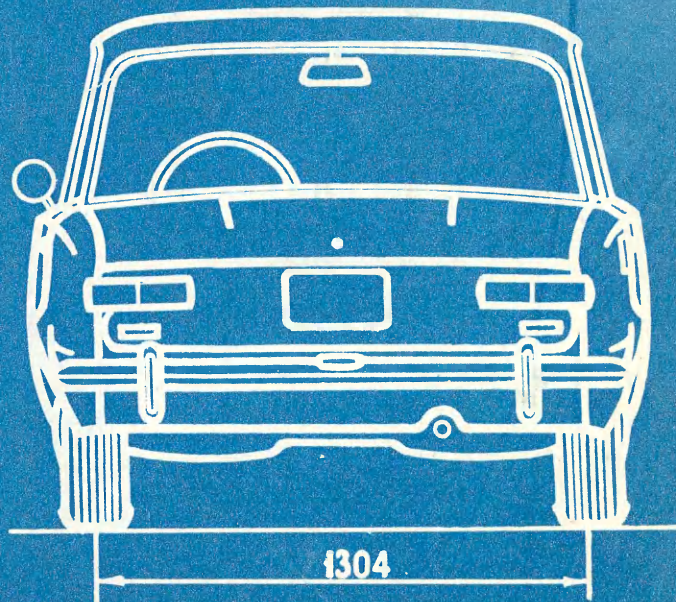
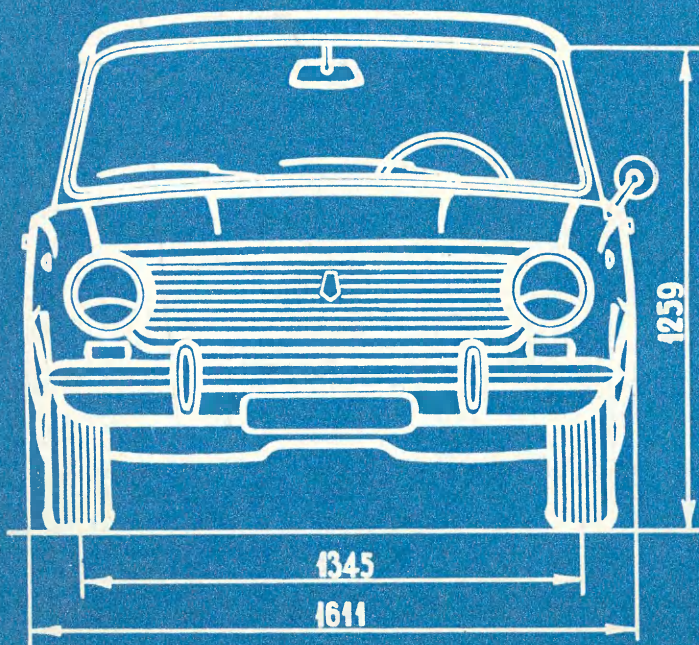
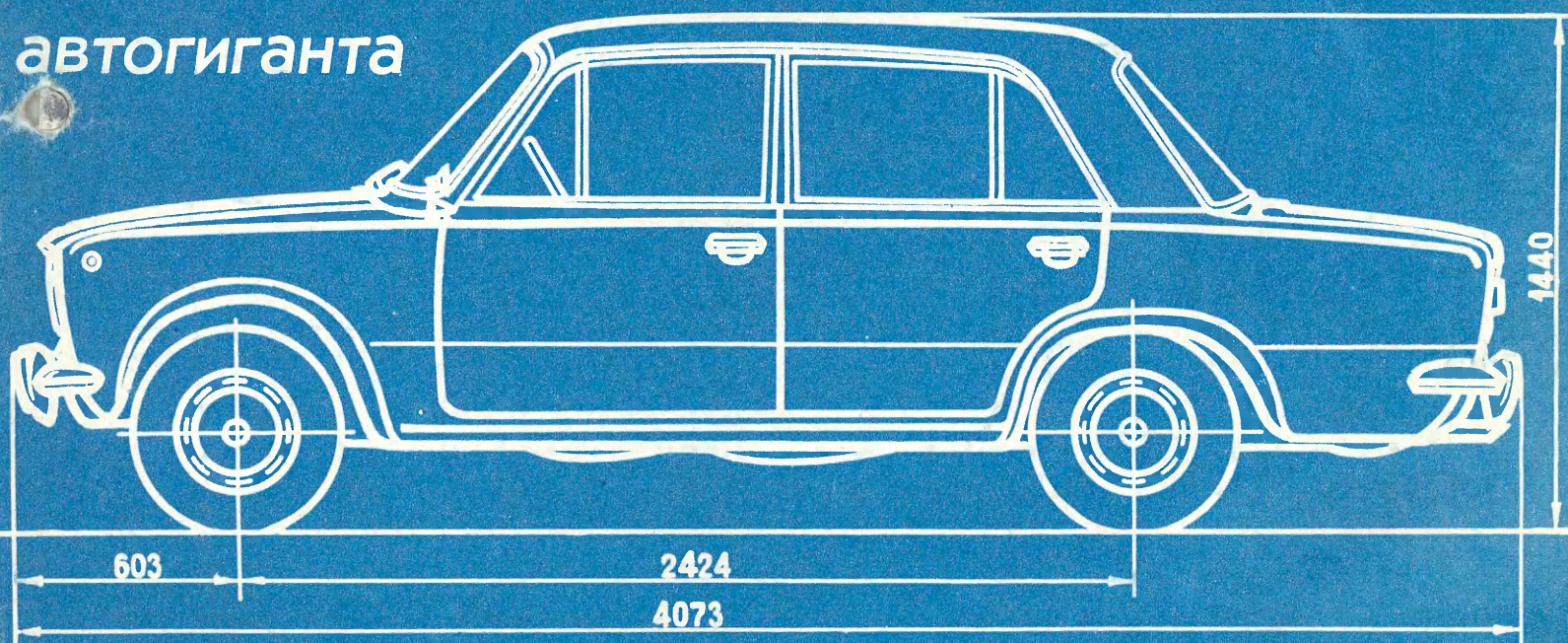


За рулём

АВГУСТ • 1970 • №8

Это первенец
ВОЛЖСКОГО
автогиганта

Об автомобиле ВАЗ
рассказываем на 4 — 6 страницах



ПОД ЗНАМЕНОМ ДРУЖБЫ



Солнечным весенним утром в столице нашей Родины взял старт автомобильный пробег Москва—Прага, посвященный 100-летию со дня рождения В. И. Ленина и 25-й годовщине со победы Советского Союза над фашистской Германией и освобождения Чехословакии от гитлеровских оккупантов. Проводить участников пробега пришли трудящиеся Москвы, представители партийных, советских, общественных организаций. На площади 50-летия Октября состоялся митинг.

На трибуне митинга (слева направо) председатель ЦК ДОСААФ генерал армии А. Л. Гетман, посол ЧССР в Советском Союзе В. Коуцкий и председатель президиума Федерации автомобильного спорта СССР профессор Л. Л. Афанасьев.

Таких теплых дружеских встреч на трассе пробега были десятки. Эта состоялась в Ужгороде, откуда колонна автомобилей взяла курс на Прагу.

Село Соколово Харьковской области стало легендарным. Здесь плечом к плечу с советскими частями приняли боевое крещение чехословацкие воины под командованием Людвика Свободы. На холмах недалеко от Соколово состоялся международный товарищеский мотокросс, посвященный празднику Победы и дню освобождения Чехословакии.



Фото В. Ширикова

Первый заместитель председателя ДОСААФ СССР генерал-лейтенант Н. Мин (справа) и заместитель председателя ЦК Свазарма ЧССР полковник Ю. П. принимают хлеб-соль от гостей-жителей Украины.

Фото С. Белозерова



В пути участники пробега посетили многие места героических боев против немецко-фашистских захватчиков. К подножию памятника — советского танка, установленного недалеко от Прохоровки, где произошло знаменитое танковое сражение на Курской дуге летом 1943 года, был возложен венок.

На полях страны — уборочная страда. Продолжается очередная битва за хлеб, за быстрый, без потерь сбор нового урожая. И снова с глубокой ответственностью мы думаем о тех, кому принадлежит решающая роль в этой битве — о колхозных и совхозных механизаторах. Благодаря неустанной заботе партии и правительства об интенсификации сельского хозяйства на поля и фермы с каждым годом поступает все больше и больше новой техники. В 1969 году только в машинном парке колхозов насчитывалось 905 тысяч тракторов, 530 тысяч грузовых автомобилей, 275 тысяч зерноуборочных комбайнов. Ими управляют два миллиона механизаторов.

Два миллиона колхозных тружеников, владеющих техникой! Это ли не яркий показатель технического прогресса социалистического сельского хозяйства! Люди старшего поколения никогда не забудут удивленные лица землепашцев, увидевших в борозде первый трактор. Немногие крестьяне верили тогда в силу машины. Но та первая борозда, проложенная «стальными конями» на коллективной ниве, для многих из них стала и первой тропой в новую жизнь!

Всем нам памятни ленинские слова: «Если бы мы могли дать завтра 100 тысяч первоклассных тракторов, снабдить их бензином, снабдить их машинистами (вы прекрасно знаете, что пока это — фантазия), то средний крестьянин сказал бы: «Я за коммунию» (т. е. за коммунизм)».

Сбылась ленинская мечта! Нынешние колхозы и совхозы — это крупные высокомеханизированные социалистические предприятия. И оснащенность села техникой год от года возрастает. При чем происходит не только количественное, но и качественное изменение сельскохозяйственной техники. Машины становятся более сложными, способными выполнять целый комплекс технологических операций.

Вместе с постоянным совершенствованием техники активизируется и другой процесс — воспитание и обучение людей, умеющих эффективно, с наибольшей отдачей использовать эту технику, удобрения, каждый рубль, вложенный в производство. Повышается техническая культура людей. Вдумайтесь в такие факты. Если в 1940 году на 10 тысяч работников, занятых в колхозах, совхозах и подсобных сельскохозяйственных предприятиях, приходилось 445 механизаторов и всего 16 агрономов, зоотехников, инженеров, то в 1967 году — 1200 трактористов, комбайнеров, машинистов и 200 специалистов сельского хозяйства. По сравнению с довоенным временем число трактористов со средним образованием возросло в шесть раз, комбайнеров — почти в 10 раз.

За нашу Советскую Родину!

За рулём

№ 8 - август - 1970

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издаётся с 1928 года

ЧИТАТЕЛЬНЫЙ ЗАЛ

ЖИВЕШЬ НА СЕЛЕ— ЗНАЙ ТЕХНИКУ

Герой Советского Союза
генерал-лейтенант Н. ДЕМИН,
первый заместитель председателя
ЦК ДОСААФ

Среди сельских механизаторов ныне есть немало таких умельцев, которые свободно управляют чуть ли не со всеми видами машин. Сегодня они водят автомобиль, трактор, а понадобятся управлять комбайном или механизмами на животноводческой ферме — они и к этому вполне подготовлены.

Технический прогресс в сельском хозяйстве коренным образом меняет сам характер крестьянского труда, превращая его в разновидность труда индустриального.

Широкое овладение сельскохозяйственной техникой имеет огромное значение и для обороны Советского государства. Известно, как в предвоенные годы из трактористов — членов Осоавиахима создавались танковые экипажи. Шоферы, трактористы и другие технические специалисты в тяжелый для Родины час испытаний быстро становились танкистами, умело управляли другими видами боевой техники, героически сражались с врагом.

Ускорение технического прогресса на селе в наши дни предъявляет повышенные требования к обучению технических кадров. Как ни велико число механизаторов в колхозах и совхозах, но их пока не хватает. Подсчитано, что в нынешнем году колхозам и совхозам понадобится дополнительно полтора миллиона механизаторов. Большую потребность в квалифицированных работниках, умеющих управлять машинами и механизмами, испытывают животноводство, мелиоративные станции. К тому же необходим и резерв таких кадров. Задачу можно решить планомерным массовым обучением молодежи техническим профессиям.

В прошлом году партия обратилась к комсомолу с призывом помочь колхозам и совхозам, органам профессионально-технического образования, школам в подготовке кадров, управляющих техникой. Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев в речи на Третьем Всесоюзном съезде колхозников выразил уверенность в том, что комсомол развернет массовое движение за овладение техническими профессиями. В ответ с трибуны VIII Пленума ЦК

ВЛКСМ в декабре 1969 года прозвучал клич: юноши и девушки, на машины! В сердца многих и многих он заронил горячее желание навсегда связать свою судьбу с профессией механизатора. Тысячи юношей и девушек пошли в сельские училища профтехобразования, на курсы при отделениях «Сельхозтехники», при сельскохозяйственных техникумах и других учебных заведениях, в школы передового опыта, бригадного и индивидуального обучения. Там они осваивают автомобиль, трактор, комбайн, постигают передовую науку земледелия.

Овладение сельскохозяйственной техникой стало кровным делом многих комитетов, первичных организаций, спорттехклубов Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Совместно с комсомолом, под руководством партийных организаций, выполняя постановление ЦК КПСС от 7 мая 1966 года, ДОСААФ непрерывно наращивает темпы подготовки технических специалистов. На курсах, в технических кружках, клубах ежегодно обучаются свыше полтора миллионов водителей автомобилей и мотоциклов, электриков и электромехаников, судовых водителей, мотористов и трактористов, экскаваторщиков и крановщиков, электрогазосварщиков и радиотелемехаников. Сотни тысяч юношей допризывного возраста приобретают военно-технические специальности еще до того, как стать в воинский строй.

Среди этой армии специалистов — большой отряд сельских тружеников. Горячо откликнувшись на призыв партии о массовом обучении молодежи колхозов и совхозов техническим специальностям, комитеты ДОСААФ значительно расширили подготовку шоферов, трактористов, мотористов и других специалистов в сельской местности.

Сошлюсь лишь на некоторые данные. Только за один год в ДОСААФ несколько сотен тысяч тружеников колхозов и совхозов получают технические профессии. Подготовлено шоферов третьего класса 130 тысяч, трактористов — 16 тысяч, комбайнеров и водителей сельхозмашин — 28 тысяч, электриков — 4 тысячи, бульдозеристов, экскаваторщиков и водителей дорожных машин — 6300, шоферов-любителей — 82 тысячи.



Тысячи молодых механизаторов Смоленской области трудятся сегодня на колхозных и совхозных полях, занятые уборкой нового урожая. Среди них — шофер артели «Маяк» Шумячского района комсомолка Альбина Маслова. Она представляла молодежь смоленщины на XVI съезде ВЛКСМ.

Фото В. Чумакова

Задача состоит в том, чтобы с еще большей активностью включиться в организацию технической учебы на селе. Для этого у нас есть все возможности. ДОСААФ имеет сейчас довольно широкую сеть учебных организаций. Только спортивно-технических клубов в районах многие сотни. Большинство из них располагает добротной материально-технической базой — оборудованными классами, учебной техникой, мастерскими, гаражами. В ближайшие годы предстоит создать еще несколько сот новых учебных организаций.

Массовая подготовка механизаторских кадров для села — не кратковременная кампания. Это задача общенародная, государственная. И решать ее комитеты Общества должны по-государственному. Настала пора включить эту работу в планы районов, областей, республик, предварительно изучив потребность хозяйств в шоферах, трактористах, механизаторах животноводческих ферм и других специалистов.

Необходимо добиваться такого положения, чтобы во всех сельских районах страны были созданы спортивно-технические клубы — основные опорные базы подготовки технических специалистов из

числа досаафовской молодежи колхозов и совхозов.

Создание новых учебных организаций на селе, естественно, потребует дополнительных затрат, приобретения техники, механизмов, плакатов, учебников, наглядных пособий. Мы обращаемся с настоятельной просьбой к Министерству сельского хозяйства, к «Сельхозтехнике», к колхозам и совхозам, чтобы они помогли в укреплении учебно-материальной базы организаций ДОСААФ техникой, расходными материалами, горючим. Можно не сомневаться, что такой деловой шаг даст желаемые результаты уже в ближайшем будущем.

Перед комитетами и учебными организациями ДОСААФ в связи с подготовкой технических кадров для села возникает ряд других проблем. В частности, встает вопрос об изменении программ, внесении в них необходимых коррективов.

Учебные организации Общества могут взять на себя значительную долю труда по подготовке преподавательских, инструкторских кадров для сельских курсов и кружков. Возможности тут у нас тоже немалые. В автомотоклубах и спорттехклубах ДОСААФ работают, как правило, опытные специалисты — педагоги, офицеры, сержанты запаса, отлично знающие автотракторную технику и обладающие

методическим мастерством. Вместе с инженерами, техниками колхозов и совхозов они могут помочь овладеть преподавательскими знаниями десяткам тысяч механизаторов.

Посильный вклад в техническое обучение сельской молодежи призваны вносить организации ДОСААФ промышленных предприятий, транспорта, строек, научно-исследовательских учреждений, вузов и техникумов. Следует развивать и укреплять традиционные шефские связи досаафовцев города и села, сотрудничеству молодого поколения рабочего класса, крестьянства и интеллигенции; передавать опыт организации технической учебы рабочей молодежи, помочь наладить эту работу в колхозах, совхозах, сельских районах. Необходимо изыскивать возможности привлечения сельских юношей и девушек на курсы, в кружки, работающие в оборонных организациях предприятий, учебных заведений. Многие могут сделать члены ДОСААФ — ученые, специалисты, преподаватели и студенты вузов и техникумов по пропаганде достижений науки и техники среди сельской молодежи.

Важным участком нашей деятельности являются средние общеобразовательные школы. Сейчас в ряде из них, в том числе и на селе, введено обязательное обучение школьников 9—10 классов автомобильному делу. К сожалению, не все такие школы обеспечены необходимыми условиями для изучения автомобиля — не хватает техники, наглядных пособий, преподавателей. Полагаю, что комитеты Общества, руководители штатных и спортивно-технических клубов сделают все от них зависящее, чтобы преподавание автодела в школах в новом учебном году отвечало современным требованиям.

На опыте подготовки технических специалистов различных профилей для Вооруженных Сил мы знаем, что научить человека управлять машиной — дело не простое, трудоемкое и кропотливое. Мы должны проявить настойчивость, инициативу, широко использовать все возможности, по-настоящему развернуть разъяснительную и организаторскую работу, привлечь внимание молодежи села к уже действующей системе подготовки технических кадров. Тем самым внесем весомый вклад в обеспечение колхозов и совхозов механизаторами и другими специалистами и создание надежного резерва этих кадров.

Массовое обучение сельской молодежи техническим профессиям мы считаем не только делом большого хозяйственного значения, но и одновременно средством подготовки технически грамотных специалистов для Вооруженных Сил, важным фактором укрепления обороноспособности страны.

Наше добровольное Общество с первых дней своего существования рассматривало и рассматривает подготовку технических специалистов для армии и флота, для народного хозяйства как свою основную патриотическую обязанность. Следуя этим традициям, оно сегодня видит свой высший долг в том, чтобы еще активнее участвовать в благородном деле укрепления экономического и военного могущества Советского государства. Активное участие в подготовке кадров механизаторов для села — это важная и ответственная задача всех организаций нашего оборонного Общества.

Над Ладожским озером бушевала пурга. Вроде бы это хорошо — вражеская авиация бездействовала, и можно было хоть один рейс провести более или менее спокойно, избегая огня с воздуха. Но за снежной пеленой не видно ни зги, и легче легкого угодить в одну из многочисленных воронок от сброшенных накануне бомб.

Колонна автомобилей, груженных хлебом, спускалась по склону берега к озеру. За рулем одной из машин находился сержант Иван Александров. На бортах его машины нарисованы огромные тигры. Они и привлекли внимание офицера с летными петлицами, стоявшего на обочине ледяной дороги в ожидании попутной машины. Не успел он поднять руку, как полторка, гремя цепями на колесах, затормозила. Открылась дверца.

— Подвезти, товарищ летчик? — спросил шофер.

Пассажир устроился в кабине поудобнее.

— Майор Хохлов, штурман, — представился он. — Вот вызвали в Ленинград, в штаб Балтийской авиации, а погода — нелетная.

— А ваша фамилия, товарищ майор, мне известна, — сказал Александров. — Истовку о вас читал. На Берлин летали в сорок первом?

— Было дело, — после некоторой паузы ответил майор.

Герой Советского Союза Хохлов всегда поражался мужеству моряков, танкистов, пехотинцев. Своя боевая работа давно стала буднями. Но то, что он узнал о людях «дороги», привело его в восхищение. Настоящие герои! — думал штурман.

— Давно за рулем?

— С тридцатого.

— Все время на грузовиках?

— Всякое бывало. Последние годы перед войной на «эмке» работал. Хорошо человек возил.

— Кого же, если не секрет?

— Старого большевика, который Ленин охранял. Рахья его фамилия, может, слышали?

Майор знал эту фамилию по книгам. Теперь он подумал: «Ведь, наверное, Рахья делился воспоминаниями с шофером». Грех было не расспросить его. Жалко только, что короток путь.

Пристально глядя в серую мглу, интуитивно нащупывая дорогу, Александров говорил неторопливо, часто прерывал рассказ и сосредоточивался весь на руле.

...Эйно Рахья было тринадцать лет, когда он переступил порог кронштадской торпедной мастерской. Здесь он познакомился с молодым революционно настроенным рабочим Сергеем Александровым. Знакомство переросло в большую дружбу, которая продолжалась до конца жизни. Когда в семье Александровых появился сын, Эйно Рахья еще больше привязался к другу. Часто играл с малышом, приносил книжки, картинки. После революции Рахья возглавил охрану советской границы с Финляндией. Пограничником стал и Александров-старший. А когда много лет спустя Сергей Александров тяжело заболел, Рахья взял на себя заботу о будущем мальчишке. Слово свое он сдержал и выбрал для шестнадцатилетнего Ивана Александрова завидный путь. Сначала устроил его на курсы шоферов, а потом взял водителем на «эмку», которая поло-

ВОДИТЕЛЬ ЛЕНИНСКОГО СВЯЗНОГО

жена была военному комиссару Рахья по штату.

У Ивана Сергеевича Александрова свежи были в памяти рассказы Рахья о приезде В. И. Ленина из эмиграции в Петроград, о том, как тайно переправили его в Разлив, как Рахья вплоть до Октябрьской революции был связным между Лениным и другими членами большевистского ЦК...

Машина вздрагивала на колдобинах. В кабине стало светлее — в тучах появились разрывы. Александров стал чаще выглядывать из кабины. Хохлов понимал, в чем дело: можно было ожидать воздушного налета. Как только водитель убеждался, что опасности нет, продолжал рассказ.

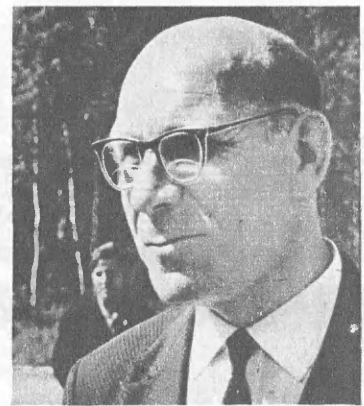
— Однажды я вез Эйно Абрамовича по Выборгской стороне. Вдруг он говорит мне: «Давай, Ваня, проедем на Сердобольскую». У дома 1/92 приказал остановиться. Вышел из машины, показывает: «Вот из этого дома Владимир Ильич вечером 24 октября семнадцатого года ушел в Смольный». Рахья говорил, что никогда не забудет те часы. Он доложил Ленину обстановку, высказал свои опасения. Владимир Ильич о чем-то раздумывал, ходил по комнате из угла в угол. И вдруг тоном, отмечающим возражения, приказал: в Смольный!

Эйно Абрамович рассказывал, как загримировал Ильича, надел на него парик, обвязал лицо белым платком, словно от зубной боли. Нашлась и старая кепчонка.

«Часть пути прошли более или менее спокойно, — вспоминал Рахья. — Но на Шпалерной послышался стук копья, и перед нами выросли двое верховых. «Стойте! Пропуска!» — скомандовал один из юнкеров. В карманах у меня было два револьвера. Я шепнул Ильичу, чтобы он не останавливался, а сам вступил с юнкерами в разговор. Задержал их. Вижу, Ильич быстро удаляется. Отделавшись от юнкеров, я присоединился к Ильичу и пришел с ним в Смольный...»

— Как же потом сложилась судьба Рахья? — спросил Хохлов.

— На третий или четвертый день Октября Владимир Ильич назначил Рахья комиссаром Финляндской железной дороги. Потом Рахья командовал отрядами Красной гвардии. Был командиром соединения на Северо-Западном фронте. После — комиссар Военной академии... Ленин был очень внимателен к Эйно Абрамовичу и доверял ему, — продолжал Александров.



Иван Сергеевич Александров. Фото 1969 года.

Умер Эйно Абрамович Рахья в 1936 году. Похоронен в Невской Лауре, на Коммунистической площади...

Далеко впереди, затем ближе раздалась залпы зенитов, пулеметные очереди.

— Сюда летят, скоро бомбить начнут, — спокойно сказал Александров. И прибавил скорость. Хохлова он ссадил где-то недалеко от Ухтинского моста в Ленинграде.

Четверть века спустя я узнал обо всем этом от Героя Советского Союза генерал-лейтенанта авиации Петра Ильича Хохлова. Он все время помнил о шофере ленинского связного. И мне захотелось встретиться с ним.

Нашей встрече помог совет ветеранов «дороги жизни», собравший вместе с редакцией «За рулем» бывших фронтовых водителей. И вот мы сидим, беседуем с Иваном Сергеевичем в Ленинграде.

— Да, на Ладоге пришлось сделать немало рейсов и под бомбами, и под огнем «мессершмиттов», — негромко говорит Александров.

Однажды его полторка попала в воронку от бомбы и ушла на дно озера. Александров лишь в последнее мгновение успел зацепиться за кромку льда, остался жив. Потом шофера отправили в Ленинград учиться на водителя танка. Не прошло и двух недель как его, курсанта, послали на передовую. В бою прямым попаданием разворотило башню тридцатьчетверки. Все погибли, кроме Александрова. Его ранило и контузило. Осколок прошел по спине — широкая бурая полоса осталась на всю жизнь. После госпиталей — снова фронт. И опять за рулем автомобиля.

Освобождение Эстонии. Затем — Варшава и, наконец, Берлин. 9 мая 1945 года Иван Александров подъехал к друзьям к рейхстагу. Водители Павел Ястребков и Михаил Иванов куском извести вывели на одной из колонн свои фамилии. Александров посмотрел и сказал:

— Дождь смоем. Надо не так.

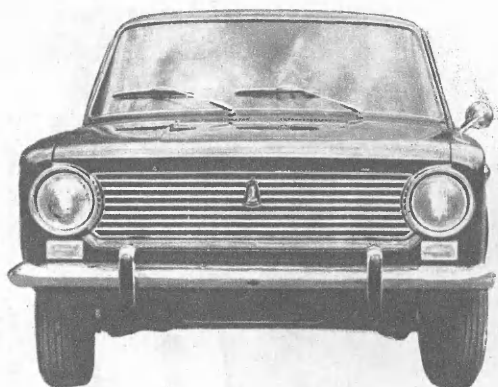
Поднял в своем ЗИС-5 сиденье, нашел молоток и зубило. И застучал по стене. Подъехавший на вездеходе незнакомый генерал спросил сгрудившихся на ступеньках рейхстага солдат:

— Что это затеял сержант?

— Расписывается, товарищ генерал, — ответил кто-то. — Из Ленинграда, говорит, добирался. Вот и хочет о себе память оставить, да так чтоб надолго!

М. ЛЬВОВ,
спецкор «За рулем»

Ленинград



ПЕРВЕНЕЦ ВОЛЖСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО

В. ЯРЫГИН,
заместитель Генерального
директора Волжского автомобильного
завода

Четыре года назад было принято решение о строительстве нового автомобильного завода на Волге, в городе Тольятти. Этому предпринятию предстоит освоить массовый выпуск малолитражного легкового автомобиля, занимающего по классу промежуточное положение между «Запорожцем» и «Москвичом».

Уже в мае 1966 года с итальянской фирмой ФИАТ был подписан договор о техническом сотрудничестве. В качестве базовой модели приняли малолитражку ФИАТ-124 (см. «За рулем», 1966, № 8). Эта машина была признана ведущими автомобильными специалистами Европы наиболее удачной моделью 1966 года. Ее отличают рациональная компоновка, целый ряд передовых конструктивных решений, высокая надежность, неприхотливость в обслуживании, хорошая приспособленность к условиям массового выпуска. Однако конструкция требовала некоторого пересмотра, чтобы как можно лучше приспособить автомобиль к дорожным и климатическим условиям нашей страны. Поэтому фирма ФИАТ с участием советских специалистов разработала новый двигатель и модернизировала отдельные узлы.

Проектирование, постройка опытных образцов, их испытания и доводка велись заводом ФИАТ совместно с Научно-исследовательским автомобильным и автомоторным институтом (НАМИ) и Отделом главного конструктора Волжского автозавода с учетом последних требований и достижений мирового и отечественного автостроения. Примерно год назад конструкция машины окончательно определилась, и в настоящее время завод приступает к ее производству.

Что же представляет собой автомобиль ВАЗ, каковы его конструктивные особенности и эксплуатационные данные? Сразу обо всем рассказать невозможно. Для этого потребуется целая серия обстоятельных статей. Сегодня же — общее знакомство с первенцем Волжского автомобильного.

