надевают на сложенный участок камеры так, чтобы прокол располагался в середине отверстия. Затем плотно обжимают шайбу плоскогубцами и проверяют герметичность камеры. Если герметичность недостаточна, подгибают нужные места шайбы еще раз.

В. ГЛАЗКОВ

Целиноградская область,
г. Ерментау,
ул. Карла Маркса, 105, кв. 6

Для восстановления герметичности камеры после прокола я использую пластмассовую липкую ленту шириной 25—35 мм, которая продается в хозяйственных магазинах. Ремонт очень прост. Камеру наполняют воздухом и прилегающий к месту прокола участок шириной 50—60 мм (в зависимости от величины повреждения) зачищают шкуркой, а затем промывают чистым бензином. После испарения бензина подготовленный участок подкачанной камеры обматывают несколькими слоями липкой ленты. При этом ее слегка натягивают, чтобы не образовались складки и пузыри. Потом камеру, как обычно, обсыплют тальком и вкладывают в покрышку.

Чтобы избежать проскальзывания камеры при резком торможении, давление в шине поддерживают на 0,1—0,2 атмосферы выше нормы.

По моим наблюдениям, такой ремонт камеры не менее надежен, чем заплатка на клею.

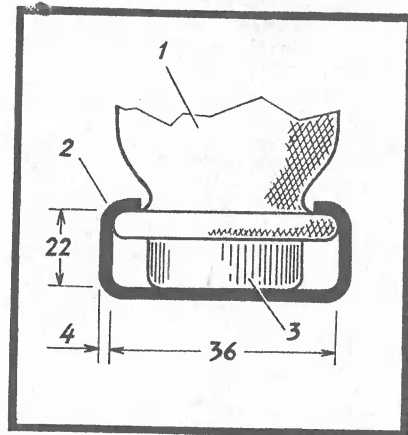
И. ВЕРЗИН

г. Харьков, ул. Кооперативная, 15, кв. 20

КОЛПАЧКИ НЕ СЛЕТЯТ

Чтобы вода, пыль и грязь не попадали в сочленения стоек передней подвески «Запорожца» с рычагами торсионов, головки пальцев стоек закрыты специальными защитными колпачками. При смазке шкворня колпачок часто не выдерживает давления масла и слетает. А без колпачков эксплуатировать машину нельзя — смазка будет быстро вытекать из сочленения, плохо поступать к шкворню, износ пальца и втулки немного увеличится, так как в соединении будут попадать вода и грязь.

Уже несколько лет я использую скобки (см. рисунок) из стальной полоски толщиной около 4 мм и шириной 18—20 мм. Захватами они держатся за выступы стоек, а плоской частью упираются в колпачки и удерживают их. Но



Установка скобки на колпачке: 1 — стойка; 2 — скобка; 3 — колпачок.

до этого я потерял один колпачок. Пришлось выточить новый из стального прутка по образцу оставшегося на месте, а пока не была готова замена, — головку пальца тщательно залепить пластилином.

Л. ИВАНОВ

Москва,
ул. Юных ленинцев, 59, корп. 2, кв. 36

Советы
бывалых



Гигантским каменным уступом обрывается трасса будущей автомобильной дороги Ереван — Аштарак — Апаран. Отвесная стена этой «ступеньки» на десятки метров уходит вниз, а дальше — ровная долина. Скалы, составляющие вертикаль уступа, растрескались, обомшели. Но это только поверхностный слой, корочка, подавляемая действием времени. Стена, как и в незапамятные века, — крепчайший каменный монолит, трудный орешек для самых современных инструментов. И все-таки дни ее, даже минуты, сочтены. Тревожно завывает сирена, предупреждая об опасности, бдительно охраняет подступы к району оцепления, кругом — напряженное ожидание. Наконец, оно завершается могучим взрывом. Земля вздрагивает, как под ударом исполинского молота. В воздух вздымается темный бугор дыма, наспигованный камнями. Когда дым и пыль рассеиваются, перед подрывниками предстает пробитая в стене пологая выемка, плавно спускающаяся в долину...

Так строятся дороги в Армении. Трудно переоценить значение их для горной республики, где даже котловины находятся на высоте около километра над уровнем моря, а знаменитое озеро Севан — вдвое выше. Ни воздушный, ни речной, ни железнодорожный виды транспорта не могут здесь конкурировать с автомобильным. На его плечи ложится почти весь объем народнохозяйственных перевозок, связь с отдаленными районами.

В дореволюционной Армении не было

ни одного километра дорог с усовершенствованным покрытием. Имевшиеся 625 километров немудреных дорог государственного и губернского значения за недолгие годы господства дашнаков почти полностью стали непроезжими: никто их не ремонтировал, не поддерживал. По горным тропам шли выючные караваны — это был единственный надежный вид транспорта.

Сейчас в республике протяженность только дорог с усовершенствованным покрытием составляет около 6000 километров. Общая длина мостов за годы советской власти увеличилась почти в 15 раз. Сделано очень много. Но жизнь не стоит на месте. Бурно развиваются промышленность и земледелие, стремительно растет парк автомобилей, их мощность, неуклонно повышаются скорость и интенсивность движения. И то, что было хорошо вчера, уже не устраивает сегодня. Нужно строить новые и совершенствовать старые дороги.

Эта задача получила четкие очертания в Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем развитии дорожного строительства в СССР», принятом в августе 1968 года. Она конкретизировалась в генеральной схеме развития сети автомобильных дорог общегосударственного и республиканского значения и, в частности, в схеме развития автомобильных дорог в Армении. После окончательного утверждения эти основополагающие документы станут технически и экономически обоснованной программой действий на ближайшие десять лет.

Мост через реку Касак (фото слева).

Участок дороги Ереван—Эчмиадзин.

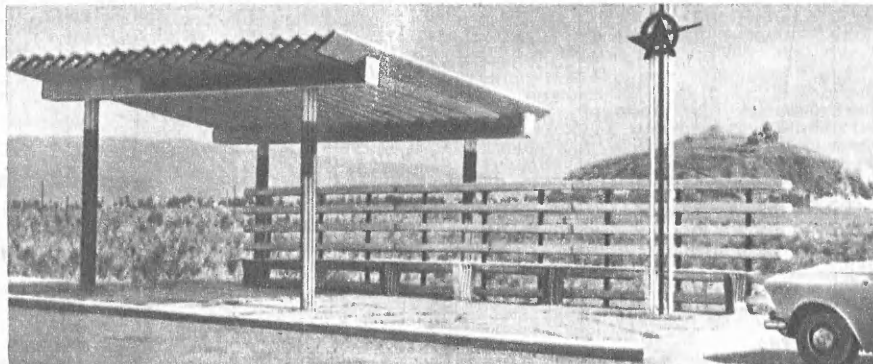
Программа эта велика. Чтобы успешно ее выполнить, нужна мощная производственная база. Сейчас в строительных организациях Гүшосдора республики действует ряд асфальтобетонных заводов, в основном автоматизированных. Завод мостовых железобетонных конструкций выпускает в год тысячи кубометров готовой продукции для искусственных сооружений на дорогах. Изготавливаем мы и дорожные знаки, указатели, в том числе и со светоотражающей поверхностью. Эта производственная база будет систематически расширяться и обновляться.

Что же предстоит построить? Уже полным ходом идет прокладка туристской автомагистрали первой категории, на цементобетонном основании с зеленой разделительной полосой и укрепленными кромками, которая соединит кратчайшим путем столицу республики с живописными берегами озера Севан. Время пути по новой 50-километровой трассе сократится почти вдвое. В текущем году закончится строительство усовершенствованной дороги между Горисом и Кафаном протяженностью 60 километров. Она обеспечит удобную транспортную связь Еревана с горным районом Каджарана.

Действующая автомагистраль общегосударственного значения, ведущая от Еревана через Севан и Дилижан к границе Азербайджана, будет полностью реконструирована до 1975 года. Сейчас, через Севанский перевал, она вьется замысловатыми петлями серпантина, отнимая время и удлиняя пробег машин. Зимой, при снежных заносах, она становится особенно опасной. На этом месте сквозь перевал будет пробит тоннель, который значительно сократит путь и обезопасит движение.

Уже в нынешнем году будет введен в строй автодорожный тоннель под Пушкинским перевалом. Он сократит путь между Кироваканом и Степанаваном на 13 километров, обезопасит движение здесь в любое время года и избавит дорожников от уборки снега.

Автопавильон на берегу озера Севан.



Большой размах в ближайшие три-четыре года получает строительство малых, средних и больших автодорожных мостов, которые тоже сократят и сделают более удобным путь по горным дорогам.

С каждым годом все больше туристов устремляется в Армению. Путешественников из других союзных республик и из-за рубежа привлекают неповторимые красоты горной природы, многочисленные памятники старины, такие, как Эчмиадзинский собор, храмы Гарни, Гегарт, Агарцин. Нуждам туристов также уделяется большое внимание. Для удобства путешествующих за рулем будут реконструированы и улучшены многие туристские трассы, в частности, по таким направлениям, как Ереван—Эчмиадзин—Маркара, Ереван—Арташат, Дилижан—Кировакан.

Много специфических трудностей приходится преодолевать дорожникам в горных условиях Армении. Немало хлопот доставляет поверхностный водоотвод с нагорной стороны, обилие верховых и низовых подпорных стен и берегозащитных сооружений, серпантин, петли, тоннели и мосты. Не редкость и взрыв, с которого мы начали наш рассказ. Но трудности здесь никого не пугают. Специалисты и рабочие-дорожники стремятся к тому, чтобы сделать сложные горные автомагистрали удобными и надежными.

Сейчас основным типом покрытия на дорогах республик является асфальтобетон. В ближайшие годы преобладающее место займет многощелебистое асфальтобетонное покрытие с шероховатой поверхностью. Этому способствует обилие местных высококачественных строительных материалов, в частности, прочных каменных пород и кварцевого песка.

Большое внимание уделяется обустройству дорог, создающему удобства для водителей и путешественников и делающему безопасными высокие скорости. Все туристские трассы и другие магистрали обеспечены четкими указателями. Издалека бросаются в глаза большие маршрутные карты, выполненные из железобетона, туфового камня и алюминия. Населенные пункты на них изображены художественной чеканкой по металлу. Из профилированного стекла делаются теперь указатели с наименованиями населенных пунктов и километровые столбики. Радуют глаз изящные, не похожие один на другой автобусные павильоны, красиво оформленные родники и видовые площадки. Разработкой их занимается архитектурная группа Гушосдора.

От качества и количества автомобильных дорог зависит вся хозяйственная и культурная жизнь Армении, поэтому развитию их придается такое большое значение. Дорожники республики не довольствуются собственным опытом. Они обогащают его, перенимая все лучшее у специалистов братских республик.

Дальнейшее развитие дорожной сети до полного удовлетворения потребностей народного хозяйства на основе последних достижений науки и техники — такую задачу ставят перед собой дорожники.

Г. АИРАПЕТЯН,
начальник Гушосдора при Совете
Министров Армянской ССР

г. Ереван



С

итуация до того напоминает некогда описанную Чеховым, что для начала нет смысла отклоняться от классического подлинника. Разве только в деталях, отличающих времена и действующих лиц...

— Виктор Шавыкин! — начинает следователь. — Отвечай на мои вопросы. Сегодня, тринадцатого числа, инспектор дорожного надзора Винокуров, проходя по линии, на сорок втором километре застал тебя, когда ты отрывал светоотражающие катафоты с оградительных столбиков вдоль обочины дороги. Вот они, два катафота! С этими катафо-

...В дежурной комнате Видновского отделения милиции стоит потупившийся водитель автобазы ВДСПС Виктор Кузнецов. На 29-м километре шоссе Москва—Домодедово он оторвал два прелестившие его светоотражающие пластинки (может, в хозяйстве пригодятся!). Сказать ему в свое оправдание абсолютно нечего. Поэтому, фальшиво изображая простодушие чеховского злоумышленника, он объясняет, что действовал не без понятия, не все катафоты снимал... Такое же дремучее непонимание всей пагубности содеянного разыгрывали в Домодедовском отделении милиции гости из солнечного Кировабада Ага Атаев и Тариел Джафаров. Только они не говорили «чаво». Это вы-

Фельетон

ПОХИТИТЕЛИ КАТАФОТОВ



тами он и задержал тебя. Для чего ты отрывал катафоты?

— Нужны были, — отвечает задержанный, косясь на потолок.

— Для чего они тебе понадобились?

— Красивые они. Мы из них игрушки делаем.

— Кто это — мы?

— Мы, домодедовские... Ну и еще, которые из Развилки, Апаринки, Петровского, Коробово, Воеводина, Котлякова...

— Разве ты не понимаешь, к чему это ведет? Не догляди дорожный надзор, так ведь машина ночью могла под откос свалиться, людей бы убило! Ночью, когда шоферу мешает свет встречных машин, катафоты край дороги показывают. Сними несколько штук — и не видно, где край, куда дальше ехать. Вот тебе и авария!