Вот он перед нами. Такой же высоты, как всем знакомый «Москвич». На 17 мм короче, зато на 61 мм шире. Что отли-

чает ВАЗ внешне от ФИАТа-124? Прежде всего, «посадка» — дорожный просвет увеличен со 140 до 170 мм; клыки с ре-

зиновыми вставками на переднем и заднем буферах, утопленные дверные ручки и, конечно, эмблемы.



Первенец Волжского автозавода — ВАЗ. Внешне от прототипа он отличается клыками бампера, утопленными дверными ручками, отверстием для пусковой рукоятки в переднем бампере.



Вы знаете, что несущий кузов воспринимает все нагрузки, возникающие при движении автомобиля. С учетом более значительных ударных нагрузок, неизбежных при эксплуатации в наших условиях, пришлось ввести дополнительные усилители деталей кузова, а в некоторых случаях утолстить их (так поступили с полом).

Заглянем под капот. Там находится совершенно новый мотор. У него чугунный блок цилиндров с «сухими» короткими гильзами, пятипорный, жесткий коленчатый вал, алюминиевая головка с распределительным валом, приводимым во вращение двухрядной цепью. Этот двигатель долговечен и вынослив, как показали испытания, и перспективен по конструкции.

Короткий ход (66 мм) обеспечил небольшую скорость поршня (12,3 м/сек). Малая скорость поршня, рациональный выбор материалов, большая площадь подшипников коленчатого вала гарантировали 60-сильному сердцу ВАЗа долгую жизнь. Срок его службы (с заменой одного комплекта поршневых колец и вкладышей коленчатого вала) не менее 100 тысяч километров пробега машины.

Но продолжим осмотр. На двигателе применен вертикальный, с последовательным включением двух смесительных камер карбюратор. Он обеспечивает высокую экономичность автомобиля, делает работу двигателя более плавной и значительно улучшает его пуск в холодную погоду. Все вместе — карбюратор, мощный генератор (500 вт) и аккумулятор (емкостью 55а-ч), наконец, выбор смазочных масел — позволяет уверенно пускать двигатель в 25-градусный мороз после того, как машина несколько часов простоят на улице.

А теперь рассмотрим автомобиль снизу. Сцепление — диафрагменного типа. Его нажимной диск увеличен в диаметре со 184 до 200 мм, а механический привод выключения уступил место гидравлическому.

Коробка передач — четырехступенчатая, полностью синхронизированная. Ее картер отлит из алюминия. Рычаг переключения помещается в туннеле пола.

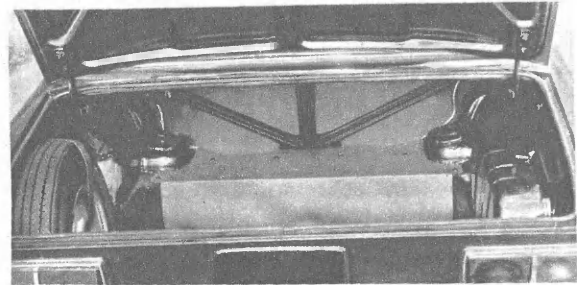
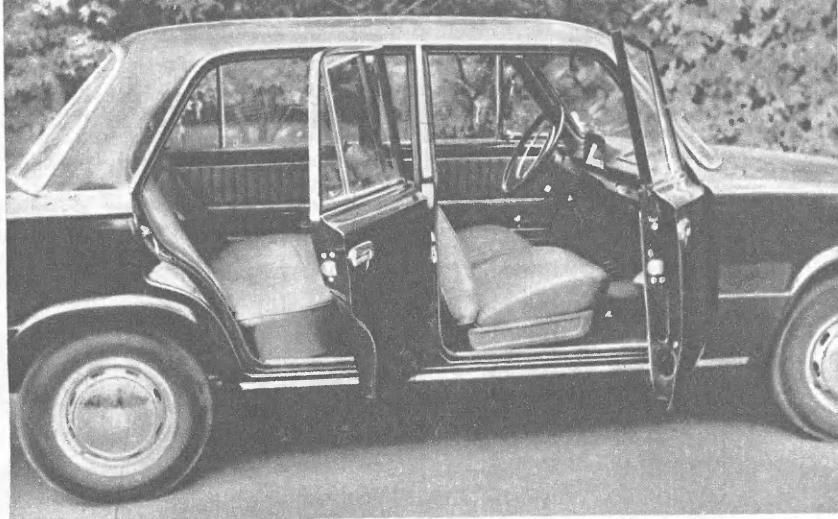
Передние колеса имеют независимую пружинную подвеску на поперечных рычагах и телескопические амортизаторы. Задняя же подвеска — зависимая. Не-

У машины четырехдверный кузов типа «седан». Он вмещает пять человек.

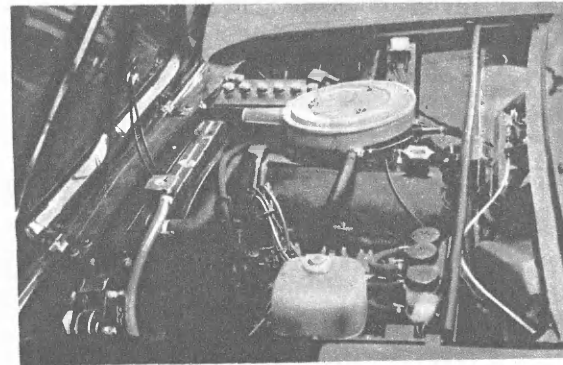
разрезная балка ведущего моста подвешена на пружинах, а не на рессорах. Система рычагов, передающих усилия на кузов, дополнена двумя продольными реактивными штангами. Задние амортизаторы размещены не внутри пружин подвески, а рядом с ними.

Тормоза передних колес сделаны дисковыми, а на задних установлены колодочные тормоза с алюминиевыми барабанами и чугунным внутренним кольцом. Современным и прогрессивным конструктивным решением является и раздельный (для передних и задних колес) гидравлический привод тормозов, как это предписывают требования по безопасности автомобилей.

О том, какое большое внимание уделяется сегодня ведущими автозаводами мира сокращению трудоемкости обслуживания легковых автомобилей, сказано и написано немало. Что сделано с этой точки зрения на машине ВАЗ? Система охлаждения рассчитана на специальную незамерзающую жидкость, которая не выкипает и не вспенивается. Эту жидкость надо заменять через 60 тысяч километров пробега, но не реже чем через два года. Шарниры подвески, рулевого управления и карданной передачи в течение всего срока службы автомобиля вовсе не нуждаются в пополнении смазки. Периодичность же смены масла в двигателе составляет 10 тысяч, а в коробке передач — 30 тысяч километ-



Запасное колесо и топливный бак (справа) расположены так, что обеспечивают наибольший объем багажника.



Моторный отсек. Распределитель зажигания, свечи, карбюратор, бачки гидравлических цилиндров тормоза и сцепления — всегда под рукой.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ ВАЗ

Число мест
Сухой вес, кг
Собственный вес (с заправкой, инструментом, запасным колесом, но без нагрузки), кг
Длина, мм
Ширина, мм
Высота, мм
База, мм
Колея, мм:
 спереди
 сзади
Дорожный просвет, мм
Скорость, км/час
Контрольный расход топлива, л/100 км
Число и размеры цилиндров двигателя, мм
Рабочий объем, см³
Степень сжатия и применяемый бензин
Мощность, л. с. — при об/мин
Крутящий момент, кгм — при об/мин
Передаточные числа трансмиссии

5 (включая водителя)
890

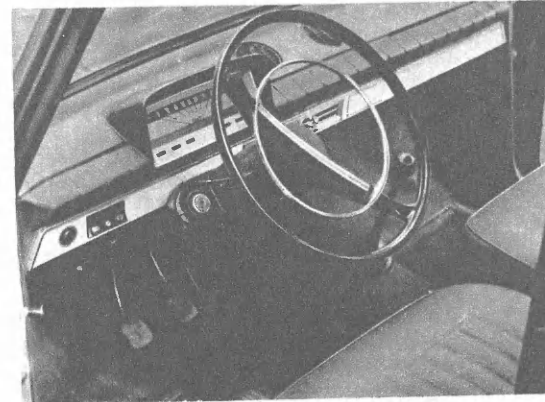
945
4073
1611
1440
2424

1345
1304
170
140

не более 8

4—76×66
1198
8,8—АИ-93
60—5600
8,9—3400
Коробка передач: I — 3,75; II — 2,30;
III — 1,49; IV — 1,00; задний ход 3,87;
главная передача (гипоидная) — 4,3
155—13
39

Размер шин
Запас топлива, л



Строгое оформление щитка приборов, мягкая обивка, рычаг коробки передач, установленный в полу, — вот характерные черты пульта управления ВАЗа.

Фото В. Стрелкова

ров пробега. Полнопоточный масляный фильтр и сменный бумажный элемент воздушного фильтра требуют замены не чаще чем через 10 тысяч. Таким образом, пробег, в течение которого у водителя вообще нет нужды в техническом обслуживании, для машины ВАЗ составляет при средних условиях эксплуатации 10 тысяч километров.

Наши комментарии

Полностью оценить новый автомобиль можно лишь в сравнении. Как же выглядит ВАЗ на фоне других, близких ему по классу легковых машин? Для сопоставления мы выбрали девять современных массовых моделей (см. таблицу), имеющих примерно такой же объем кузова и внутренние размеры салона, как автомобиль Волжского завода. Они снабжены двигателями рабочим объемом от 1100 до 1300 см³ и вмещают четыре-пять человек. ВАЗ и еще пять других моделей («Воксхолл-вива», «Форд-эскорт», «Триумф-геральд», «Датсун», «Опель») сделаны по классической компоновочной схеме. У «Остина», ФИАТа-128 и «Рено-12» — передние ведущие колеса, на «Фольксвагене» мотор установлен сзади.

Сравнение начнем с двигателей. Восемь из них в соответствии с современными тенденциями имеют степень сжатия от 8,5 до 9,2. Мотор ВАЗа находится в «золотой середине» (8,8) и может работать на бензине с октановым числом 93, в то время как для «Воксхолла», «Остина» и «Форда» требуется более высокосортное топливо.

Распределительный вал в головке цилиндров применяют на своих моторах еще не все заводы. Помимо автомобиля ВАЗ такое же передовое конструктивное решение среди представителей «избранной десятки» встречается лишь на ФИАТе-128 и «Датсуне».

Если говорить об удельной мощности двигателя, то есть мощности, приходящейся на 1 литр его рабочего объема, нельзя не обратить внимания на высокое значение ее (50,2 л.с./л) у мотора ВАЗа. Этот показатель, характеризующий форсировку двигателя, у других моделей колеблется от 31 л.с./л («Фольксваген») до 49,4 л.с./л («Форд-эскорт») и лишь у «Датсуна» он выше — 54 л.с./л.

Моторы восьми моделей из десяти имеют жидкостное охлаждение (как и на ВАЗ), лишь у «Фольксвагена» — охлаждение воздушное.

Несколько слов о долговечности двигателя и важнейшей его детали — коленчатом вале. Практика показала, что четырехцилиндровый мотор с пятиопорным валом служит дольше, чем с трехопорным. Поэтому на двигателе Волжского завода применен коленчатый вал с пятью опорами. К такому же решению пришли конструкторы «Датсуна», ФИАТа-128, «Форда-эскорта», «Рено-12». У других пяти машин из «десятки» — двигатели с трехопорным валом.

В интересах будущих владельцев на автомобиле применен двухскоростной стеклоочиститель, предусмотрено гнездо для радиоприемника, который планируется устанавливать за отдельную плату, появился электрический прикуриватель. Передние сиденья сделаны индивидуальными с откидными спинками, позволяющими оборудовать в машине по-

стель. В отношении безопасности немаловажное значение имеет тот факт, что на автомобиле ВАЗ предусмотрены места крепления предохранительных ремней, трехслойные (типа «триплекс») стекла, мягкая обивка щитка приборов.

Об оформлении автомобиля, его линиях и пропорциях расскажут фотографии.

Чугун или алюминий, дешевизна или малый вес? На ВАЗ головка цилиндров отлита из алюминия, а блок из чугуна. Так же сделано на ФИАТ и «Датсуне». У «Рено» же обе эти детали из алюминиевого сплава. Консервативными оказались «Воксхолл», «Остин», «Триумф», «Форд», «Опель». Они все еще изготавливают блоки и головки из чугуна.

Синхронизаторы на всех передачах и рычаг коробки передач, установленный на полу, сегодня стали правилом. Машина Волжского завода не является из него исключением.

Новинку последних лет — дисковые тормоза — пять представителей «десятки» («Остин», «Рено», «Триумф», ФИАТ-128, «Датсун») сейчас приняли на вооружение частично — только для передних колес. Так же сделано и на ВАЗ. Но на «Воксхолле» и «Форде» дисковые тормоза ставят лишь за дополнительную плату, на других же моделях не применяют вовсе.

Колеса и дорожный просвет в значительной мере определяют проходимость автомобиля. К этому обстоятельству нельзя относиться безразлично, если новая модель рассчитывается на эксплуатацию в самых разных дорожных условиях. Учтя возможности сбыта своих машин на рынках Азии, Африки, Южной Америки, конструкторы ФИАТа-128, «Датсуна», «Триумфа-геральда» и «Рено-12» снабдили свои машины 13-дюймовыми колесами и обеспечили им удовлетворительный дорожный просвет (160—170 мм). В ногу с этими моделями идет ВАЗ. На «Форде-эскорте», «Остине» и «Воксхолле-вива» применены даже 12-дюймовые колеса. Благодаря ним машины стали компактнее и легче, сократились неподрессоренные массы, но в то

же время резко понизился (до 125 мм у «Воксхолла») дорожный просвет.

Очень важна при эксплуатации автомобиля его неприхотливость к обслуживанию. Сегодня на многих машинах узлы шасси (как и на машине Волжского завода) за весь срок службы не нуждаются в смазке. Однако двигатель, трансмиссия, рулевое управление еще требуют периодических регулировок и дозаправки маслом. Правда, на последних моделях машин эти операции приходится выполнять не часто. Так, для ВАЗа, например, так называемый «межсервисный пробег» составляет 10 тысяч километров — столько же, сколько для «Опеля-кадетт», ФИАТа-128, «Воксхолла», «Фольксвагена», «Триумфа-геральда». У «Форда-эскорта» он несколько меньше — 8 тысяч, а у «Рено», «Датсуна» и «Остина» — 5 тысяч километров пробега.

У малолитражных автомобилей рассматриваемого класса в большинстве случаев («Опель», «Рено», «Датсун», «Остин», «Воксхолл-вива», ФИАТ-128), как и у ВАЗа, четырехдверные кузова, причем последние три модели имеют и двухдверные модификации. Двухдверный кузов несколько легче (на 15—20 кг), жестче и дешевле четырехдверного. Поэтому «Триумф», «Фольксваген» и «Форд-эскорт» склонились в его пользу, хотя такой кузов для четырех пассажиров не всегда удобен.

Какой вывод можно сделать на основе нашего анализа? Что ВАЗ сегодня по многим важным показателям находится на уровне лучших зарубежных образцов и превосходит некоторые из них. Мы думаем, что наша новая машина завоеует симпатии автолюбителей и долгие годы будет служить им верой и правдой.

Модель автомобиля и страна	Рабочий объем, см ³	Мощность, л. с.	Степень сжатия	База, мм	Вес с заправкой, кг	Скорость, км/час	Разгон до 80 км/час, сек.	Разгон до 100 км/час, сек.	Расход топлива, л/100 км
ВАЗ (СССР)	1198	60	8,8	2424	945	140	12,0	20,0	8,0
«Воксхолл-вива» (Англия)	1159	48	8,5	2430	773	126	12,4	19,7	8,2
«Датсун-1300» (Япония)	1296	70	8,5	2420	940	140	12,2	—	8,8
«Опель-кадетт» (ФРГ)	1078	45	7,8	2420	770	122	13,6	26,0	6,7
«Остин-1300» (Англия)	1275	60	8,8	2360	836	140	11,7	20,5	8,0
«Рено-12» (Франция)	1289	54	8,5	2441	880	140	—	17,0	8,2
«Триумф-геральд» (Англия)	1296	61	8,5	2320	850	134	11,3	20,0	9,9
ФИАТ-128 (Италия)	1116	55	8,8	2450	805	135	—	19,1	7,9
«Фольксваген-1300» (ФРГ)	1285	40	7,3	2400	820	121	15,2	25,4	8,3
«Форд-эскорт-1300 GT» (Англия)	1298	64	9,2	2400	815	147	8,8	12,5	8,9



Экипаж Л. Поталчика, показавший лучший результат среди советских участников. На переднем плане Э. Баженов.

Результаты ралли ЛОНДОН — МЕХИКО

Командные: 1. «Форд-эскорт». 2. БЛМК. 3. «Москвич-412».

Личные: 1. Х. Миккола — Г. Пальм («Форд-эскорт»), 2. Б. Калчет — Д. Сайер («Триумф 2,5 ПИ»), 3. Р. Аалтонен — Г. Лиддон («Форд-эскорт»), 4. П. Хопкири — Э. Нэш («Триумф 2,5 ПИ»), 5. Т. Мякинен — Ж. Стэпелер («Форд-эскорт»), 6. Д. Гривс — Э. Фолл («Форд-эскорт»)... 12. Л. Поталчик — Ю. Лесовский — Э. Баженов («Москвич-412»)... 17. Г. Хольм — В. Бубнов — К. Гирдаускас («Москвич-412»)... 20. С. Тенишев — В. Кислых — В. Широченко («Москвич-412»).

Не дошли до финиша наши экипажи И. Астафьев — А. Сафонов — Г. Гаркуша и В. Щавелев — Э. Лифшиц, который был снят из-за опоздания.

«Москвичи» — герои автомарафона

Из выступления председателя Всесоюзного объединения «Автоэкспорт» В. М. ПЕТРОВА на заключительной пресс-конференции в связи с финишем авторалли Лондон — Мехико

Закончен самый длинный в истории автомобильного спорта марафон — ралли Лондон—Мехико. Автомобильные компании и объединения, пославшие машины в сверхдальний пробег, оценивают — одни с радостью, другие — с горечью — итоги выступления своих экипажей. Журналисты, сопровождавшие участников ралли, публикуют подробные отчеты. Газеты пестрят заголовками: «Сверхдлинный финишировал», «Опять «Москвичи», «Финаско «Ситроенов», «Победили три команды», «Автомобили и футбол».

Почти сорок дней любителей автомобильного спорта во всем мире волновали события на трассе гигантского ралли от Лондона до Мехико. На стадионе «Уэмбли» в Лондоне стартовало 96 машин и только 22 из них финишировало 27 мая в пять часов по мексиканскому времени под восторженными приветствия переполненного стадиона «Ацтека». Огромная толпа жителей столицы Мексики, вышедших навстречу победителям марафона, засыпала автомобили цветами. Среди победителей находились три советских экипажа на «Москвичах-412». А до этого был самый сложный путь по 25 странам мира: скрытые дождем автобаны Европы, скалистое бездорожье Балкан, Альп, Аппенин, Кордильер и Анд, туманы Португалии и Уругвая, пыль Аргентинской пампы, жидкая грязь в Боливии и кислородное голодание на высокогорной «Дороге инков» в Мексике.

7342 километра прошли участники ралли по Европе, 13 920 — по Южной Америке и 4548 — по странам Центральной Америки. Без малого 26 000 километров — такова общая протяженность трассы марафона. 400 часов продолжалась безостановочная гонка автомобилей.

Особенно трудными оказались скоростные участки. Их было 17 (пять — в Европе, десять — в Южной Америке, два — в Центральной), и средняя скорость ни разу не опускалась здесь ниже 110 км/час. Причем только два по-

следних участка были назначены на автостраде с современным покрытием. Остальные скоростные этапы отличались очень тяжелыми дорожными условиями и приходились на ночное время.

Серьезнейшим испытанием оказался закончившийся марафон для наших «Москвичей» — самых маленьких по рабочему объему двигателей машин среди автомобилей заводских команд. Очень сильны и опытные были наши конкуренты. Значительно мощнее машины, на которых они выступали.

Английский филиал «Форда» специально готовил свои автомобили «Форд-эскорт» к марафону, снабдив их новым, мощным двигателем. В команду, кото-

рая по сути явилась интернациональной, были приглашены лучшие гощики мира: поляк Засада, швед Пальм, финны Миккола, Аалтонен и Мякинен. И только один экипаж — победителя многих крупных ралли Роджера Кларка, который, кстати, выбыл из соревнований задолго до финиша, был английским.

Специально готовили машины и другие крупнейшие автомобильные фирмы, в том числе «Ситроен», «Бритиш Лейланд Мотор Корпорейшн» (БЛМК), «Пежо». Они также пригласили участвовать в ралли лучших спортсменов, таких, как французы Рене Траутман и Ги Веррье, победители ралли Лондон—Сидней англичане Коуен и Койль.

Марка автомобиля	Стартовало	Финишировало	
		количество	процент
Заводские команды	«Пежо» (7 модели «504» 5 модели «404»)	1	8,4
	БЛМК-1800	3	30,0
	«Форд-эскорт»		
	(7 специальных, 2 серийных)	4	44,5
	«Ситроен ДС-21»	1	16,6
	«Триумф 2,5 ПИ»	2	33,3
Индивидуальные участники	«Москвич-412»	3	60,0
	«Форд-нортна»	6	—
	«Порше-911С»	5	—
	«Мерседес»	1	20,0
	«Хиллман»	4	25,0
	«Остин-макси»	2	50,0
	БМВ-2002	3	33,3

В Лондоне стартовало 96 машин 40 различных марок, в Лиссабон пришел 71 автомобиль 28 марок, на стадионе «Ацтека» финишировали всего 22 машины 13 марок. Автомобилям известнейших фирм оказался не под силу этот гигантский марафон.

Тем веселее наш успех. Третье место в командном зачете, хорошие, с учетом класса машины, места в личном зачете — свидетельство высокого качества советской автомобильной марки, исключительного мастерства и мужества наших спортсменов.

Вот данные, свидетельствующие о высокой надежности и прочности советских «Москвичей» (см. таблицу).

Таким образом, по соотношению представленных на старте и финише автомобилей **ПЕРВОЕ МЕСТО ЗАНИМАЮТ НАШИ «МОСКВИЧИ»**, второе — «Остин-макси» (кстати, выступавшие в нашем же классе) и третье — «Форд-эскаорт».

Зарубежная пресса и специалисты отмечают хорошее техническое состояние советских автомобилей, дошедших до финиша. Подчеркивается также, что «Москвичи» были в более трудном положении, чем автомобили «Форд» и ряд других марок, поскольку в Южной Америке нет станций технического обслуживания советских машин. Фирма «Форд», например, располагая огромной сетью таких станций, меняла целиком или частично отдельные узлы своих машин после определенного пробега.

В классе автомобилей с двигателем объемом от 1301 до 1600 см³ в Лондоне стартовало 20 автомобилей, а на стадионе «Ацтека» въехало только шесть — три «Москвича-412», два «Остин-макси» и один «Датсун-1600». Наши ребята заняли второе, третье и четвертое места, что принесло им абсолютную победу в этом классе.

Среди заводских команд выбыли из зачета, который велся по трем экипажам, такие прославленные марки, как «Ситроен», «Пежо», «Триумф», и третье место, занятое нашими «Москвичами» вслед за командами английского филиала «Форда» и БЛМК, — выдающееся достижение.

В личном зачете первый приз и 10 000 фунтов стерлингов получили финн Ханну Минкола и швед Гуннар Пальм. Остальные четыре приза из установленных пяти достались англичанам и финнам, выступавшим на английских машинах. Лучшим среди женских экипажей было трио во главе с Розмари Смит.

Становится достоянием истории второй автомобильный марафон мира. Но надолго останутся в памяти всех наших любителей автомобильного спорта имена советских раллистов, выдержавших с честью сложнейшее испытание. Они продемонстрировали всему миру и лучшие качества советских спортсменов, и свое высокое профессиональное мастерство, и большие успехи советской автомобильной техники.

Хочется от всего сердца поблагодарить за мужество и поддержку участников марафона Леонтия Потапчика, Юрия Лесовского и Эдуарда Баженова, Гуннара Хольма, Владимира Бубнова и Фастику Гирдаускаса, Сергея Тенишева, Валентина Кислых и Валерия Широконова, Витора Щавелева и Эммануила Лифшица, Ивана Астафьева, Александра Сафонова и Геннадия Гаркушу. Мы должны высказать большую благодарность и тем, кто на машинах технического сопровождения следовал за «боевыми автомобилями» на протяжении всей трассы ралли, разделяя с гонщиками все трудности и превратности пути, и тем, кто шел впереди наших спортсменов, изучая сложную трассу. Большое спасибо Карлу Соичову — руководителю команды, механикам Евгению Андрееву, Александру Терехину, Константину Акилову, Юрию Полторацкому, Евгению Кривдику, Уно Аава и Анатолию Жильцову.

Всем им, нашим замечательным ребятам, мы желаем доброго здоровья, больших успехов в работе и новых достижений в автомобильном спорте.

Редакция журнала «За рулем» вместе с многочисленными читателями присоединяется к этому сердечному поздравлению.

В одном из ближайших номеров журнала будут опубликованы заметки нашего корреспондента — участника ралли.



АВТОМОБИЛИ

Жаркие августовские дни 1930 года. В одном из военных округов идут тактические учения: по дорогам движутся войска, пылят колонны грузовиков, обгоняя их, пронесаясь связные мотоциклисты. Вдруг в тылу обороняющегося «противника» неожиданно высаживаются крупный десант наступающих с пехотой и тяжелым вооружением... С тех пор не было, пожалуй, ни одного большого учения в предвоенные годы, которое проходило бы без десантирования войск с вооружением и техникой. Во время Великой Отечественной войны десантники участвовали во всех крупных операциях.

Научно-техническая революция в военном деле резко изменила вооруженность и техническую оснащенность воздушно-десантных войск. Свои высшие достижения продемонстрировали они на учениях «Днепр», «Неман», маневрах «Двина». Здесь были показаны способы десантирования личного состава, автомобилей и боевых машин с самолетов.

Современная военно-транспортная авиация в состоянии доставить подразделения и части практически в любую точку земного шара и при этом в самые короткие сроки. Такого пока не может совершать ни один другой род войск. Маневренность и подвижность имеет особую важность в условиях ракетно-ядерной войны, когда успех в бою нередко зависит от того, насколько быстро войска сумеют прибыть в районы воздействия ядерного оружия и использовать его результаты. Способность перемещения по воздуху — не единственное ценное качество десантных войск. Они и на земле должны быть мо-

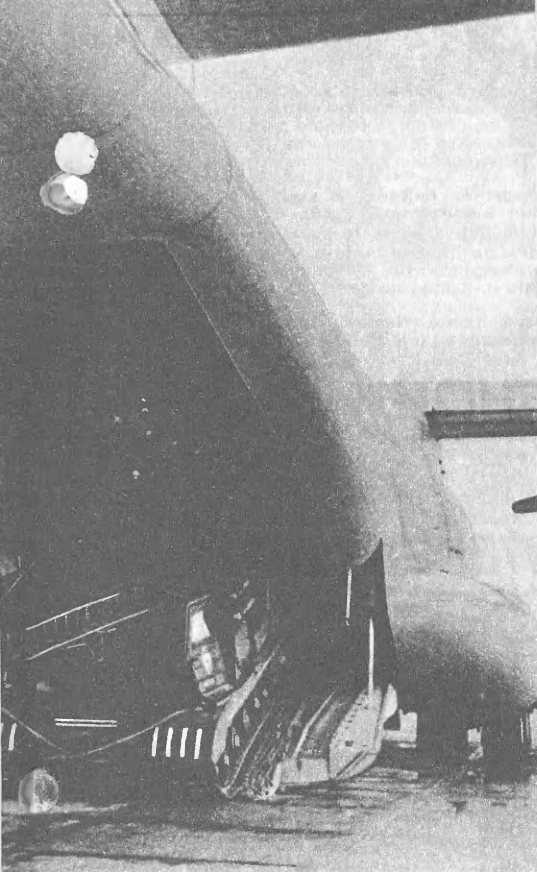
бильными и высокоманевренными. Поэтому ВДВ насыщены боевыми машинами — самоходными установками, автомобилями.

Средства и способы десантирования техники постоянно совершенствуются. В первое время после войны ее перевозили на планерах, буксируемых самолетами. С появлением ТУ-4 стали применять специальные грузовые кабины, в которых размещали вооружение, автомобили, легкие самоходные установки. Теперь наша армия имеет новые военно-транспортные самолеты.

Для воздушнодесантных войск были созданы специальные образцы машин. Одна из них — ГАЗ-66Б — разработана на Горьковском автомобильном заводе. Это десантный вариант автомобиля ГАЗ-66, приспособленный для спуска на парашютах. Вместо цельнометаллической у него складная кабина с мягким верхом, разъемными дверьми и съемной рамкой ветрового стекла; предусмотрены специальные узлы для швартовки на платформе и крепления парашютных систем.

На вооружении ВДВ находятся несколько автомобилей и боевых машин: ГАЗ-69, УАЗ-452, ГАЗ-63, АСУ-57, которые обладают большой прочностью, выдерживают перегрузки при десантировании, а также имеют силовые узлы для крепления парашютных систем. Вместо ранее применявшихся громоздких парашютных платформ теперь сконструированы легкие платформы. С решением этой задачи десантирование во многом упростилось.

Десантирование условно можно разде-



Этот снимок сделан на войсковых маневрах «Двина» в момент, когда воздушный лайнер доставил боевую технику в назначенное место.

Фото Е. Удовиченко

крепить; снять рамки ветровых стекол кабины и уложить в специальную мягкую укладку; снизить давление в шинах до $1,0 \text{ кг/см}^2$; слить $1/3$ топлива из баков и жидкости из системы охлаждения двигателя. После этого автомобиль крепят на парашютной платформе и погружают в самолет.

Весом машины определяется количество куполов площадью 760 м^2 каждый. Автомобиль ГАЗ-69 опускают, например, на двух куполах, АСУ-57 и ГАЗ-66Б — на четырех. Удар машины о землю смягчают воздушные амортизаторы платформы. В последнее время применяются специальные тормозные реактивные двигатели, замедляющие снижение.

На парашютах в воздушнодесантных войсках сбрасывают не только машины, но и орудия, минометы, гранатометы, противотанковое и другое вооружение, а также боеприпасы к ним. Для десантирования боеприпасов, продовольствия, топлива и других грузов применяется различная парашютная тара.

В августе этого года ВДВ отмечают свое сорокалетие. Десантник — почетная и увлекательная военная профессия. Недаром многие молодые люди проявляют желание служить именно в этих войсках. Быть водителем в десантных войсках вдвойне почетно. Водитель-десантник должен не только в совершенстве владеть искусством прыгать с парашютом, но и уметь десантировать свою машину. Он проходит подготовку: совершенствует мастерство вождения автомобиля в различных условиях, умение быстро обслуживать и ремонтировать машины.

Вооружение и техника советских воздушнодесантных войск постоянно совершенствуются. Юноши, обучающиеся в автомотоклубах ДОСААФ перед службой в армии, будут и впредь пополнять ряды десантников. И чем лучше они сегодня осваивают технику, готовят себя физически и психологически, тем успешнее они выполнят свой долг перед Родиной.

Инженер-полковник Н. ФЕДОТОВ

НА ПАРАШЮТАХ

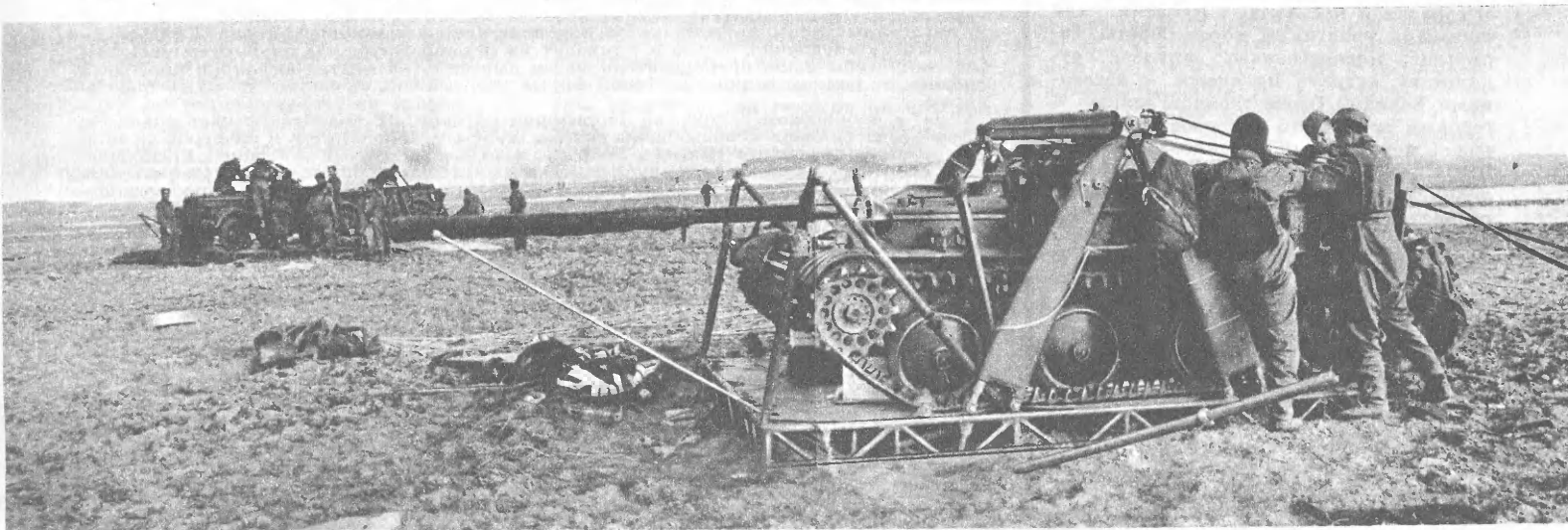
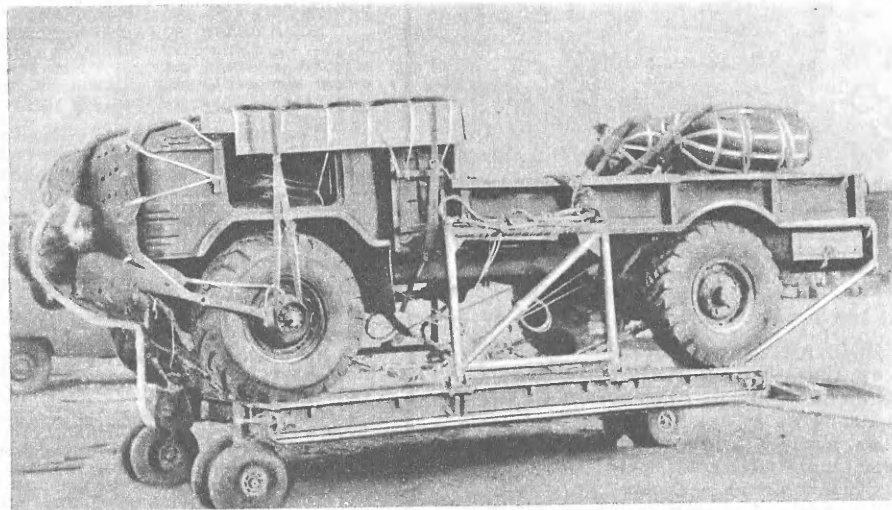
лить на пять этапов. Первые три относятся к подготовке машины, остальные два — к выброске и действиям после приземления.

Что требуется от водителя на первых этапах? Он должен быстро и умело проделать ряд операций. Среди них такие: снять мягкий верх кабины, уложить его и подготовить к швартовке; отсоединить верхние половинки дверей кабин и уложить их в кабине; отсоединить рулевое колесо, опустить его на шарнире и за-

Парашютная платформа с погруженным на нее автомобилем ГАЗ-66Б.

Учения «Днепр». После приземления авиадесантные расчеты приводят технику в боевую готовность.

Фото М. Редькина (ТАСС)



МОТОЭСТАФЕТА

«ПОБЕДА»

По городам-героям и местам боевой и трудовой славы советского народа прошла мотоциклетная эстафета, посвященная 25-й годовщине победы над фашистской Германией. Старт был дан 9 мая в московском парке культуры и отдыха имени Горького. Здесь состоялся многотысячный митинг трудящихся столицы, который открыл секретарь Московского городского комитета комсомола С. Купреев. Вслед за ним выступили член ЦК КПСС токарь завода имени Владимира Ильича Герой Социалистического Труда С. Антонов и поэт Е. Долматовский.

В своей речи председатель ЦК ДОСААФ Герой Советского Союза генерал армии А. Гетман, выступивший в заключение, отметил, что большой вклад в общее дело разгрома фашистских захватчиков внесли воспитанники оборонного Общества.

От имени участников митинга делегация комсомольцев и досаафовцев столицы возложила гирлянду Славы на могилу Неизвестного солдата.

Участники мотоэстафеты — ударники коммунистического труда, ветераны войны и юноши, готовящиеся к службе в армии, вручили председателю ЦК



Старт мотоэстафеты «Победа».

Фото А. Владимиров

ДОСААФ рапорт московской городской организации ДОСААФ об успехах в социалистическом соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, а затем взяли курс на Тулу. Далее маршрут пролегал через Орел, Курск, Старый Оскол — всего по территории 23 областей и семи союзных республик. В городах и населенных пунктах, где побывали участники мотоэстафеты, состоялись торжественные митинги трудящихся, встречи молодежи с ветеранами Великой Отечественной войны и героями труда. Это массовое патристическое мероприятие, организованное ЦК ДОСААФ, способствовало пропаганде ленинских заветов по защите социалистического Отечества и легендарных побед Советской Армии в годы Великой Отечественной войны, ознакомление с трудовыми успехами нашего народа, деятельностью оборонного Общества.

Общий маршрут мотоэстафеты — около 7 тысяч километров, финиш в Москве.

Сразу за городом — холмистая степь. Дорога жмется к лесной полосе и вместе с ней будто обрывается, там впереди, у недалекого горизонта. Вправо сквозит завесу тумана проглядывается пойма реки Битюг — лесистая глубокая долина, она то приближается к дороге, то исчезает на время, скрытая буром, и тогда вместо провальной пустоты перед глазами лишь бледное близкое небо. И так все восемнадцать километров пути.

— Вот она, Шишовка, — сказал председатель районного комитета ДОСААФ Павел Ефимович Измаилов, когда из-за лесной полосы появились крыши строений, а следом — и широкая, казалась, бескончаемая улица села.

— Крепкое хозяйство. Доход колхоза свыше двух миллионов. Много техники. За два года у себя подготовили 130 человек специалистов — шоферов, трактористов, мотоциклистов. И заметьте: не выезжая в район, здесь, на селе. Да об этом сам Корчагин лучше расскажет.

И вот мы беседуем с главным агрономом колхоза «Память Кирова» председателем первичной организации ДОСААФ Ильей Поликарповичем Корчагиным.

В КОЛХОЗНОЙ

ПЕРВИЧНОЙ

— Что представляет собой артель? — говорит Корчагин. — Пахотной земли 6262 гектара, в основном выращиваем свеклу, зерно, подсолнечник — это наши «житы», экономический фундамент. Кроме того, три фермы. Обслуживать такое хозяйство нелегко. В колхозном производстве занят большой отряд механизаторов, шоферов, трактористов и комбайнеров. В их руках сосредоточена техника, притом самая разнообразная: стогометы, скирдорезы, десятки различных уборочных комбайнов, зернопогрузчики. Молоко отвезти или горячее — подавай спецмашину. Одних сельскохозяйственных продуктов, кормов и прочих грузов колхозным транспортом перевезено за время уборки 32 400 тонн. А со временем, думаем, все колхозники станут механизаторами. Прикидываем, сколько требуется квалифицированных специалистов и, что важно, владеющих смежными профессиями. Именно на это нацелены сейчас усилия правления колхоза, партийной организации — привлекать к технической учебе молодежь.

В колхозе «Память Кирова» основная форма подготовки шоферов — курсы. К началу занятий, обычно это зимнее время, комитет первичной организации ДОСААФ подбирает преподавателей, среди которых немало колхозных специалистов — инженеров, техников, агрономов. Учебные машины выделяет правление артели. Оно помогает и в приобретении наглядных пособий, предоставляет колхозные мастерские для практических работ. Таким же путем обучаются мотоциклисты.

Сейчас, когда по всей стране развернулось массовое движение сельской молодежи за овладение техническими профессиями, забот у досаафовцев колхоза прибавилось. Готовить механизаторов и других специалистов, иметь надежный резерв этих кадров — важная задача.

Заслуги оборонной первичной организации артели «Память Кирова» не остались незамеченными. ЦК ДОСААФ наградил ее знаком «За активную работу».

...Мы сидим в комнате комитета. На стенах — плакаты, на столе — книги. — Не только технической учебой занимаемся, — рассказывает Корчагин. — Вот еще спортивная работа. Тоже дело серьезное, если ответственно подойти. В почете у нас автомобильное троеборье, мотоциклетный кросс, фигурное вождение. Привлекаем тех, у кого собственные мотоциклы. Устраиваем состязания на звание лучшего тракториста.

Илья Поликарпович задумывается, а потом продолжает: — Задача деревни — дать больше хлеба и других продуктов. В разгар полевых работ, когда на счету каждый человек, механизаторам приходится заменять друг друга. И такая возможность есть. У нас многие шоферы умеют управлять трактором, комбайном. Трактористы водят автомобили. Особенно в этом преуспевают ребята, вернувшиеся из армии. Вот хотя бы Чибисов, Булгаков, Голиков.

Не отстают от них ветераны колхозного движения. Об одном из них — Матрене Федоровне Тимашовой — нам рассказали еще в райкоме ДОСААФ. В тридцатые годы она — активистка осовнахимоской организации. Накануне войны руководила МТС, потом десять лет председательствовала в колхозе. Когда решали, кого послать на Третий Всесоюзный съезд колхозников, односельчане единодушно выдвинули ее делегатом в Москву.

Не прекращает Матрена Федоровна оборонную работу. Вовлекает ребят в механизаторские кружки, переписывается с воинами-земляками. В прошлом году по ее инициативе восемнадцать женщин-свекловодов закончили курсы трактористов.

«Память Кирова» — не единственная артель, где первичная организация ДОСААФ активно осуществляет механизаторский всеобуч. Когда мы возвращались в райцентр, я все же поинтересовался, не пользуются ли Кировцы какими-то преимуществами по сравнению с другими коллективами.

— Хотите сказать, нет ли, мол, сынков и пасынков? — пошутил Измаилов. Конечно, нет. Тут ведь все заинтересованы в общем деле. Опыт нам подсказал: чем ближе райком ДОСААФ и спортивно-технический клуб к первичной организации, тем в целом ощутимее результат работы. Возьмем простой пример. В каком-то хозяйстве организованы курсы мотоциклистов или водителей автомобилей, в район ездить — не каждому сподручно. Тут-то и приходит на помощь клуб. Мы планируем свою работу так, чтобы наши преподаватели могли выезжать на места, регулярно проводить занятия, не допускать срывов. Такая форма учебы очень пришлась по душе колхозникам.

Да, в Вобровском районе, на территории которого 16 колхозов и пять совхозов, зимние месяцы были использованы сполна. Курсы мотоциклистов и шоферов-водитель работали в колхозе «Память Ленина», в птицеводстве «Большевик». Преподаватели спортивно-технического клуба считают своим долгом практически помогать первичным организациям на селе. В самом клубе выпущено 70 водителей-профессионалов и 32 шофера в его стенах повысили квалификацию.

А недавно на слете молодых механизаторов Вобровского района комсомольцы, сельская молодежь взяли новые обязательства: повышать техническую грамотность, овладевать смежными механизаторскими профессиями. И работники районного спортивно-технического клуба ДОСААФ видят свою задачу именно в том, чтобы помогать молодым механизаторам совершенствовать свое мастерство, приобретать новые технические специальности.

В. КУРБАТОВ,
спецкор «За рулем»

Воронежская область,
Вобровский район



МОЛОДОГО ШОФЕРА

БЕСЕДЫ НА ОБОЧИНЕ

2. БЕДА И ПОЛБЕДЫ

Итак, неисправность в автомобиле. И мы снова на обочине... Споры нет, наибольшее количество бед, подстерегающих водителя в дороге, таится под капотом. Две трети возможных неисправностей автомобиля, как показывает практика, касаются систем питания, зажигания, охлаждения, смазки.

И все же сегодня мы с вами под капот не полезем. Начнем не с «коронных» неисправностей вроде пропавшей искры или забастовавшего карбюратора. Наиболее неприятная неисправность — не та, что вынуждает остановить автомобиль, а та, что может помешать этому, превращает его в источник опасности для окружающих.

Что бы ни случилось с двигателем или с трансмиссией — это еще полбеды. А вот с тормозами и рулевым управлением шутки плохи. Пустяковый, кажется, легко устранимый дефект здесь может обернуться бедой непоправимой. Поэтому главное, чему вы должны научиться, это — устранять неполадки в тормозах. Или, нет, пожалуй, не это. Первейшая обязанность здесь — остановить автомобиль. При неисправных тормозах движение продолжать нельзя.

Кто-нибудь скептически улыбнется: мол, тормоза отказали — и тотчас остановиться. Есть, конечно, ручной тормоз, в критических ситуациях можно и передачи использовать. Но речь-то идет не о крайнем случае, а о нарушениях в работе тормозной системы.

Эти нарушения не слишком многообразны. Они сводятся к трем характерным разновидностям. И одна из них — «отказ» тормозов, а... чрезмерное их усердие. Точнее сказать, плохое растормаживание колес, когда при полностью опущенной педали тормоза продолжают все же воздействовать на колеса.

Еще хуже, когда они воздействуют неравномерно, не одновременно, то есть плохо отрегулированы. При резком торможении в этом случае размыслять о сказанном придется уже в кювете.

Но всего опаснее, когда тормоза «держат» слабо. Опасно это прежде всего в психологическом отношении. «Слабо» — значит, все-таки действуют. И тут безответственный водитель может

решиться «дотянуть» до гаража. А это уже риск, потому что разница между слабым действием тормозов и их полным отказом — понятие чисто количественное. Притом эту разницу не так удобно контролировать, как, скажем, уровень бензина в баке. Любое внезапное торможение может свести ее к тому критическому минимуму, когда суждение о состоянии тормозов выскажет уже инспектор ГАИ, замеряющий тормозной путь для протокола.

Неисправности тормозов выявляются часто не в безмятежной обстановке. Иногда можно проехать несколько десятков километров, почти не прибегая к их услугам, а затем, в считанные секунды, тормозить несколько раз. Тут-то и обнаруживаешь, что машину «уводит» в сторону, или «тащит» юзом, или «несет» на препятствие.

Каждое из этих трех типичных отклонений от нормального действия тормозов имеет, как правило, определенную и легко распознаваемую причину. В этом смысле для новичка неисправности тормозов даже несколько «предпочтительнее». Если, например, машину «уводит» в сторону, то нетрудно понять, что произошло нарушение регулировки или заедание привода тормозного механизма, либо замасливание одной из накладок тормозных колодок, либо увеличение зазора между накладками и барабаном в одном из колес. (Может быть виной тому и разное давление в шинах правых и левых колес, но это уже к тормозам не относится). Если же тормоза плохо «держат», то значит, слишком увеличились зазоры между тормозными барабанами и колодками, либо на их накладки попало масло, либо произошла утечка жидкости и в гидравлический привод тормозов попал воздух (о чем можно судить и по «проваливанию» тормозной педали). Бывает, конечно, что одна и та же причина имеет следствием разные неисправности, но «диагностика» их особого труда не составляет.

Труднее, конечно, их устранять, и речь об этом еще впереди. Но есть одна операция, с которой всегда следует начинать, когда хотят убедиться в надежности тормозов.

Это проверка и регулировка свободного хода педали тормоза. Правда, на некоторых автомобилях («Запорожец-965А», «Москвич-408») регулировки свободного хода нет, но в тех машинах, где она предусмотрена, пренебрегать проверкой ее никогда не следует. Ведь эти несколько миллиметров свободного хода педали определяют сотни километров спокойного и уверенного движения, десятки метров тормозного пути. Если свободный ход увеличен против нормы, то снижается надежность торможения, уменьшен — самопроизвольно притормаживаются колеса.

Эту норму для своей машины не

мешает знать наизусть. Для «Москвича-407» она составляет 4—6 мм, для «Волги» — 10—15 мм, для грузовика ГАЗ-53 — 8—14 мм, для ЗИЛ-130 — 10—25 мм.

Проверить величину свободного хода тормозной педали можно при помощи обыкновенной ученической линейки. Поставьте ее рядом с педалью и медленно нажимайте на педаль, пока не «выберете» свободный ход. Если обнаружится отклонение от нормы, необходимо заняться регулировкой. Величину свободного хода педали тормоза обуславливает зазор между штоком и поршнем главного цилиндра (в тормозах с гидравлическим приводом) или между коротким плечом рычага тормозного крана и концевиком штока (в тормозах с пневматическим приводом). В автомобилях «Москвич-407» регулировка осуществляется вращением шестигранной головки штока, на «Волге» ГАЗ-21 — при помощи эксцентрикового регулировочного пальца (которым шток крепится к педали).

Отсутствие свободного хода тормозной педали говорит о том, что манжета главного тормозного цилиндра перекрыла его компенсационное отверстие. Это значит, что тормозная жидкость постоянно находится в колесных тормозных цилиндрах и колеса автомобиля полностью не растормаживаются. Регулировка обеспечивает свободный отход поршня главного цилиндра в крайнее положение, при котором открывается компенсационное отверстие. Оно нередко бывает и просто засорено, но об этом можно заключить опять-таки после рекомендуемой операции.

Если ход тормозной педали до начала торможения слишком велик, то это, как правило, свидетельствует о большом зазоре между накладками тормозных колодок и барабанов. Значит, для торможения потребуются большее количество жидкости, поступающей в колесные тормозные цилиндры. В таких случаях говорят, что тормоза плохо «держат».

Итак, будем считать, что свободный ход тормозной педали мы проверили и отрегулировали. Очень часто уже этого бывает достаточно, чтобы нормализовать действие тормозов. Но если это не помогает...

Вот тогда-то, собственно, и наступает поиск неисправности и ее устранение. Чаще всего начинают с тормозных колодок — доводят до нормы зазор между ними и барабаном. Если и после этого тормоза «держат» плохо, то проверяют, не произошло ли замасливания накладок. Если произошло... Впрочем, для каждого из трех названных выше типичных случаев нарушения в действии тормозов существует свой порядок проведения работ.

Но об этом — в следующей беседе.

Рисунки С. Ильинского





РАЗБИРАЕМ КАРДАН

Замена вышедших из строя подшипников или крестовин карданного шарнира автомобиля не так проста, как кажется на первый взгляд. Выбивая запрессованные подшипники молотком (а бывает и кувалдой), можно погнуть вилки шарнира или расколоть обойму.

В оборудованных ремонтных мастерских при разборке и сборке этого узла пользуются ручным прессом. А как быть, если надо провести такую операцию дома, в гараже?

Этот вопрос сумел решить автолюбитель москвич Л. Н. ИВАНОВ.

Способ, которым я воспользовался, прост и надежен. Нужны всего-навсего обычные слесарные тиски и два небольших приспособления — подставка и оправка. Это очень несложные детали, которые можно выточить из любой стали по размерам, указанным на рис. 1. Не удивляйтесь тому, что на чертежах стоит по две цифры на каждый размер: без скобок — данные для «Волги», в скобках — для «Москвича» и «Запорожца».

Итак, приспособления и тиски готовы, начинаем разборку. Отверткой снимите стопорные кольца. Всего на кар-

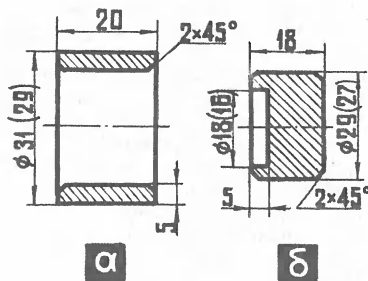


Рис. 1. Вспомогательные приспособления: а — подставка; б — оправка.

дане их четыре, по одному на каждом подшипнике. Установите шарнир в тиски, оперев его подшипником на подставку 2, как показано на рис. 2. Сжимая губки 3 тисков, вы начнете выпрессовывать подшипник с той стороны, где стоит подставка. Затем уста-

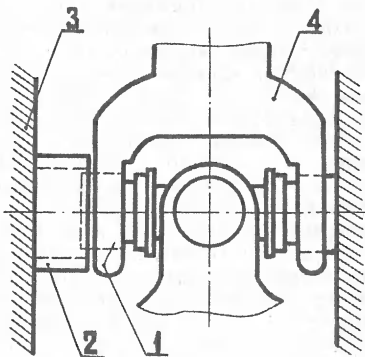


Рис. 2. Начало демонтажа подшипника: 1 — подшипник; 2 — подставка; 3 — губки тисков; 4 — вилка кардана.

новите вторую деталь — оправку — и, сжав губки тисков, легко выдавите подшипник из вилки (рис. 3). Затем операция «удаление подшипника» повторяется с другой стороны вилки, а потом и с двумя оставшимися подшипниками второй половины шарнира.

Кардан полностью разобран. Промойте все его части. При этом, конечно, нужно постараться не растерять иглы подшипников, ничем не фиксируемые изнутри.

Когда все детали чисты, легко определить их пригодность к дальнейшей

эксплуатации. На шипах крестовин не должно быть вмятин от игл подшипника, а износ не должен превышать 0,05 мм. Если эти условия не соблюдены, замените узел (крестовину с подшипниками) целиком.

Перед сборкой узла «пробейте» нигролом при помощи шприца каналы смазки крестовины. Введите ее концы в отверстия одной из вилок. В дальнейшем вам будет удобнее, если при этом пресс-масленка займет хорошее для смазки положение. Затем — смажьте подшипники и вставьте их в отвер-

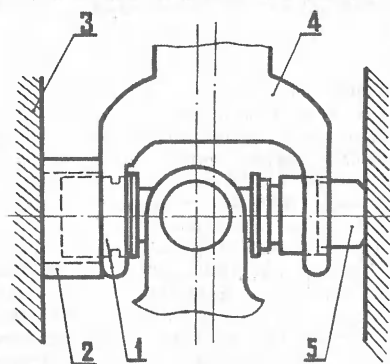


Рис. 3. Демонтаж подшипника: 1 — подшипник; 2 — подставка; 3 — губки тисков; 4 — вилка; 5 — оправка.

ствия вилки, так чтобы они попали на концы крестовины. Это несложно.

ЕЩЕ РАЗ ОБ ЭЛЕКТРОННОМ РЕЛЕ-РЕГУЛЯТОРЕ

На шестьдесят восьмом заседании «Клуба «Автолюбитель» [«За рулем», 1969, № 10] инженер Ю. К. Лукшайтис познакомил нас с устройством электронного реле-регулятора на автомобиле. Материал вызвал отклики. Многие автолюбители спрашивают о деталях конструкции и монтажной схеме реле, о возможности замены его элементов, о необходимом реконструкции прибора для 6-вольтовой схемы электрооборудования, а также для системы с заземленным «плюсом» батареи.

Такой интерес к электронному реле позволяет «Клубу» вернуться к этой теме и вновь обратиться к автору первой публикации инженера Ю. Лукшайтису.

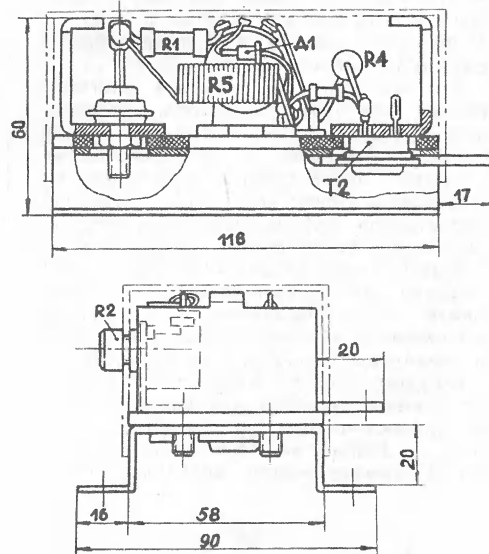
Конструкция и монтаж элементов реле-регулятора ясны из чертежа. На шасси из стальной или алюминиевой пластинки крепится лист изоляционного материала (гетинакс, текстолит, эбонит) толщиной 4 мм. На нем и монтируются элементы схемы. Все детали должны быть изолированы от шасси. Пластина «М» приклепывается к нему снизу, как показано на чертеже. В шасси и изоляционной пластине нужно сделать несколько сквозных отверстий для вентиляции. Сверху реле закрывается крышкой из любого изоляционного материала толщиной 1,5—2,0 мм.

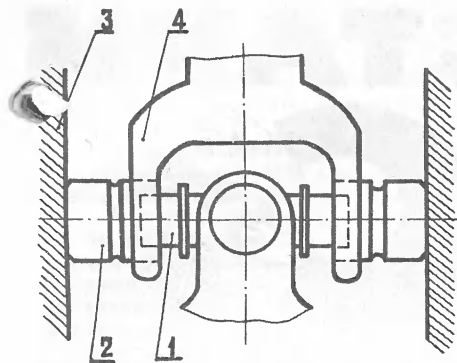
Схема допускает широкую замену элементов. Для T_1 приемлемы транзисторы ГТ403 (от А до И), ГТ320 (от А до В), ГТ321 (от А до Е), МП20, МП25, МП26. Для T_2 — П213—П217, П209, П209А, П210 (от А до В). Стабилитрон Д811 (на схеме D_1) можно заменить

на Д814Г, Д810, Д813, Д814В, Д814Д с подбором по напряжению стабилизации, которое должно быть в пределах от 10 до 12,5 в. Вместо диодов Д242А (на схеме D_2 и D_3) подойдут также Д214А, Д215А, Д231А, Д232А, Д243, Д254А, Д246А. При некотором уменьшении надежности допустимо использовать диоды тех же номеров, но без индекса «А». Резисторы R_1, R_3, R_4 типа МЛТ без вреда заменяются резисторами ВС, при сохранении, конечно, необходимого номинала. Взамен R_2 подойдет любой тип резистора с регулируемым сопротивлением от 0 до 50—80 ом и рассеиваемой мощностью не менее 1 вт. Резистор R_5 — самодельный, из эмалированного медного провода ПЭВ-2. Диаметр подбирается по формуле $d = 0,27 \sqrt{I_{\text{макс}}}$ (где $I_{\text{макс}}$ — максимальный ток генератора автомобиля в амперах). Полученное значе-

ние округляется до ближайшей стандартной величины. Длина провода определяется из выражения $l = 10,8 \frac{d^3}{I_{\text{макс}}}$.