— Это мы понимаем... Мы ведь не все открываем... оставляем... Не без ума делаем... понимаем...

— Послушай... Закон говорит, что за всякое умышленное повреждение дорожных знаков и указателей, когда оно может подвергнуть опасности следующий по этой дороге транспорт и виновный знал, что последствием может быть несчастье... понимаешь? Знал! А ты не мог не знать, к чему это ведет... он привлекается к уголовной ответственности.

— Дяденька, — всхлипывает задержанный, — отпустите меня. Мне некогда, мне надо уроки делать...

Злоумышленнику всего девять лет от роду, поэтому поведение его можно, если не оправдать, то хотя бы понять. Действовал он, так же мало задумываясь о последствиях и ответственности, как сорока-воровка, умыкающая все яркое и блестящее. Но совсем уж никакие ворота не лезет, когда «сорочья» клеptomания проявляется у людей в возрасте солидных отцов семейств.

глядело бы явным перебором, поскольку гости люди высокообразованные: первый — аспирант педагогического института, а второй — начальник отдела завода железобетонных изделий. Пришлось расплачиваться. Пока — штрафом, по 30 рублей с каждого.

Сотни катафотов, порой вместе с оградительными столбиками, были похищены на дороге, ведущей к аэропорту. По ночам в ровных строчках берегающего пункта зияли темные провалы. Сотрудники 15-го отделения дорожного надзора сбились с ног, проводя в школах и поселках, в гаражах и на автостоянках широкую разъяснительную работу. Обиднее всего было, что разъяснять приходилось элементарную истину «воровать нехорошо», с которой мамы обычно знакомят своих отпрысков еще в раннем детстве. Перед общественностью была поставлена задача хватать за руку похитителей катафотов. Десятки родителей были крупно оштрафованы за совершенное их малолетними чадами.

Широкий диапазон мер убеждения и принуждения дал заметные результаты. У милиции появились добровольные помощники среди местных подростков, повысила свою бдительность общественность. Умыкание катафотов стало делом, чреватым одними неприятностями, и потому резко пошло на убыль. Но не прекратилось еще окончательно.

В свете этих обстоятельств просим считать наш фельетон продолжением разъяснительной работы. И предупреждением взрослым дядям, буде такие попадутся: не стоит разыгрывать из себя темного климовского мужика, не понимавшего, к чему ведет отвинчивание гаек. Никто этому не поверит. Отвечать придется без всяких скидок на недомыслие.

В. ИНДИН

ГОЛОСА МОЛОДЫХ

Соревнования по мотокроссу будут в нынешнем году одним из важных событий V Спартакиады по военно-техническим видам спорта, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Каждый старт спортсмены стараются использовать как очередной этап подготовки к финальным поединкам. Не стал в этом отношении исключением и чемпионат СССР по мотокроссу в классах 250 и 500 см³.

Рекордное за последние годы число участников, которое собрал это первенство, достаточно ясно показало, что первые этапы, состоявшиеся на трассах Тбилиси и Сухуми, стали для гонщиков «разведкой боем» перед будущими спартакиадными стартами. Особенно внушительно на соревнованиях были представлены Российской Федерацией, Украина, Латвия и Ленинград. И еще одна черта нынешнего чемпионата. Еще никогда среди его участников не было так много молодых гонщиков и никогда они не заявляли о себе с такой уверенностью, как на двух первых этапах — в Тбилиси и Сухуми.

Особенно чувствовалось превосходство тех молодых гонщиков, которые в последние годы были включены в составы сборных команд страны. Речь идет прежде всего о Владимире Кавинове, Анатолии Мандриченко, Геннадии Моисееве, Павле Рулеве (250 см³), Михаиле Растворцеве, Витаутасе Донисе и Алексее Кибирине (500 см³). Эти спортсмены выгодно отличаются от многих других умением проходить трассу в высоком темпе, разнообразным арсеналом тактических средств.

В прошлом году В. Кавинову, отлично выступившему на заключительных этапах чемпионата, все же не удалось догнать по набранным очкам Л. Шинкаренко. Ныне молодой гонщик решил не тратить времени на раскату и стал «новать золото» с самого начала первенства страны. Выиграв гонки в Тбилиси и Сухуми, он стал лидером соревнований.

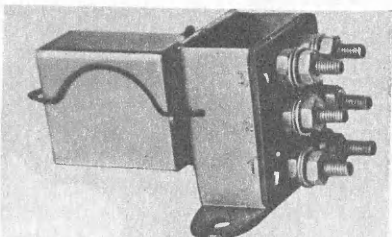
I этап (Тбилиси). 250 см³: 1. В. Кавинов (Львов), 2. Л. Шинкаренко (Киев), 3. А. Мандриченко (Кишинев), 4. Г. Моисеев, 5. П. Рулев, 6. А. Бочков (все — Ленинград); 500 см³: 1. В. Краснощенок (Ковров), 2. В. Погребняк (Киев), 3. В. Овчинников (Кишинев), 4. А. Киднашвили (Тбилиси), 5. А. Лебедев (ГСВГ), 6. А. Ангерс (Вентспилс).

II этап (Сухуми). 250 см³: 1. В. Кавинов, 2. Г. Моисеев, 3. Л. Шинкаренко, 4. А. Мандриченко, 5. П. Рулев, 6. В. Калинин (Ленинград); 500 см³: 1. М. Растворцев (Ленинград), 2. Г. Драугс, 3. В. Донис (оба — Рига), 4. В. Краснощенок, 5. А. Кибирин (Львов), 6. В. Овчинников.

УДОБНЫЙ СИГНАЛИЗАТОР

Завод узлов счетных машин в г. Таураге (Литва) выпускает приборы, предупреждающие об угоне автомобиля. При попытке посторонних проникнуть в кабину или пустить двигатель прибор включает звуковой вибрационный сигнал. В комплект электрического «сторожа» (см. фото) входят специальные реле, переключатели и соединительные материалы, которые позволяют монтировать несколько разных схем-вариантов автоматической охраны автомобиля.

Для приобретения сигнализатора надо обращаться в свои местные торгующие организации. Как сообщили нам работники завода, заявки будут удовлетворяться немедленно.



На страницах журнала уже шла речь о принципах действия противоугонных устройств («За рулем», 1967, № 1; 1968, № 7). Сегодня познакомим читателей с «электронным сторожем», который надежно служит уже более пяти лет своему хозяину — инструктору Московского клуба автототуристов Ю. Н. Семёнову.

НАДЕЖНЫЙ „СТОРОЖ“

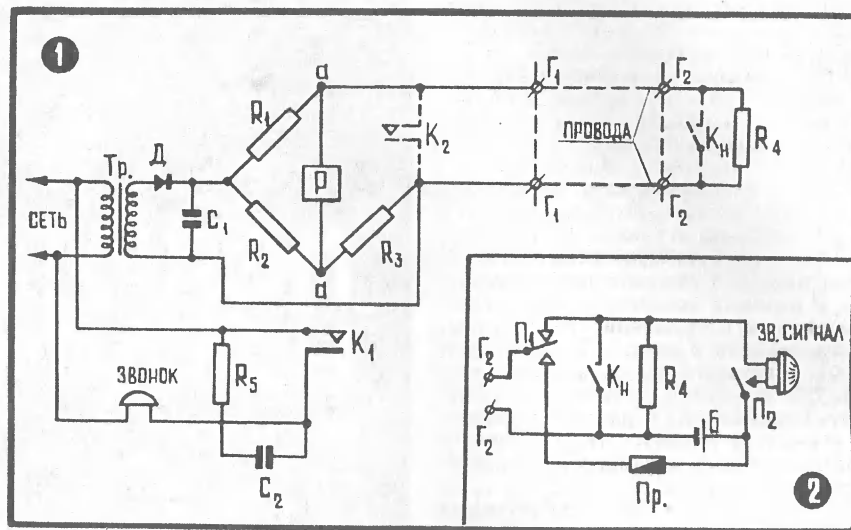


Рис. 1. Схема противоугонной сигнализации.

Рис. 2. Схема сигнализации в машине.

Предлагаемое противоугонное устройство подходит и для мотоциклов и для автомобилей при условии, что есть возможность провести к ним двухжильный провод. Сравнительно компактный прибор находится дома, а в машине — только одно сопротивление. Связаны они проводом, длина которого может достигать 150—200 м.

Основное достоинство этого устройства в том, что оно срабатывает не только при замыкании цепи каким-либо потайным выключателем, но и при обрыве проводов. Его схема относительно проста и не требует налаживания.

Работа схемы (рис. 1) основана на принципе сбалансированного моста постоянного тока.

Со вторичной обмотки трансформатора Tp ток напряжением 30—50 в выпрямляется диодом D и фильтруется конденсатором C_1 . Далее он поступает на питание моста, составленного из сопротивлений R_1 — R_4 .

В диагональ a — a моста включено исполнительное реле P . Одно из сопротивлений (по схеме R_4) вынесено в автомобиль, мотоцикл или гараж. Чтобы включить устройство, надо соединить это сопротивление с мостом. Параллельно можно поставить любой выключатель, замыкающий R_4 и срабатывающий, например, при открытии двери гаража, автомобиля или поворачивании руля мотоцикла. Можно вообще, не применяя выключателя, сделать так, чтобы рвалась цепь R_4 любым «хитрым» способом.

Работает схема следующим образом. При подключенном сопротивлении R_4 и включенном в сеть трансформаторе Tp мост сбалансирован, то есть на диагонали a — a напряжение практически равно нулю, реле P обесточено. При замыкании R_4 или обрыве проводов, идущих к нему, баланс моста нарушается, на диагонали его a — a появляется напряжение и реле P срабатывает. Своими контактами K_1 оно включает звонок или какой-либо другой сигнал.

Сопротивление плеч моста и напряжение питания выбраны с таким расчетом, чтобы длина проводов (их сопротивление), идущих к R_4 , не влияла на балансировку моста. Провода могут быть любые, но с хорошей изоляцией. При разрыве максимальное напряжение между двумя проводами не превышает 30 в, то есть находится в безопасных пределах, наличие же трансформатора устраняет опасность потенциала «сеть — земля».

Номиналы сопротивлений и конденсаторов следующие: R_1 — R_4 —2,5 ком, 1 вт; R_5 —1—3 ком, 0,5 вт; C_1 —10 мкф, 150 в (можно электролитический); C_2 —0,1 мкф, 250 в; S_2 и R_6 — искрогасящая цепочка, предотвращающая обгорание контактов реле. Трансформатор Tp — любой (но не автотрансформатор!) мощностью 3—4 вт и вторичным напряжением 30—40 в. Реле P — типа РКМ (например, РС4.500.910 или РС4.500.814) с сопротивлением обмотки постоянному току 500—800 ом. Диод D — типа Д7Е или Д7Ж. Все эти детали есть в магазинах радиотоваров.

Если попадет реле с двумя парами контактов на замыкание, то можно его сделать самоблокирующимся: при восстановлении цепи R_4 реле P все равно остается включенным и сигнализация также. На схеме включение второй пары контактов показано пунктиром. Когда надо вернуть схему в исходное положение второй пары контактов, следует выключить ее из сети, а затем вновь включить. Потребляемая мощность — 3—4 вт.

Если изменить немного часть схемы, расположенную в машине (рис. 2), то машина находится далеко от дома.

Питается схема от бортовой аккумуляторной батареи, подключенной через предохранитель Pr к гнездам G_2 розетки. Эти гнезда можно также использовать для переносной лампочки, пуска двигателя своего и чужого мотоцикла и т. п.

Когда машина «в гостях», включают переключатель Kn . Потайная кнопка Kn (концевой выключатель, срабатывающий, например, при повороте руля) включает звуковой сигнал, расположенный в месте машины, недоступном для постороннего. Можно установить две-три кнопки в разных местах автомобиля или мотоцикла.

На стоянке возле дома ставят переключатель Kn в верхнее положение и размыкают контакты Kn и P_2 . Сопротивление R_4 таким образом соединяется с гнездами G_2 , к которым можно подключить провод домашней сигнализации.

Ю. СЕМЕНОВ

Около двух лет назад начальник Госавтоинспекции Грузии Робинзон Сергеевич Тушурашвили поделился со мной мыслью проводить приемные дни на выезде, прямо в автотранспортных предприятиях. Спустя некоторое время я узнал, что идея претворена в жизнь. Тогда же и решил при первой возможности, как говорят, пощупать все собственными руками и рассказать об интересном начинании. В этом году такой случай представился.

Первый вопрос при встрече в Тбилиси:

— Ну как зарекомендовала себя новая форма работы?

— Отлично. Вот одна цифра: в минувшем году мы получили на 400 жалоб и всякого рода заявлений меньше.

— В общем стало легче?