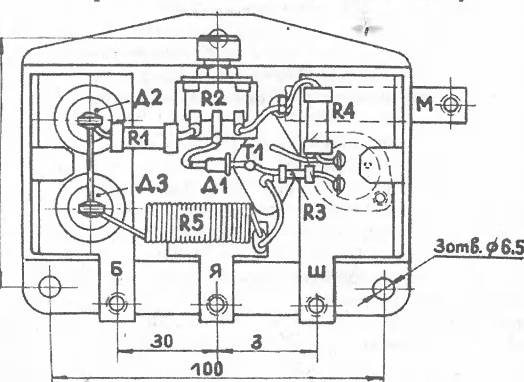
Отрезок нужно намотать в виде одно-





Третья стадия сборки — установите вилку с подшипниками в тиски и сжимайте их губки до упора дна «станчаников» подшипников в крестовины (рис. 4). Пусть вас не смущает, если один из них войдет на большую, чем нужно, глубину и из-за этого не встанет на место другой. Поставьте на тот из подшипников, который «проскочил» глубже, стопорное кольцо. Между ним и тисками зажмите оправку (как при разборке) и, сдвигая губки тисков, сместите подшипник до упора стопорного кольца в вилку. Теперь без затруднений можно поставить стопор и на второй подшипник.

Несколько слов в дополнение. Считаем нужным обратить внимание начинающих автолюбителей на то, что установка одного шарнира даже без одной иглы приведет к разрушению шарнира. Важно также иметь в виду, что иглы в каждом подшипнике подобраны по диаметру, и переставлять их с одного подшипника на другой или же частично заменять нельзя.



Хотим предупредить: если в вашей машине заземлен «плюс», настоящее реле для нее не годится.

Сводный указ
материалов, опу-
ванных журнала
помощь владель-
автомобилей

ВСЕ О
„МОСКВИЧЕ-402“,
„407“, „403“

Описание конструкции и техническая характеристика. (1956, 1, 7; 1958, 3, 14; 1964, 4, 20; 1964, 6, 13; 1964, 8, 14). Основные эксплуатационные регулировки (1959, 8, 17). Зимняя эксплуатация (1959, 11, 28; 1959, 12, вкладка). Изменения в конструкции автомобиля модели 1961 года (1961, 4, 20).

Двигатель. Техническая характеристика (1957, 11, 20; 1959, 2, вклад-на). Описание впускной системы (1959, 3, 22). Устранение «капильного зажигания» (1965, 7, 18). Восстановление замороженного блока цилиндров (1966, 2, 17). Ремонт зеркала цилиндра при задирах (1968, 1, 15).

Система питания. Усовершенствование карбюратора К-44 (1959, 3, 33). Конструкция и работа карбюратора К-59 (1959, 11, 19; 1959, 1, 22). Устройство для облегчения зимнего пуска (1964, 1, 18). Переделка привода управления дроссельной заслонкой (1964, 9, 20; 1964, 12, 21). Ремонт топливного бака (1964, 11, 20). Регулировка и эксплуатация карбюраторов (1964, 12, 16; 1965, 9, 14).

Система охлаждения. Предохранение радиатора от ударов при пуске двигателя рукояткой (1961, 12, 20). Уход за водяным насосом (1964, 7, 13). Ремонт радиатора (1964, 11, 20).

13). Ремонт радиатора (1964, 11, 20).
Система смазки. Устройство для проворачивания фильтра грубой очистки масла (1962, 4, вкладка). Обслуживание системы смазки (1964, 7, 13). Повышение давления масла (1966, 8, 20).

7, 13). Повышение давления масла (1960, 8, 20).
Электрооборудование. Устройство подкапотной лампочки (1961, 12, 20; 1962, 8, 19). Выключатель аккумуляторной батареи (1962, 4, вкладка). Крышка для аккумуляторной батареи (1962, 5, 18). «Задний свет» (1963, 6, 23). Установка ножного переключателя света «дальний—ближний — подфарники» (1963, 9, 14). Электрические стеклоочистители (1964, 6, 16; 1968, 7, 20).

Сцепление. Советы по уходу (1964, 7, 14).

Передний мост и подвеска. Уход за передней подвеской (1961, 9, 20). Замена резиновых втулок (1962, 8, 23; 1968, 9, 23). Регулировка схождения передних колес (1964, 7, 14). Восстановление развала колес (1965, 12, 20; 1969, 7, 14). Замена подшипников в ступицах колес (1968, 10, 13).

Задний мост. Устранение люфта полуоси (1965, 8, 28). Причины поломки подшипников полуосей (1968, 11, 24). Снятие полуоси (1968, 12, 24).

Коробка передач. Конструкция и работа четырехступенчатой коробки (1959, 10, вкладка; 1959, 12, 25). Устранение стука при переключении передач (1964, 10, 16; 1966, 6, 25). Установка четырехступенчатой коробки (1965, 12, 16).

Тормоза. Конструкция и работа тормозной системы (1959, 9, 20). Сигнальная лампа ручного тормоза (1960, 5, 21; 1966, 9, 20). Повышение надежности тормозов (1960, 8, 20). Автоматическая регулировка зазора между тормозными колодками и барабанами (1961, 8, 19). Крышка для дозирующего бачка тормозной системы (1969, 6, 12). Регулировка ручного тормоза (1968, 11, 25).

Рулевое управление. Конструкция (1959, 6, 24). Продление срока службы рулевой трапеции (1960, 8, 20; 1961, 2, 19). Техническое обслуживание рулевой колонки (1965, 4, 15). Замена салынка колонки (1965, 9, 25). Установка шарниров рулевых тяг модели «403» на «Москвиче-407» (1965, 12, 18).

Колеса и шины. Шины для «москвичей» (1960, 7, 14). Продление срока службы шин (1961, 8, 18). Срок службы шин и ширина обода (1964, 7, 14). Шины типа «Р» (1965, 7, 28). Трещины на покрышках (1968, 3, 25).

Отопитель. Улучшение отопления (1965, 10, 16).

кузова (1964, 11, 20).

Разные советы и приспособления. Вывойки утеплителей для радиатора и капота (1958, 1, 12). Ящики для запасных частей и инструментов (1961, 2, 15). Ключ для разборки амортизаторов (1962, 5, 19). Приспособление для снятия клапанных пружин (1966, 3, 24; 1968, 6, 20). Приспо-

собрание для контроля за уровнем топлива в поплавковой камере (1965. 10. 24; 1968. 8, 20). Ключ для регулировки ручного тормоза (1962. 5, 19). Самовытаскиватель (1963. 2, 25). Ключ для регулировки клапанов (1963. 5, 22). Приспособление для открывания замка багажника из кабины (1964. 2, 19). Стенник для пружин тормозных колодок (1964. 2, 20). Воронка для заливки бензина (1966. 6, 20). Втулка для антенны (1966. 9, 20). Стенник для наконечников рулевых тяг (1966. 7, 20).

Взаимозаменяемость деталей «москвичей» (1966, 7, 26; 1966, 8, 14).
Подготовка к техническому осмотру (1968, 3, 14).
Масла и бензины. Сроки смены масла в двигателе (1964, 1, 19). Мас-
ла (1965, 3, 28; 1967, 3, 29). Бензины (1964, 1, 18; 1964, 11, 14).

Перечень рекомендуемой литературы будет опубликован в одном из ближайших номеров журнала.



ЗДЕСЬ ЛЮБЯТ СПОРТ И ТУРИЗМ

В августе исполняется тридцать лет со дня образования Молдавской Советской Социалистической республики. Позади три десятилетия, ставших славной летописью трудовых побед Молдавии в коммунистическом строительстве. Неизменно изменились за эти годы города и села республики. Выросли новые жилые массивы, промышленные предприятия, колхозы и совхозы. Только в столице Молдавии — Кишиневе насчитывается более девяноста промышленных предприятий: насосный завод имени Котовского, «Виброприбор», тракторостроительный, «Электромашина», завод бытовых холодильников, трикотажная фирма и многие другие.

Красива Молдавия, и особенно ее столица. История Кишинева богата волнующими событиями. Здесь встречался с друзьями-декабристами Пушкин. В Кишиневе печатались номера ленинской «Искры». С историей города связаны имена прославленных полководцев гражданской войны Г. Котовского, С. Лазо, И. Якира. Немеркнущие боевые подвиги совершили патриоты Молдавии в годы борьбы с немецко-фашистскими захватчиками.

Солнечную Молдавию по праву можно назвать республикой туризма. Тысячи автомобилистов и мотоциклистов ежегодно приезжают в этот край, чтобы познакомиться с замечательными успехами трудящихся республики, отдохнуть, набраться сил. Большой популярностью пользуются туристские маршруты по Молдавии, разработанные Центральным советом по туризму и экскурсиям ВЦСПС. В республике побывали и многие участники заочных соревнований под девизом «Идеи Ленина торжествуют!» на призы журнала «За рулем».

В Молдавии очень любят спорт. Особенно популярны здесь мотоциклетные кроссы. На известных трассах в Кишиневе и близ города Бельцы не раз проходили чемпионаты мира. Смотреть соревнования приезжали десятки тысяч зрителей из всех уголков республики. Конечно, особым вниманием пользуются выступления кишиневских гонщиков — А. Мандриченко и В. Овчинникова. Оба спортсмена по праву считаются одними из сильнейших в стране, они входят в состав сборной команды Советского Союза.

Сейчас в Молдавии повсюду проходят массовые соревнования, сооружаются новые спортивные трассы. Тридцатилетие своей республики автомобилисты и мотоциклисты отмечают ростом мастерства, новыми спортивными успехами.

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ КраЗы

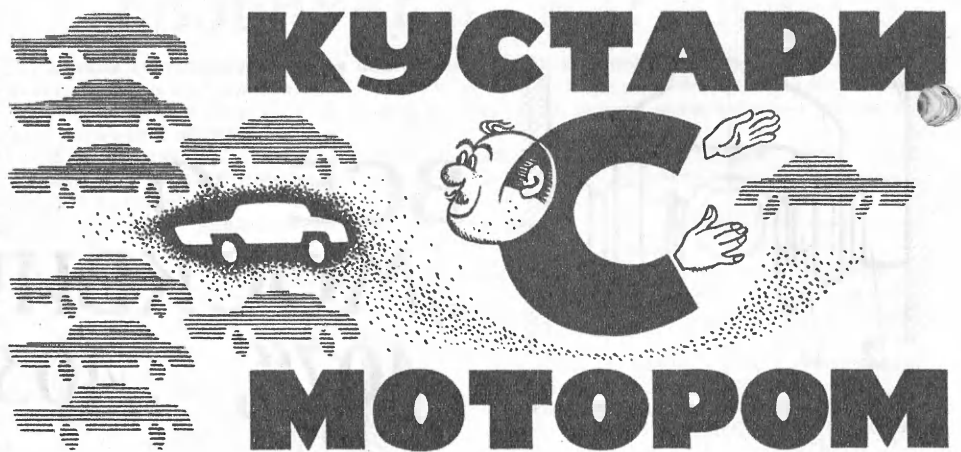
Несколько интересных опытных образцов мощных трехосных грузовиков создано на Кременчугском автомобильном заводе.

Один из них, КраЗ-250, представляет собой дальнейшее развитие конструкции 12-тонного КраЗа-257, серийно выпускаемого в настоящее время. На модели «250» установлен четырехтактный восьмицилиндровый дизель ЯМЗ-238 мощностью 240 л. с.

Рулевой механизм снабжен не пневматическим, а гидравлическим усилителем. Кабина цельнометаллическая. Сиденье водителя регулируется по высоте, наклон спинки и расстояние до педалей. Грузовая платформа сделана металлической, а не деревянной.

Собственный вес КраЗ-250 по сравнению с КраЗ-257 снижен с 11,3 до 9,97 т, а грузоподъемность при этом возросла до 13 т. На базе модели «250» разработана модификация — самосвал КраЗ-251.

Новости,
события,
факты



Фельетон

Автомобиль — вещь в хозяйстве полезная. Сколько ни выпускает их промышленность, все равно надо бы больше. Руководители заводов и колхозов, фабрик и комбинатов бытового обслуживания пишут в вышестоящие инстанции жалобные письма-заявки, наполненные тоской по автомобилю. И никого до сих пор не осенила идея: не ждать милостей от автопромышленности, делать автомобили своими руками!

Между прочим, ничего несбыточного в такой идее нет. Взять, например, тракторный завод, произвести кое-какие капвложения на дооборудование, не выпустить тысячу — другую тракторов, и пожалуйста — сотня доморощенных автомобилей для собственных нужд готова. Даже в заготконторе типа «Рога и копыта» нет оснований для безысходного отчаяния. Если оформить на штатную должность кустаря-одиночку с мотором, то он, за какие-нибудь пару лет, по винтику, по гаечке соберет из ничего самобеглую коляску. Однако подобные идеи никому не приходят в голову. Даже самые зачаточные понятия об экономике глушат их на корню. Каждому ясно, что делать самосвал на трубопрокатном заводе невыгодно, что только при хорошо налаженном централизованном, массовом производстве автомобилей будут недорогими и более надежными, чем кустарная самобеглая коляска.

Так обстоит дело со взглядами на производство автомобилей. К сожалению, во взглядах на их использование стройные законы экономики принимаются порой далеко не так безоговорочно.

Казалось бы, никому не нужно доказывать, что автомобили выгоднее эксплуатировать в централизованном порядке. Всем ясно, что только крупным транспортным предприятиям, где сконцентрированы сотни машин, под силу наладить их четкую плановую работу, организовать централизованные перевозки, широко использовать контейнеры, механизировать погрузку и выгрузку, успешно бороться с порожними пробегами. Автомобили здесь лучше ухожены, живут дольше и работают с большей отдачей, чем в карликовом «однолошадном» автохозяйстве. Тут все возможности для технического обслуживания и профилактического ремонта. А каково придется шоферу-одиночке с его мотором? Он сам себе и главный механик и диспетчер, а все ремонтное оборудование у него состоит из набора гаечных ключей и монтажной лопатки. Поэтому раздробленные карликовые автохозяйства сводятся воедино.

Целесообразность такой разумной меры понимают все, но... Расскажем, как выглядит это «но» в крупнейшем индустриальном городе на Каспии — солнечном Баку. Речь о нем пойдет потому, что свыше трех четвертей могучего автомобильного парка этого города рассредоточено по мелким хозяйствам и конторам, насчитывающим меньше чем по десятку машин. Объединить их почему-то никак не удается.

Может быть, местные руководители не хотят идти проторенным путем оттого, что сумели опровергнуть известные законы экономики и приспособились так, что автомобили у них в одиночку больше тонна-километров вырабатывают и сохраняются лучше? Не похоже. Суровая действительность говорит совсем о другом.

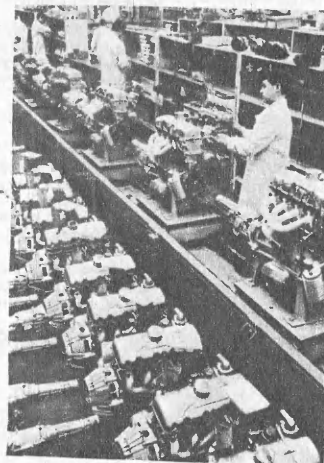
Карликовые автохозяйства здесь, как и везде, отличаются удручающей экономической неэффективностью. Водители, как кустары-одиночки, сами раздобывают запасные части, комбинируют, изворачиваются, что при малейшем искривлении совести ведет к совсем неординарным результатам. Госавтоинспекция неустанно подтверждает это животрепещущими фактами.

...В один из воскресных дней на рассвете возле бакинского вокзала был задержан автобус, ведомый шофером Ш. Багировым. Машина принадлежала Педагогическому институту языков, однако салон автобуса был завален внушительным грузом яблок. Трое владельцев сопровождали его на колхозный рынок. Коммерсанты, объясняясь с автоинспекцией, и не пытались доказывать свою причастность к педагогике и языкознанию. Они напирали на то, что, раз шофер торговался с ними, получил наличными, пусть теперь хоть на себе тащит яблоки на базар. Документы у водителя были оформлены на редкость правильно. Согласно путевому листу, он с часу ночи, без сна и отдыха, не считаясь с выходным днем, обеспечивал выполнение неотложных институтских заданий. В чем состояли эти задания, энтузиаст объяснить так и не смог.

Бакинская автоинспекция ежемесячно задерживает сотни машин на таком отхожем промысле. Их водители обслуживают свадьбы и похороны, перевозят дрова

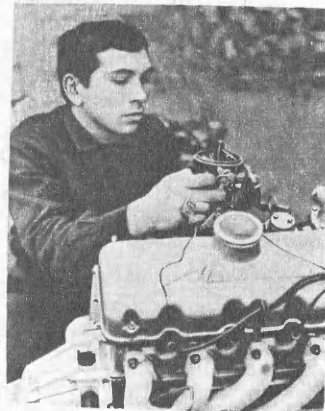
СДЕЛАНО В УФЕ

На всех автомобилях «Москвич-412», откуда бы родом они ни были, — из Москвы или из Ижевска — работает уфимский мотор. Это двигатель в 75 лошадиных сил. Его рабочий объем — 1478 см³. По мощностным показателям он находится на уровне лучших современных образцов своего класса. Высокие качества уфимского двигателя завоевали ему широкую популярность. Литровая мощность его — 50,7 л. с., а весит он всего 115 кг благодаря применению алюминиевых сплавов для основных деталей. На уфимском двигателе самая современная конструкция распределительного механизма — с кулачковым валом в головке блока.



Выпуск нового мотора в Уфе освоили в 1967 году. За три года он прекрасно себя зарекомендовал. В недалеком будущем выпуск двигателей для «Москвича-412» namного возрастет. К этому есть все основания: завод реконструируется. Сейчас сооружается новый корпус. Площадь его 100 тысяч квадратных метров. Некоторые недавно построенные участки производства в новых цехах уже работают, дают продукцию.

На фото видно, как выглядит сегодня сборка двигателей «Москвич-412». Корреспондент запечатлел одного из отличных производственников сборочно-испытательного цеха — упаковщика Забира Гарипова. Биография этого молодого че-



ловена — типичная для рабочих уфимского моторостроительного. Комсомолец Гарипов пришел сюда после службы в армии. Сейчас он отлично работает и учится на четвертом курсе механического техникума.

В социалистическом соревновании, посвященном 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, моторостроители добились больших трудовых успехов. Завод награжден Ленинской юбилейной почетной грамотой.

Фото Б. Клипиницера (ТАСС)

и домашние вещи, днем и ночью спешат на дачи или в далекие селения к очередному заказчику. И в подавляющем большинстве своем эта нещадно эксплуатируемая техника принадлежит карликовым автохозяйствам, у которых не то что гаража, а и места, где машине переночевать, не имеется. Ночует она во дворе под окнами дачника или где-нибудь по соседству и становится чем-то вроде его фамильной собственности.

Принадлежащий заводу «Ремточмех» городского Управления бытового обслуживания «Москвич-433» дневал и ночевал на дворе у водителя Ш. Гарунова и настолько прочно вошел в его многочисленную семью, что родственники по первому влечению души садились за руль и отправлялись, куда им вздумается. Однажды после изрядной попойки отец водителя Г. Гарунов проснулся раньше сына. И вздумалось отцу проехаться, тряхнуть стариной. «Эх, прокачу!» — пообещал он племяннику. И прокатил. Ведомый нетвердой с похмелья рукой «Москвич» врезался во встречное такси. Гарунова-старшего и водителя такси после этого похоронили, а племянник долго залечивал в больнице телесные повреждения. Тогда у завода отобрали весь его автопарк — три автомобиля, поскольку выяснилось, что никакого пристанища они не имели и где хранились — одним водителям известно.

Бывали случаи и еще более трагичные. Шофер текстильного комбината В. Багиров с полным кузовом «левых» пассажиров на вверенном ему грузовике врезался во встречный автобус. Пострадали 30 человек. Семь из них, в том числе и сам Багиров, были убиты. Расследование выявило картину вопиющей бесконтрольности и безответственности в маломощном автохозяйстве комбината. Как оборванные, беспризорные дети у легкомысленной мамы, содержались имевшиеся здесь 11 машин. Только шесть из них не утратили еще способности передвигаться. Но в каком они были виде! Грязные, с целым букетом неисправностей, с неработающими или неопломбированными спидометрами.

И еще одна характерная закономерность. Стандартная фраза из милицеских протоколов «Управлял автомобилем, будучи в нетрезвом состоянии» относится чаще всего к водителям бесконтрольных карликовых автохозяйств.

Так что, никакого открытия в Баку не сделали и никаких законов не опровергли. Просто лишний раз подтвердили давно уже известное: нужно объединять. Тогда и автомобили больше пользы принесут и водители перестанут быть неприкаянными отшельниками, станут трудиться в нормальных условиях, в хорошо организованном коллективе, где и заработки выше. Однако все усилия объединить автохозяйства здесь приводят к довольно странным пока результатам. Вот уже пять лет подряд число карликовых автохозяйств в Баку неуклонно увеличивается, в среднем на сотню в год.

Эту общую картину полезно конкретизировать. Начнем с самого хозяина города — Бакинского горисполкома. Под его непосредственной командой — 62 автохозяйства, и лишь в пяти из них имеется по десятку и более машин, а 27 — насчитывают по одному шоферу-кустарю с автомобилем. Министерство коммунального хозяйства республики имеет в городе 92 автохозяйства, и 37 из них владеют минимумом — по одной машине, а 25 насчитывают чуть-чуть больше — от 2 до 9 транспортных единиц. Их водители по удельному весу происшествий вырвались вперёд среди всех бакинских шоферов. За половину минувшего года на их счету девять убитых и 34 раненых. В Министерстве здравоохранения из 212 автохозяйств — 195 карликовых. В Комитете по профтехобразованию это соотношение составляет 35 из 36. Примерно такое же распределение сил в министерствах сельского хозяйства и промышленного строительства, в Академии наук и у других владельцев транспортных средств. Это упрямые факты.

К чему нужно стремиться — ясно всем. Цель четко определена еще несколько лет назад соответствующими принятыми в республике документами об укрупнении мелких автохозяйств. Согласно этим указаниям, руководители министерств и ведомств должны были решительно свести свои карликовые автохозяйства, если не воедино, то хотя бы в несколько более или менее крупных предприятий. Но подчиненные им директора и начальники относятся к этой идее без особого энтузиазма, а руководящие товарищи почему-то не торопятся применять свою министерскую власть. Робуют или стесняются? На словах они, конечно, целиком за укрупненный спортсмен и отпихивает партнера ладонями, или удирает за край ковра, никак не может набраться духа начать активные действия.

Отчего же так получается? Вот как высказался по этому поводу один мудрый автоинспектор из Баку, просивший не называть его фамилию:

— Ну какому директору не хочется иметь под рукой машину, — сказал он. — Какой он хозяин без машины? Несolidно даже. Вот директора и доказывают в своих министерствах, придумывают всякие доводы, что если объединить машины в крупном гараже, то никакой оперативности в работе уже не будет, все поползет по швам. В министерстве, конечно, понимают, что не то говорится, знают, что к чему, но кому хочется обижать своего директора, если человек он положительный, дела у него идут хорошо, и только одна у него слабость — машина. Вот отсюда все и идет. Я лично не встречал еще ни одного хозяйственника, который бы по доброй воле согласился отдать свои машины, хотя всю пользу централизации он понимает не хуже министра...

Не знаем, насколько близки к истине эти обобщения, но, вероятно, что-то тут есть. Так или иначе, но борьбы за укрупнение автохозяйств в Баку, можно сказать, не заметно. При такой ситуации судьи на борцовском ковре сначала предупреждают спортсменов за пассивность, а затем и вовсе дисквалифицируют. Мы уверены, что у соответствующих республиканских органов в распоряжении не менее действенные меры.

В. ИНДИН,
спецкор «За рулем»

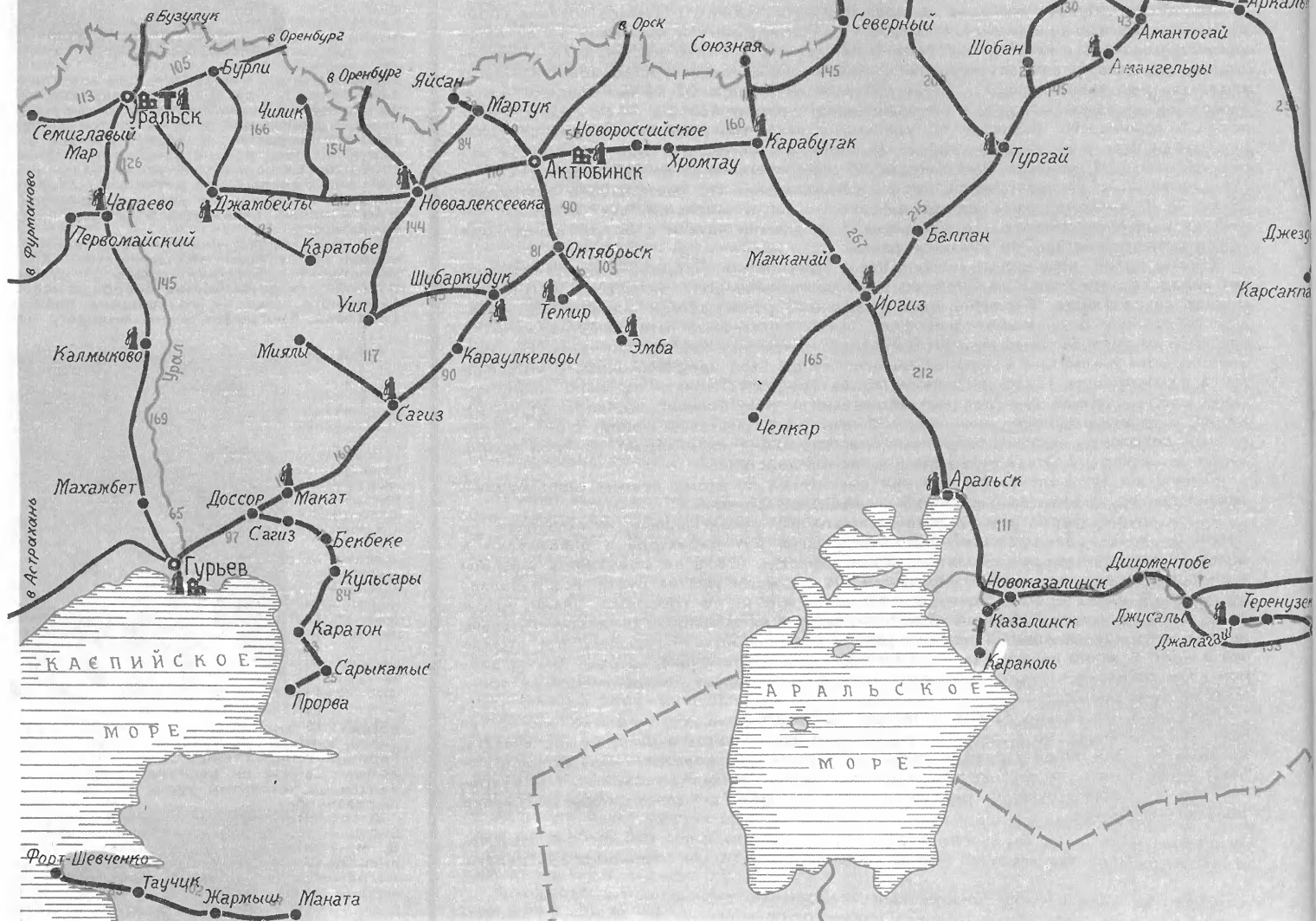
г. Баку

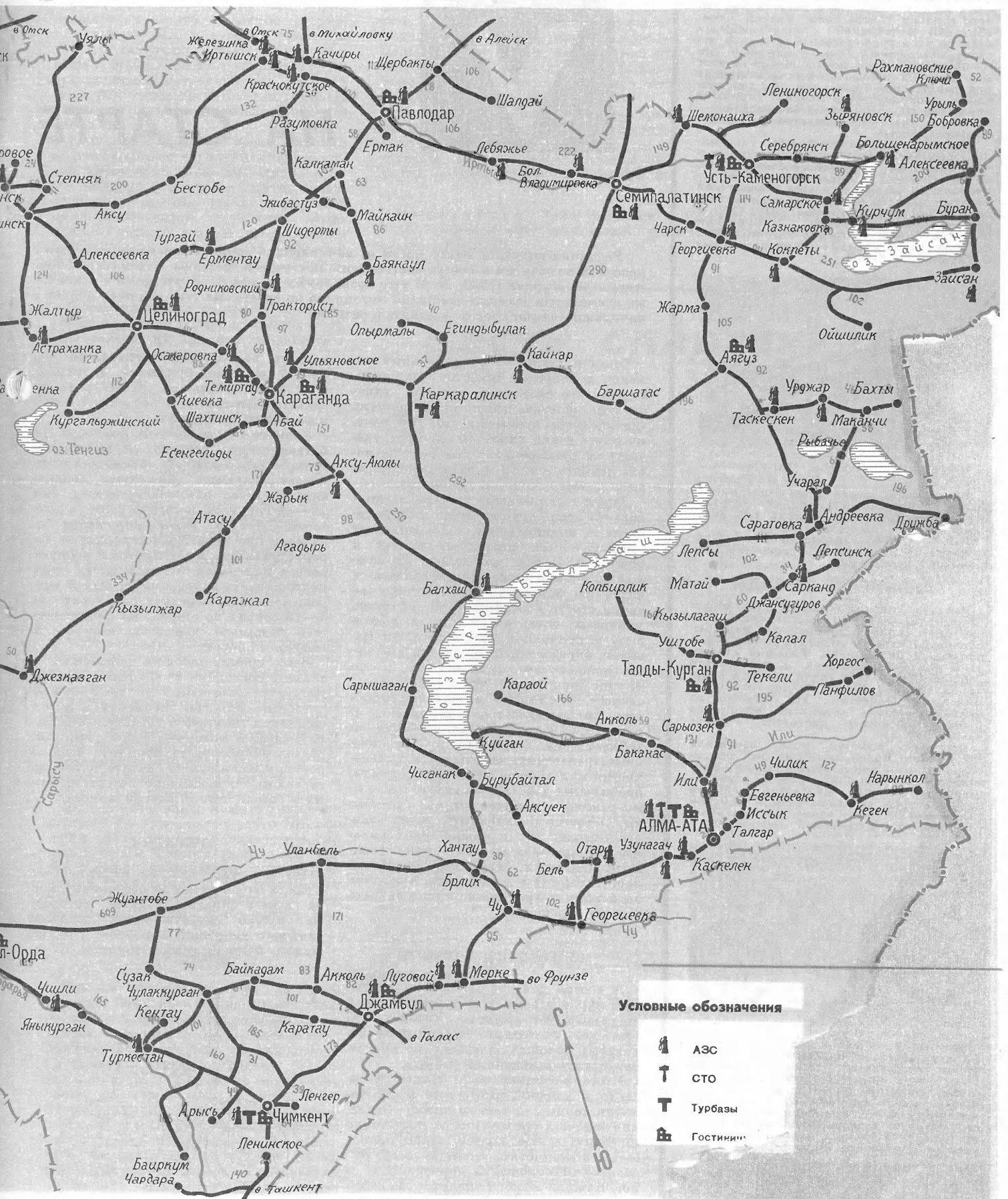
Рисунок М. Каширина

50 лет назад, в августе 1920 года, была образована Казахская АССР (первоначально она называлась Киргизской АССР), а в 1936 году Казахстан стал союзной республикой. Огромные перемены произошли в этом крае за годы Советской власти. Бывшая окраина царской России превратилась в республику современной индустрии и развитого сельского хозяйства. Здесь созданы крупнейшие промышленные комплексы — Усть-Каменогорский, Экибастузский, Карагандинский, Соколов-Сарбайский, Алма-Атинский, Диямбулский, Чимкентский, Уральский, Актюбинский, Гурьевский, Мангышлакский, Балхашский, Жезказганский и другие. Выросли новые города и рабочие поселки.

По занимаемой площади Казахстан уступает среди союзных республик лишь Российской Федерации. До Октябрьской революции здесь были только груженные дороги и верблюжьи тропы. Ныне — тысячи километров современных благоустроенных дорог. Назовем лишь такие магистрали, как Алма-Ата — Фрунзе — Джамбул — Чимкент — Ташкент; Алма-Ата — Талды-Курган — Аггуз — Георгиевка с ответвлениями на Семипалатинск и Усть-Каменогорск; Уральск — Актюбинск; Кустанай — Кокчетав; Целиноград — Астраханка; Чимкент — Туркестан — Кызыл-Орда — Джусалы. Готовятся и сдаче в эксплуатацию новые дороги.

С каждым годом в Казахстан все больше приезжает моторизованных путешественников. Их привлекают необычайные просторы республики, ее богатая и разнообразная природа. Для тех, кто собирается проехать по дорогам Казахстана, мы публикуем эту карту-схему.

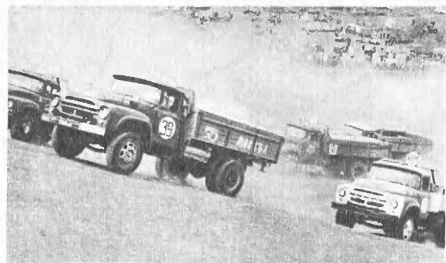




РЕПЕТИЦИЯ ПЕРЕД ФИНАЛАМИ

Финал юбилейной Спартакиады и чемпионат Советского Союза по автомобильному кроссу состоится в августе нынешнего года на трассе близ Рязани. Своеобразной репетицией спартакиадных стартов стал традиционный, седьмой по счету, всесоюзный лично-командный автомобильный кросс, посвященный на этот раз 25-летию победы советского народа над фашистской Германией. На соревнования, проходившие в Рязани, прибыло около 180 спортсменов из 24 городов — почти все участники предстоящего финала Спартакиады.

В заезде на машинах ГАЗ-51 сильнейшим был серебряный призер прошлого года чемпионат Советского Союза В. Николаев (Рязань). В числе победителей соревнований оказались и двое обладателей золотых медалей первенства страны 1969 года — москвич К. Житнов (ЗИЛ-164) и ульяновский водитель А. Курочкин (ГАЗ-69). Успеха на трассе Рязани добился еще один москвич — перворазрядник О. Гаранин (ЗИЛ-130).



Звезд на автомобилях ЗИЛ-130.

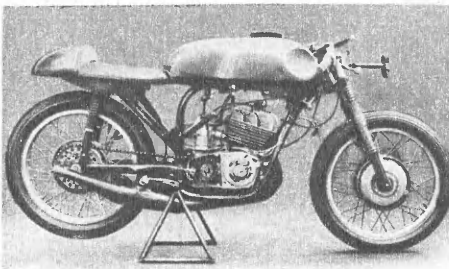
Фото В. Хватова

В командном зачете среди спортсменов, выступавших на автомобилях ЗИЛ-130, первенствовали представители 1-го автомобильного комбината «Мосстройтранс», на ЗИЛ-164 — 18-го автомобильного комбината «Мосторгтранс» и на ГАЗ-69 — гонщики Ульяновского автозавода.

ТАЛЛИНСКИЕ ГИБРИДЫ

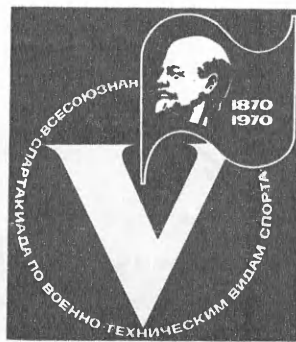
Для выступления в классе спортивных мотоциклов (350 см³) многие «кольцевики» сами строят специальные машины, используя узлы и агрегаты гоночных и дорожных мотоциклов. Успешно стартовали на таких машинах в чемпионате страны 1968 и 1969 годов мастера спорта из Таллина Юрий Рандла и Эндель Кийса. По существу это гибриды из экипажной части гоночного мотоцикла С-360 и кроссового двигателя «Чезет» класса 500 см³.

Поскольку рабочий объем двигателя 361 см³, его коленчатый вал был реконструирован — ход поршня стал на 2,5 мм короче, и рабочий объем уменьшился до 349 см³. Двигатель снабжен карбюратором со смесительной камерой диаметром 35 мм — таким же, как и мотор гоночного автомобиля «Эстония-9».



Двигатель «Чезет» без воздушного фильтра, с новым карбюратором и кроссовым глушителем развивает мощность 34—36 л. с. при 6400—6600 об/мин. Система зажигания переделана на батарейную с использованием прерывателя от мотоцикла С-360, смонтированного вместо магнето. Четырехступенчатая коробка передач в блоке с двигателем сохранена от кроссового «Чезета».

Новости,
события,
факты,



ГОНЩИК

НА СТАРТЕ

Редакция получает много писем от начинающих спортсменов-мотоциклистов с просьбой помочь им в совершенствовании мастерства. В статье «Кроссовые премудрости» журнал (1969, № 8) уже познакомил молодых спортсменов с основными элементами техники вождения мотоцикла по трассе. На этот раз речь пойдет о начальной стадии кросса — старте и разгоне.

Старт и разгон — очень важные моменты мотокросса. Вряд ли стоит доказывать, что спортсмен, который удачнее всех проведет дебют гонки, получит значительное преимущество. Вот почему даже очень опытные мастера уделяют на тренировках большое внимание технике старта и разгона и стараются довести ее до совершенства.

Давать практические советы в этой области очень трудно. Здесь многое зависит от индивидуальных особенностей гонщика — его интуиции, знаний и опыта. Я уверен, что далеко не каждый спортсмен может расшифровать и доходчиво объяснить свои действия во время старта и разгона. Эти действия, во-первых, очень скоротечны и, во-вторых, выполняются автоматически. Наконец, определенные трудности для меня, дающего советы, возникают и по другой причине. То, что нужно делать, скажем, на «Чезете», не применимо для того, кто выступает на «Ковровце». В то же время травянистая, снежная и заболоченная трассы предъявляют иные требования, чем, например, каменистая или хорошо укатанная. Словом, правильные действия на старте и во время разгона в каждом случае различны. Остается неизменным лишь главное условие — как можно рациональнее использовать в этот момент мощность двигателя, избежать излишней пробуксовки и в итоге хоть чуть-чуть на первых метрах дистанции выиграть у своих соперников.

ПОДГОТОВКА К СТАРТУ

А теперь давайте выедем из закрытого парка и займем свое место перед стартовым устройством. Учтите, что уже здесь благодаря правильному исходному положению можно во многом определить дальнейший успех.

Чтобы мотоцикл после старта не занесло в сторону, разместите центр тяжести точно над следом колес. Основная задача в эти минуты — достаточно загрузить заднее колесо, чтобы полнее затем использовать тяговую силу. Это зависит от положения корпуса, рук и ног. Каждая ошибка повлечет за собой проигрыш старта. Так, если нагрузка

заднего колеса недостаточна, то оно начнет излишне буксовать и тяга, сила будет небольшой. Перегрузка же заднего колеса может привести к опрокидыванию мотоцикла.

Точного сочетания этих факторов добиться трудно, поэтому в выборе посадки ориентировочно можно рекомендовать следующее. Спортсмен должен сидеть, слегка наклонясь вперед (на 10—15 градусов) и согнув руки в локтевых суставах. Такое положение позволяет при необходимости быстро перераспределять вес движением корпуса вперед или назад, а поворотами руля поддерживать равновесие на малой скорости. Первую передачу включают за 5—10 секунд до старта. Не рекомендуется упираться передним колесом в стартовый барьер.

Итак, приняв исходное положение, в течение последних 2—3 секунд концентрируйте внимание на предстоящем движении рычагом сцепления, а не на ожидании стартового сигнала. Это так называемый моторный старт, который позволяет укоротить скрытый период реакции. Если будете следить только за сигналом, то неизбежно потеряете время в самый ответственный момент.

ТРОГАНЬЕ

Но вот старт дан. За несколько секунд, в очень сложной обстановке, когда слева и справа находятся соперники, нужно сделать много довольно сложных движений корпусом. Это, пожалуй, один из самых трудных и от-



ветственных моментов гонки. Главное внимание нужно обратить на правильную загрузку заднего колеса и более полное использование тяговой силы. Иногда здесь зависит от характера трассы. Чем больше загружено заднее колесо и лучше его сцепление с грунтом (каменистая и хорошо укатанная трасса), тем выше можно давать обороты и резче «бросать» сцепление. На заболоченных и травянистых трассах старт получится удачнее, если подавать «меньший газ» и плавнее отпускать сцепление.

Типичной ошибкой во время трогания является «рывок сцепления» при слишком высоких оборотах двигателя. Чтобы избежать его, рекомендуется поступать так. Отпустив рычаг сцепления по сигналу старта, мгновенно снова немного выжать его. В этот момент произойдет дополнительная загрузка заднего колеса, что поможет быстро, без излишней пробуксовки тронуться с места.

В момент старта возможен высокий отрыв переднего колеса от грунта и потеря равновесия. Поэтому старайтесь в

неполной; слишком «перекрутил» — снова потеря в скорости.

В начальный момент ускорения старайтесь, сидя в седле, быстрыми частыми поправками рулем сохранить равновесие и прямолинейность движения. В середине разгона на первой передаче начинайте переносить корпус назад, а в его конце, — выпрямив руки, примите заднюю стойку. Хорошо, если в это время переднее колесо слегка поднято над грунтом (рис. 2).

Момент переключения передач можно определить по звуку выхлопа двигателя. Чтобы научиться быстро и достаточно верно «слышать» число оборотов, полезно проверять себя при по-

мощи тахометра. Этого также можно достичь практическим путем, хронометрируя на тренировках свой разгон после старта.

Нужно только помнить общее положение — переключайте передачи, не сбрасывая газ, но с легким выжимом сцепления. Число оборотов не доводите до максимальных, иначе на высших передачах возникнет буксование.

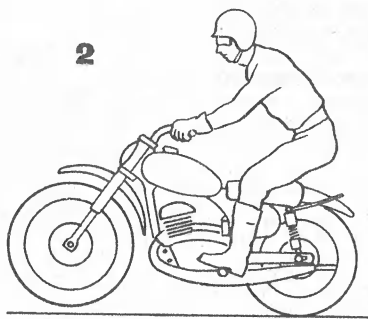
Таковы основы правильной техники старта и разгона.

Ю. ТРОФИМЕЦ,
заслуженный тренер РСФСР

г. Киев

От редакции. Более подробно о технике старта можно прочитать в книге Ю. И. Трофимца «Мотоциклетный спорт», которая готовится к выпуску в издательстве ДОСААФ.

Вести спартакиады



первые секунды немного наклониться вперед, не забывая, однако, о загрузке заднего колеса, и перемещением корпуса и поворотами руля сохранить центр тяжести точно над следом машины. Не бойтесь небольшого отрыва переднего колеса. В этом случае удержать равновесие будет, конечно, труднее, но зато эффективнее получится старт, так как весь вес придется на заднее колесо и тяговая сила используется полностью.

Ноги в начальный момент движения держите на весу и несколько отставляйте назад, как это показано пунктиром на рис. 1. К концу разгона на первой передаче возвращайте ноги на подножки. Однако этот рецепт неприменим для выступления на «ковровцах», так как первая передача у них «короткая».

РАЗГОН

Что же необходимо для быстрого разгона? Требования к загрузке заднего колеса и сохранению равновесия остаются прежними. Но в этот момент особенно важно быстро и своевременно включать нужные передачи. Успех здесь во многом зависит от знаний гонщика, его опыта, умения «слышать» мотор, интуиции. Ведь наивысшая мощность двигателя на каждой передаче достигается при определенных оборотах. Не «добрал» до нужных оборотов — значит, мощность на следующей передаче в начальный период будет

МОСКВА. Ярким спортивным праздником, посвященным 25-летию победы над фашистской Германией, открылась в московском парке культуры и отдыха имени Горького спартакиада столицы по военно-техническим видам спорта. Многочисленные зрители с интересом наблюдали за финишем массовой мотоциклетной эстафеты, за показательными выступлениями мотоциклистов, картингистов, автомоделистов.

А через несколько дней мотоциклисты встретились на площадке у стадиона имени В. И. Ленина. Среди 62 участников соревнований по фигурному вождению — люди, давно уже полюбившие спорт, и те, кто приобрел к нему в период подготовки к пятой, юбилейной спартакиаде. Тут юности и девушки, уже имеющие спортивные разряды, но немало и таких, кто намерен завоевать право на их получение.

Один за другим, с небольшими интервалами пересекают линию старта соревнующиеся. Перед ними десять фигур, которые кажутся на первый взгляд не очень сложными. Но для того, чтобы выполнить упражнения, требуется известный опыт, умение рассчитать свои силы, выдержка. В этом убеждаются спортсмены вскоре после старта. Первый, второй, третий участники возвращаются с дистанции, не «выписавшись» либо в «круг», либо в «восьмерку». Но вот на старте представитель Тимирязевского района тракторист сельскохозяйственной академии А. Смирнов. Он уверенно проходит трассу за 55 секунд, не получив ни одного штрафного очка. Хороший результат! Никому из спортсменов не удалось добиться большего успеха. Две секунды проиграл победителю В. Дунских из Киевского района. Без штрафных очков прошли М. Стрельцов — представитель того же района, Е. Аписимов (Первомайский район).

В командном зачете победили спортсмены Ленинского района, на втором месте — Тушинского и на третьем — Красногвардейского.

ВОРОШИЛОВАГРАД. В городах и поселках области успешно проходят соревнования по программе V Спартакиады, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Позади остались областная и республиканская спартакиады, но массовые старты в первичных организациях продолжаются. Особенно популярны здесь соревнования по автодвоборьбе. Многие сотни водителей из автохозяйств, колхозов и совхозов, промышленных предприятий и учреждений Марковского, Коммунарского, Старобельского и других районов состязаются на трассах двоборьбы. Только Краснодарский горком ДОСААФ, например, провел такие соревнования в 26 первичных организациях города.

Большой интерес вызвали областные однодневные ралли. И хотя участие в них приняло всего 12 экипажей, первый опыт проведения подобных состязаний можно считать удачным. В будущем ралли, несомненно, привлечет значительно больше участников.

Центральным событием в спортивной жизни области стал традиционный мотокросс в Краснодаре — «Молодая гвардия». На него прибыло 36 команд не только с Украины, но и из многих областей страны. На трассе Краснодона одновременно разыгрывалось первенство республики среди юношей. Молодые гонщики Ворошиловградской области заняли седьмое место.

В программе областной спартакиады — все виды автомобильных и мотоциклетных соревнований, за исключением шоссейно-кольцевых и ипподромных гонок.

КИШИНЕВ. Большую помощь в организации и проведении автотомосоревнований оказывают первичным организациям автотомоклубы республики. Тренеры, инструкторы и спортсмены Бельцкого, Оргеевского, Кишиневского и других клубов постоянно выезжают в поселки, совхозы и колхозы, где проводят показательные выступления, а затем организуют старты для местных автомобилистов и мотоциклистов.

Полюбили молдавским автомобилистам соревнования по автодвоборьбе. К обычным испытаниям — фигурному вождению, экономии горючего, гранатометанию и стрельбе здесь добавляют экзамен по правилам уличного движения. Активное участие в судействе многоборья принимают работники ГАИ.

Обширная спартакиадная программа и у мотоциклистов. Они уже соревновались в республиканском мотокроссе в честь 25-летия победы советского народа над фашистской Германией, в традиционных кроссовых соревнованиях на приз имени Ю. Гагарина.

СВЕРДЛОВСК. Жители этой индустриальной области любят состязания по военно-техническим видам спорта. Тысячи зрителей наблюдали борьбу лучших мотогонщиков, соревновавшихся на кроссовых трассах в Свердловске, Краснотуринске, Белоярске, Серове и других городах.

Областная спартакиада включает также старты картингистов, которые выступили в Нижнем Тагиле, автокроссменов и автомногоборцев, состязавшихся в Свердловске, мотогонки по ипподромной дорожке, мотомногоборье и мотобол. Многие соревнования привлекали спортсменов из других областей. Так, в автомобильных ралли вместе со свердловчанами стартовали водители из Челябинска и ряда других городов Урала.

ВОССТАНАВЛИВАЕМ ФАСКИ КЛАПАНОВ

Как восстановить подгоревший или выработанный клапан без специальных приспособлений и сложного оборудования?

На своем «Запорожце» я использовал для ремонта кусок мелкозернистой наждачной бумаги, 12-вольтный электродвигатель (можно — от вентилятора отопителя) и кусок резинового шланга.

Первая операция — снять головку и разобрать клапанный механизм. Из наждачной бумаги вырезаем заготовку, как показано на рис. 1. При этом отверстие 3 делаем по диаметру стержня ремонтируемого клапана, а разрезы 2 не должны выходить за пределы диаметра тарелки.

Вторая операция — надеваем наждачную бумагу на стержень клапана рабочей поверхностью к тарелке и ставим клапан в головку на свое место.

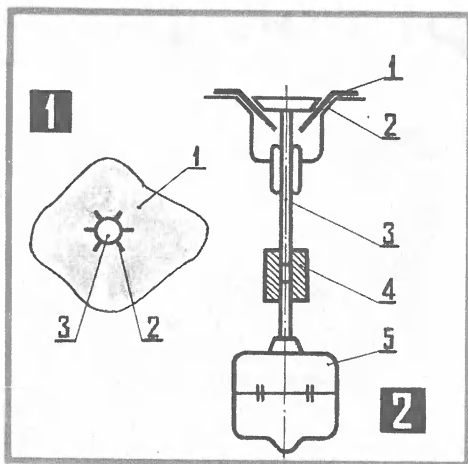


Рис. 1. Примерный вид заготовки наждачной бумаги: 1 — бумага; 2 — разрез; 3 — отверстие.

Рис. 2. Так устанавливается клапан для шлифовки: 1 — наждачная бумага; 2 — седло; 3 — стержень клапана; 4 — соединительный шланг; 5 — электродвигатель.

И третья — вращаем клапан, прижимая его к седлу. Для этого нужен электродвигатель и соединительный шланг. Как соединить клапан с двигателем, ясно из рис. 2. Шланг нужно подбирать такой, чтобы он плотно надевался и на вал мотора и на стержень клапана.

Теперь, включив электродвигатель, приводим фаску клапана в рабочее состояние. Здесь надо следить за тем, чтобы не снять много металла — нужно лишь вывести раковины и риски. После шлифовки остается притереть клапан обычным способом.

Я применил такой метод ремонта клапанов на «Запорожце», но, думаю, он подойдет и для других моделей автомобилей.

С. ПУГАЧЕВ

Харьковская область,
г. Изюм,
ул. Чапаева, 37

ДВИГАТЕЛЬ НЕ ПЕРЕГРЕВАЕТСЯ

С некоторых пор я стал замечать, что на моем «Москвиче-408» при движении со скоростью 80—90 км/час быстро поднимается температура охлаждающей жидкости и доходит без каких-либо причин до 100 градусов. При меньшей скорости все было в пределах нормы, но

во время быстрой езды не помогали и открытые полностью жалюзи (ячейки радиатора были очищены, натяжение ремня проверено).

Причина обнаружилась не сразу, хоть и оказалась простой и легко устранимой. Оказалось, что поломана вакуумная трубка в приводе регулятора опережения зажигания. Обломился ее конец с напрессованным латунным колечком-уплотнением.

Пришлось напаять на трубку кольцо из оловянного припоя и надфилем придать ему нужный размер и вид. Тепловой режим двигателя сразу пришел в норму. Вероятно, и для моторов других марок автомобилей, на которых есть вакуумные корректоры зажигания, это может оказаться полезным. Если двигатель греется на скоростном режиме, проверьте герметичность соединений трубки.

А. ЗАНЬКО

г. Минск-22,

ул. Захарова, 65, кв. 23

ПРОХОДИМОСТЬ ПОВЫСИЛАСЬ

У мотоцикла «Паннония» на грунтовых дорогах глушители иногда задевают за бугры, а в дождливую погоду грязь, набиваясь под щитки, мешает вращению колес. Чтобы улучшить проходимость, я увеличил дорожный просвет, удлинив амортизаторы передней и задней вилки. Для этого заменил нижние наконечники задних амортизаторов самодельными (рис. 1), которые на 15 мм длиннее заводских. В перьях передней вилки болты М8-32 удлинил на 15 мм. Чтобы жесткость пружины в пере не из-

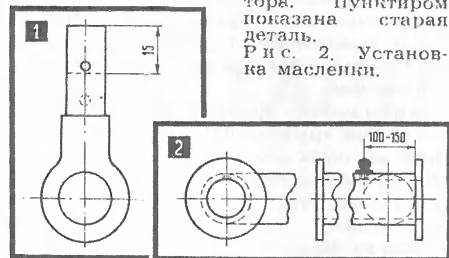
БЕНЗОБАК НА ЗАМКЕ

Пробка бензобака у «Запорожца» моделей «966» и «966В» расположена так, что ее может открыть кто угодно. Многие автолюбители, чтобы застраховаться от неприятных неожиданностей, применяют различные висячие замки. При этом мирятся с тем, что они неудобны из-за не очень-то привлекательного внешнего вида, лишнего шума на ходу, риска повредить краску.

Я изготовил и поставил на свой «Запорожец» простой и надежный замок-стопор. Устройство ясно из рисунка. Втулка 10 у меня сделана из латуни. Остальные части стальные. Детали желательно хромировать или никелиро-

менилась, поставил между верхним наконечником и пружиной компенсирующую шайбу (толщина 15 мм, внутренний диаметр 9 мм, наружный — 25 мм).

Рис. 1. Измененный наконечник заднего амортизатора. Пунктиром показана старая деталь.
Рис. 2. Установка масляной.



При эксплуатации мотоцикла с удлиненными амортизаторами никаких отрицательных явлений не наблюдалось.

Другой совет владельцам «Паннонии» касается оси задней вилки. Ее по инструкции необходимо смазывать через 5000 километров пробега, каждый раз разбирая заднюю часть мотоцикла. Смазка значительно упрощается, если во втулку рамы, где находится ось вилки, ввернуть стандартную маслянку с резьбой М6 (рис. 2).

А. КУЗНЕЦОВ

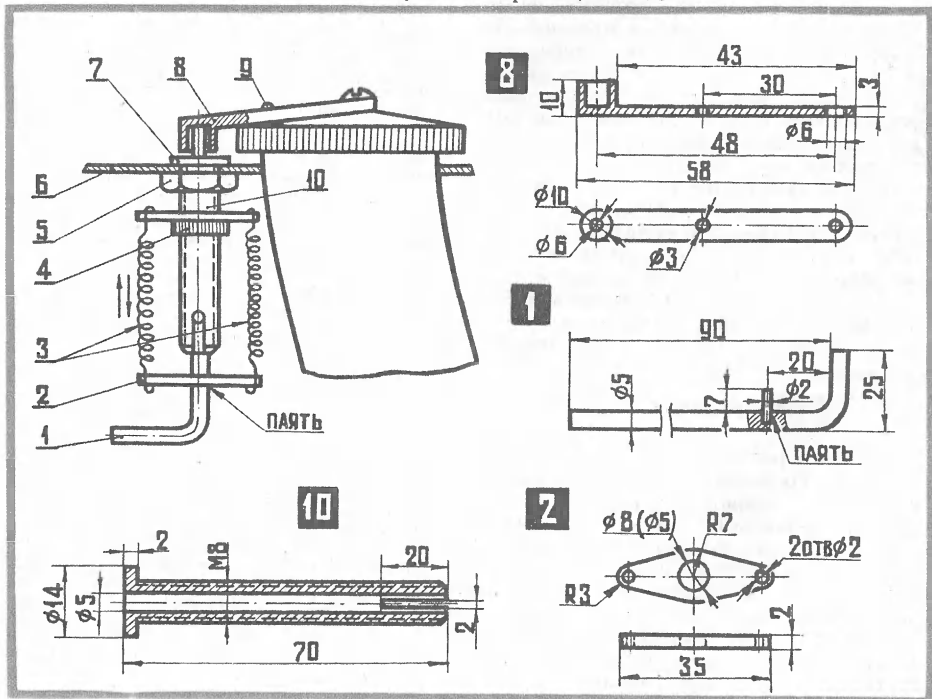
Днепропетровская область,
г. Терны, 3-й микрорайон, 22, кв. 82

Ручка стопора 1 выведена в моторный отсек. Практический совет: вначале установите в легкодоступном месте механизм замка, а затем, в зависимости от положения стопора, разметьте и укрепите на крышке бензобака планку 8. У меня она держится на 5-миллиметровом болтике и на заклепке диаметром 3 мм. Под втулку снаружи кузова нужно подложить резиновую шайбу 7, чтобы закрыть доступ воде в моторный отсек.

Теперь пробка запирается надежно.

В. РЮМШИН

г. Москва,
Беляево-Богородское, квартал 48,
корп. 19, кв. 108



Замок в сборе: 1 — стопор; 2 — фланец; 3 — пружина; 4 и 5 — гайка М8; 6 — кузов; 7 — резиновая шайба; 8 — планка; 9 — заклепка; 10 — втулка.

АВАРИИ, НАЧАВШИЕСЯ В ГАРАЖЕ

Ежегодно из-за технических неисправностей автомобилей у нас происходят тысячи больших и малых дорожных происшествий. Такова статистика. Величина, на первый взгляд, скромная. Однако именно такие происшествия влекут за собой тяжелые последствия. Ведь они нередко возникают в совершенно неожиданных для водителя ситуациях, и он, застигнутый врасплох, бессилен что-либо изменить. Неожиданных, когда он не знает о неполадках в машине. А если знает, дело порой еще хуже. Здесь уже действует чисто психологический фактор, отрицательно влияющий на шофера. Ведь он постоянно находится в состоянии напряжения, неуверенности, быстрее утомляется. В определенных условиях это его состояние может само по себе стать причиной дорожного происшествия. Вот пример. Водитель грузового автомобиля одного из колхозов Краснодарского края, боясь столкновения с остановившейся впереди машиной, резко выехал на левую сторону дороги и врезался в «Москвич-408». В аварии пострадали люди. Действительно, тормоза у грузовика держали слабо. Но оказалось, что и при такой неисправности автомобиль можно было своевременно остановить. Так неуверенность стала причиной происшествия.