— Не сказал бы! Приемные дни в автохозяйстве отнимают не только много времени и сил. Они требуют всесторонней, особой подготовки наших работников. Ведь когда вызываешь водителя в ГАИ, разговор заходит по одному и большей частью конкретному вопросу. В конце концов, если посетитель касается вдруг вещей, в которых ты не очень сведущ, можно призвать на помощь другого сотрудника. Иное дело в автохозяйстве. Здесь любой наш приезд превращается в оживленную дискуссию по самым разным проблемам. И автоинспектор должен быть во всеоружии. Это заставляет его заниматься самообразованием из дня в день. И мы пристально следим за этой учебой. Обязательными стали ежегодные семинары и экзамены для всех работников автоинспекции, причем не только по правилам движения, но и по законодательству, по многим вопросам нашей практической деятельности.

— Значит, дело оказалось взаимовыгодным?

— Несомненно.

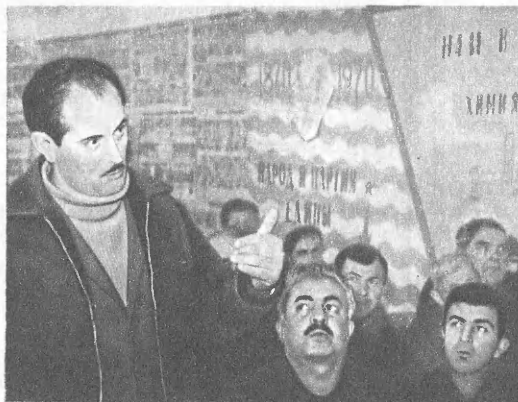
— Как же побывать на таком приеме?

— Приезжайте в четверг в АТК 2662.

Прямо у порога, в диспетчерской, где водители получают путевые листы, бросилось в глаза объявление. Эта четкая типографская афиша не была для меня неожиданностью: я видел ее в ГАИ республики. Любопытным было другое сообщение, помещенное возле небольшого ящика, как для заметок в стенгазету. Предназначался он, говорили первые строки, для писем, жалоб и заявлений. Но не только. Вот что следовало дальше: «Если у Вас имеются дельные предложения по улучшению организации движения транспорта и пешеходов, а также деятельности ГАИ, будьте любезны, сообщите нам. ГАИ МВД ГССР».

— Это новая идея, — пояснил Отари Северьянович Тхилава, заместитель начальника республиканской автоинспекции, — «почтовый ящик ГАИ». Мы установили такие ящики во многих крупных автохозяйствах Тбилиси. Пока в порядке эксперимента. Сегодня распечатываем первый из них, посмотрим, что нам пишут.

АВТОИНСПЕКТОРЫ



ПРИШЛИ К ВОДИТЕЛЯМ

К назначенному часу в клубе предприятия собралось более ста человек — водители, представители администрации, профсоюза. Прием начался с краткого анализа причин дорожно-транспортных происшествий на территории республики. Его сделал заместитель начальника ГАИ. Видимо, тревога, прозвучавшая в словах О. Тхилава, создала определенный настрой аудитории. Во всяком случае, первый же из взявших слово водитель Р. Бальян как бы продолжил начатый разговор и повел речь о необходимости тесных контактов между автолюбителями и профессионалами, повышения квалификации индивидуальных владельцев машин. Не без основания он сетовал на то, что они слабо знают правила движения, отчуждены от многих проблем, которые должны волновать всех водителей.

Затем посыпались один за другим вопросы.

Как поднять действенность усилий общественных автоинспекторов и их авторитет, добиться большего внимания и более серьезного отношения к их сигналам? Что предполагается сделать для улучшения бытовых условий водителей в дальнем рейсе? Как повысить ответственность коммунальных организаций за содержание улиц и дорог?

Все эти и десятки других конкретных вопросов организации движения и его безопасности не остались без ответа, без всестороннего, а главное, оперативного обсуждения. Нет нужды заниматься пересказом беседы. Поделился некоторыми мыслями, родившимися в ходе этого приема в АТК 2662.

Конечно, здесь нет какого-то от-

Так же заинтересованно и внимательно присутствующие встречали каждое выступление (фото слева).

Заместитель начальника ГАИ республики О. Тхилава анализирует причины дорожных происшествий.

крытия, приемы рабочих на предприятиях существуют не первый день. Но применительно к автоинспекции это имеет особое значение. Такие встречи позволяют установить желанное для всех взаимопонимание между водителями и инспекторами ГАИ, наладить хорошие деловые отношения между ними, приобщить водителей к участию в организации движения.

Гласное, не в тиши кабинета, решение вопросов создает иную в психологическом отношении обстановку. В автоинспекции сдержанность и официальность. Здесь же водители принимают работников ГАИ в собственном доме и, естественно, чувствуют себя смелее. Если в ГАИ перед офицерскими мундирами иной шофер смущается высказать претензии или собственные предложения, то здесь при поддержке товарищей рассуждают вслух даже самые робкие. И это обсуждение, пусть порой сомнительных гипотез, приносит свою пользу.

Никто другой не видит так отчетливо недостатки в организации движения, как водители. Они сталкиваются с ними вплотную, не умозрительно, а в самой реальной действительности. И, понятно, на досуге размышляют над причинами, ищут свои пути и способы решения того или

инного вопроса. Этими «домашними исследованиями» не стоит пренебрегать. Водительский опыт может подсказать многое. Но надо суметь использовать его. Приемные дни в автохозяйствах открывают для этого отличные возможности, становятся настоящей трибуной общественного мнения. Откровенная товарищеская беседа помогает оперативно устранять всякие несуразности, сообщая находить правильные решения.

В этой связи хотелось бы поддержать идею «почтового ящика ГАИ». Каждый, согласитесь, со своим вопросом или предложением в автоинспекцию не побегит: то недосуг, а представится случай,—вроде, и пыл пропал. К тому же время стирает в памяти отдельные детали. Другое дело, когда можно тут же, по горячим следам, перед выездом на линию или по возвращении в гараж, посоветовавшись при необходимости с товарищами, бросить короткую записку в почтовый ящик, зная, что она найдет отклик.

Правда, до того, как в нашем присутствии был вскрыт почтовый ящик в АТК 2662, меня одолевали сомнения. Есть такая поговорка: из-за деревьев леса не увидишь. Для водителей такая опасность существует, ведь они сталкиваются с тем или иным явлением лицом к лицу и могут не охватить проблему в целом. Опасения, к счастью, не оправдались. Перед нами предстали суждения зрелые, плод серьезных раздумий и обобщений, свидетельство широты взглядов, понимания сложности проблем безопасности движения.

Одни касались совершенствования технических средств регулирования движения. В частности, внедрения светящихся дорожных знаков и светофоров с предварительной информацией о смене сигналов. Другие поднимали вопрос о налаживании технической помощи на автомобильных дорогах. Третьи... И что характерно, не было в почтовом ящике ни одного письма чисто личного порядка.

В заключение мне хочется привести слова начальника ГАИ СССР Валерия Витальевича Лукьянова, сказанные, правда, по другому поводу, но имеющие к нашему разговору прямое отношение.

— Долгое время, к сожалению,—говорил он,—бытовало представление, что организация движения, обеспечение производительной работы автотранспорта это одно дело, а безопасность — другое. В современном понимании высокоскоростное (а значит — высокопроизводительное) и вместе с тем безопасное движение транспорта единая задача, которая и решается правильной организацией движения. Стало быть, у автотранспортников и автоинспекции одни цели, и трудиться над их достижением надо всем и сообща.

Думается, что новые формы работы, которые ищет и находит ГАИ Грузии, как нельзя лучше отвечают требованиям времени.

Г. ЗИНГЕР,
спецкор «За рулем»

г. Тбилиси

Если лопнула шина

Всем приходилось, наверное, слышать страшные истории о том, что случается, когда выходит из строя шина. В то же время часто можно наблюдать, как автомобиль едет на полуспущенной шине, а водитель даже не замечает. Как же совместить это?

Аварии из-за шин происходят при более или менее быстром падении давления в них. Почему? Потому что в этом случае резко увеличивается сопротивление качению колеса. У автомобиля нарушается симметрия сопротивлений. Он затормаживается со стороны проколотой шины и отклоняется в этом направлении.

Если из шины воздух выходит медленно, то вызванное этим изменение направления движения водитель незаметно для себя почти автоматически компенсирует поворотом рулевого колеса в противоположную сторону. Малоопытные поэтому вообще не ощущают медленного падения давления и иногда много десятков метров проезжают на спущенной шине. Человек поопытнее чувствует даже относительно небольшие изменения давления воздуха, реагирует на это и устраняет повреждение своевременно, не допуская разрушения шины.

Однако, скажем, с автомобиля-тягача труднее заметить снижение давления воздуха в шине прицепа, и дело обычно кончается полным разрушением шины.

Езда на полуспущенной шине грозит критической ситуацией на повороте. Здесь неопытный водитель может не справиться с непривычно тяжелым управлением, в результате автомобиль «не впишется» в поворот, сойдет с дороги.

Еще опаснее разрывы шин, когда давление падает сразу и автомобиль мгновенно изменяет направление движения. Чтобы противодействовать этому, необходимо повернуть рулевое колесо в противоположном направлении. Но лишь настолько, чтобы скомпенсировать отклонение. Осторожно выкручивая, можно сделать автомобиль снова управляемым.

Последствия прокола шины устранить тем сложнее, чем выше скорость движения. Возрастает кинетическая энергия автомобиля, увеличивается отклонение при заносах. На высокой скорости автомобиль за время, требующееся для его выравнивания, проходит больший путь. А место для этого в конкретных условиях движения находится редко. В результате — тяжелые столкновения с другими автомобилями (особенно встречными), водители которых в такой обстановке почти ничего не могут сделать. К тому же осложнение управления при заносе из-за лопнувшей шины почти всегда усугубляется страхом.

Если лопнула шина заднего колеса, то двумя управляемыми колесами устранить занос нетрудно. Когда же прокол случается на шине одного из передних, предотвратить увод машины лишь одним ведомым колесом много сложнее.

Как же уменьшить опасность при проколах шин?

Прежде всего нужно стремиться к тому, чтобы исключить разрыв шин на передних колесах, постоянно следить за их состоянием. На передних колесах сравнительно просто проверять даже внутренние боковые поверхности шин: достаточно сильно вывернуть колеса, чтобы подвергнуть их полному осмотру.

Необходимо позаботиться о том, чтобы в случае неполадки с шиной на переднем колесе управление автомобилем не прекращалось. Для этого прежде всего надо прочно удерживать рулевое колесо обеими руками. Управлять автомобилем одной рукой просто опасно. При заносе из-за неисправности шины вам не хватит силы выровнять автомобиль. Снова схватиться за рулевое колесо второй рукой наверняка не будет времени. В такой обстановке оно нередко просто вырывается из рук. Тут уж ничто не поможет отвести беду!

Поперечные силы, возникающие во время заноса, особенно велики на высоких скоростях. Чтобы удержаться в колее, при всех обстоятельствах следует избегать торможения. Нужно перебороть себя и не тормозить, хотя и хочется, чтобы все происходило намного медленнее. И лишь после того, как машина будет «рыскают» меньше, можно осторожно начать притормаживать.

Если шина лопается неожиданно, а так оно довольно часто и происходит, то самое лучшее — это выжать сцепление и компенсировать движение заноса выкручиванием, не прилагая слишком больших усилий. «Рысканье» автомобиля постепенно ослабнет, и его уже легче будет остановить, осторожно притормаживая. При этом тормозить в таких случаях лучше двигателем.

Нельзя также забывать об опасности лобового столкновения, вызывающего наиболее тяжелые последствия. Поэтому, если встречное движение достаточно интенсивно, при разрыве шины лучше уж направить автомобиль в сторону обочины и, на худой конец, перевернуться. Правда, опрокидывание редко оказывается безболезненным для автомобиля, зато пассажиры, если они правильно себя ведут, страдают при этом сравнительно мало.

Но самое лучшее — ездить так, чтобы даже при возникновении неполадок в шинах не допускать заноса и неконтролируемых движений автомобиля. Тогда все кончится благополучно, а неполадка с шиной забудется после установки запасного колеса.

Из журнала «Иллюстрированный Моторспорт» (ГДР)



ИЗ ВОДИТЕЛЬСКИХ ЗАПОВЕДЕЙ

● Особая осторожность — у перекрестков. Проезд их всегда таит больше опасностей, чем обычное движение в потоке транспорта.

● Снижайте скорость у перекрестков. Большая часть происшествий здесь случается не из-за того, что водители не знали правил проезда; они просто не успевали разобратся в обстановке. В темное время неплохо предупредить о своем приближении включением ближнего света.

● Если на перегонах улиц смотришь в основном перед собой, то на перекрестке надо успеть оглянуться во все стороны, а на это требуется время.

● Придерживайтесь своего ряда движения, это создает уверенность и у вас и у других водителей. Езда на полкорпуса

влево или вправо сразу уменьшает число возможных рядов для движения, а стало быть, и скорость.

● Выполняйте маневры на улицах быстро и четко. Нерешительный и медлительный водитель помеха многим. Остерегайтесь неуверенных!

● С повышением интенсивности движения маневрировать в городе все труднее. Используйте для разворотов по возможности боковые улицы.

● Резкое торможение при интенсивном движении весьма опасно. Кто-то может и не успеть за началом замедления: слишком многое должен «схватывать» глаз водителя на улицах города.