На безопасность движения влияют главным образом дефекты тормозов, рулевого управления и внешних световых приборов автомобиля. Из-за неисправности тормозной системы происходит около 50 процентов «технических» происшествий. К тому же довольно часто некоторые отклонения от нормы в тормозных системах признают, хоть и не главными, но сопутствующими причинами. По тем же статистическим данным около 30 процентов всех происшествий случается из-за превышения скорости. Однако тщательное изучение материалов показывает, что во многих случаях фактическими причинами этих происшествий были плохая регулировка тормозов или износ протектора шин. В результате увеличился тормозной путь автомобиля, а по его длине и определяли скорость перед аварией.

Могут ли быть более веские доказательства того, что контролировать узлы тормозной системы надо с особым вниманием и тщательностью.

Обратите внимание, что в большинстве наездов на пешеходов водителю удается остановить автомобиль почти сразу за местом происшествия. Следовательно, будь эффективность тормозов здесь на 5—10 процентов выше (т. е. были бы тормоза лучше отрегулированы), наезда удалось бы избежать.

Опасен отказ тормоза даже одного колеса или неправильная регулировка тормозных механизмов. Опасность не только в том, что резко возрастает тормозной и остановочный путь автомобиля. С такими неисправ-

ностями машину часто и при не особенно резком торможении заносит, что может иметь самые неприятные последствия, вплоть до опрокидывания. Специальные исследования Московского автомобильно-дорожного института показали, что если не действуют тормоза одной стороны автомобиля, то он опрокидывается при резком торможении на асфальте даже на сравнительно невысоких скоростях (62 км/час). При вышедшем из строя правом переднем тормозе «Волга» опрокидывается во время торможения на скорости 73 км/час, а если не сработает один из задних — на скорости 90 км/час.

При неправильной регулировке тормозов сумма тормозных моментов (под тормозным моментом подразумевают произведение величины тормозной силы на радиус барабана ко-

- Неотрегулированные тормоза ведут к заносу
- Повышенный люфт руля или его чрезмерная затяжка делают автомобиль неуправляемым
- Неправильно установленная фара и светит хуже и слепит сильнее

леса) колес с разных сторон автомобиля, как правило, становится неодинаковой. В результате машину начинает «уводить», и это может повлечь столкновение, так как сохранить первоначальное направление движения автомобиля во время внезапного торможения просто невозможно. Вот данные о поведении «Волги» в дорожных испытаниях, когда разность тормозных моментов достигала 50 процентов. При торможении со скорости 40 км/час на сухом асфальте боковое отклонение через 0,8 секунды составляло 0,4 метра, через 1 секунду — 0,9 метра, через 1,2 секунды — 1,6 метра, а в конце торможения автомобиль оказывался в стороне от первоначальной траектории движения на 2,5—3 метра. Когда скорость была еще выше — 60 км/час, через секунду после начала торможения боковое отклонение достигало 1,6 метра, а в конце — 8 метров. Вполне понятно, это создает реальную угрозу столкновения с движущимися рядом машинами, особенно в тесноте городских улиц, где безопасный интервал в параллельных рядах приобретает особое значение, так как каждая машина идет как бы по своему коридору, которого водитель и старается придерживаться. Даже при разности тормозных моментов на колесах до 20 процентов автомобиль нельзя выпустить на линию — настолько он угрожает безопасности движения.

Из каждых 100 происшествий, причиной которых явились технические неисправности автомобилей, 14 вызваны отказом деталей рулевого управ-

ления. Причем чаще всего вследствие износа и ослабления креплений узлов и деталей, что приводит к увеличению люфтов в рулевом управлении. Поэтому люфт рулевого колеса является одним из параметров оценки технического состояния рулевого управления. В то же время неправильная регулировка или сборка узлов и чрезмерная затяжка их увеличивает потери на трение в рулевом управлении, что способствует интенсивному износу деталей, затрудняет самовозврат передних колес.

Однако не везде еще контролю рулевого управления уделяется должное внимание. Бывают такие случаи, когда автолюбители и даже работники технической службы при ремонте узлов рулевого управления заменяют изношенные детали нестандартными, непригодными к эксплуатации, что совершенно недопустимо. Нельзя использовать в соединениях рулевого управления нестандартные шайбы, шплинты или дополнительные детали, которые применяют порой, чтобы устранить повышенные зазоры.

Для объективной оценки технического состояния рулевого управления грузовых автомобилей (без разборки) работники автотранспортных предприятий, станций технического обслуживания и Госавтоинспекции могут пользоваться приборами НИИАТ-523. В настоящее время разработан новый, универсальный прибор НИИАТ-К-402, подходящий не только для грузовых автомобилей всех моделей, но и для легковых и автобусов. Казанский завод гаражного обслуживания уже приступил к их серийному производству.

Около половины всех аварий на автомобильных дорогах происходит ночью, хотя интенсивность движения в это время уменьшается примерно в 10 раз. Таким образом, можно заключить, что опасность движения в темное время суток возрастает примерно десятикратно.

Кроме постоянных причин дорожных происшествий, здесь действует еще одна — ухудшение видимости из-за недостаточной освещенности дороги и ослепления водителя светом встречных автомобилей. Из их числа 16 процентов являются следствием неисправности приборов освещения, причем почти каждое второе из них — ослепления водителей светом фар встречных автомобилей.

Глаз человека обладает способностью приспосабливаться к различному уровню яркости — адаптироваться. К свету глаз адаптируется намного быстрее, чем к темноте. Поэтому, если в поле зрения водителя попадает свет фар встречного автомобиля, глаза его быстро приспосабливаются к их яркости, и он перестает различать слабо освещенные дорогу и предметы на ней. После того как автомобили разехались, какое-то время занимает обратная, «темновая» адаптация. Свойства светящихся поверхностей вызывать временное снижение

видимости называется слепящей блескостью. Снижение видимости глаз под воздействием слепящей блескости и есть ослепленность. В таком состоянии, длящемся около 10 секунд, глаз не может различать дорогу с находящимися на ней предметами. А за это время автомобиль проходит немалое расстояние: при скорости 36 км/час — 100 м, а при 60 км/час — 170 м. По существу шофер ведет его вслепую. Так и возникают происшествия.

Слепящая блескость фары зависит от ее положения. При так называемом нулевом положении фары (эксплуатационная установка) она равна нулю, как и при смещении светового пучка фары вверх на 7 градусов и больше, когда он направлен выше уровня глаз встречного водителя.

Максимум слепящая блескость достигается при смещении пучка вверх на 4 градуса. В случае даже незначительного нарушения (2—4 градуса) эксплуатационной установки снижается дальность видимости дороги и во много раз увеличивается слепящее действие. Отсюда ясно, какое значение для обеспечения безопасности движения ночью имеет правильная установка фар.

И тем не менее при обследовании ряда автотранспортных предприятий обнаружилось, что почти у 80 процентов автомобилей в той или иной мере фары отрегулированы неправильно, причем у большей части установлены так, что их слепящее действие увеличено. Надо понять, что систематическая проверка регулировки фар — одна из основных задач технической

службы для обеспечения безопасности движения ночью. Наконец, Правила движения просто запрещают эксплуатацию автомобилей с неправильно установленными фарами. Столо быть, в каждом автотранспортном предприятии, на каждой станции технического обслуживания индивидуальных автомобилей должны быть посты для регулировки фар, оборудованные в соответствии с инструкцией, а органам ГАИ следует почаще контролировать установку фар автомобилей.

Мораль из всего сказанного проста. Автомобиль в пути должен быть безотказен в работе. За этим стоят не только высокие экономические показатели, но прежде всего безопасность движения.

В. БУДНИК,

научный сотрудник ВНИИ МВД СССР



I. По какому из перечисленных признаков выделите площадь среди перекрестков?

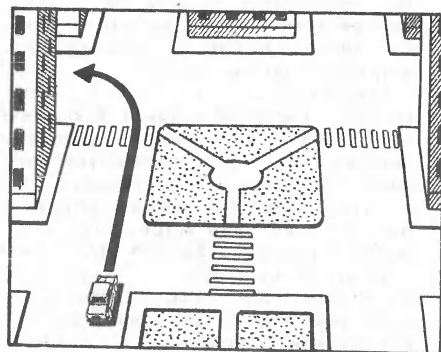
по интенсивности движения по знаку «Круговое движение» по значительным размерам пересечения, выходящего за линии застройки

1

2

3

II. Имеет ли право водитель на такой маневр!



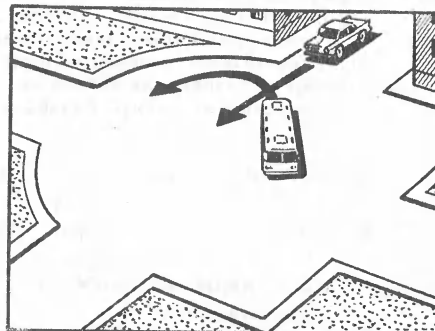
да

4

нет

5

III. Кто пользуется преимущественным правом проезда?



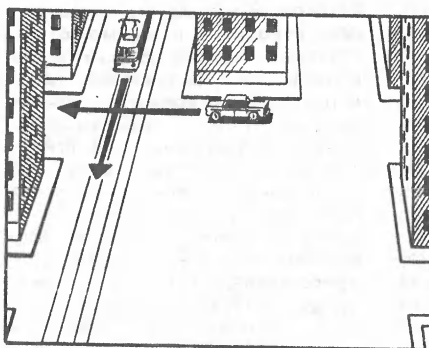
водитель автобуса

6

водитель автомобиля

7

IV. Кто должен уступить дорогу в этой ситуации?



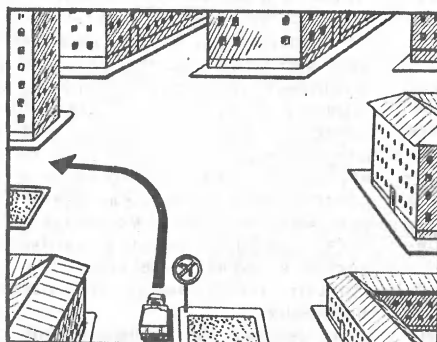
водитель трамвая

8

водитель автомобиля

9

V. Можно ли здесь повернуть налево?



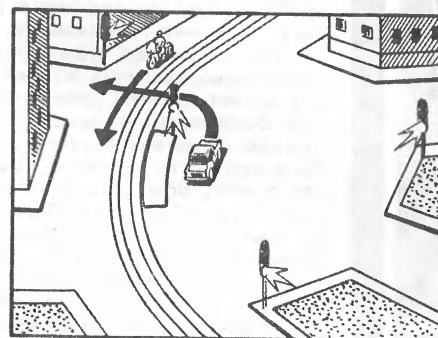
можно

10

нельзя

11

VI. Кто должен уступить дорогу?



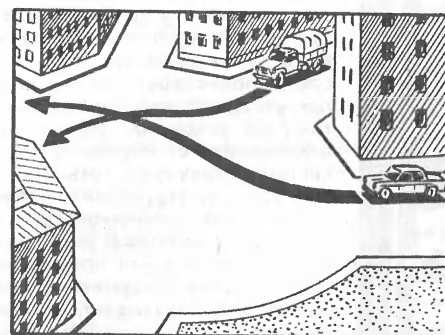
водитель автомобиля

12

водитель мотоцикла

13

VII. Кто пользуется преимущественным правом проезда?



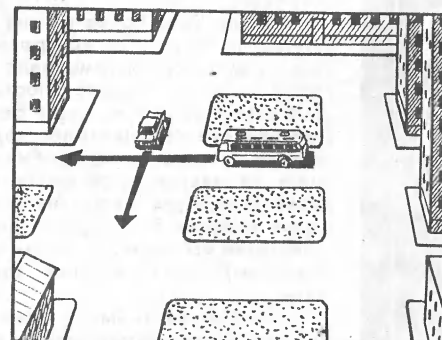
водитель грузового автомобиля

14

водитель легкового автомобиля

15

VIII. Кто проезжает перекресток первым?



водитель автобуса

16

водитель автомобиля

17

Ответы — на стр. 32

В ПОИСКАХ ИСТИНЫ

Близился рассвет. Иван Грачев, инспектор службы 12-го отделения дорожного надзора торопился на дежурство. Вот и Волоколамское шоссе. Послышался шум приближающейся машины. Из-за поворота блеснул свет фар. Точнее, одной фары. Другая не горела. Еще ближе стал виден зеленый огонек такси. Грачев поднял руку.

— Не ладится что-то в моторе, — сразу пожаловался водитель. — То и дело глохнет... Вот — снова...

— А фара почему не горит?

— Да на столб наскочил в темноте. Вот и разбилась.

— Значит, глохнет? Ну что ж, садитесь за руль. Подтолкну. Подбросите меня до поста ГАИ, там посмотрим.

Инспектор поднажал сзади плечом, и «Волга»... сорвавшись с места, умчалась.

На попутной машине сотрудник милиции настиг беглеца и доставил в отделение дорожного надзора. Там проверил документы, составил протокол о техническом состоянии автомобиля. Пока шофер писал объяснение, Грачев связался по телефону с дежурным, спросил, не было ли на трассе происшествий. Выяснилось, что сообщений никаких не поступало.

Водитель такси уехал. А вскоре телефон принес тревожное известие: на 46-м километре обнаружен труп мужчины...

Грачев немедленно выехал в 8-й таксомоторный парк столицы, которому принадлежала «Волга» с разбитой фарой.

При тщательном осмотре, помимо разбитой фары, обнаружили вмятины на верхней части правого крыла и передней части капота. Все говорило о причастности водителя к дорожному происшествию. После непродолжительного заперательства он сам в этом признался. Да и не мог не признаться. Его неопровержимо изобличили бы результаты научно-технической экспертизы, исследовавшей следы краски и осколки фары, обнаруженные на месте происшествия.

На допросе шофер Кирюшин рассказал:

— Часа в два ночи у поселка Снегири заметил я на правой обочине пешехода. Хотел объехать, да он неожиданно качнулся в мою сторону. Видимо, пьян был. А тут как назло капот сам собой откинулся и закрыл весь обзор. Как говорится, одно к одному. Предотвратить беду не смог.

— И, никому не сообщив о случившемся, поспешили скрыться?

— В этом, каюсь, виноват. Что же касается наезда, то здесь моей вины нет. Кабы сам пешеход не подвернулся, ничего бы не случилось.

Следователь, лейтенант милиции А. Капитонов, обязан был проверить и эту версию. Всякое в жизни бывает. В поисках истины он отправился в Центральный научно-исследовательский институт судебных экспертиз и просил ответить на вопросы: мог ли при движении машины капот открыться самопроизвольно и позволяла ли ширина дороги избежать столкновения.

Выяснилось, что незадолго до наезда машина прошла технический осмотр и в рейс выехала в исправном состоянии. Извлекли из капота держащие его пружины, испытали их упругость, проверили детали замка. Тщательное исследование показало, что на ровном шоссе при скорости 60 километров в час, с которой шла машина, капот самопроизвольно открыться никак не мог.

Эксперты установили также, что при ширине шоссе 7 метров, хорошей видимости и отсутствии встречного транспорта водитель имел полную возможность не допустить наезда. Беспечность, пренебрежение правилами движения — таковы были подлинные истоки преступления.

Завершив расследование, лейтенант Капитонов выступил на общем собрании водителей таксомоторного парка. Коллектив, сурово осудив Кирюшина, назначил общественного обвинителя. Суд приговорил Кирюшина к восьми годам лишения свободы.

Е. ПОПОК

Фотоальбом
«За рулем»



— Что же, просмотрели знан-то?

— Выходит, что так...

Фото Е. Умнова

На дорогах всего света

АНГЛИЯ

Официальная статистика показывает, что только в районе Лондона за последний год было угнано 45 000 автомобилей. Большая часть их вернулась к своим владельцам, но на половине не доставало многих легко снимаемых предметов — радиоприемника, дополнительных фар, наружных зеркал, колес — и даже двигателя. 7018 автомобилей разыскивались более месяца, а 6611 вообще не попали обратно к владельцам.

* * *

Дежурящие на ночных улицах полицейские надевают специальную перевязь с желтыми лампочками, по три с каждой стороны. Для защиты от поврежденных лампочки заключены в прозрачные трубки из пластика. Батарейки питания помещены в небольшую металлическую коробку. Ночью, в сильный дождь или густой туман лампочки хорошо видны и водителям и пешеходам.

ГОЛЛАНДИЯ

В продаже появился специальный пульверизатор, предназначенный для устранения проколов в камерных и бескамерных автомобильных шинах. Посредством шланга он соединяется с вентилем неисправной шины, и в камеру начинает поступать аэрозоль «Финилек», который представляет собой легкую латексную пену (пенорезину из латекса) белого цвета. Воздух, выходя через прокол, увлекает с собой пену; жидкотекучие пузырьки пены в этом месте подвергаются уплотнению и обеспечивают надежное соединение с материалом камеры или шины. Поскольку избыточная пена распределяется равномерно, она не создает дисбаланса колеса. Весь процесс ремонта и одновременно подкачки колеса до рабочего давления занимает около минуты.

США

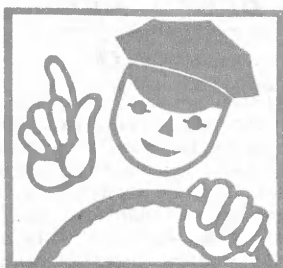
Дорожная полиция особенно строго наказывает водителей за превышение скорости. На магистральных автомобильных дорогах сейчас устанавливается новый постоянно действующий электронный прибор, который автоматически фиксирует слишком быстро движущиеся автомобили и сразу же по радио передает их изображение и данные об их скорости на ближайший контрольный пункт. Уже через несколько минут полиция имеет возможность задержать нарушителя.

ФРГ

90 процентов всех лишенных водительских прав наказаны за употребление алкоголя. Остальные 8—9 процентов приходятся на водителей, пытавшихся убежать с места дорожно-транспортного происшествия, и 1—2 процента случаев относится к водителям, обнаружившим неспособность управлять автомобилем.

* * *

Автомобильные клубы и дорожные органы провели недавно широкое обследование осветительных приборов автомобилей. Было проверено 78 тысяч машин. У 37 тысяч из них обнаружены различные неполадки в освещении, угрожающие безопасности движения.



ИЗ ВОДИТЕЛЬСКИХ ЗАПОВЕДЕЙ

● Максимум внимания и осторожности. Горные дороги, как правило, имеют малую ширину и сложный профиль.

● За крутыми и большей частью непросматриваемыми поворотами водителя могут ожидать самые непредвиденные препятствия. Значит, скорость на повороте должна быть такой, чтобы суметь остановиться в пределах видимой части дороги.

● На длинных спусках ни в коем случае не выключайте сцепление и передачу. Если пользоваться одними тормозами, их надолго не хватит, а на автомобилях с пневматическими тормозами просто не будет необходимого давления в ресивере, и машина станет неуправляемой.

● На подъемах не опаздывайте переходить с высшей передачи на низшую, потому что автомобиль останавливается

НА ГОРНЫХ ДОРОГАХ

почти мгновенно; заблаговременно и быстро включайте наиболее подходящие передачи.

● Следите внимательно за знаками. В горах они предупреждают об опасностях, которые могут оказаться самыми неожиданными.

● При остановках избегайте класть под колеса камни и другие предметы. Оставленные на дороге, они могут нанести повреждение другим автомобилям, а порой стать причиной аварии.

● Уступайте дорогу идущим на подъем: вам на спуске легче начать движение.

● Не забудьте, что буксировка на гибкой сцепке в горах запрещена.

● В горной местности, как нигде, важно всегда держаться правой стороны, в особенности на поворотах. Дополнительная мера предосторожности — звуковые и световые сигналы.

● При остановке оставляйте машину и на ручном тормозе, и на передаче (первой или задней — в зависимости от того, находитесь вы на подъеме или спуске). Для страховки выверните колеса так, чтобы в слу-

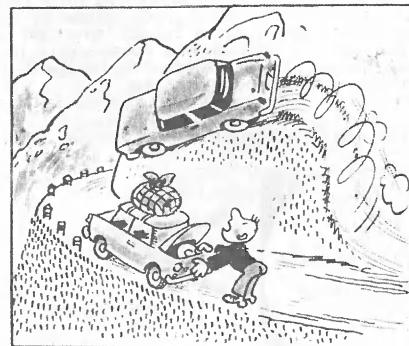
чае непроизвольного движения автомобиль уперся в бордюрный камень или склон горы.

● Не надо останавливаться в местах, откуда дорога не просматривается хотя бы на 100 метров.

● После продолжительного движения на подъем не останавливайте двигатель сразу — иначе будет выкипать охлаждающая жидкость и могут возникнуть нарушения в подаче топлива из-за перегрева. Пусть двигатель несколько минут поработает на малых оборотах.

● В местах, где встречный разъезд затруднен, пропустите того, кто движется вдоль обрыва, даже если вы подымаетесь в гору.

● На горных дорогах водитель испытывает большие физические нагрузки и быстрее устает. Значит, после 1,5—2 часов езды надо сделать 5—10-минутный перерыв.



Современные сложные условия движения требуют, как известно, от каждого человека за рулем максимальной внимательности и практически мгновенной реакции. Именно поэтому повсеместно правила движения запрещают водителям прикасаться к спиртному в течение всего времени поездки или рабочей смены. И все же статистические данные во всех странах мира свидетельствуют о том, что причина громадного количества дорожных происшествий связана с алкоголем.

При небольшом опьянении, например, от кружки пива отрицательное влияние алкоголя может субъективно не ощущаться. Даже наоборот, в таких случаях некоторые чувствуют более активное стремление к передвижению. Тем не менее они уже не способны правильно оценивать складывающуюся обстановку и подвергают как себя, так и других повышенной опасности действиями, которых, наверняка, не совершили бы в трезвом состоянии.

Правда, в некоторых странах допускается определенное количество алкоголя в крови у водителей. В Англии, Австрии, Швейцарии и ФРГ, например, максимум до 0,8 промилле, в Швеции, Норвегии — 0,5 промилле (50—30 г чистого спирта). Однако едва ли можно найти ка-

Пьян или трезв?

кое бы то ни было серьезное научное обоснование тех или иных «допустимых норм» опьянения.

В то же время, если субъективно опьянение может не ощущаться, то как узнать: через какое время после принятия спиртного водитель имеет право уверенно садиться за руль, не опасаясь последствий алкогольного воздействия?

Вот что говорят на этот счет исследования, проведенные за рубежом.

Продолжительность усвоения и расщепления алкоголя в крови и тканях зависит прежде всего от состояния организма, вида и количества напитков, продолжительности их потребления, от того, что и сколько было съедено, от общего физического и психического состояния человека. Под влиянием всех этих факторов процесс поглощения алкоголя

организмом может длиться от 10 до 200 минут. Одно это говорит о том, что необходимо различное время и для того, чтобы алкоголь был полностью выведен из организма.

Ориентировочно можно считать, что 6—8 г чистого спирта выводится из организма человека примерно за час. А вот данные о содержании спирта в 100 г некоторых алкогольных напитков: белое и красное вино — 9 г, шампанское — 7 г, малага, токай — 13 г, десертное вино — 16 г, ликеры (30—35 градусов) — 24—28 г, ром, водка, коньяк (40 градусов) — 32 г.

Если водитель выпил спиртного, а назавтра собирается в дорогу, он может приблизительно рассчитать, раньше какого времени ему не следует этого делать. Для такого расчета специалисты из ГДР предлагают следующую ориентировочную формулу: каждые 20 г водки или 300 г пива соответствуют одному часу запрета вождения автомобиля или мотоцикла. Если, скажем, выпить 200 г водки, то садиться за руль можно не раньше чем через 10 часов.

В заключение еще раз оговоримся — приведенные здесь данные следует считать приблизительными, а рекомендации — ориентировочными.

Б. КОНСТАНТИНОВ

Мастика № 213 (ВТУ — ХП-424-62) предназначена для защиты нижней части кузова и оперения автомобилей от коррозии. Кроме того, она способствует снижению шума в салоне. Это черная или коричневая однородная мазь, которую наносят на поверхность шпательом или набрызгивают из распылителя. В последнем случае ее разбавляют ксилолом или уайт-спиритом до нужной консистенции. Сохнет антикоррозийный состав сутки при температуре 18—23 градуса. В сушильной камере или под обогревателями при температуре 60—70 градусов, для этого понадобится около 4 часов.

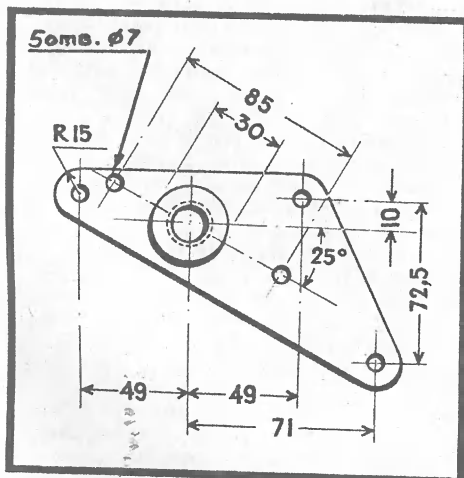
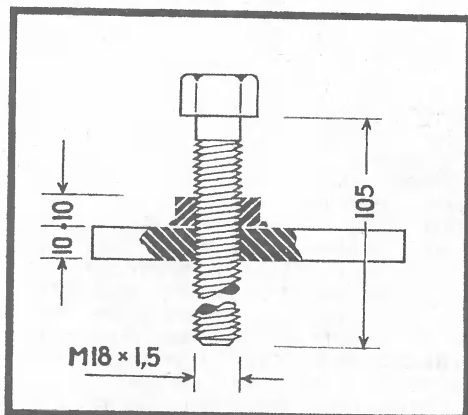
Рецептура мастики сложна: рубракс А и Б, асбестовая пыль, железный сурик, уайт-спирит, ксилол, полуфабрикат ЛО-30 соединяются в определенных пропорциях по точной и сложной технологии. Изготовить ее самому, в домашних условиях вряд ли удастся, даже при наличии всех необходимых ингредиентов.

Делают мастику на одном из химических заводов. Приобрести ее можно в магазинах бытовой химии.

ПРОСТОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ

«Прошу опубликовать чертеж приспособления для разборки картера двигателя мотоцикла «Чезет» и мотороллера «Чезетта», — пишет в редакцию москвич Г. Митрофанов.

Приспособление для разъединения половин картера и выпрессовки коленчатого вала двигателей мотоцикла «Чезет»



и мотороллера «Чезетта» показано на рисунке.

Его устанавливают сначала на правую половину картера (после снятия цилиндра и статора генератора) и крепят так

же, как статор. При заворачивании винта съёмника правая половина «съедет» с колёчатого вала. Чтобы выпрессовать оставшийся в левой половине колёчатый вал, съёмник крепят к ней тремя винтами.

ДЛЯ ЧЕГО СЛУЖАТ МАГНИТНЫЕ ПРОБКИ

Многие читатели просят рассказать о назначении магнитных пробок в картере двигателя, которые появились последнее время в продаже.

Недавно магазин «Автомобили» «Мос-
спортторга» получил магнитные пробки
для картера двигателя «Волги». Эти
пробки ставятся вместо стандартных
сливных пробок. Назначение их — улав-
ливать из масла мельчайшие частицы
металла, продукты износа деталей дви-
гателя. Такая очистка масла увеличивает
долговечность мотора. Особое значе-
ние имеет применение магнитных про-
бок в период обкатки нового или отре-
монтированного двигателя, в картере
которого могут остаться мелкие струж-
ка, металлическая пыль и т. п. При сме-
не масла нужно очищать магнитную
пробку от прилипших к ней частиц.

Стоит такой дополнительный «фильтр» всего 85 копеек.

ВОСЕМНАДЦАТЬ СТРАН ЕВРОПЫ

«Сообщите, пожалуйста, в каких европейских странах есть своя автомобильная промышленность», — просит нас шофер С. Петренко из Винницы.

Производство автомобилей (отечественной конструкции или по лицензии) существует в Австрии, Англии, Болгарии, Венгрии, ГДР, Голландии, Испании, Италии, Польше, Румынии, Советском Союзе, Финляндии, Франции, ФРГ, Чехославии, Швейцарии, Швеции, Югославии. За-

ПОДШИПНИКИ К ТЯЖЕЛЫМ МОТОЦИКЛАМ

«Собираюсь отремонтировать мотоцикл К-750М и прошу сообщить номера примененных в нем подшипников, так как в инструкции они не указаны», — пишет в редакцию Ю. Соболев из Кустанайской области. С такой же просьбой обратилась группа владельцев «уралов» (М-63) из Удмуртии.

Типы, количество и место установки подшипников качения на мотоциклах К-750М и М-63 приведены в «Каталоге запасных узлов и деталей» и в инструкции последних лет.

Для тех, кто не имеет этих изданий, публикуем сведения о подшпипниках мотоциклов К-750М и М-63.