● При обгоне выходите только в соседний ряд, не создавайте помех движущимся в других рядах. Слишком размашистый обгон нередко порождает «двойной обгон».

● Приближаясь к регулируемому перекрестку, заранее разберитесь в том, какой на нем подан сигнал светофора, и сообразуйте с этим свою скорость.

● Помните, что световые сигналы автомобиля в городе должны работать как никогда безотказно.

В НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ

● Добивайтесь по возможности бесшумного движения, особенно в ночное время. Не форсируйте обороты двигателя, тормозите плавнее, старайтесь не прибегать к звуковым сигналам и не хлопайте дверями.

● Трогаясь от перекрестка, не полагайтесь только на сигнал светофора. Дайте пешеходам спокойно закончить переход, даже тогда, когда для вас уже зажегся зеленый сигнал. Преимущество в две-три секунды не стоит риска.

● Особое внимание — к детям. Предвидеть их неожиданное появление на вашем пути зачастую невозможно, но ожидать всегда надо.

● Не кидайтесь из стороны в сторону, пытайтесь объехать трещину в покрытии или крышку люка. В плотном потоке транспорта это опасно: ведь другие водители не ждут от вас такого маневра.



Осторожно: впереди препятствие!

Наезды на препятствия в темноте — не редкий случай, а последствия их тяжелы. К сожалению, часто таким препятствием становится оставленный на проезжей части плохо освещенной улицы или обочине дороги автомобиль. И опасность здесь очень велика, если принять во внимание, с одной стороны, значительное по-

вышение скоростей движения в последнее время, а с другой — снижение зрительной способности водителей с наступлением темноты.

Надо сказать, что применяемые сейчас для обозначения габаритов автомобиля и различных прицепов катафоты недостаточно хорошо заметны в ночное время.

Лучше использовать для этого светоотражающие материалы — синтетические эмали, в частности, выпускаемые Ярославским заводом «Победа рабочих» — красную № 890, желтую 3А (ГОСТ 2965—60) и другие. Их можно нанести прямо на кузов или на металлические полосы необходимой конфигурации, которые затем укрепить на машине или прицепе. В свете фар они будут видны на расстоянии до 180 метров.

При вынужденной остановке на дороге целесообразно использовать в качестве светового «маяка», предупреждающего водителей об опасности, электрические указатели поворотов. Небольшой дополнительный переключатель, место которого обозначено на показанной здесь монтажной схеме, заставит мигать сразу четыре сигнала.

Испытаниями установлено, что при таком «маяке» водители различают стоящий на проезжей части предмет на расстоянии свыше 500 метров, а устройство это может работать продолжительное время без подзарядки аккумуляторных батарей.

В. АКСЕНОВ,
научный сотрудник ВНИИ МВД СССР

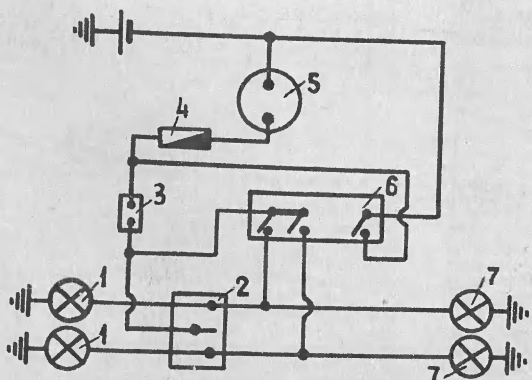


Схема установки дополнительного переключателя световых указателей поворота: 1 — передние указатели поворота; 2 — переключатель указателей поворота; 3 — реле-прерыватель; 4 — предохранитель; 5 — замок зажигания; 6 — дополнительный переключатель; 7 — задние указатели поворота.

На дорогах всего света

АВСТРИЯ

Психологи службы безопасности движения в Вене установили, что многие водители из-за своего рода «чувства конюшни», возвращаясь домой, на последних километрах резко увеличивают скорость. К тому же положение усугубляется усталостью. Сделан вывод, что в эти моменты значительно увеличивается возможность аварии, и водители в конце пути должны быть особенно осторожны.

США

В результате дорожно-транспортных происшествий в 1968 году в США было убито 55 тысяч человек, а четыре с половиной миллиона — получили увечья. Скорбные цифры неуклонно растут. И оказывается, что развернуть действенную борьбу против этого роста, как сообщает американский журнал «Отомотив Индустриз», мешает недостаток средств. Бывший директор Национального бюро безопасности движения У. Хэддон заявил Конгрессу, что программа обеспечения безопасности на автомобильных дорогах серьезно страдает от бюрократизма и нехватки денег. По его словам, мало надежды на то, что Белый дом окажет ей серьезную поддержку. Пока все ограничивается повторением одних и тех же общих фраз. Конгресс не ассигнует необходимых денежных средств.

Часть вины в создавшемся положении участник общественной кампании за безопасность движения Р. Нейдер возлагает на автомобильную промышленность, руководители которой меньше внимания уделяют разработке безопасных конструкций машин и больше — «обработке» членов Конгресса в свою пользу, препятствуя всем попыткам издания новых федеральных законов о безопасности движения.

Оба президента — Джонсон и Никсон — на словах придавали вопросу безопасности движения первостепенное значение. Однако практические их действия несколько не соответствуют таким заявлениям.

ФРАНЦИЯ

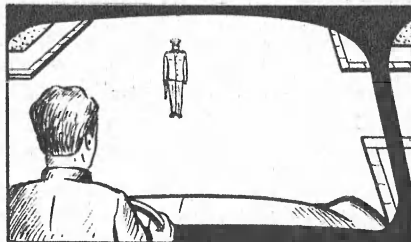
Начинающие водители обязаны иметь на задней стороне кузова своего автомобиля большой белый щит с цифрой «90». Это означает, что водитель имеет право ехать со скоростью, не превышающей 90 км/час. Отсутствие такого указателя грозит большим денежным штрафом.

ШВЕЦИЯ

Фирма «Волво» опубликовала результаты расследования 28 000 аварий. Оказалось, что на дорогах Швеции на каждые 100 таких случаев приходится 35,7 фронтальных и 33,5 боковых столкновений, 17,2 отклонений от дороги, 8,7 наездов, 4,9 опрокидываний.

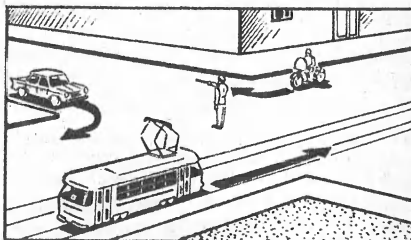


I. В каком направлении можно двигаться автомобилю?



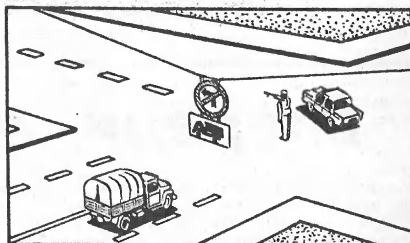
направо 1 налево 2 движение запрещено 3

II. Какому транспортному средству разрешено движение в показанном направлении?



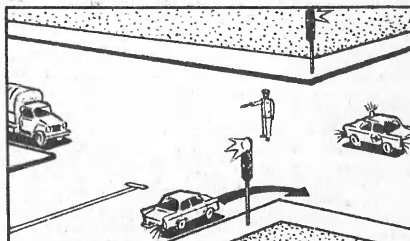
автомобиль и трамваю 4 только трамваю 5 только автомобилю 6 автомобилю и мотоциклу 7

III. Куда может двигаться этот автомобиль?



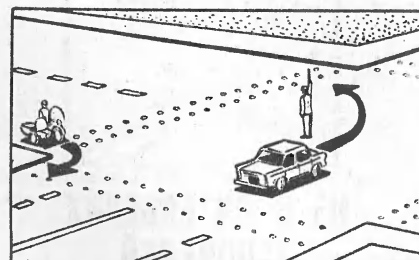
только прямо 8 прямо и налево 9 прямо и в обратном направлении 10

IV. Можно ли повернуть направо?



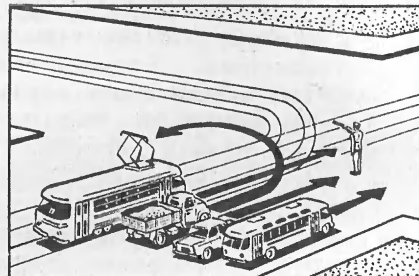
да 11 нет 12

V. Кто из этих водителей может двигаться в показанных направлениях?



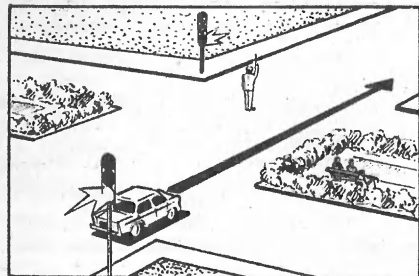
водитель мотоцикла 13 водитель автомобиля 14 оба водителя 15

VI. Каким транспортным средствам разрешено движение в показанных направлениях?



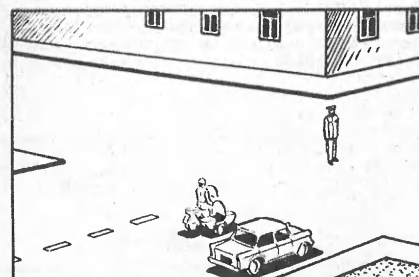
только нерельсовым 16 всем 17

VII. Разрешено ли движение в показанном направлении?



да 18 нет 19

VIII. В каких направлениях могут двигаться эти транспортные средства?



автомобиль — прямо и направо, мотоцикл — прямо 20 автомобиль — направо, мотоцикл — прямо 21 автомобиль — прямо и направо, мотоцикл — налево 22

Ответы — на стр. 32

АДРЕС ИЗВЕСТЕН

Многих наших читателей заинтересовало строительство комплекса автомобильных заводов в районе города Набережные Челны Татарской АССР. Первой вестью об этой новостройке была статья А. Невелева «Автогигант на Каме» в № 12 нашего журнала за 1969 год. С тех пор редакция постоянно получает письма от водителей, механиков, слесарей, которые хотят поехать в Набережные Челны, чтобы стать строителями нового автозавода. Н. И. Николаев из поселка Яровое Алтайского края, группы товарищей из Донецка, Усть-Каменогорска и других городов спрашивают, куда обратиться.

Дорогие товарищи!

Новостройка на Каме идет ва-с. По всем вопросам трудоустройства на строительстве нового завода надо обращаться по адресу: г. Набережные Челны Татарской АССР, поселок Гидростроителей, Управление «Камгэсэнергострой», отдел кадров.

По вопросам трудоустройства на Камском автомобильном заводе надо обращаться по этому же адресу в Генеральную дирекцию строящегося автозавода, а также по адресу: г. Казань, 10, улица Каюма Насыри, д. 25. Отдел кадров Камского автозавода.

ГОСТЯМ МОСКВЫ

Многих приезжающих в Москву автолюбителей и мотоциклистов интересуют адреса мастерских по ремонту аккумуляторов и оборудования автомобиля.

Если вам потребовалась техническая помощь, звоните по телефону 274-17-68. К вам приедут, устранят на месте мелкие неисправности, а при необходимости отбуксируют машину на ближайшую станцию технического обслуживания.

Зарядить или отремонтировать аккумулятор вы можете в одной из специальных мастерских: Аккумуляторная ремонтная станция АРЗ-6 — Фили, Поклонная гора, 2; Мастерская № 10 УБКО Киевского района — 1-й Можайский тупик, 4; Мастерская № 7 УБКО Москворецкого района — Волхонка-Зил, Нагорная, 17.

Запасные части, оборудование, инструмент можно приобрести в магазине «Автолюбители». Адрес его: Бакунинская, 21 (вблизи станции метро, «Бауманская»).

Магазин «Москвич» (Симферопольский бульвар, 26) продает запасные части для «москвичей» и «запорожцев», там же можно купить оборудование, инструмент и краски.

АЛЮМИНИЕВЫЕ ПОРШНИ

В. Спиридонов из Челябинска хочет знать, когда в автомобильных двигателях впервые стали применять алюминиевые поршни.

На серийных легковых автомобилях двигатели с такими поршнями появились в 1911 году. Это машины французской фирмы «Шенар-Вальер». К тому же времени относятся и работы по применению алюминиевых поршней на Русско-Балтийском заводе в Риге. Один из его автомобилей, снабженный 5-литровым четырехцилиндровым (107×140 мм) мотором с алюминиевыми поршнями, не раз успешно стартовал в автомобильных соревнованиях.

В двадцатые годы поршни из алюминиевого сплава нашли применение в гоночных двигателях, а с середины тридцатых годов стали получать широкое распространение и на массовых легковых машинах.

О ТОКСИЧНОСТИ ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ

«Расскажите, пожалуйста, о вредности выхлопных газов мотоциклов и автомобилей и о том, как бороться с ней», — просит З. Ловчиков из Ленинграда.