Обозначение		Размеры: наружный диаметр× внутренний диаметр× ширина, мм	Наименование	Место установки	Количество
постав- щика	завод- ское				
205	205	52×25×15	Шарикоподшипник радиальный одно- рядный	Первичный вал коробки передач	1
207	207	72×35×17	Шарикоподшипник радиальный одно- рядный	Распределитель- ный вал Коленчатый вал	1 2
304	304	52×20×15	Шарикоподшипник радиальный одно- рядный	Ступица ведомой зубчатки задней передачи	1
7204	7204	47×20×15	Шарикоподшипник конический	Вторичный вал коробки передач	2
1204	1204	47×20×14	Шарикоподшипник радиальный	Ступицы колес	8
778707	72081-2	51×34×12,1	Шарикоподшипник радиально-упорный	Первичный вал коробки передач	1
822907	7201208 и 7201209	49,8×37×15,15	Шарикоподшипник радиально-упорный	Рулевая колонка	2
874901	72052-1	32×13×20	Шарикоподшипник радиальный без колец	Нижняя головка шатуна	2
904700	72053-2	19×10×9	Подшипник иголь- чатый	Ведущая шестерня задней передачи	1
948066	7203209	22,7×6×4	Подшипник иголь- чатый	Крестовина кар- дана	4
3086304-Л	72052-2	52×20×22,22	Шарикоподшипник упорный без колец	Механизм выклю- чения сцепления	1
			Шарикоподшипник радиально-упорный двухрядный	Ведущая шестерня задней передачи	1



воды этих стран выпускают легковые (кроме Венгрии и Финляндии) и грузовые автомобили, автобусы.

В Бельгии, Греции, Ирландии, на Мальте, в Португалии собственного производства автомобилей нет. Там ведется лишь сборка машин из иностранных деталей.

ЛУЧШИЙ ВАРИАНТ

«Почему на последней модели Ковровского мотоцикла «Восход» картер соединяется с корпусом воздушного фильтра трубой?» — спрашивает Н. Пестов из Свердловской области. Отвечают работники завода.

На наших мотоциклах, выпускавшихся до 1962 года, избыточное давление, которое возникает в картере двигателя, «страивалось» через отверстие в пробке масляного щупа. Однако вместе с воздухом в атмосферу выходили масляные «пары» и пачкали одежду и обувь водителя. Поэтому дренажное отверстие было перенесено в левую половину картера с выходом под крышку карбюратора. Позднее в отверстие стали ставить пресс-масленку, чтобы в него не попадали вода, грязь и топливо, вытекающее из карбюратора при переполнении поплавковой камеры.

Наконец, когда на наших мотоциклах стал применяться глушитель шума впуска, появилась возможность вентилировать картер посредством сапуна, соединенного с ним полихлорвиниловой трубкой. Благодаря этому избыточное давление в картере уравнивается с разрежением, создающимся в ресивере глушителя,

На современных мотоциклах применяются системы электрооборудования как постоянного, так и переменного тока. Каждая из них обладает своими достоинствами и недостатками. Лишь исходя из конкретных условий эксплуатации мотоцикла, можно отдать предпочтение той или другой. Однако машины по вполне понятным причинам производственного характера выпускаются только с одной какой-либо системой. Многие владельцы мотоциклов, снабженных, например, генератором переменного тока, хотят улучшить работу приборов электрооборудования. Отвечая на многочисленные письма читателей, мы публикуем статью инженера Д. А. Кочетова, рассказывающую о наиболее доступных вариантах усовершенствований.

Мы благодарим наших читателей А. Генералова из Москвы, Л. Павловского из Новосибирска, всех, кто прислал в редакцию материалы, облегчившие подготовку этой статьи.

ПОСТОЯННЫЙ В ПОМОЩЬ ПЕРЕМЕННОМУ

«Классические» системы электрооборудования мотоциклов — с генератором постоянного тока, реле-регулятором и аккумулятором теперь постепенно вытесняются приборами переменного тока. Следует сразу оговориться, что на стороне «классической» системы превосходство по электрическим показателям. Она обеспечивает большее постоянство напряжения на потребителях тока при изменении числа оборотов двигателя и нагрузки генератора, позволяет включать дополнительные потребители. Кстати, внедряемые сейчас на мотоциклах электронные устройства (схемы зажигания, указатели поворотов, устройства связи) как раз требуют питания постоянным и достаточно стабильным напряжением.

Широкое же распространение систем переменного тока объясняется большей простотой и долговечностью элементов, а следовательно, дешевизной и нетребовательностью в обслуживании. Зажигание и освещение обычно функционируют независимо, и при большей части повреждений в цепях освещения двигатель может продолжать работать.

Серьезным недостатком мотоциклетных систем переменного тока (без батареи) является значительное колебание напряжения в сети при изменении числа оборотов двигателя и нагрузки генератора. Это вызывает и колебание яркости света фары, утомляющее водителя, особенно при езде по пересеченной местности.

Напряжение ненагруженного генератора меняется от 4—5 в при работе двигателя на холостом ходу до 20—24 в при максимальных оборотах двигателя (почти для всех типов генераторов переменного тока). При включении нагрузки (большой лампы фары) напряжение снижается примерно вдвое и составляет 2,5—3 в при минимальных и 8—10 в при максимальных оборотах двигателя. С изменением оборотов двигателя меняется частота переменного тока (в пределах 30—250 гц для генераторов «Вятки» и «Паннонии» и 50—400 гц для генераторов Г-401, Г-411 и им подобных). Это явление препятствует конструированию простых схем стабилизаторов напряжения генераторов, однако может быть использовано для стабилизации тока маломощных потребителей. Для этого последовательно с потребителем включается дроссель, индуктивное сопротивление которого растет с повышением частоты, благодаря чему ток, проходящий через дроссель, мало зависит от числа оборотов генератора.

Если перегорает лампа фары или нарушаются контакты в переключателе дальнего—ближнего света, а также в патроне лампы, то напряжение на остальных потребителях сильно возрастает, что может привести к их порче. Например, у мотоциклов Ковровского и Минского заводов довольно часто по этой причине перегорает лампа заднего фонаря.

Машину с генератором переменного тока (кроме Г-411) трудно оборудовать стоп-сигналом и добиться приятного тембра звукового сигнала.

Широко распространенные тепловые реле указателей поворота совсем не работают на переменном токе и плохо — на выпрямленном, а для питания электронных реле нужны дополнительные выпрямители и стабилизаторы.

Некоторые недостатки простейших систем электрооборудования переменного тока можно устранить, установив на мотоцикл аккумуляторную батарею и соответственно несколько изменив схему электропроводки. Существуют три основных способа совместной работы аккумулятора и мотоциклетного генератора переменного тока.

Первый способ. Система зажигания и большая лампа фары питаются непосредственно от генератора, а звуковой сигнал и лампы стоп-сигнала и стояночного света — от батареи, подзаряжаемой через маломощный выпрямитель.

Подобная система применена на мотоцикле М-1М с генератором переменного тока Г-38, на мотороллере В-150М и мотоцикле «Паннония». Работа цепей сигнализации улучшается, облегчается режим работы ламп стояночного света, однако яркость света фары по-прежнему зависит от числа оборотов двигателя.

Второй способ. Все потребители, кроме цепей зажигания, питаются от аккумулятора, причем последний подключен к катушкам освещения генератора через мощный двухполупериодный выпрямитель, рассчитанный на полный ток нагрузки. В «дневном» режиме (при включенном освещении) в цепь заряда батареи для ограничения ее зарядного тока вводится дроссель.

Эта схема обладает всеми достоинствами предыдущей, и, кроме того, при ней яркость света фары почти не зависит от режима работы двигателя. Однако во время длительной поездки ночью по плохим дорогам возможен глубокий разряд аккумуляторной батареи, так как при малых оборотах двигателя она не заряжается.

Третий способ. Все потребители, включая цепь зажигания, питаются от аккумуляторной батареи, которая подключена через выпрямитель к катушкам зажигания и освещения, соединенным параллельно (предварительно выравнивается число витков этих катушек). Такая схема дает некоторое увеличение мощности искры при пуске двигателя. Являясь, вообще говоря, подобием автомобильных систем электрооборудования с генератором переменного тока, она не совсем це-

лесообразна на мотоцикле. Так, при любом повреждении батареи или выпрямительного мостика пустить двигатель практически невозможно. Поэтому подробно третий способ мы рассматривать не будем, а читатели, заинтересовавшиеся им, могут обратиться к статье В. Иванова «Электронное оборудование мотоциклов и мотороллеров с генераторами переменного тока» (журнал «Радио», 1968, № 2).

Первый и второй способы совместной работы генератора переменного тока и аккумулятора на мотоцикле вполне правомерны и имеют каждый свои области применения.

Соединение по первому способу оправдано, когда редко приходится включать большой свет. Аккумулятор хорошо сохраняется и почти не требует ухода. Так делают некоторые мотолюбители.

Однако целесообразнее переделывать схему сразу по второму способу, поскольку он, как уже отмечалось, обеспечивает лучшую работу потребителей тока, а сама переделка не сложнее, чем по первой схеме.

Схема такого рода для «Ковровца» была описана в журнале «За рулем» (1966, № 9). Следует отметить, что применить ее можно для любого мотоцикла или мотороллера с генератором переменного тока (различия в конструкции генераторов не имеют существенного значения). На рисунке (вариант I) приведена в качестве примера схема простейшей переделки системы электрооборудования мотоцикла «Восход» с генератором Г-411. Для ее осуществления необходимо приобрести, кроме аккумулятора, четыре выпрямительных, желательно германиевых диода типа Д-305 (или других с максимальным прямым током не менее 5а и обратным напряжением 30—50 в), шестивольтовый сигнал постоянного тока и двухполюсный тумблер. Токоограничивающий дроссель — самодельный, намотанный на типовом III-образном сердечнике с сечением среднего стержня 1,5—2 см². Обмотка его содержит 100—120 витков провода ПЭВ диаметром 0,9—1,1 мм. Сердечник дросселя собирают в стык. Регулируя величину воздушного зазора в сердечнике, можно в некоторых пределах изменять зарядный ток батареи.

Цепи зажигания, стоп-сигнала и переключателя света фары сохраняются прежними. Изменения же в схеме, вызванные введением новых элементов, показаны на рисунке. Обратите внимание на то, что вывод обмотки освещения (диаметр 0,94 мм), ранее связанный с неизолированной клеммой генератора, при переделке отсоединяется от нее и

подключается к клемме «О» выпрямителя отдельным проводом. Выводы же обмоток зажигания (диаметр 0,64 мм) и стоп-сигнала (диаметр 0,51 мм) остаются соединенными с «массой». На «Вятке» и «Паннонии» катушки освещения следует оставить подключенными параллельно, соединив с клеммой «О» выпрямителя выводы обмоток, ранее связанных с «массой». Если вы не удовлетворены работой существующего стоп-сигнала, то провод, идущий от его выключателя на отдельную обмотку генератора, следует от нее отключить и подсоединить к клемме «+» аккумуляторной батареи.

Тумблер 12, включающий освещение и одновременно «закорачивающий» дроссель, лучше всего расположить на руле или на фаре, а аккумулятор — в одном из инструментальных ящиков. Диоды выпрямительного моста 8 можно укрепить на корпусе фары или в инструментальном ящике, причем оба вывода диода должны быть надежно изолированы от корпуса (например, сложенными прокладками и изоляционными втулочками). Устанавливать диоды на изоляционную планку не следует — ухудшится их охлаждение.

Мы рассмотрели простейшую схему переделки. Легкодоступная и дешевая, она, однако, страдает существенными недостатками. При езде днем с включенным тумблером 12 и переключателем 13, установленным в среднее положение, батарея перезарядается и «закипает». Вдобавок в этой схеме нет маломощной лампы переднего света, весьма желательной при регулярной езде ночью по освещенным улицам.

От этих недостатков можно избавиться, несколько изменив схему коммутации (обведена на рисунке пунктиром) по вариантам II и III. В варианте II для переключения дальнего и ближнего света и «закорачивания» дросселя служит двухполюсный тумблер 12 со средним фиксированным положением. Для этой цели удобно применить два тумблера от мотоколяски СЗА, механически объединив их рычажки. Переключатель П-200 теперь выполняет лишь роль выключателя освещения. При такой схеме целесообразно ввести дополнительную лампочку переднего стояночного света 14 мощностью 1—2 Вт, установив ее в фонаре под фарой.

Еще более удобную схему (вариант III) можно использовать при наличии 6-вольтового реле постоянного тока с одним замыкающим контактом (предложение читателя А. Генералова). Пригодно, например, реле РЭС-9 с паспортным РС452202 или РС454203, а также реле РЭС-6 с перемотанной обмоткой (провод ПЭЛ-0,17 мм для заполнения каркаса) или реле РСМ (обмотка из провода ПЭЛ-0,14 мм).

В этой схеме переключатель 13 (типа П-200) в крайних положениях обслуживает нити дальнего или ближнего света лампы фары (одновременно с их включением закорачивается дроссель), а в среднем положении подает питание на переднюю лампу стояночного света. Тумблер 12 является общим выключателем освещения.

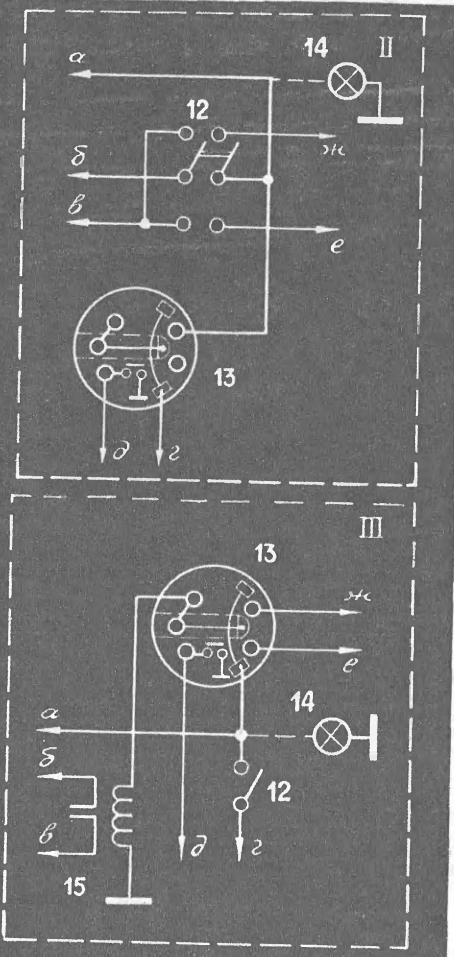
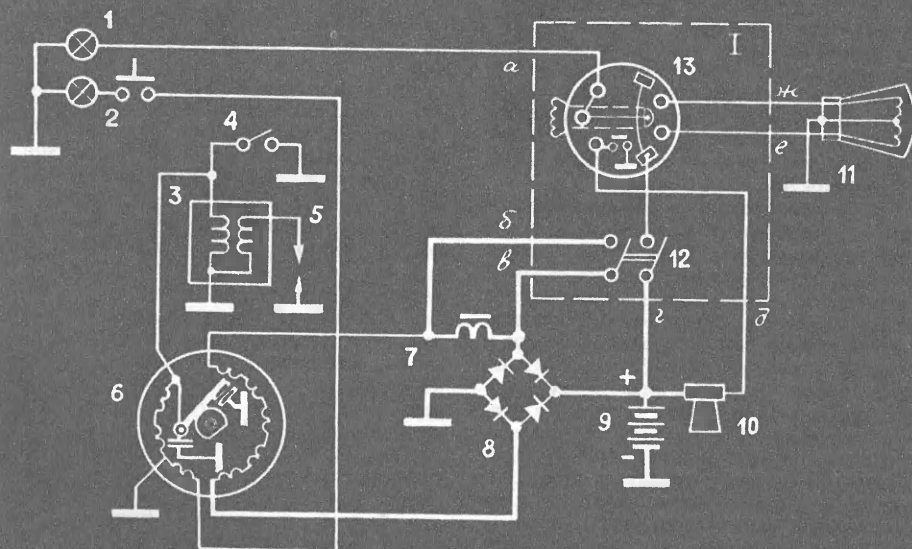
Эта схема пригодна практически для любого мотоцикла и мотороллера с генератором переменного тока. Следует лишь иметь в виду, что при использо-

вании ее на мотороллере «Вятка» или мотоцикле «Паннония» надо увеличить число витков дросселя примерно в полтора раза или сечение среднего стержня сердечника в 1,8—2 раза, так как частота переменного тока генераторов этих машин ниже, чем у генератора «Ковровца» (250 гц против 400 гц при максимальных оборотах двигателя).

Налаживание схемы сводится к установке зарядного тока батареи равным 0,6—0,8 а (при работе двигателя на оборотах порядка 3000 в минуту и отключенном освещении). Для этого регулируют воздушный зазор в сердечнике дросселя. Аккумуляторную батарею надо предварительно полностью зарядить. Увеличение зазора повышает зарядный ток. Индуктивность дросселя зависит от марки железа, из которого он сделан, поэтому иногда для получения нормального зарядного тока понадобится изменить число витков обмотки дросселя. С уменьшением количества витков ток возрастает. Увеличивать их число приходится, если при отсутствии воздушного зазора в сердечнике ток слишком велик, а уменьшать — если нужная величина зарядного тока получается при воздушном зазоре более 0,5 мм. Затем следует проверить зарядный ток батареи с включенной фарой и «закороченным» дросселем. При 3000—4000 об/мин (скорость мотоцикла около 60 км/час) он должен быть не менее 0,3 а. Ток может оказаться слишком мал из-за кремниевых диодов, которые в этом случае следует заменить германиевыми типа Д-305.

Д. КОЧЕТОВ,
инженер

Принципиальная схема электрооборудования и варианты соединения цепей (I, II, III): 1 — лампа стояночного света; 2 — лампа стоп-сигнала; 3 — катушка зажигания; 4 — замок зажигания; 5 — свеча зажигания; 6 — генератор Г-411; 7 — дроссель; 8 — выпрямительный мост; 9 — аккумуляторная батарея; 10 — звуковой сигнал постоянного тока; 11 — лампа фары; 12 — выключатель освещения; 13 — переключатель света; 14 — дополнительная лампочка переднего стояночного света; 15 — реле.



Автомобильная трасса Холмск—Южно-Сахалинск, пожалуй, самая трудная на острове. Крутые повороты, затяжные подъемы и спуски требуют от водителя большого навыка, быстрой реакции, сосредоточенности. Всеми этими качествами обладает шофер первого класса Холмского автотранспортного предприятия Евгений Александрович Калинин. Пятнадцать лет водит он машины по сахалинским дорогам, не раз попадал в переpleт, но опыт, находчивость и отличное знание машины помогали ему выходить победителем. Евгений Александрович не только первоклассный водитель, но и отличный рационализатор.

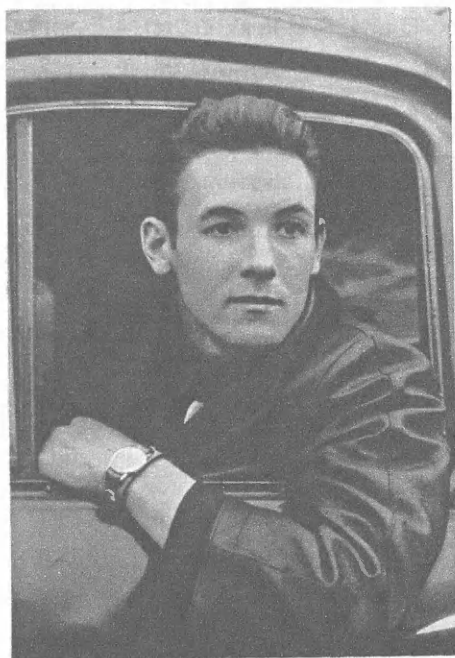
Распахиваются двери, и шофер Калинин весело приглашает пассажиров занять свои места. Автобус отправляется в очередной рейс Холмск — Южно-Сахалинск.

И. КОРОТНИКОВ

Сахалинская область,
г. Холмск

* * *

Есть водители, глядя на работу которых, говорят: «Вот это виртуоз!» В руках таких шоферов автомобиль послушен. Уж если развернется, так залобуешься, тормозит или трогается — мягко, как стекло везет.



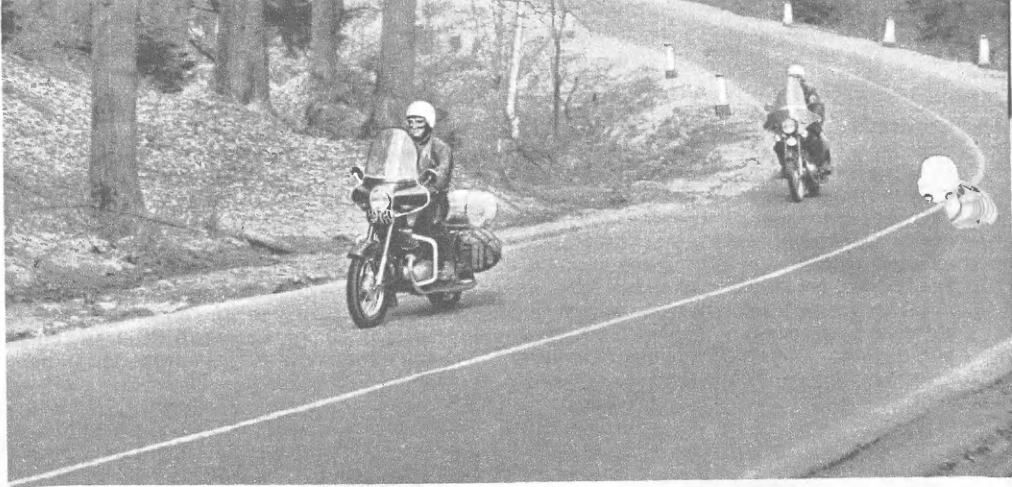
У Юрия Кузьмина водительский стаж невелик — всего четыре года, но этот двадцатипятилетний парень — первоклассный шофер. На областных соревнованиях по автомобильному двоеборью зрители не раз аплодировали водителю.

Юрий Кузьминов работает инструктором практического вождения автомобиля в Вологодском областном автомотоклубе ДОСААФ. Десятки юношей, уходя служить в Советскую Армию, с благодарностью вспоминают своего молодого учителя.

Юрий не только хорошо трудится, но и умеет сделать свой досуг интересным и содержательным. Книжки, кино, театр, увлечение музыкой привело его в клуб поселка Кузнецкого, где он теперь руководит инструментальным ансамблем.

В. СИЗОВ

г. Вологда



В предыдущем номере мы опубликовали некоторые рекомендации молодым мотоциклистам, взятые из готовящейся к печати в издательстве «Физкультура и спорт» книги В. Алексеенко и Ф. Мамаева о мотоциклетном туризме. На этих страницах публикация продолжается.

ВЕДЕТ ВПЕРЕД ДОРОГА

Мотоциклист и дождь

Прошлый раз речь шла о движении в сухую погоду. Но вот начался дождь — и обстановка резко изменилась. На асфальтированной дороге самые опасные — это первые капли дождя, которые смачивают пыльную поверхность шоссе, отчего оно становится очень скользким. Сцепление колес с дорогой оказывается настолько мало, что любое неосторожное действие водителя может вызвать мгновенную подсеку мотоцикла. Поэтому избегайте резких движений корпусом, резкого изменения скорости и поворотов руля; применение тормозов требует исключительной аккуратности.

Условием безопасной езды на скользком асфальте являются шины с хорошим протектором. Если они старые и рисунок стерт, лучше остановиться и подождать, пока дождь хорошенько «отмоет» шоссе. После этого двигаться в общем-то не так уж опасно, а если в асфальт вкраплен гравий, то ехать по нему можно почти с такой же скоростью, как и по сухой дороге. На старом укатанном асфальте старайтесь, если это позволяют условия движения, держаться ближе к середине дороги — там гравий сохраняется дольше и не чувствуется уклона в правую сторону. На скользкой дороге для мотоциклиста это обстоятельство очень важно.

Помните, когда мы говорили о движении по шоссе в сухую погоду, то об-

ращали внимание на темную полосу, которая встречается на асфальте. Она образовалась от капель масла, которые оставляют проезжающие автомобили. Так вот, в дождь по этой полосе ездить не рекомендуется. Масляные капли не смываются даже при сильном продолжительном дожде, и дорога здесь остается скользкой. Границу такой полосы определяет плохо смоченный водой асфальт.

Особенно будьте внимательны в местах, где на шоссе выходят грунтовые дороги, и автомобили, конные повозки натаскивают на асфальт землю и глину. Такие участки тянутся порой на сотни метров. Если можно, объезжайте их.

Большое значение при движении в дождь имеет соблюдение дистанции как от идущего впереди автомобиля, так и от следующего позади. Поскольку на скользком покрытии вероятность падения увеличивается, основную опасность представляют следующие за вами машины. Не все автомобилисты понимают это, и если кто-то упорно «висит» у вас на хвосте, пропустите его вперед. Разумеется, это не значит, что на скользком шоссе только и придется уступать дорогу. И вы будете обгонять, но этот маневр следует выполнять там, где лучше сцепление колес с дорогой.

Если шоссе было грязное, то во время дождя накатанная часть более или менее очищается, срединная же полоса превращается в скользкую дорожку из жидкой глины. Воздержитесь от обгона на этом участке, подыщите более подходящее место. Обгон на мокром шоссе осложняется также тем, что капли воды и грязи, попадающие изпод колес идущих впереди автомобилей на мотоциклиста, резко ухудшают видимость, особенно если мотоцикл без ветрового щитка. Поэтому, приближаясь к автомобилю, поверните немного голову в сторону, не прекращая, конечно, наблюдения за дорогой. Это в какой-то мере защитит очки. Так же надо поступить и в том случае, когда кто-либо обгоняет вас.

Для мотоциклистов опасность представляют и непрофилированные повороты; проходя их, водитель вынужден больше наклонять машину, что увеличивает вероятность падения. Перед такими поворотами снижайте скорость настолько, чтобы наклонять мотоцикл как можно меньше.

При движении по мокрому скользкому асфальту внимательно следите за дорогой и старайтесь избегать ситуаций, требующих интенсивного торможения. Ведь при сильном нажатии на педаль тормоза колесо блокируется и машину заносит. В случае, когда требуется остановка, тормозите двигателем — поочередно включайте более низкие передачи. Но учтите, при таком способе путь мотоцикла до остановки будет гораздо длиннее. Конечно, нельзя совсем отказаться от тормозов, но пользоваться ими надо «вполсилы», применяя сначала задний, а затем передний.

На перегонах с длинными пологими спусками некоторые водители по привычке включают «нейтраль». Двигаться накатом по мокрому шоссе не следует. Машина ведет себя более устойчиво, если заднее колесо связано с двигателем (исключение можно делать при езде по грубому шероховатому асфальту или бетону, на котором сцепление колес с дорогой хорошее).

Особую осторожность проявляйте, переезжая мосты с деревянными настилом: намокшие доски — почти каток. К тому же они часто лежат одна выше другой и при наезде на уступ, параллельный движению, переднее колесо может подсесть.

Ну, а какой тактики надо придерживаться, если начался дождь, а под колесами булыжник или отполированная шинами брусчатка? Ведь на гладких скользких камнях занос мотоцикла более вероятен, чем на мокром асфальте, а падение, как правило, чревато травмой. Дороги эти нередко бывают выпуклые, и наклон неумолимо влечет машину на обочину. Чтобы избежать сноса, двигайтесь по середине проезжей части, уступая часть дороги встречному транспорту заблаговременно. Учтите и такой момент — на этих покрытиях выбоины имеют очень скользкие края, и от них лучше держаться подальше. Скорость следует ограничить, чтобы приходилось реже тормозить. В случае чего тормозите двигателем, а от применения ручного и ножного тормозов вообще постарайтесь отказаться.

Дороги из мелкого колотого булыжника не так скользкие, как из крупного булыжника или брусчатки, а веерная брусчатка с насечкой имеет почти такое же сцепление с колесами, как бетон или шероховатый асфальт. Естественно, и двигаться по ним можно гораздо быстрее.

На мокрых гравийных и щебеночных дорогах, если, конечно, они в хорошем состоянии, мотоциклист чувствует себя уверенно. Здесь можно и в дождь ехать достаточно быстро. Машина держится устойчиво, даже на поворотах. Также не представляет большой трудности движение по намокнутому песчаным дорогам. А вот грунтовые в сырую погоду становятся почти непроезжими.

Обычно движение по раскисшей дороге — тяжелое испытание для мотоциклиста. И если на машине без бокового прицепа в таких условиях предстоит проехать не один десяток километров, разумнее довести ее на попутном грузовике или переждать в каком-нибудь селе день-два, пока пройдет дождь и дорога подсохнет. Правда, такой вариант не всегда возможен. В

тех случаях, когда придется двигаться самостоятельно, а с вами пассажир и большой багаж, попробуйте пристроить его с багажом на попутный автомобиль, договорившись о месте встречи.

Конечно, к езде по раскисшей дороге мотоцикл следует подготовить, чтобы грязь во время движения не заклинила колеса. Если переднее крыло расположено низко и между его стойками и колесом просветы невелики, снимите крыло. Для защиты цилиндров от грязи установите на раме небольшой щиток-отбойник из подходящего материала, который окажется под рукой. На мотоциклах с глубокой капотировкой заднего колеса полезно снять инструментальный ящик — легче будет удалять грязь, набивающуюся между колесом и крылом. Такие меры необходимы, например, для дорожных мотоциклов «Ява», «Восход».