В отработавших газах, выбрасываемых в атмосферу двигателями внутреннего сгорания, кроме углекислого газа, водяного пара и кислорода, содержатся токсические вещества — окись углерода, окислы азота и альдегиды (формальде-

гид и акролеин). Соотношение этих компонентов зависит в основном от состава рабочей смеси, способов образования и воспламенения ее, режима работы и технического состояния двигателя.

Больше всего углекислого газа выделяется при работе двигателя на режиме холостого хода, а также на малых и максимальных нагрузках. Смесь в этих случаях богатая и топливо сгорает неполностью. Количество углекислого газа увеличивается при неправильной регулировке карбюратора и системы зажигания, применении низкооктанового бензина и ухудшении компрессии в цилиндре (вследствие износа поршня, его колец, зеркала цилиндра). Поэтому, проводя ежегодно технический осмотр автомобилей и мотоциклов, органы ГАИ проверяют состояние цилиндрно-поршневой группы двигателя, оценивая его по количеству и дыму отработавших газов.

Отработавшие газы быстроходных двигателей содержат в два-три раза меньше окиси углерода, чем карбюраторных двигателей, поскольку у дизелей больше коэффициент избытка воздуха и ниже температура сгорания топлива.

Самым эффективным способом борьбы с токсичностью отработавших газов в настоящее время признано дожигание.

Дожигатели бывают каталитические и пламенные. Катализатор, изготовленный из платино-алюминиевого сплава, ванадия или окиси кобальта, наносит тонким слоем на керамические стержни, шарики или решетки. Отработавшие газы вместе с засасываемым воздухом проходят через катализатор, который обеспечивает догорание горючих токсических веществ, находящихся в газах. Пламенные дожигатели применяют на дизелях. Более холодные, чем в карбюраторных двигателях, их отработавшие газы подогревают специальной горелкой на жидком топливе, обеспечивая сгорание токсических примесей.

Способ дожигания еще недостаточно совершенен, из-за чего он не нашел пока широкого применения в автомобилестроении.

Более подробно о проблемах очистки отработавших газов можно прочесть в июньском номере нашего журнала за 1967 год.

ПЯТНАДЦАТЬ ЗАВОДОВ МИРА

Харьковчанин С. Костенко интересуется, какие заводы в настоящее время выпускают легковые автомобили с двигателями воздушного охлаждения.

Легковые машины с моторами воздушного охлаждения сегодня строят 15 автозаводов СССР, ГДР, Чехословакии, Италии, Франции, Японии, ФРГ, Австрии, Голландии. Например, «Фольксваген» производит в год более полутора миллионов автомобилей с такими двигателями. Одна из массовых итальянских моделей — FIAT-500 также имеет воздушное охлаждение. Наш запорожский автозавод, японские заводы «Хонда», «Субару», «Сузуки», «Дайхэцу», голландский ДАФ, французский «Ситроен», «Порше» и НСУ из ФРГ, «Штейер» (Австрия), «Аутобьянни» (Италия), «Татра» (Чехословакия), «Зансенринг» (ГДР) — вот перечень предприятий, отдающих предпочтение двигателям с воздушным охлаждением.

ТОЛЬКО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ

Редакция получает письма, в которых автолюбители спрашивают, какие книги и брошюры выпускает издательство «Транспорт» и как их приобрести.

Издательство «Транспорт» имеет свои магазины и отделения в разных городах, они распространяют книги, брошюры, планы по автомобильному делу, выпускаемые только этим издательством — по технической эксплуатации и ремонту автомобилей, по экономике автомобильного транспорта. Они высылают литературу наложенным платежом, а также принимают предварительные заказы. Книжки по автомобилестроению, по мотоциклам и мопедам, по автоспорту в этих магазинах заказывать не

Справочная
служба



следует. Не поступает сюда и литература местных издательств, за получением которой рекомендуем обращаться в тот город, где книга или брошюра вышла из печати.

Отделения издательства «Транспорт» и магазины «Транспортная книга»:

Алма-Ата, 72, ул. Интернациональная, д. 137, тел. 2-02-86, 9-19-28 (Казахское отделение издательства);

Баку, ул. им. 28 Апреля, д. 25а, комн. 118, тел. 93-22-04 (филиал Закавказского отделения издательства);

Вильнюс, ул. Даукши, д. 3 (магазин);

Воронеж, ул. Чайковского, д. 5, тел. 82-33-08 (магазин);

Горький, К-110; ул. Чкалова, д. 9а, тел. 49-37-62 (магазин);

Днепропетровск-2, ул. Фрунзе, д. 6, тел. 4-94-40-10, 4-94-20-57 (Приднепровское отделение издательства);

Донецк, ул. Университетская, д. 32, тел. 3-71-63 (магазин);

Иркутск, ул. К. Маркса, д. 5, тел. 9-42-60, 9-42-61 (Восточно-Сибирское отделение издательства);

Казань, ул. Чернышевского, д. 36, тел. 9-32-07 (магазин);

Киев-34, ул. Лысенко, д. 8, тел. Б-3-67-32, Б-3-56-93 (Юго-Западное отделение издательства);

Куйбышев, Комсомольская пл., здание управления Куйбышевской железной дороги, комн. 339, тел. 9-31-48, 9-35-05 (Куйбышевское отделение издательства);

Ленинград, С-36, Гончарная ул., д. 6, тел. А1-39-78 (магазин);

Ленинград, Д-11, пл. Островского, д. 2, тел. А-9-62-18 (магазин);

Львов-16, ул. Первого Мая, д. 50, тел. 25-41-61 (магазин);

Минск, ул. Свердлова, 28, комн. 2, 545, 547, тел. 2-97-48-92, 2-97-27-29, 2-97-47-28 (Белорусское отделение);

Москва, Б-78, Садово-Спасская ул., д. 21 (Центральный магазин издательства);

Москва, Киевский вокзал, товарный двор, д. 2, тел. 240-71-29, 240-75-62, 240-72-67 (магазин Московского отделения издательства);

Новосибирск, ул. Владимирская, д. 2ж, тел. 29-22-27 (магазин);

Одесса, ул. Чичикова, д. 19, комн. 194, 195, 48а, тел. 294-40-41, 294-40-42 (Одесско-Кишиневское отделение издательства);

Рига, ул. Гоголя, д. 3, комн. 34, тел. 23-46-15, 23-41-02, 23-49-09 (Прибалтийское отделение издательства);

Ростов-на-Дону, Театральная пл., д. 4, тел. 94-22-18, 94-20-90 (Северо-Кавказское отделение издательства);

Саратов-13, проспект Ленина, д. 8, комн. 250, 56 (Приволжское отделение издательства);

Свердловск, Ж-13, ул. Челюскинцев, д. 11, комн. 359, 361, тел. 58-23-64, 58-23-12, 58-47-75 (Свердловское отделение издательства);

Таллин, ул. Пикк, д. 36, тел. 6-40-36 (магазин);

Ташкент, ул. Гоголя, д. 94, комн. 77 (Среднеазиатское отделение издательства);

Тбилиси-12, ул. Челюскинцев, 15, комн. 325, тел. 99-40-39, 99-40-41 (Закавказское отделение издательства);

Хабаровск, ул. Ленинградская, д. 566 (магазин);

Харьков-1, Красноармейская, д. 6, комн. 320, тел. 20-36-36, 20-30-31 (Южное отделение издательства);

Целиноград, ул. Ленина, д. 49, комн. 167 (магазин);

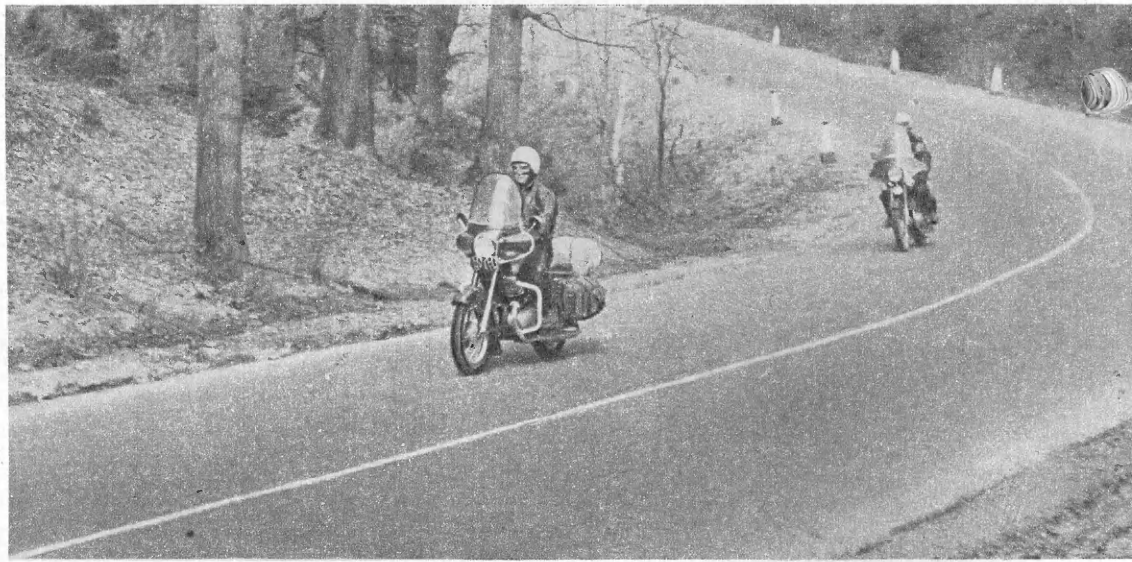
Челябинск-5, ул. Свободы, д. 104, тел. 387-44-68 (магазин);

Чита-14, ул. Береговая, д. 56, тел. 94-38-79 (магазин);

Южно-Сахалинск, ул. Ленина, д. 242 (магазин);

Ярославль, ул. Свободы, д. 78, тел. 7-25-12 (магазин).

ВЕДЕТ ВПЕРЕД ДОРОГА



В Издательстве «Физкультура и спорт» готовится к печати книга В. Алексеенко и Ф. Мамаева о мотоциклетном туризме. В этом и следующих номерах журнала мы публикуем некоторые рекомендации, взятые из книги, касающиеся вождения мотоцикла в разных дорожных условиях.

Дороги, дороги... Сколько их пересекает нашу страну! Асфальтированные и грунтовые, горные и степные... По каким дорогам побежит мотоцикл? Возможно, в путешествии вам не встретятся все виды покрытий, не придется испытать капризов природы. Но может доведется...

По асфальту

Составляя маршрут путешествия, мотоциклисты стараются проложить большую часть его по асфальту, чтобы полностью использовать возможности машины и побольше увидеть за время отпуска. Казалось бы, что рассказывать о движении по шоссе с таким покрытием — «откручивай» ручку газа и «глотай» километры, поглядывая по сторонам. Но тот, кто думает так, заблуждается. Гладь асфальта, располагающая к большой скорости, обманчива. Она таит опасности для неопытного водителя — недаром статистика отмечает, что значительная часть аварий случается именно на таких дорогах.

Говорить о том, что надо соблюдать правила движения, — видимо, излишне. Это само собой разумеется. Мы хотим напомнить только о сюрпризах, которые порой преподносит мотоциклисту асфальтированная дорога.

Самый типичный сюрприз — посторонние предметы, валяющиеся на проезжей части. Устойчивость мотоцикла ограничена, и наезд на них весьма нежелателен. На свободной дороге в таких случаях можно сманеврировать, хуже, если приходится ехать позади автомобиля: водитель его пропускает камни, палки и тому подобные предметы между колес, и для мотоциклиста они могут оказаться неожиданностью. Поэтому не следуйте за автомобилем вплотную, выдерживайте дистанцию, чтобы дорога впереди была хорошо видна. Когда это невозможно, двигайтесь по следу левого колеса. Позади легкового автомобиля двигаться лучше, чем вслед за грузовым, — меньше

выпускных газов, не так «бросаются» песком колеса и за дорогой можно следить через стекла машины.

В пути, конечно, встретятся мосты, железнодорожные переезды, путепроводы. Обычно перед этими сооружениями дорога резко сужается, а стыки нередко образуют небольшой выступ. О состоянии переезда можно судить, в частности, по тому, как проходит его движущийся впереди автомобиль. Если ориентироваться не на что, обязательно надо снизить скорость. Рельсы, например, могут не только возвышаться над покрытием, порой они расположены к дороге под острым углом. В таких случаях скорость сбросьте до минимальной и переезжайте препятствия под прямым углом.

Внимательному водителю дорога может сама о себе рассказать. Вы, наверное, замечали, что по асфальту обычно тянется темная полоса. Ее образовали многочисленные капли масла, срывающиеся с двигателей. На спусках эта полоса почти исчезает, на подъемах — становится более заметной. На неровностях дороги, где машины подбрасывает, образуются пятна. Для мотоциклиста такое пятно — сигнал о необходимости привстать и самортизировать бросок машины.

На южных дорогах, а в жаркое лето и в центральной полосе, нередко попадается волнистый асфальт. Водители называют его «стиральной доской» или «гребенкой». Чаще всего это встречается на спусках, где при торможении автомобилей размягченный асфальт собирается в складки. Подвеска мотоцикла в этих случаях испытывает максимальную нагрузку, руки водителя — тоже. Поэтому на спусках будьте внимательны, чтобы не выскочить на большой скорости на «гребенку» и не выпустить из рук «бразды правления».

Иногда асфальт бывает расплавлен настолько, что шины начинают громко «петь», с трудом перекатываясь по

липкому покрытию. Помимо того, что «поплывшая» дорога «сжирает» протектор, она еще и скользкая. При торможении колеса быстрее переходят на «юз», а на виражах могут соскользнуть в сторону. Повороты в этих случаях проходите с меньшей скоростью и соответственно небольшим наклоном мотоцикла.

Такие дороги для укрепления обычно засыпают щебенкой. Участки с неукатанной щебенкой наиболее опасны. Перед ними постарайтесь максимально снизить скорость и направить мотоцикл по колею, где щебенка несколько уплотнена колесами автомобилей. Руль сожмите крепче и воздержитесь от пользования передним тормозом — неутрамбованные мелкие камни легко перекатываются и здесь недолго упасть. От автомобилей держитесь подальше. Камни, захваченные их задними колесами, вылетают, как из пращи. «Кидаются» камнями и встречные машины, так что держитесь правее.

После выезда на чистый асфальт остановитесь на минуту и извлеките острые камни, врезавшиеся в протектор. Иначе через несколько десятков километров они сделают свое «черное дело», и тогда придется надолго задержаться. Кстати, обязательно сделайте такую же операцию, если пришлось проехать по битому стеклу.

Определенную трудность представляет движение по узкой асфальтированной дороге. При встречных разъездах водители автомобилей съезжают одной стороной на обочину. Для мотоциклиста же, как они нередко полагают, места и так хватит, и не спешат посторониться, заставляя его проскакивать впритирку с бортом. Чтобы не балансировать на кромке шоссе, лучше не очень отрываться от впереди идущего автомобиля. Если же впереди вас прикрытия нет, берите инициативу в свои руки. Жестом или миганием фары, дальний свет которой отлично виден днем, просите водителей встречных машин уступить часть дороги. Просьба, выраженная в такой форме, обычно удовлетворяется.

На узкой дороге, проходящей по холмистой местности, подъезжая к пе-

релому профилю, встаньте на подножках. Это дает возможность своевременно увидеть встречную машину.

Особенно труден на узкой дороге обгон. Приходится долго выбирать участок, где можно было бы выйти вперед. Найдя такое место, включайте сигнал и, убедившись, что ваше намерение другим водителем понято, решительно обгоняйте. При обгоне в таких случаях опытные мотоциклисты переходят с прямой передачи на более низкую, например, с четвертой на третью, на которой можно с большим успехом использовать приемистость мотоцикла и тем самым сократить время обгона.

Там, где кончается асфальт

Для мототуриста дороги без бетонного или асфальтового покрытия создают дополнительные трудности, даже если они из брусчатки или булыжника. Правда, брусчатка теперь встречается редко, в основном в городах Прибалтики и Западной Украины, а вот булыжник не так уж редок на дорогах местного значения. Движение по брусчатке (она редко бывает ровной) неприятно тем, что машина сильно раскачивается, а во время торможения (на отполированной шинами за многие годы брусчатке) скорее наступает занос. Езда по булыжнику еще более неприятна. Повышенная нагрузка на колеса, подвески, рулевую колонку вызывает вибрацию ходовой части, которая утомляет водителя. Чтобы сгладить влияние неровностей дороги, иногда применяют старый испытанный прием: «больше скорость — меньше ям». Но тут приходится смотреть в оба, иначе можно влететь в выбоину — на булыжных дорогах (это дороги старые) их предостаточно. Если выбоину увидели в последнее мгновение — встаньте на подножках и рваните руль на себя. Этим вы разгрузите переднюю вилку мотоцикла и сохраните обода колес.

Перед глубокими выбоинами или впусками на дороге старайтесь своевременно замедлять ход, применяя оба тормоза. Ручной отпускайте до встречи с препятствием. Иначе не избежите удара в передней вилке, а то и вмятины на ободе.

Намного облегчает управление мотоциклом на булыжных дорогах рулевой демпфер. Не забудьте подтянуть его — тогда руки будут меньше уставать. При езде по такой дороге периодически проверяйте крепление багажа, болтовых соединений и осматривайте покрышки. Проколы на булыжнике случаются чаще: здесь попадаются подковные гвозди, торчащие между камней острыми вверх. Поэтому лучше двигаться ближе к середине (где меньше ездят конные повозки), хотя там и больше бросает машину.

В отличие от булыжных, грейдерные дороги — более ровные. И если состояние их хорошее, двигаться здесь можно с довольно большой скоростью. Но и такая дорога требует повышенного внимания, особенно на поворотах, где автомобили колесами разбрасывают щебенку, и, чтобы не упасть, мотоциклист всегда должен быть начеку. Имеет свои особенности на таких дорогах и

обгон. На «грейдере» в центре образуется холмик из рыхлой щебенки. Помните об этом, во время обгона выбирайте место, где холмик сглажен колесами автомобилей, иначе ваше переднее колесо может увести в сторону. Кстати, неплохо защитить фару от мелких камней, летящих из-под колес других машин, наклеив на стекло полоски изоляционной ленты, как это делают rallисты. Правда, такие полоски не гарантируют целостности стекла, но если оно и будет разбито, то останется в фаре и защитит рефлектор и лампы.

У грейдерных дорог есть существенный недостаток — они пылят. При полном безветрии или если ветер в лицо, за пылью, поднимаемой автомобилями, не видно ни дороги, ни встречных машин. Чтобы не глотать пыль, на такой дороге все обычно стараются вырваться вперед. Мотоциклисты по понятным причинам особенно горят этим желанием. Обгоняйте на участках, где дорога изменяет направление — там ветер относит в сторону шлейф пыли и можно видеть, что делается впереди. Но если дорога прямая, а машина, которую хотите обогнать, упорно не уступает дорогу, не лезьте на рожон, а поотстаньте и ждите момента, когда она притормозит, скажем, проезжая плохой участок.

Пользуясь тормозами, помните, что щебенка или грунт под колесами при этом легко сдвигается. Поэтому в основном тормозите двигателем и задним тормозом, а передним — «вполсилы» и только на прямых участках.

Очень специфична езда по грунтовым дорогам с длинными «языками» глубокого песка — она обычно отнимает много сил. Если дорога изобилует такими «сюрпризами», высите, нет ли другого пути. Всегда лучше «отмахать» лишние полсотни километров, чем на тяжело нагруженном мотоцикле преодолевать десятки метров глубокого песка. Ну, а если иного выхода нет — тогда вперед. Ищите места, покрытые травой, — здесь песок не так сыпуч и колеса будут меньше зарываться. Если есть рулевой демпфер — подтяните его. Короткие песчаные участки преодолевайте с хода, на одной из высших передач, крепко держа руль и сжав бак мотоцикла коленями. Двигаться следует по прямой; повороты руля повлекут резкую остановку мотоцикла, а то и падение.

Перед длинным участком глубокого песка, если вы едете с пассажиром, попросите его сойти. Сами же включите низшую передачу и старайтесь преодолеть песок на больших оборотах. Как только почувствуете, что машина теряет скорость и заднее колесо зарывается, быстро соскочите и, держась за руль, бегите рядом, сохраняя постоянный «газ» и прямолинейность движения мотоцикла. Конечно, пассажир тоже должен вовремя прийти на помощь, подталкивая мотоцикл сзади.

Выбирая маршрут, твердо помните: всякая длинная дорога с хорошим покрытием всегда быстрее приведет к цели, чем короткая, но плохая. Не забывайте, что вы путешествуете на обычном дорожном мотоцикле, отягощенном багажом, на котором по плохой дороге придется ехать медленно, а то и тащить машину на себе.

Сто строк
на
размышление

БЕЗ ВИНЫ ВИНОВАТЫЕ

О том, что ездить на мотоцикле или мотороллере в шлеме хорошо, уже весь мир наслышан. И не надо думать, что эта мера для каких-то высоких скоростей: даже поскользнувшись на асфальте, можно стать инвалидом. А свалиться с двухколесного коня куда опаснее. Короче, агитировать сегодня за шлемы — зря время переводить. Да и поздно. Почти повсеместно езда на мототранспорте без защитных шлемов запрещена.

Увы, этот порядок иногда нарушается. В одних случаях виной несознательность водителей, иные из которых рассуждают примерно так: «Своей голове я сам хозяин — хочу riskую, хочу нет!» В других — нарушать приходится поневоле: не найдешь в продаже спасительного головного убора.

В поселке Шамалды-Сай Ошской области инспектор сержант Усумбаев остановил водителя мотороллера М. Пестова, и между ними состоялся приблизительно такой разговор:

— Значит, нарушаете, — констатировал сержант. — Едете с пассажиром и оба без насков...

— А где же взять, если в продаже нет? — Это ваше дело!

Инспектор задумчиво посмотрел на талон предупреждений, прицелился в компостер и...

— Зачем же сразу талон пробивать! — всполошился водитель.

— Это наше дело.

— И при чем здесь шестой пункт?

— Каски в талоне не оговорены, так что могу в любом пункте просечку сделать!

— Я буду жаловаться!

— Это ваше дело...

Редакция, получив такое письмо, обратилась по поводу случившегося сразу в два адреса — в Управление внутренних дел Ошского облисполкома и областное Управление торговли. Первыми ответили работники торговли.

«Ввиду того, что поставщики защитных шлемов не удовлетворяют заявки Ошской областной базы «Киргизкульта», в настоящее время местные торги не могут полностью удовлетворить спрос населения на указанное изделие».

Таким образом, слова автора письма в редакцию подтвердились. А слова инспектора Усумбаева? Нет. Не может он, оказывается, в подобных случаях пробивать талон предупреждений не только в любом пункте, но вообще ни в одном. «...Согласно Постановлению Совета Министров Киргизской ССР № 63 езда на мотоциклах без защитных шлемов запрещена и за нарушение предусмотрена ответственность в виде штрафа, — сообщил нам заместитель начальника УВД тов. Чулушев. — Усумбаев предупрежден о недопущении подобных фактов. Гр-ну Пестову будет произведена замена талона предупреждений».

Казалось бы, инцидент исчерпан. Инспектора поправили, претензии мотоциклиста удовлетворили. Но подобные письма продолжают приходить из других мест. Пишут не злостные нарушители, не желающие надевать шлем, не легкомысленные люди, полагающие, что шлем им не к лицу, как женский чепчик. Пишут без вины виноватые. И вот какие возникают здесь соображения.

Конечно, правительственные постановления для всех закон. Конечно, автоинспектор не может и не должен заходить, скажем, каждое утро в магазин и интересоваться, поступили в продажу шлемы или нет. У него своих забот хватает. Но ведь и мотоциклисты не виноваты в том, что работники торговли оказались нерасторопными или поставщики неаккуратными. Что делать? Поставить мотоциклиста на прикол? Неразумно и незаконно. Выход, нам кажется, прост. Если в той или иной области нет условий для выполнения предписаний, правительству всего сделать отсрочку, причем вполне официально. На сколько — мы судить не беремся. Это надо решать на месте. И дать контролирующим органам соответствующие установки. Иначе забота о людях, которая и продиктовала запрещение езды без шлемов, обернется конфликтами и жалобами.

НОВАЯ «ШКОДА»

Недавнее 75-летие завод «Шкода» (ЧССР) отметил новой моделью легкового автомобиля. Семейство «Ш» пришло на смену известным «Шкодам МВ». Как и прежде, выпускается три разновидности малолитражки: две модификации машины с двигателем рабочим объемом 988 см³ (стандартное исполнение и «де люкс») и одна — с литражом 1107 см³ (только в оформлении «де люкс»).

Индексы, присвоенные заводом этим моделям, — соответственно Ш100, Ш100Л и Ш110Л. Двигатели первых двух развивают 43 л. с. и не отличаются от тех, что ставились на «Шкоде-1000МВ». У «Ш110Л» степень сжатия повышена до 8,8 и увеличен диаметр впускных клапанов. Это позволило поднять мощность мотора до 49 л. с. при 4900 об/мин. Вырос до 8,6 кгм крутящий момент. В итоге — машина располагает хорошей динамикой разгона. Чтобы достичь скорости 100 км/час, «Шкода Ш110Л» требует всего 20 секунд (против 24 секунд у Ш100Л). Скорость моделей Ш100 и Ш110Л составляет 125 км/час, а у Ш110Л — 135 км/час. Однако машина с 1100-кубовым двигателем расходует топлива в зависимости от условий движения 6,6 — 9,5 л/100 км, а 1000-кубовая — на 0,5 меньше.



«Шкода Ш100Л». Под эмблемой завода на переднем крыле расположена горловина бензобака.

Изменился по сравнению со «Шкодой-1000МВ» внешний вид и отчасти конструкция кузова. Основание его осталось то же, но панели, стойки, крылья и крыша новые. Усилены крыша и средняя стойка, задняя стойка стала значительно шире. Конструкторы много внимания уделили обеспечению безопасности и комфорта.

Основа безопасности — тормоза. На новых «шкодах» передние тормоза — дисковые, значительно более эффективные, чем старые, колодочные. Гидравлический привод — раздельный для передних и задних колес.

Вот еще некоторые усовершенствования, введенные заводом на новых моделях. Лобовое стекло — триплекс, остальные — закаленные безосколочные. Циток приборов и стойки покрыты мягкой обивкой. Руль с утопленной ступицей. Сиденья новой конструкции, так называемые анатомические. Предусмотрено крепление ремней безопасности для всех сидений. Асимметричные, увеличенные по размеру фары облегчают движение в темноте, а четырехскоростной стеклоочиститель с увеличенным до 300 мм шагом обеспечивает видимость при любом дожде или снеге. Задние четырехсекционные фонари расположены горизонтально, а подфарники удобно «вписались» в углы переднего бампера.

Важным усовершенствованием следует считать применение в ряде узлов вместо обычных шарниров так называемых самосмазывающихся втулок. Вместо одиннадцати точек смазки, которые были на шарнирах переднего моста и рулевых тягах предыдущей модели «Шкода», на новой — лишь четыре. Шарниры рулевых тяг не смазываются за весь срок службы автомобиля, а в остальных втулках через каждые 10 тысяч километров пробега закладывается специальная смазка. Таким образом, существенно снижена трудоемкость обслуживания.



Так изменилась задняя часть кузова новой «Шкоды».

СЕМЕЙСТВО БМВ

В последние годы на европейских и особенно на американских рынках повысился спрос на мощные мотоциклы классов 500—750 см³, способные по динамике и скорости поспорить со спортивными автомобилями. Старейшие английские и итальянские фирмы, строившие такие машины и постоянно испытывающие трудности сбыта, откликнулись выпуском новых моделей, снабженных ставшими вдруг модными четырехтактными двигателями с двумя и даже тремя расположенными в ряд попеременно цилиндрами. Не отстали от них японцы, выбросившие на рынок четырехцилиндровую «Хонду-КВ-750». Свой «кусочек» от новоиспеченного пирога намерена отхватить и известная автомобильная и мотоциклетная фирма BMW (ФРГ). Во франкфуртском автосалоне она показала новое семейство мотоциклов, состоящее из трех машин: P50/5 (500 см³), P60/5 (600 см³), P75/5 (750 см³). На освоение их производства планируется затратить 10 миллионов марок. Фирма, однако, идет на это, предвидя в сложившихся условиях солидный барыш.

В конструкции новых мотоциклов BMW сохранены характерные черты предшественников — четырехтактный воздушного охлаждения двигатель с двумя оппозитными цилиндрами и штанговым приводом клапанов, карданный вал главной передачи, проходящий в правом пере задней маятниковой вилки, телескопическая передняя вилка.

Двигатели семейства различаются в основном рабочим объемом: у них цилиндры и поршни разного диаметра (67; 73,5 и 82 мм) при одинаковом ходе поршня (70,6 мм). Кроме того, две «старших» модели снабжены размещенным над двигателем электрическим стартером; за дополнительную плату он может быть установлен и на P50/5.

В конструкции двигателей применено много решений, заимствованных в автомобилестроении. Это, прежде всего, вкладыши подшипников нижней головки шатуна (кстати, шатуны и вкладыши взяты от автомобиля BMW-1800), цельнокованный коленчатый вал, сухое однодисковое сцепление с диафрагменной пружиной, обеспечивающей более равномерное прилегание дисков, корбка передач с тремя валами.

Каждый цилиндр снабжен карбюратором с центральной поплавковой камерой, благодаря которой подача топлива при наклоне мотоцикла не изменяется. Распределительный вал теперь располагается под коленчатым (что улучшает смазку) и приводится двухрядной цепью, а не шестернями, как было прежде.

Четырехступенчатая коробка передач управляется ножной педалью на одноплечем рычаге. На конце промежуточного вала закреплен «крест» коловратного масляного насоса двигателя.

тально сокращается число дорожных происшествий. Безопасность прежде всего!

Для чего нужны такси? Простому пешеходу известно только, что уж никак не для перевозок пассажиров. В действительности такси являются христианскими учреждениями. Они призваны учить водителей скромности и смиренности. Они отучают нас от самоуверенности; они напоминают, что никогда нельзя знать, что принесет нам следующее мгновение, сможем ли мы ехать дальше или в нас врежется такси, «...и будешь денно и ночно в страхе, и не будет веры в жизнь» (Второзаконие, гл. 28, стих 66).

Когда бы вы ни остановили машину в Сити, Вест Энде, в тысячах других мест, к вам тут же бросаются двое или трое полицейских и заявляют, что вы не имеете права ставить машину здесь. А где можно? Они понимают плечами. Есть пара мест на Южном побережье и в деревушке под названием Минчинхэмптон. Там могут оста-

За рулем

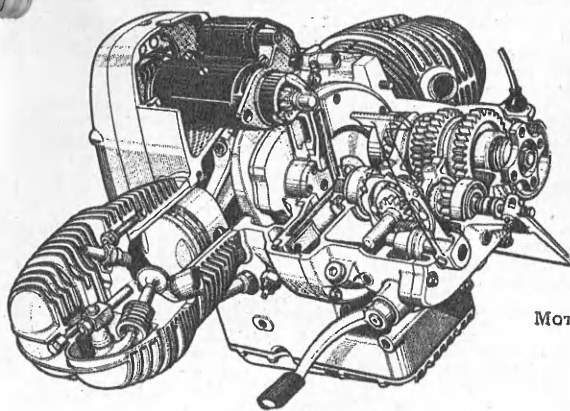
Дж. Микеш

Водить автомобиль в Англии — почти то же самое, что и в любом другом месте. Смена проколотого колеса на ветру и дожде доставляет примерно такое же удовольствие в предместьях Лондона, как и в предместьях Рио-де-Жанейро; попытки завести мотор ручной в холодную погоду развлекает в Москве точно так же, как и в Манчестере; грубо округленное соотношение 50 на 50 между ездой и подталкиванием машин сохраняется как в Сиднее, так и в Эдинбурге. Однако существуют некоторые характерные черты, о которых обязан помнить английский водитель.

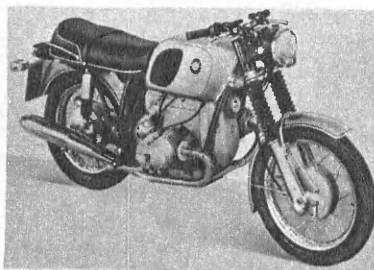
В английских городах принято трид-

цатимильное (около 50 км/час — ред.) ограничение скорости, и полиция не сводит бдительного ока с нарушителей правил. Борьба с лихачеством ведется в духе лучших английских детективных традиций. Практически невозможно обнаружить, преследует вас полицейская машина или нет. Все же существуют некоторые признаки, которые могут быть полезны для людей выдающегося ума и очень острой наблюдательности. Во-первых, полиция всегда пользуется машинами марки «Уолсли» голубого цвета; во-вторых, в них сидят по трое полицейских в форме; и наконец, спереди и сзади на этих машинах большими печатными буквами написано слово «полиция», которое в темные часы подсвечивается.

Думаю, что Англия единственная в мире страна, где вы должны при стоянии оставлять включенными подфарники даже на залитой светом улице. Преимущество этого состоит в том, что аккумулятор садится, машина уже не заводится, а следовательно, значи-

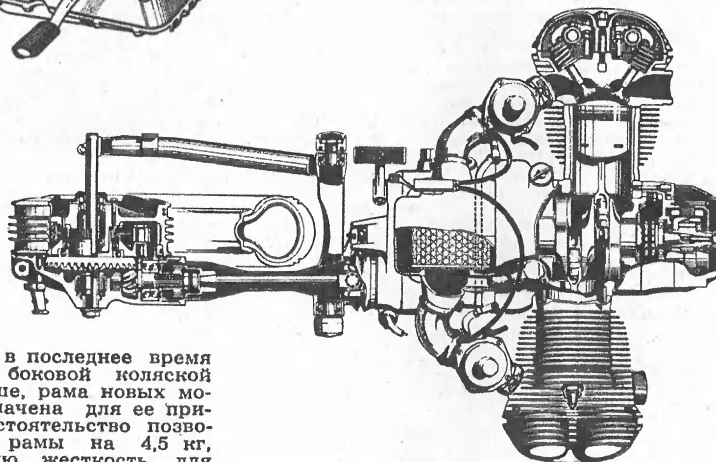


Общий вид двигателя.



Мотоцикл BMW P75/5.

Силовая передача.



В связи с тем, что в последнее время любителей ездить с боковой коляской становится все меньше, рама новых мотоциклов не предназначена для ее присоединения. Это обстоятельство позволило уменьшить вес рамы на 4,5 кг, сохранив необходимую жесткость для движения на больших скоростях.

Электрооборудование получает питание от смонтированного на коленчатом валу генератора переменного тока мощностью 200 Вт с диодным выпрямителем и аккумуляторной батареей емкостью 15 а·ч.

Отличительной чертой новых мотоциклов BMW является очень мягкая подвеска с большим ходом — 214 мм спереди и 125 мм сзади. Интересно, что завод, отказавшись более 20 лет назад от телескопической передней вилки в пользу длиннорычажной маятниковой, ныне вернулся к «телескопам».

Несмотря на широкое применение алюминия (цилиндры, картер двигателя и коробки передач, обода колес) и пластмассы (щитки колес) новые мотоциклы получились сравнительно тяжелыми. Поэтому на них применяются мощные тормоза с барабанами диаметром 200 и шириной 30 мм.

Мотоциклы BMW, являясь довольно сложными и трудоемкими в производстве машинами, стоят очень дорого. Достаточно сказать, что цена модели P75/5 выше, чем автомобиля «Фольксваген».

Технические характеристики

Модель	P50/5	P60/5	P75/5
Рабочий объем двигателя, см ³	498	599	745
Степень сжатия	8,6	9,0	9,0
Октановое число топлива	90	96	96
Мощность, л. с. — при об/мин	32—6400	40—6400	50—6200
Крутящий момент, кгм—при об/мин	3,9—5000	4,9—5000	6,0—5000
Диаметр диффузора карбюратора, мм	26	26	32
Вес, кг	205	210	210
База, мм	1385	1385	1385
Размер шин (все модели)	3,25—19 (спереди), 4,00—18 (сзади)		
Скорость, км/час	157	167	175
Разгон с места до 100 км/час, сек.	10,2	8,2	6,4

навливаются три машины на полчаса с 7 до 8 утра каждое второе воскресенье. Полиция абсолютно права. В конце концов, машины созданы для того, чтобы ездить, и ездить быстро, так что зачем им останавливаться?

Этой здоровой полицейской философией был брошен серьезный вызов группой автомобилистов, считающей, что призвание автомобилей стоять, а не ездить. Выбрав прекрасный солнечный день, они приезжают в Хэмпстэд или Ричмонд, поднимают все стекла и запыляют. До них не доходит ни капли воздуха, они испытывают ужасные неудобства, их мучают ночные кошмары, а все вместе это называется «провести чудесный денек на воздухе».

Для шоферов автобуса есть три прелестные и очень популярные игры.

Жучок. При повороте подайте сигнал, высушив в окно пальцы всего на два миллиметра. Очень забавно, когда не замечавшие вашего сигнала шоферы легковых машин врезаются в огромный автобус на своих скорлупках.

Пряталки. Приблизившись к остановке по требованию, спрячьтесь за большим грузовиком или другим автобусом. Подъехав почти к самой остановке, равнитесь вперед на предельной скорости. Очень смешно смотреть на людей, грозящих вслед кулаками.

Игра в больницу. Если по той или иной причине вам пришлось остановиться, никогда не дожидайтесь, пока кондуктор даст сигнал к отправлению. Если вы тронетесь быстро и неожиданно, да добавок вам повезет (а в скользкую погоду вы имеете очень хорошие шансы), люди попадают друг на друга. С водительского сиденья это выглядит крайне забавным. Иногда те, кто попадает в грязную лужу и ломает ноги, жалуются и раздражаются. Увы, везде есть нудные, лишенные чувства юмора люди.

Перевели с английского
М. Гринберг и М. Носов

Когда в 1968 году крупным автомобильным фирмам США из-за серьезных дефектов пришлось переделывать сотни тысяч автомобилей, в японской печати появились сообщения о том, что некоторые американские машины не отвечают условиям надежности и безопасности при эксплуатации, о преступной жажде наживы, охватившей владельцев автомобильных фирм. Утверждалось вместе с тем, что подобно этому никогда не случится в Японии.

Сейчас американцы заявили, что каждый десятый автомобиль японского производства имеет серьезные дефекты. За последние пять лет в Японии было продано 2,5 миллиона автомобилей, которые не соответствуют современным требованиям безопасности движения, причем из них 1,3 миллиона до сих пор курсирует по дорогам страны, имея, так сказать, «врожденные» дефекты.

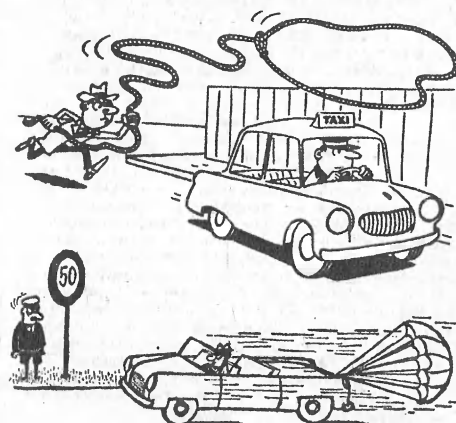
Это произвело в Японии эффект разорвавшейся бомбы. Сразу же резко сократилась продажа автомобилей.

Однако хуже производственных дефектов в автомобилях то обстоятельство, что сами изготовители знали о них уже много месяцев. Чтобы не привлекать внимания общественности, они пускались на всевозможные хитрости, пытаясь тайком исправить неполадки.

После «автомобильного» скандала в США вступил в действие закон, согласно которому о дефектах машин серийного производства надо немедленно сообщать в печати. Теперь в американской прессе появилась заметка о том, что японские фирмы «Тойота» и «Ниссан» отзывают 58 000 проданных в США автомобилей из-за неисправных тормозов, карбюраторов и бензопроводов. В Японии разразился национальный скандал.

Каковы будут его последствия для японской промышленности, предугадать трудно. В 1968 году двенадцати фирмам удалось вывести страну по общему количеству производимых автомобилей на третье место в мире после США и ФРГ. А ведь этому успеху в немалой степени способствовала репутация японских машин, которые считались не только не слишком дорогими, но и достаточно надежными.

Б. КОНСТАНТИНОВ



время посеребрило курчавую бороду Никифора Антоновича Рудских. Тридцать три года за рулем — таков его трудовой водительский стаж, и все это время — без единого нарушения правил.



У себя в совхозе «Вадимовском» Никифор Антонович уважаемый человек, он всегда вовремя обеспечивает машинно-тракторный парк горючим.

А. А. АВЕРКИН

Приморский край,
совхоз «Вадимовский»

Хорошо известен молодежи нашей автономной республики Грозненский автомотоклуб ДОСААФ. Здесь готовят высококвалифицированных водителей. На любой стройке, в сельском хозяйстве, на нефтепромыслах можно встретить его воспитанников. Многие молодые водители сейчас отлично служат в Советской Армии. В этом году для молодежи, желающей приобрести специальность шофера, возможности расширились. В основном на курсы пришли выпускники средних школ. Почти все они комсомольцы, среди них много спортсменов-разрядников.

Большинство преподавателей автодела и мастера производственного обучения — И. Матвеев, И. Мищенко, И. Нечитайло, В. Исаев и другие пришли на преподавательскую работу после службы в Советской Армии. Прошедшие большую жизненную школу, влюбленные в свою профессию, они отдают всю энергию и душевную теплоту обучению и патристическому воспитанию будущих воинов.

М. ПАШКОВ

г. Грозный

Здравствуй, дорогая редакция! В январе этого года, около 18 часов на собственном «Москвиче» я подвез к учреждению, где работает моя жена. В соответствии с Правилами поставил машину, а сам ушел за женой. Метрах в 10—15 от моей машины стоял самосвал. Выйдя из здания минут через пятнадцать, я увидел, что моя машина сдвинута с места, капот смат, а вдали — быстро удаляющийся самосвал. Я успел запомнить лишь две первых цифры и серию номера, догнать же его не смог. Я решил поехать в ГАИ, но, грешным делом, подумал — будут ли там заниматься подобным делом. В ГАИ я встретил самое внимательное отношение. Уже через 10—15 минут младший лейтенант Зюбанов имел исчерпывающие данные о шести предполагаемых самосвалах. А еще через час нужная машина была найдена и шофер признал свою вину. Хочется выразить благодарность работникам автоинспекции и пожелать им успехов в трудной и сложной работе.

И. СУРМИНСКИЙ

г. Хабаровск

Чемпионаты начались

Лучшие мотокроссмены мира встретились под Барселоней (Испания) на первом этапе чемпионата мира в классе 250 см³. Оба заезда выиграл бельгиец Ж. Робер на «Сузуки». Его земляк С. Гебейерс на машине той же марки был вторым. Последующие места заняли: 3. Т. Халльман, Швеция («Хускварна»); 4. А. Уэйд, Англия («Гривс»); 5. М. Дэвис, Англия (АЖС); 6. Р. Де Костер, Бельгия («Чезет»).

На втором этапе, проходившем во Франции, хорошо выступил молодой спортсмен из СССР Мирослав Халым. Он вышел на второе место, уступив лишь гонщику шведского мотозавода «Хускварна» Торлейфу Ханссону. Третьим был Р. Де Костер, далее: 4. О. Петерссон, Швеция; 5. С. Гебейерс, Бельгия (оба — на «Сузуки»); 6. А. Рафе, Франция («Чезет»).

После двух этапов по сумме очков лидирует Гебейерс (18). По 15 очков набрали Робер, Хансен и Де Костер.

Прошлогодний чемпион мира швед Бенгт Эберг выиграл на «Хускварне» первый этап первенства мира 1970 года по мотокроссу в классе 500 см³ (Пайерн, Швейцария). Остальные пять мест на этапе заняли: 2. И. Тейвиссен, Голландия («Хускварна»); 3. Э. Робертсон, Англия (АЖС); 4. П. Фридрихс, ГДР («Чезет»); 5. К. Хаммаргрэн, Швеция («Хускварна»); 6. А. Ионссон, Швеция («Майко»). Трехкратный чемпион мира П. Фридрихс в первом заезде финишировал лишь девятым, зато во втором одержал победу.

Следующий этап проходил в Австрии. Он закончился так: 1. Б. Эберг; 2. А. Кринг, Швеция (оба — на «Хускварне»); 3. П. Фридрихс; 4. А. Ионссон; 5. Р. Хикмэн, Англия (БСА); 6. О. Томан, СССР («Чезет»).

После двух этапов лидирует Эберг. У него 30 очков. На втором месте Фридрихс (18 очков), на третьем — Тейвиссен (14).

Лидирует Стюарт

Второй этап личного первенства мира по автогонкам (формула 1) «Большой приз Испании» в Харае принес успех

шотландцу Джеку Стюарту. Прошлогодний чемпион мира пересел в нынешнем сезоне с французской машины «Матра-МС80» на английскую «Марч-701» (2093 см³, 430 л. с., 550 кг). Он достиг средней скорости 140,362 км/час. На последующих местах: 2. Б. Мак-Ларен, Новая Зеландия («Мак-Ларен-Форд-М14А»); 3. М. Андретти, США («Лотос-Форд-49К»); 4. Г. Хилл, Англия («Лотос-Форд-49К»); 5. Д. Серво-Гавэн, Франция («Марч-701»). Победитель первого этапа австралиец Д. Брэбхэм долгое время шел на втором месте, но неполадки в машине заставили его прекратить борьбу.

По сумме очков лидирует Стюарт (13), далее идут Брэбхэм (9), Хьюм и Мак-Ларен (по 6).

Сюрприз африканского ралли

В нынешнем году чемпионат Европы по авторалли для марок автомобилей проводится в шесть этапов. Четыре из них уже закончились. Первые два, состоявшиеся зимой в Монте-Карло и Швеции, принесли победу шведскому экипажу В. Ваальдегард — Л. Хелмер, который выступал на «Порше-911С» (2200 см³, 240 л. с., 900 кг). Третий этап, ралли «Сан-Ремо» в Италии, выиграли французские гонщики Ж. Террье и М. Каллевер на автомобиле «Альпин-Рено-А110» (1600 см³, 150 л. с., 610 кг).

Неожиданно закончился четвертый этап — труднейшее ралли «Сафари» по бездорожью Центральной Африки. Здесь впервые добились успеха спортсмены из Кении, шедшие на японской машине «Датсун-1600 СС» (1600 см³, 120 л. с., 990 кг) — Э. Германи и Г. Шуллер. После четырех этапов места между марками распределяются так: «Порше» — 18 очков, «Альпин-Рено» — 13, «Датсун» и СААБ — по 9, «Лянча» — 7.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 26.

Правильные ответы — 3, 6, 8, 11, 14, 16, 19, 20.

I. Когда регулировщик обращен к водителю грудью или спиной, двигаться через перекресток нельзя никому (ст. 83).

II. Мотоциклисту движение запрещено, так как регулировщик с вытянутой вперед рукой стоит к нему правым боком (ст. 84).

III. Жесты регулировщика не отменяют предписаний дорожных знаков, они отмечают лишь сигналы светофоров (ст. 72).

IV. Когда регулировщик с вытянутой вперед рукой обращен к водителю грудью, поворот направо разрешен (ст. 85).

V. Если такой сигнал застал водителя на перекрестке, он должен продолжить движение, остальным выезд на перекресток запрещен (ст. 82).

VI. Травмай при таком жесте регулировщика двигаться прямо не имеет права (ст. 86б).

VII. При пересечении бульваров водитель обязан руководствоваться не только «входным» сигналом (на первом пересечении), но и каждым следующим на его пути (ст. 93). Так что перед пересечением, на котором находится регулировщик, водителю надо остановиться.

VIII. Если регулировщик стоит к водителю боком, то левые повороты и развороты с этой стороны запрещены (ст. 81).

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ.

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТИН, Б. П. ЛОГИНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС [ответственный секретарь], В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, Н. М. СТАНОВОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ [заместитель главного редактора], Б. Ф. ТРАММ, А. М. ФЕДОТОВ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ.

Оформление Г. Ю. Дубман и Н. П. Бурлака.

Корректор В. В. Никольская.

Адрес редакции: Москва, К-92, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны: отдел науки и техники — 295-92-71; отдел обучения и воспитания — 223-37-72; отделы безопасности движения и обслуживания: спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21; отдел писем и консультаций — 221-62-34; отдел оформления — 223-37-72. Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 20.4.1970 г. Подп. к печ. 15.5.1970 г. Тираж 2 720 000
Бум. 60×90%, 2,25 бум. л.; 4 печ. л. + вкладка Цена 30 коп. Зак. 162. Г-70684

Издательство ДОСААФ (Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26)
3-я типография Воениздата

НА ТУРИСТСКИХ ПЕРЕКРЕСТКАХ



Автопансионат «Перевал» в Закарпатье.
Фото В. Криштула (АПН)



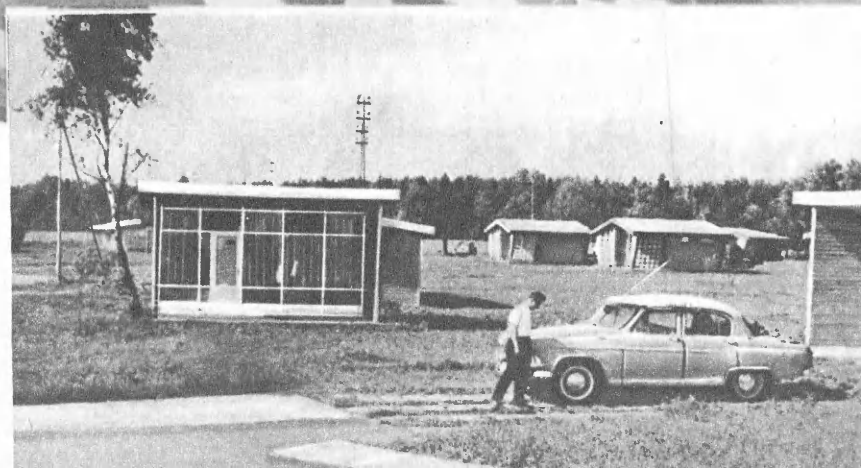
У въезда в кемпинг под древним Новгородом.
Фото В. Лосина (АПН)



Кемпинг возле Паланги в Прибалтике.
Фото Я. Тихонова (АПН)

Живописным городком раскинулся под-
московный кемпинг «Можайский».
Фото В. Вазылева (АПН)

Домики и коттеджи, палатки и корпуса из стекла и бетона готовы приютить и путешествующих за рулем, и их машины. Растет число мотелей, кемпингов и пансионатов, расширяется их география, привычной нормой становятся удобства и комфорт для отдыхающих, забота об их технике.



507



- Международное моторалли ФИМ этого года финиширует 10 июля в Праге.
- Около тысячи мотоциклистов принимают участие в традиционном слете.
- Среди участников ралли — советские мотоциклисты. Шесть раз они выступали в этом крупнейшем состязании и шесть раз завоевывали все главные призы.
- Этот снимок сделан у подножья Холма Славы близ Минска. Здесь проезжали советские команды в прошлые годы, направляясь на ралли ФИМ.

Фото Б. Синельникова