Преодолевая раскисшую дорогу, неплохо надеть на заднее колесо браслеты или, в крайнем случае, обмотать его веревкой. Правда, так можно поступиться, лишь когда зазор между вилкой и колесом достаточно велик.

По раскисшей дороге двигайтесь «внатяг» — поддерживая такие обороты двигателя, чтобы и колесо не буксовало и не было рывков в трансмиссии. Иногда для уменьшения тягового усилия на колесе допускается кратковременная пробуксовка сцепления. Ручку газа резко не открывайте — избыток «лошадиных сил» может вызвать занос мотоцикла. Если колесо все-таки начнет буксовать, полезно переместиться по седлу назад, улучшив тем самым сцепление шины с дорогой. Для этой же цели можно на несколько десятых атмосферы снизить давление в шинах. Только потом, когда выберетесь на хорошую дорогу, не забудьте подкачать их.

В распутицу для мотоциклиста особенно неприятны узкие проселочные и лесные дороги. Если на широкой грунтовой дороге есть хоть свобода маневра, то на узкой приходится ехать только по колею или по середине дороги. В дождливую погоду, так же как, впрочем, и в сухую, предпочтение надо отдать колею, продолженной автомобилями. Езда по мокрой выпуклой средней части нередко приводит к падению, так как колесо может соскользнуть в колею.

На тех проселках, где конных повозок больше, чем автомобилей, колеи узкие и глубокие. По ним, конечно, на мотоцикле много не проедешь. Здесь правильнее двигаться по середине дороги, где лошади вытоптали углубление и машина лучше «стоит».

Езда по бездорожью обычно сопровождается перегревом двигателя, так как подолгу приходится двигаться на низших передачах. В этой связи стоит напомнить, что на температурный режим отрицательно влияют всевозможные дефлекторы, которые устанавливают некоторые мотоциклисты для того, чтобы улучшить охлаждение двигателя. Перед длинным труднопроходимым участком их надо снимать.

В заключение скажем: при движении в дождь по скользкой дороге мотоциклист должен всегда помнить об ухудшении устойчивости машины и правильно оценивать свои водительские возможности.

По письму приняты меры

ЗА МАХИНАЦИИ — ПОД СУД

Жители поселка Лежнево Ивановской области, среди которых было немало водителей-профессионалов, обрадовались, когда узнали, что у них организуются курсы повышения квалификации шоферов. Среди тех, кто записался на курсы, был и В. Поболелов. Внеся соответствующую сумму денег, он прошел положенный курс. Но тут-то и начались неприятности: вскоре оказалось, что курсы были организованы незаконно. Это обстоятельство и побудило В. Поболелова обратиться с письмом в редакцию.

Его письмо было направлено в Ивановский областной комитет народного контроля. Вот что ответил редакции заместитель председателя комитета А. Смирнов: «Бывший работник учебного комбината областного управления Ушаков не имел никаких полномочий на создание таких курсов, действовал в целях личного обогащения. Выдаваемые Ушаковым свидетельства о повышении квалификации не являются действительными». За незаконные действия Ушаков осужден народным судом сроком на 3 года.

Тов. Поболелову сообщено, что уплаченные Ушакову деньги он может получить с виновного через суд в порядке гражданского иска. Разъяснено также, что повысить классность можно через учебный комбинат областного управления, пройдя положенный курс переподготовки.

ПРОВЕРКА УСТАНОВЛЕНА...

В редакцию пришло письмо от водителя автобуса парка г. Вобруйска А. Прохоцкого, который жаловался на неправильные действия администрации парка — с него удержали деньги за поломку двигателя, в которой он не был повинен. Разобраться в этом деле мы попросили Могилевский областной Совет профсоюзов. Вскоре был получен ответ из обкома профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссежных дорог, в котором констатируется, что двигатель выведен из строя по вине А. Прохоцкого, «о чем свидетельствует акт технической комиссии. Следовательно, удержание за преждевременный вывод из строя двигателя произведено правильно».

Получив ответ столь авторитетного органа, мы устыдились за водителя автобуса: пишет, возмущается, а сам же и виноват. И тут получаем второе письмо от А. Прохоцкого. Так и так, дорогая редакция, — снова обращаюсь к вам: не виноват я...

И действительно. Как теперь выяснилось, сотрудник обкома профсоюза написал ответ, ознаменовавшийся с положением дел... при помощи телефонного звонка.

Вот что сообщает по этому поводу председатель Вобруйского городского комитета народного контроля Н. Щербич, куда было направлено редакцией второе письмо тов. Прохоцкого:

«Проверкой установлено, что администрацией автобуса парка А. Прохоцкий был необоснованно обвинен в выводе двигателя из строя. Акт на повреждение двигателя, на основании которого с водителя удержаны деньги, был составлен с грубым нарушением установленного порядка. На основании материалов городского комитета народного контроля приказом по автобусному парку виновные лица строго наказаны. Незаконно удержанные деньги А. Прохоцкого возвращены». И далее: «...городской комитет народного контроля доводит до сведения Могилевского обкома профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссежных дорог о безответственном отношении лиц, которым было поручено проверить жалобу т. Прохоцкого».



«Татра 813». Перед вами новейший тягач со всеми ведущими колесами (6×6). Его двенадцатилитровый V-образный дизель развивает мощность 250 л. с. Подвеска всех колес независимая. Дифференциал заднего моста самоблокирующийся. Пятиступенчатая основная и двухступенчатая дополнительная коробки передач.



«Ява-350». Это модель, которая призвана заменить в программе завода хорошо известную «Яву-360-00». Новый двухцилиндровый двигатель (350 см³, 22 л. с.) подвешен к хребтовой раме и обеспечивает машине скорость до 130 км/час. Колеса с шинами диаметром 18 дюймов позволяют ездить и по проселочным дорогам.

ПОКАЗЫВАЕТ ЧЕХОСЛОВАКИЯ

В этом году народы Чехословакии отметили историческую дату — 25-летие освобождения от фашистского ига.

На посвященной этому знаменательному дню выставке братской Чехословакии в Москве была широко представлена продукция автомобильных и мотоциклетных заводов. Сотни тысяч людей с интересом осматривали легковые и грузовые машины, специализированные прицепы, мотоциклы, различное оборудование.

Мы попросили руководителя раздела «Автомобильная и мотоциклетная промышленность» на юбилейной выставке Ф. Кропачека рассказать о развитии этой отрасли в ЧССР, представить читателям наиболее интересные модели.

Двадцать пять тысяч экспонатов рассказывают о настоящем и будущем нашей страны.

Крылатая стрела «Шкоды», вздыбленный лев «Праги», красный круг «Татры», овал со словом «Ява» — эти эмблемы автомобильных и мотоциклетных заводов Чехословакии, широко представленных на ВДНХ в дни выставки, известны во всем мире.

История авто- и мотопромышленности в нашей стране имеет многолетнюю давность. Но только с приходом народной власти объединились, окрепли и специализировались многочисленные, но маломощные прежде заводы.

Четыре завода — в Млада-Болеславе, Квасинах, Врхлаби и Либереце производят в настоящее время легковые машины, микроавтобусы, фургоны и тяжелые грузовики с маркой «Шкода». Грузовые и легковые «татры» выпускаются в Копрживнице, а грузовые автомобили «Прага» и «Авиа» — заводами в Праге. Автобусы, коммунальные автомобили, полуприцепы изготовляют предприятия в Высоком Мыте, Брандысе и Хоцене. Дорожные и спортивные мотоциклы марок «Чезет»

и «Ява» строят заводы в Страконицах, Тынице, Поважской Быстрице и Дивиише.

Сегодня мы выпускаем автомобилей и мотоциклов в десять раз больше, чем в довоенные годы, экспортируем их в сто с лишним государств.

Советский Союз — крупнейший заказчик наших грузовых автомобилей и мотоциклов. Отлично показали себя в самых трудных условиях на стройках Сибири и Крайнего Севера грузовики «Татра», заслуженной любовью советских мотоциклистов пользуются наши «Явы».

В прошлом году в СССР поступило около 1200 грузовиков и 50 тысяч мотоциклов чехословацкого производства. В этом году поставки грузовых машин возрастут до 1400, а мотоциклов советские торгующие организации получат 50 тысяч; всего же за пятилетие с 1971 по 1976 год планируется направить в СССР свыше 10 тысяч тяжелых автомобилей, в том числе с кузовами-рефрижераторами, и более 330 тысяч мотоциклов.

А теперь познакомьтесь с некоторыми из экспонатов выставки. Они представляют пять наших ведущих марок.



Кроссовый «Чезет». Мотоциклы «Чезет-969/01 (361 см³, 36 л. с., 106 кг) пользуются доброй славой среди спортсменов всех стран. На их «боевом счету» сегодня победы в трех чемпионатах мира по мотокроссу в классе 500 см³. Немало этих машин для ведущих советских гонщиков приобретено спортивными клубами ДОСААФ.



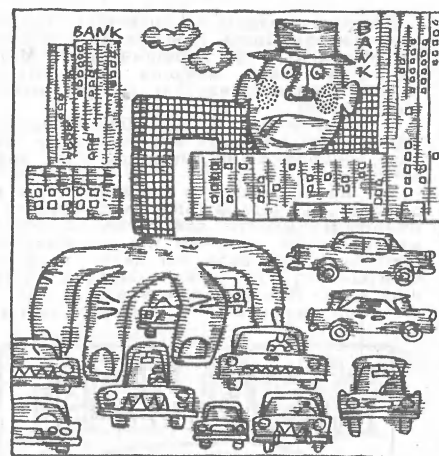
«Авиа А-15». Полутоннажный грузовик. Двигатель — четырехцилиндровый дизель мощностью 70 л. с. Большая гамма различных специализированных кузовов. Назначение — перевозка изделий легкой и пищевой промышленности.



Санитарный автомобиль «Шкода-1203». Одна из модификаций микроавтобуса «Шкода». Четырехдверный несущий кузов с широкой задней дверью. Двигатель рабочим объемом 1221 см³ развивает мощность 49 л. с. Максимальная скорость — 95 км/час.

На „кро- ко- диле“

по улицам



Машина быстро мчит по улицам Мехико. Справа и слева мелькают раскрасочные пальмы, памятники, вывески магазинов, реклама, высятся громады современных зданий со сплошь застекленными фасадами.

Шофер держит руль правой рукой, левую он выбросил из кабины и поднял указательный палец вверх. Это — маршрутные такси. С каждого пассажира шофер берет одно песо; отсюда его название — «песеро». Одному богу да шоферам известно, где пролегают маршруты «песеро». В одном можно только быть уверенным: если вы сядете на Пасео де ла реформа или Инсурхентес и «песеро» направляется в сторону центра, он обязательно доставит вас на «Сокало» (центральная часть города), к президентскому дворцу.

Среди водителей существует неписаный закон: такси и автобусу нужно уступать дорогу. Зная это, таксист уверенно пробивается вперед среди сотен других автомобилей, отыскивая «щели» в общем потоке. На окраине города, где движение меньше, он гонит машину, как в чистом поле, даже не притормаживая на перекрестках. Зато и аварий у таксистов больше. Нередко можно увидеть такую картину: на перекрестке лежит опрокинутый автобус, а рядом с ним, уткнувшись развороченным радиатором ему в «брюхо», стоит то, что некогда было такси.

Пороку такси не машина, а лавка торговца. Над панелью приборов пристроена фигурка какого-нибудь древнего ацтекского божка, глиняная или из мрамора. Перед глазами болтается крохотный детский башмачок — на счастье. С потолка свисает паук, сделанный из пружинок. Он огромный, лохматый, черный. При малейшем движении паук шепелит лапками, подергивается, стремглав бросается из стороны в сторону. Рядом белеет «калавера» — человеческий череп, сделанный из глины или сахара.

Один шофер «шевроле» умудрился приспособить «калавера» за задним смотровым стеклом. Я ехал зади. Белый череп насмешливо скалил зубы, пустые глазницы безучастно уставились в упор. Подъехали к перекрестку. «Шеволе» затормозил. Вдруг глазницы «калавера» засветились недобрый красным огнем. Оказывается, шофер-шутник сделал в них лампочки сигнала «стоп».

Цветы такси разнообразны. Самые старые окрашены в оранжевый цвет внизу и желтый вверх. Это ветераны: им по десять — двенадцать лет. Сиденья провалены, засалены, нередко порваны, дверца долго не захлопывается. Когда машина набирает скорость, она вся скрипит, перекашивается, мотор гудит, кажется, она вот-вот развалится на ходу. Из этих машин выжат все.

Наиболее популярны «крокодилы». Обычно это «плимуты». «Крокодила-

ми» их называли за зеленый цвет. Вдоль кузова, посередине, проходит два ряда белых треугольников, напоминающих зубы; они-то и дополняют сходство с чудовищными рептилиями.

Правительство время от времени разрешает нескольким тысячам шоферов заниматься работой в качестве таксистов. В 1960 году в Мехико насчитывалось 12,5 тысячи такси, в 1962 году — 17 тысяч, в 1969 году их было около 30 тысяч.

...Однажды поздно вечером я ехал на «крокодиле». Рядом с шофером молча сидела женщина; как выяснилось, это была его жена. Шофер оказался разговорчивым.

— Треклятая у нас работа, — пожаловался он, — к концу рабочего дня голова идет кругом. Каждую секунду смотри, как бы не было столкновения. Досаждают полицейские: из-за малейшего пустяка придираются, берут взятки. Работы много, а зарабатывать не больше 2500—3000 песо в месяц. Казалось бы, неплохо. Но из них 200—300 песо уходит на бензин, 1200 песо — плата хозяину за прокат автомобиля, 300—400 песо — плата за квартиру. Детей семь душ, да мать, теща, жена. Попробуй прокормить такую ораву!

— А разве это не ваша машина?

— Нет. У некоторых водителей такси свои машины. Но большинство берет в аренду. Закон не разрешает иметь более двух такси.

— А у вашего хозяина сколько машин?

— Одиннадцать.

— Как же ему удастся обойти закон?

— Через подставных лиц: родственников, знакомых. Все автомобили у него работают в две, а то и в три смены, окупаются года за два, а потом он получает чистую прибыль.

— А есть такие владельцы, у которых больше машин, чем у вашего хозяина?

— Есть. Иные держат по пятьдесят и даже по сто автомобилей. Да только они скрывают. А с финансовыми инспекторами у них связи, дают взятки.

— Ваша машина застрахована?

— Нет. Страховые компании не хотят страховать такси.

— Почему?

— Невыгодно. Слишком много аварий и столкновений.

— А если у вас будет столкновение или авария, за чей счет ремонтируется машина?

— За мой. Даже малейшую неисправность я должен устранять сам. Вчера, например, у меня лопнула камера. Пришлось купить за свои деньги новую. Лишь в случае износа деталей хозяин дает на них деньги.

Мы продолжаем ехать по улицам ночного города. Мимо мелькают красочные огни рекламы, ярко освещенные витринами магазинов.

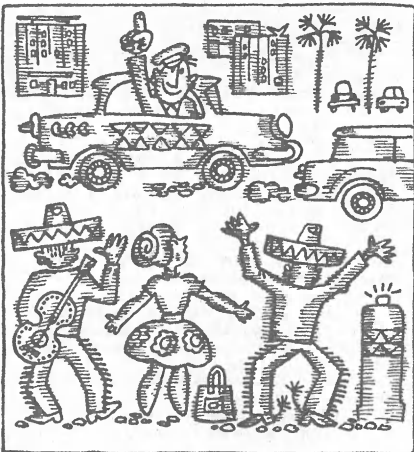
Женщина рядом с шофером продолжает сидеть молча и вовсе не собирается выходить. Я спрашиваю у Мигеля — так зовут шофера — почему в такой поздний час он не отправляет жену домой.

— Видите ли, — помедлив, отвечает он, — ночью одному опасно ездить. Вызывает, нападают на шоферов, и даже убивают...

Мы просили власти принять меры по розыску и задержанию этих преступников. Но власти действуют слишком медленно. Да и зачем им особенно торопиться? Вот если бы дело касалось богатых, то тут можно сорвать хороший куш. Нам надоело ждать, и однажды наш профсоюз — шоферов такси —



объявил забастовку. Пригнали свои машины к площади Конституции, заперли все улицы, ведущие к центру. Движение прекратилось. Власти оказали на нас давление, кое-кого арестовали, в печати началась кампания. Однако меры все-таки приняли и одну банду выловили.



Сейчас мы добиваемся, чтобы власти разрешили повысить плату за такси. Тарифы установлены очень низкие. Выгадывает только обеспеченная публика, которая пользуется этим видом транспорта. Правительство не хочет повышать тарифы, чтобы не вызывать ее недовольства.

— Но в этом случае владельцы автомобилей будут больше брать с вас за прокат, и вы ничего не выиграете, — возразил я.

Мигель задумался, помолчал. Потом промолвил:

— Пожалуй, это так. Да все-таки и нам кое-что перепадет, по крайней мере на первых порах.

— Проблем у нас много. Работа трудная, опасная, а заработков мало, — заключил Мигель.

В этот момент мы подъехали к дому. Мигель повернул счетчик. Я заплатил за дорогу. «Крокодил» двинулся дальше. Шоферу предстояло работать всю ночь.

А. ПАВЛЕНКО

Рисунки К. Невлера

Мехико — Москва

Спортивный глобус

Успех советских гонщиков

На первенстве мира по спидвею закончились четвертьфинальные встречи континентальной зоны, проходившие в четырех городах Европы. Право выступления в полуфиналах завоевали восемь сильнейших из 16 участников каждой встречи. Среди них 14 советских гонщиков — Н. Аксенов, В. Гордеев, Ю. Дубинин, Г. Кадыров, В. Калмыков, В. Клементьев, В. Кононович, Г. Куриленко, Ю. Ламбоич, А. Павлов, В. Смирнов, В. Трофимов, Г. Хлыновский, В. Цеханович. Это большой успех. За последние семь лет в полуфинал удавалось попасть самое большее одиннадцати (1965 год) нашим спортсменам. Помимо гонщиков СССР в полуфинал вышло девять представителей ЧССР, шесть — ГДР, два венгров и один австриец. Гонщики Польши не приняли участия в этих соревнованиях, поскольку «хозяева» финала (он проводится в этом году во Вроцлаве) имеют право выставить здесь шестерых спортсменов, минуя предварительные старты.

Острая борьба

Борьба в чемпионате мира по мотокроссу в классе 250 см³ обострилась. Победу на третьем этапе (в Бельгии) одержал бельгиец С. Гебейерс. Его земляк Ж. Робер, выступавший, как и победитель, на 36-сильном «Сузуки», был вторым. Последующие четыре места заняли: 3. Р. Де Костер, Бельгия; 4. М. Халм, ЧССР (оба — «Чезет»); 5. О. Петерссон, Швеция («Сузуки»); 6. И. Тейвссен, Голландия («Хускварна»).

Четвертый этап состоялся в Югославии. Здесь Робер взял реванш. Вторым был удачно выступающий в нынешнем сезоне молодой спортсмен из ЧССР Мирослав Халм, далее: 3. С. Гебейерс, Бельгия («Сузуки»); 4. Х. Минкола, Финляндия («Хускварна»); 5. Г. Моисеев, СССР («Чезет»); 6. У. Пальм, Швеция («Хускварна»).

По сумме очков лидирует Гебейерс (43), за ним — Робер (42), Халм (32), Де Костер (25) и Петерссон (22).

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 22.

Правильные ответы — 3, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 17.

I. Ни интенсивность движения, которая меняется в разное время дня, ни знак «Круговое движение», который может быть установлен перед многими перекрестками, не могут служить признаками площади.

II. При отсутствии знаков и разметки водители могут проезжать площадь по кратчайшим направлениям (ст. 91).

III. На нерегулируемых пересечениях площади транспортные средства, проезжающие по ней, пользуются преимуществом перед въезжающими (ст. 92).

IV. Трамвай только въезжает на площадь, и поэтому его водитель уступает дорогу выезжающему с площади автомобилю (ст. 92).

V. Повернуть налево можно; знак, установленный перед площадью, действует только на первое пересечение (ст. 161).

VI. На регулируемых пересечениях площади действуют общие правила проезда перекрестков, в данном случае ст. 88.

VII. При одновременном перестроении на площади преимущественное право проезда за находящимся справа (ст. 92).

VIII. И автобус и автомобиль находятся на площади, и их водители должны выполнять требования, установленные для проезда перекрестков (ст. 91).

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ.

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧКОВ, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, 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.

Коррентор В. В. Нинольская.

Адрес редакции: Москва, К-92, ул. Сretenка, 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.

Сдано в проищ. 19.5.1970 г. Подп. в печ. 11.6.1970 г. Тираж 2 720 000
Бум. 60×90/8, 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Цена 30 коп. Зак. 211 Г-71067.

Рукописи не возвращаются.

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

После трех этапов

Состоялись второй и третий этапы первенства мира по мотокроссу в классе 500 см³. Приводим результаты. Второй этап — Австрия: 1. Б. Эберг; 2. А. Криг; 3. А. Ионссон, Швеция («Хускварна»); 4. А. Ионссон, Швеция («Майко»); 5. К. Хикман, Англия (БСА); 6. О. Томан, ЧССР («Чезет»).

Третий этап — Голландия: 1. А. Криг, Швеция; 2. И. Тейвссен, Голландия (оба — «Хускварна»); 3. А. Ионссон, Швеция («Майко»); 4. К. Хаммаргрэн, Швеция; 5. Ж. ван Вельтховен, Голландия (оба — «Хускварна»); 6. Ф. Сигманс, Голландия («Гривс»).

По сумме очков впереди Эберг (30), далее — Криг (27), Тейвссен (26), Ионссон (23) и Фридрихс (18).

Чемпионат стартовал

Первенство Европы по мотоциклетному многоборью, в котором участвуют и наши спортсмены, открылось соревнованиями в ГДР (Цшопау). Второй этап состоялся в Австрии, третий — в ЧССР (Поважска-Быстрица). Здесь успешно выступили советские гонщики. Из тринадцати участников восемь завоевали золотые медали — Ю. Варабин, В. Волков (175 см³), Е. Королев (250 см³), Ц. Гюев, В. Пылаев, В. Фалалеев (350 см³), Р. Решетникс и Г. Чащипов (500 см³). Три наших спортсмена удостоены серебряных медалей и два — бронзовых.

Новый рекорд трассы

Третий этап личного первенства мира по кольцевым автогонкам состоялся в Монако. Как и в прошлом году, соревнования проходили на укороченной с 314 до 251 км (80 кругов) дистанции. Большой приз Монако выиграл австриец Йохен Риндт, выступавший на новом автомобиле «Лотос-Форд-49К». Средняя скорость победителя — 131,7 км/час — новый рекорд трассы.

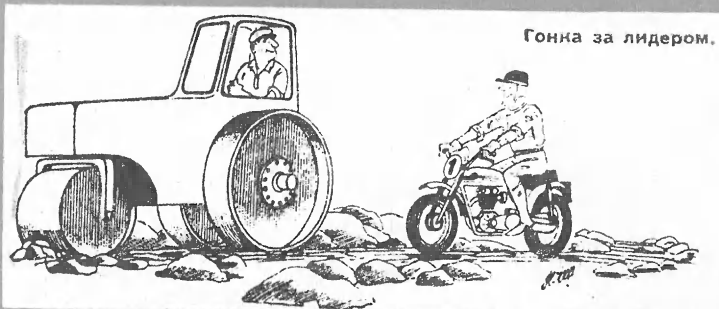
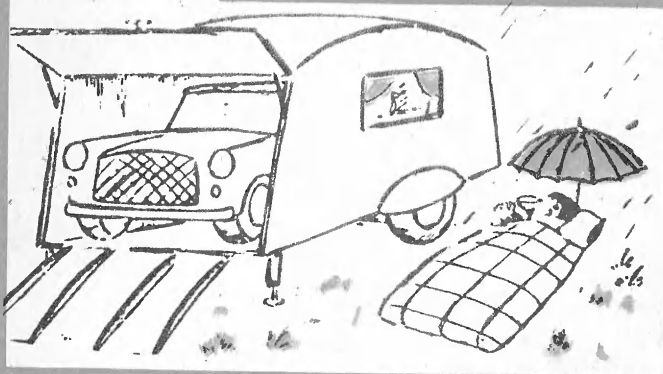
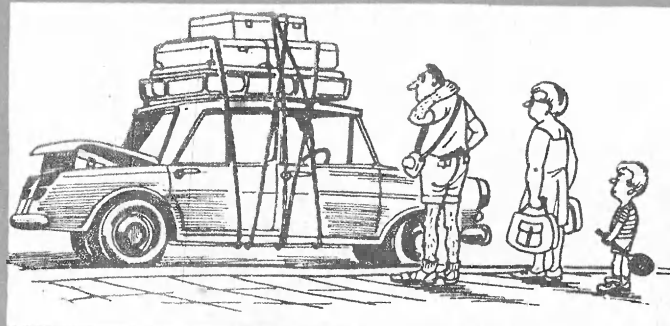
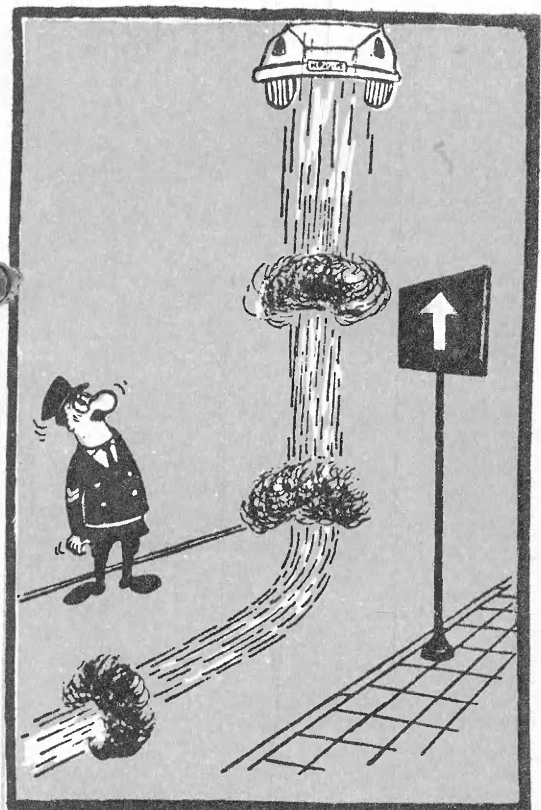
Последующие пять мест заняли: Д. Брэхэм («Брэхэм-Форд-БТ33»), А. Пескарولو («Матра-Симка-МС120»), Д. Хьюм («Мак-Ларен-Форд-М14А»), Г. Хилл («Лотос-Форд-49К»), П. Родригес (БРМ-153). Прошлогодний чемпион Д. Стюарт из-за перебоев в зажигании гонку не закончил.

По сумме очков впереди Брэхэм (15), далее Стюарт (13), Риндт и Хьюм (по 9).



Смеяться, право, не грешно...

— Следите за знаками и можете спокойно ехать.



Гонка за лидером.

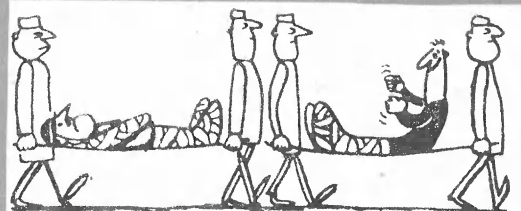
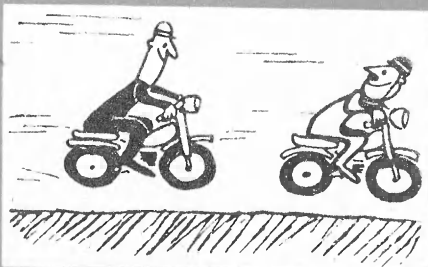
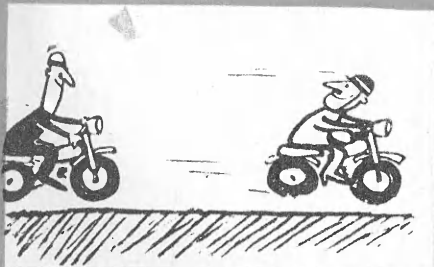
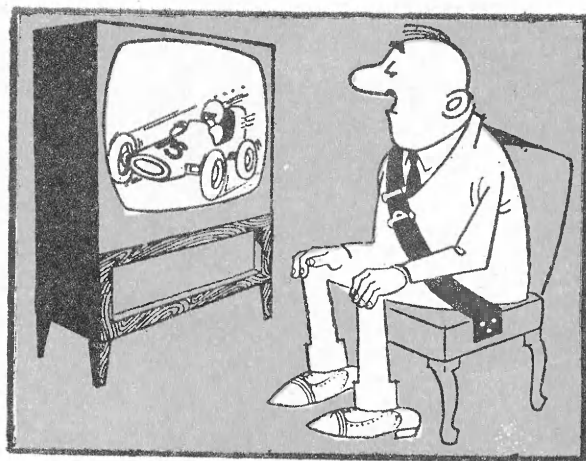




Фото В. Бровко

Август — месяц финальных стартов V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта