

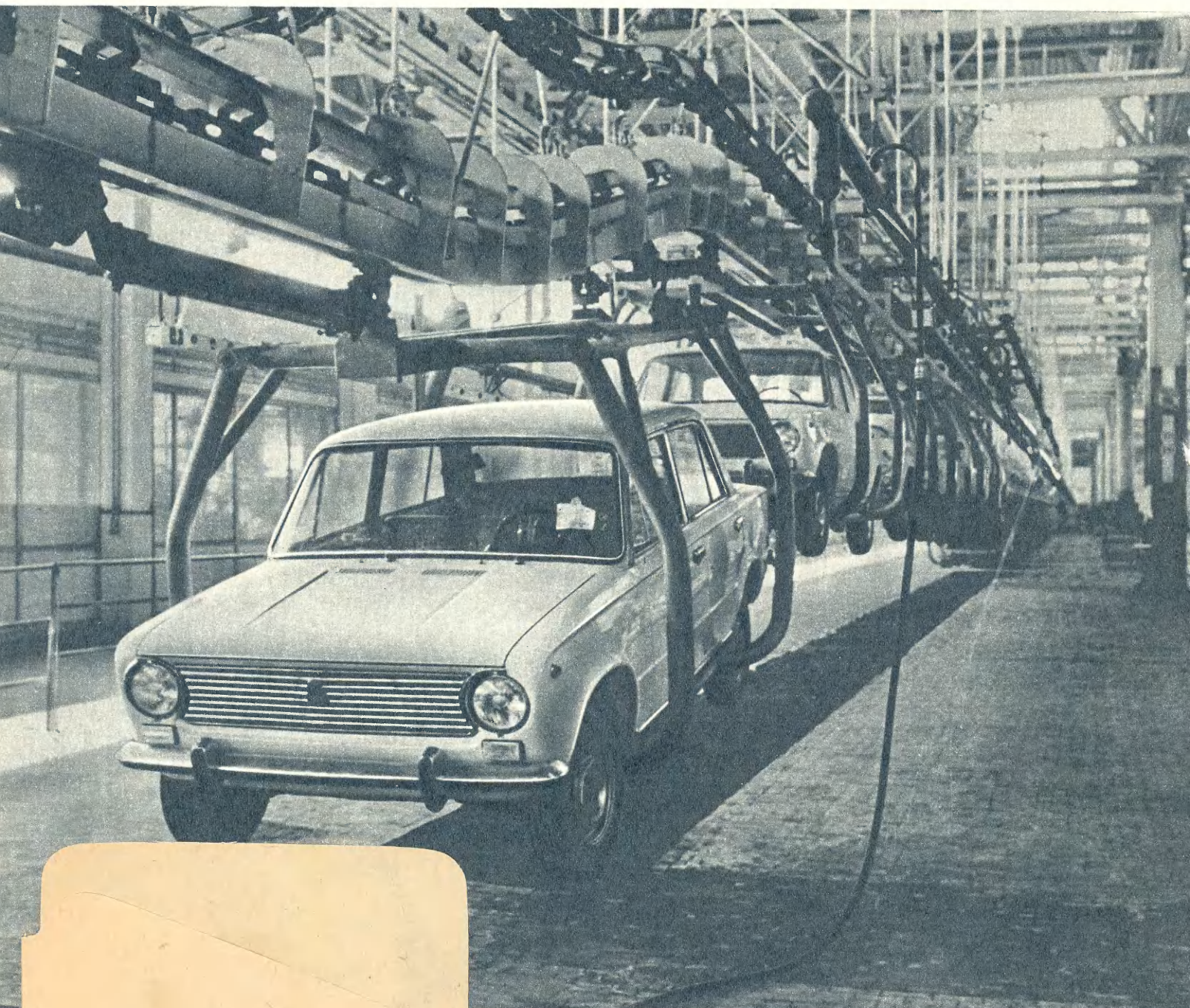
За рулём

ЯНВАРЬ · 1971 · № 1

С первым годом

новой пятилетки!





Ноб Вкладович

14 января 1967 года за селом Русская Борковка у Жигулей экипаж экскаватора Э-1251 вынул первый ковш грунта из котлована под корпус одного из цехов завода, имя которого — ВАЗ — значилось еще только на проектной документации. Сегодня — это эмблема на радиаторе тысяч малолитражек, которые попали уже в нетерпеливые руки автолюбителей. Всего четыре года отделяют нас от того первого ковша до момента, когда ожил главный конвейер. В рекордные сроки построен крупнейший автомобильный завод. На пороге новой пятилетки он дал первую продукцию.

ВАЗ — одно из звеньев большого строительства и реконструкции предприятий, важного этапа в развитии автомобильной промышленности.

На снимке: главный конвейер Волжского автозавода.

Фото Ю. Абрамочкина (АПН)



НАБИРАЯ ТЕМПЫ

Ю. А. РАМЕНСКИЙ

Страна вступает в новую пятилетку. Контуры ее все четче вырисовываются в ходе всенародной подготовки к XXIV съезду КПСС. В преддверии съезда каждый коллектив, каждая отрасль подводят итоги пятилетки минувшей, анализируют и оценивают все сделанное.

Для автомобильной промышленности эти годы отмечены строительством новых предприятий, реконструкцией ведущих автозаводов, переходом к массовому производству новых моделей основных марок. Без преувеличения можно сказать, что по масштабам внедрения достижений науки и техники с последней пятилеткой не может сравниться ни одна из предшествующих.

Автомобильная промышленность СССР сегодня — одна из наиболее развитых отраслей машиностроения по уровню технологии и организации массово-поточного производства. Для прошедшей пятилетки характерно ускоренное ее развитие. Объем производства увеличился более чем в 1,6 раза. Освоено 39 новых моделей — 16 грузовых автомобилей, 7 — легковых, 6 — автобусов и 10 — прицепов. И это не просто новые, но современные, прогрессивные конструкции, не уступающие зарубежным аналогам.

Конечный результат труда автомобилестроителей и транспортников — перевозка грузов. Полный переход на производство ЗИЛ-130 и ГАЗ-53, семейства МАЗ-500, машин КраЗ-255Б, лесовозов МАЗ-509 — автомобилей большей

грузоподъемности, чем их предшественники тех же марок, — создал условия для дальнейшего повышения производительности труда на транспорте, позволил справиться с возросшими объемами перевозок грузов и грузооборотом. Сравним такие цифры. Если за семилетие с 1959 по 1965 г. средняя грузоподъемность парка возросла с 3,3 до 3,76 тонны, то с 1966 по 1970 г. она увеличилась еще на 0,74 тонны. Повышение производительности труда позволило за пятилетие снизить себестоимость перевозок на автомобильном транспорте на 12,5 процента. Только благодаря повышению грузоподъемности парка за пятилетку получена экономия транспортных расходов свыше 2 миллиардов рублей.

Росту производительности труда на автотранспорте способствовало и улучшение эксплуатационных качеств машин — повышение удельных мощностей, надежности и долговечности, совершенствование их в отношении удобства для водителей и безопасности движения. Это основная тенденция в развитии советских автомобилей, и в первую очередь грузовых. Обратимся еще раз к цифрам. Пробег грузовиков ЗИЛ и ГАЗ, автобусов ЛиАЗ и ЛАЗ до первого капитального ремонта увеличен почти в полтора раза, а машин Минского завода — почти вдвое по сравнению с машинами предшествующих лет. Трудовые затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт сократились на 30—40 процентов.

Это несомненные достижения автомобилестроителей. Во многом они определили результаты работы автомобильного транспорта: накануне новой пятилетки его грузооборот увеличился по сравнению с 1965 годом в полтора раза, а пассажирооборот — в 1,7 раза.

Коллективы автозаводов, совершенствуя конструкции выпускаемых машин, одновременно работают над перспективными моделями, над автомобилями завтрашнего дня.

Возьмем в качестве примера Белорусский автозавод.

За прошедшую пятилетку здесь разработано и освоено семейство самосвалов грузоподъемностью от 27 до 40

тонн. Новые БелАЗы соответствуют современному техническому уровню, их эксплуатация в народном хозяйстве дает стране ежегодно десятки миллионов рублей экономии. Эта работа была удостоена Государственной премии в области науки и техники. Сейчас уже созданы образцы самосвала и автопоезда грузоподъемностью 75 и 120 тонн и идет работа над дальнейшим повышением грузоподъемности до 200 тонн.

Минувшая пятилетка отмечена строительством крупнейших автомобильных предприятий. В ее завершающем году вынуты первые кубометры грунта на месте будущего Камского автомобильного комплекса. Сейчас работы идут полным ходом. КамАЗ — всенародная ударная стройка. Новый автозавод будет выпускать многие десятки тысяч грузовиков в год, дизельных трехосных машин грузоподъемностью 8—11 тонн и автопоездов на их базе 16—22 тонны. Они предназначены для перевозок массовых грузов, в том числе и на большие расстояния. В таких автомобилях все больше нуждается народное хозяйство.

Заботой о благосостоянии населения продиктовано дальнейшее развитие производства автобусов и легковых автомобилей.

В минувшем пятилетии начато серийное производство первых отечественных городских автобусов большой вместимости ЛиАЗ-677. Они уже заслужили высокую оценку у жителей крупных промышленных центров страны. Серьезную модернизацию своих машин провели Львовский и Павловский автобусные заводы.

Важным этапом является начало производства легковых машин на Волжском автомобильном заводе. В завершающем году пятилетки с конвейера этого завода сошли первые тысячи «жигулей». Меньше чем за четыре года был построен Волжский автозавод — крупнейшее предприятие, оснащенное самой современной техникой. Заканчивается реконструкция автозавода имени Ленинского комсомола, которая позволит увеличить выпуск «москвичей» до 200 тысяч в год. Близится к завершению строительство автозавода в Ижевске, который уже начал выпуск автомобилей.

Наши легковые автомобили по своим качествам стоят на уровне современных зарубежных аналогов. Лучшей аттестацией их является триумф «москвичей» в гигантском ралли Лондон — Мехико.

Таковы исходные позиции новой пятилетки.

Коммунистическая партия ставит перед советским автомобилестроением на новом этапе еще более ответственные задачи. Главная из них — развитие грузового автомобильного транспорта, способного справиться с растущим объемом перевозок и грузооборотом.

Такие высокие темпы роста требуют повышения производительности труда в отрасли, дальнейшего совершенствования технологических процессов, применения более производительного оборудования, улучшения организации труда, введения в строй новых мощностей.

Строительство новых предприятий и завершение реконструкции действующих в наступающем пятилетии откроет широкие перспективы для нашего автомобилестроения, создаст условия для изменения структуры национального со-

За нашу Советскую Родину!

За рулём

№ 1 - январь - 1971

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

Библиотека № 101

Первомайского
района

БИБЛИОТЕКА - ФИЛИАЛ

№ 11

Мамаловский проезд, 2а

става автомобильного парка страны. Ведь для планируемого роста перевозок и грузооборота требуется не простое количественное увеличение парка. В разработанном типаже автомобилей отводится большее место машинам высокой грузоподъемности и автопоездам, автобусам большой вместимости, специализированным автомобилям для перевозки массовых грузов. Планируемые на 1971—1975 гг. мероприятия позволят осуществить дальнейшее повышение средней грузоподъемности выпускаемых автомобилей до 5 тонн.

Задача повышения производительности труда транспортников решается, с одной стороны, увеличением доли подвижного состава высокой грузоподъемности, а с другой — изменением соотношения водителей и всего остального состава автотранспортных предприятий и организаций. У транспортников в этой области свои заботы. Но во многом помочь им должны автомобилестроители. Речь идет об увеличении пробега автомобилей до капитального ремонта (в частности, машин МАЗ, ЗИЛ и ГАЗ до 200—300 тысяч километров) и значительно снижении трудоемкости технического обслуживания.

В обширной программе новой пятилетки большое место занимает техническое перевооружение самой автомобильной промышленности на основе специализации производства и внедрения новейшей техники. Процесс этот охватывает всю отрасль, он уже начался. Смысл его в том, чтобы, с одной стороны, создать широкую сеть предприятий, призванных снабжать автозаводы комплектующими изделиями, а с другой — оставить на головных заводах массовое производство базовых моделей и вывести на специальные предприятия изготовление многочисленных модификаций. Если раньше, скажем, двигатели для «москвичей» выпускали на АЗЛК (тогда МЗМА), то теперь этим будет занят Уфимский моторный завод, производство двигателей для автомобилей Горьковского завода, автобусов Рижского, Павловского и Курганского заводов возложено на Заволжский моторный. Двигатели для машин с маркой УАЗ будут поступать с Ульяновского моторного. Выпуск силовых агрегатов для машин, сходящих с конвейера Запорожского автозавода «Коммунар», поручен Мелитопольскому моторному. В то же время в Горьком уже не делают самосвалов — этим заняты Саранский и Фрунзенский автобороочные заводы. Специализация все более углубляется, а реконструкция захватывает и заводы-ветераны, такие, как Ярославский моторный, ЗИЛ, ГАЗ, и сравнительно молодые, например, завод в Жодино.

Цель всего этого — ускоренное развитие мощностей действующих заводов и увеличение выпуска главной продукции — автомобилей на основе повышения производительности труда.

Возьмем Московский автозавод имени Лихачева. Этот гигант в результате специализации и технического перевооружения выходит по основным технико-экономическим показателям на уровень наиболее совершенных заводов США и Европы, выпускающих грузовики. По производительности труда автоматические линии ЗИЛА уже сейчас не уступают аналогичным линиям за рубе-

жом, а в ряде случаев — и превосходят их.

Большая программа реконструкции осуществляется и на другом ведущем нашем автомобильном заводе — Горьковском. Он тоже решает проблему создания филиалов, специализируемых на выпуске отдельных узлов и деталей. Производство на новых заводах-филиалах строится на базе новой технологии, более современного оборудования и высокого уровня организации производства.

Техническое перевооружение автомобильных заводов на основе новых принципов формирования мощностей позволит в предстоящей пятилетке добиться роста производства автомобилей с наименьшими затратами при высоких темпах.

Важнейшей проблемой в области грузового транспорта является «дизелизация». К концу новой пятилетки войдет в строй Камский автозавод, машины которого рассчитаны на дизельные двигатели. Сейчас заводы и НИИ автомобильной промышленности готовят образцы новых дизелей, предназначенных в первую очередь для автомобилей КамАЗа, ЗИЛА, Уральского автозавода.

В новой пятилетке по-новому будет решаться проблема запасных частей.

Несмотря на ежегодный прирост их выпуска, в том числе деталей по дефицитной номенклатуре, потребность в запасных частях удовлетворяется не полностью. Основное внимание будет уделяться улучшению качества ремонта, увеличению межремонтных пробегов. Вместе с этим предусматривается значительно увеличить производство запасных частей, для чего намечается реконструкция 52 заводов и строительство восьми новых предприятий. Предполагается также организовать капитальный ремонт новых V-образных двигателей (ЗИЛ-130, ЗМЗ-53, ЯМЗ-236, ЯМЗ-238) на специализированных ремонтных заводах, оснащенных современным оборудованием. Внедрение промышленных методов ремонта и увеличение ресурса отремонтированных двигателей позволит существенно снизить расход запасных частей.

Развитие производства автомобилей, смена конструкций и повышение их эксплуатационных качеств определяется большой совместной работой заводов и научно-исследовательских институтов, изучающих потребности народного хозяйства, состояние и развитие мирового автомобилестроения и разрабатывающих прогнозы на ближайшее будущее. Важнейшая из перспективных разработок — типаж автомобилей, подлежащих производству на предстоящие 10 лет. Типаж грузовых автомобилей предусматривает создание таких машин, в которых будет максимально облегчен труд водителя и ремонтника. В перспективных моделях грузовых автомобилей и автобусов большое внимание уделяется эстетике, культуре и условиям труда шофера. Речь идет о кабине — с хорошей обзорностью, регулируемым сиденьем, о мягкой подвеске, гидроусилителях руля, автоматических коробках передач и т. д.

Опытные образцы некоторых новых автомобилей уже испытываются сегодня на Московском, Горьковском и Минском автозаводах и других предприятиях отрасли.

Заводские инженеры вместе с учеными много сделали в области проектирования специальных модификаций автомобилей, приспособленных для работы в различных условиях — на севере, в зонах жаркого климата, в песках. Постоянная забота исследователей — автомобили повышенной проходимости, нужные прежде всего в сельском хозяйстве. Этим занимаются ЗИЛ и ГАЗ и головной институт — НАМИ.

Расширяется научно-исследовательская база автомобильной промышленности. Организован институт автоматериалов, построена первая очередь автополигона, ведутся работы по расширению НАМИ, НИИТавтопрома, на одних заводах реконструированы, на других строятся конструкторско-экспериментальные центры.

Автомобильная промышленность стимулирует развитие многих других, смежных отраслей производства, поставляющих для нее оборудование, материалы, изделия. Это ярко видно на примере Волжского автозавода. Он вызвал к жизни десятки комплектующих специализированных предприятий. В отношении даже к этому автогиганту комплектующие заводы — крупные производства. Они объединяются сейчас общим термином «спутники».

Развивающаяся специализация внутри автомобильной отрасли позволяет, наряду со строительством больших заводов в крупных экономических районах страны (на Волге, Каме) и реконструкцией действующих, осуществлять строительство в небольших городах, не имевших раньше развитой машиностроительной промышленности (Кинешма, Мелекес, Белебей, Лихославль, Вязники и т. д.).

Автомобильная промышленность по своим масштабам производства является крупнейшим устойчивым потребителем большого количества разнообразных материалов. Она предъявляет высокие требования к металлургической, химической, нефтехимической и резиновой, технической, целлюлозно-бумажной, текстильной, стекольной, радио- и электронно-технической, станкостроительной и другим отраслям промышленности. Это мощный фактор, способствующий их развитию.

Наряду с развитием производственных мощностей по выпуску автомобилей, совершенствованием их ремонта и эксплуатации в настоящее время в стране сделано многое и для улучшения условий труда и быта автомобилистов.

Программа отечественной автомобильной промышленности в новой пятилетке обширна как никогда. От своевременного введения в строй новых мощностей и реконструкции существующих заводов, от совершенствования конструкции автомобилей, от повышения уровня технологии и организации производства, внедрения современных методов планирования и управления будет зависеть многое в нашем народном хозяйстве.

Большие перспективы, открывающиеся перед отраслью в новом пятилетии, забота Коммунистической партии и Советского правительства о людях, создающих и эксплуатирующих эту технику, воодушевляют автомобилестроителей и работников автотранспорта на новые трудовые достижения.

Советская автомобильная промышленность — на пороге больших перемен.



В ОМСКОМ

ОБРАЗЦОВОМ

В классе технического обслуживания автомобилей.

2. ЕСЛИ ЗА ДЕЛО ВЗЯТЬСЯ С ДУШОЙ*

В один из дней после занятий группа, которую ведет Г. С. Ураков, обсуждала итоги месяца. Преподаватель держал лист бумаги с оценками курсантов. Были здесь пятерки, четверки, тройки и даже двойки. Неудовлетворенные чувствовали себя неуютно. Большинство выступавших на собрании ребят, комсомольцев осуждали их, корили за то, что тянут группу назад, и предлагали меры помощи — дополнительные занятия, консультации, индивидуальные шефство над отстающими.

Примерно так же проходили собрания в конце первого месяца учебы в других группах.

— Теперь взгляните на ноябрьские, декабрьские оценки, — говорит Ураков, показывая табель учета успеваемости.

Смотрю: двойки исчезли, меньше стало троек. Зато прибавились четверки и пятерки.

В других группах тоже заметны сдвиги к лучшему. Прикидываю: средняя месячная оценка перевалила за 4 балла. Беседую с другими преподавателями, инструкторами — В. А. Чубукиным, Э. Г. Вастьяном, И. И. Бельковым, Д. Е. Пивоваровым — хочу выяснить их мнение об успеваемости.

— Это наши, так сказать, внутренние баллы, решающее слово будет за экзаменационной комиссией ГАИ, — говорит Э. Г. Вастьян. И помолчав, добавляет: — Пока что результаты нас не удовлетворяют. Четыре с половиной балла на круг — вот с чем мы должны подвести к экзаменам каждую группу. Таковы обязательства клуба в честь XXIV съезда нашей партии.

Не знаю, всегда ли неудовлетворенность сделанным — стимул к достижению более высоких показателей, но из бесед с начальником клуба, преподавателями, инструкторами, мастерами производственного обучения я вынес глубокое убеждение: тут не терпят малейших проявлений самоуспокоенности. Ежедневно, можно сказать, ежедневно педагогический коллектив клуба думает над тем, как повысить качество обучения будущих военных водителей.

Качество обучения. Сухое, казенное,

вроде бы, словосочетание. А как много живого стоит за ним. Это и серьезное знание техники, и навыки вождения в сложных условиях, и умение ухаживать за автомобилем, и закалка, и знакомство с основами военного дела, и многое, многое другое.

Что же позволяет коллективу клуба день ото дня подниматься вверх?

В начале корреспонденции упоминались собрания, на которых сами курсанты обсуждают результаты месячной работы, узнают об итогах социалистического соревнования между группами.

Собрания — лишь частица той большой и разносторонней политико-воспитательной работы, которая ведется в Омском клубе.

В начале осени жители города стали свидетелями необычного шествия. Впереди — колонна мотоциклистов, за ней стройные ряды подтянутых парней с флагами и транспарантами. Это воспитанники автомотоклуба, вчерашние курсанты, призванные на армейскую службу. Потом был митинг на площади, песни, веселье.

Руководители клуба, преподаватели заранее готовятся к проходам своих питомцев в армию. В торжественной обстановке вручают поощрения отличникам учебы, значки «Готов к защите Родины» и, конечно, водительские удостоверения.

Выпускники клуба идут на службу, уже представляя себе армейскую жизнь. Они не раз бывали в гостях у курсантов Омского танкового технического училища, с которым клуб поддерживает тесную связь. Здесь они знакомились с бытом и боевой учебой курсантов, были в музее боевой славы, на танкодроме.

Каждое массовое мероприятие работники клуба стараются проводить не «для галочки», не формально, а так, чтобы оно оставило след в душе ребят. Это относится и к традиционным встречам юношей с ветеранами войны и труда, и к поездкам по памятным местам, и к чтке писем из воинских частей — от питомцев клуба.

Иногда можно наблюдать картину, характерную для клуба. К заданию его группами, поодиночке идут люди далеко не призывного возраста. Это родители курсантов. Их приглашают в клуб, чтобы рассказать, как учатся и ведут себя их сыны. Родительские собрания проводятся регулярно. На

них обычно присутствуют все преподаватели, мастера, инструкторы, сотрудники военкомата. И это представительство создает атмосферу, которая так необходима, чтобы и курсанты и их родители почувствовали, сколь серьезна и ответственна учеба в клубе.

Можно назвать и другие формы воспитания, которые благотворно влияют на формирование характеров юношей, готовят их к армейской службе.

Скажем, такая вещь, как наглядная агитация — стенды, витрины, выставки. Бывает, что висят они годами, выцветают, ветшают и уже ни у кого не могут вызвать интереса. В Омском клубе наглядная агитация привлекает актуальностью, выдумкой, хорошим вкусом.

— Было время, — рассказывает Иван Дмитриевич Кононов, — когда воспитатели жаловались: охладели ребята к беседам, докладам, лекциям. Плохие, значит, лекции, говорю, если к ним нет интереса. Подумали, как оживить устную пропаганду. Решили, что надо больше привлекать людей, которым есть что рассказать будущим водителям и которые владеют лекторским даром. Среди офицеров-фронтовиков, комсомольских работников, работников ГАИ, руководителей автохозяйств, членов общества «Знание» нашлись такие люди.

И все-таки самое главное и самое важное в подготовке водителя — это учебные занятия.

...Мы в учебных аудиториях. Преподаватель В. А. Чубукин ведет занятия по теории автомобиля. В классе на вращающихся подставках разрезы двигателей, коробок передач, мостов и других агрегатов. Здесь же действующие макеты, стенды, плакаты, раскрывающие устройство ЗИЛ-130, ГАЗ-53, ГАЗ-51 и других машин. В оснащении классов приняли участие преподаватели и курсанты.

При изучении теории автомобиля, правил движения преподаватели пользуются не только действующими моделями, макетами, но и документальными фильмами. Большое внимание уделяется техническому обслуживанию автомобилей, умению обнаружить и устранить неисправность и, конечно, практике вождения. Ежедневно на автодром, на улицы города по заранее утвержденным маршрутам выходит около 40 учебных машин. В самых различных условиях, в том числе ночью, в колонне, на труднопроходимой местности юноши учатся управлять автомобилем так, как это потребуются на армейской службе.

Не пустуют классы и во внеурочное время. Идут консультации. Разъясняют, показывают, не считаясь со временем. Тут каждый подходит к делу с высокой мерой ответственности. Если к этому добавить то, о чем мы кратко рассказали выше: прекрасную воспитательную работу, требование к порядку, дисциплине, то станет ясно, почему Омский автомотоклуб много лет по праву считается образцовым и почему именно этот клуб первым среди учебных организаций ДОСААФ взял на себя повышенные обязательства в честь XXIV съезда КПСС.

И. СИННИКОВ,
нештатный корреспондент
«За рулем»

* Окончание. Начало — в № 12 журнала за 1970 год

г. Омск.

ОРИЕНТИР—ПЯТИЛЕТКА

Народному хозяйству высококвалифицированных водителей

Пожалуй, никогда ранее перед учебными организациями оборонного Общества не стоял так остро вопрос о численном увеличении и улучшении качества подготовки водительских кадров для народного хозяйства страны, как в наши дни. Таково веление времени. С ростом экономики развиваются транспортные связи между предприятиями, а также межотраслевые, развивается сфера обслуживания. Одним словом, увеличиваются перевозки грузов и пассажиров. И большая часть их ложится на «плечи» автомобилей. Строительство новых предприятий автомобильной промышленности, реконструкция действующих заводов, предусмотренные в новой пятилетке, укрепят положение автомобиля в народном хозяйстве и в быту советских граждан.

Естественно, что рост парка требует и пополнения армии водителей, людей, умеющих управлять машинами, со знанием дела их эксплуатировать.

Роль ДОСААФ в подготовке технических специалистов хорошо известна. Сегодня чуть ли не каждый третий шофер — выпускник автомотоклубов и спортивно-технических клубов оборонного Общества. Только в 1969 году (за истекший год полностью итоги еще не подведены) учебными организациями ДОСААФ подготовлены десятки тысяч водителей-профессионалов, 134 тысячи автолюбителей, 298 тысяч водителей повысили здесь квалификацию на второй и первый классы. Если к этому прибавить многие тысячи трактористов, комбайнеров, мотоциклистов, мотористов и других специалистов, обученных в наших же организациях, то станет еще более ясно, что комитеты, клубы и актив Общества времени попусту не тратили.

Год от года улучшается качество подготовки, идет непрерывный процесс роста профессиональных навыков будущих водителей в самом ходе обучения.

Однако нельзя обольщаться достигнутым. Чтобы идти в ногу со временем, внести весомый вклад в решение задач новой пятилетки, комитетам и учебным организациям Общества предстоит большая и напряженная работа. Недавно президиум ЦК ДОСААФ принял специальное постановление, в котором определены контрольные цифры подготовки водительских кадров для народного хозяйства в предстоящем пятилетии, указаны пути к выполнению установленных заданий.

Цифры довольно внушительные: к

1975 году — концу пятилетки — выпуск только шоферов-профессионалов в наших организациях увеличится по сравнению с 1970 годом почти в четыре раза, во столько же раз возрастет цифра, характеризующая повышение квалификации водителей. Особое внимание в постановлении обращено на необходимость широкой подготовки технических кадров для села. Сотни тысяч водителей автомобилей третьего класса, трактористов, бульдозеристов, комбайнеров, механиков и других специалистов — таковы обязательства ДОСААФ перед тружениками сельского хозяйства.

Еще одна категория водителей требует сегодня серьезного внимания — любители. Потребность в их подготовке с пуском заводов в Тольятти, Ижевске и реконструкцией АЗЛК резко возрастет. Ориентировочно к концу пятилетки в организациях Общества намечается обучить до 2 миллионов человек.

Основными учебными организациями ДОСААФ, на базе которых будет и впредь проводиться хозрасчетная подготовка водителей, являются штатные автомото- и спортивно-технические клубы, а также курсы при первичных организациях Общества. Однако в новых условиях предстоит осуществить ряд важных мер, которые должны обеспечить большой размах учебной работы.

В первую очередь надлежит продумать, как с наибольшей эффективностью использовать существующую материальную базу — помещения, технику, оборудование, которыми располагают ныне наши учебные организации. ЦК ДОСААФ рекомендует практиковать подготовку шоферов и других специалистов для промышленных предприятий, для колхозов, совхозов на договорных началах, организуя под руководством автомотоклубов и спорттехклубов соответствующие курсы, предоставляя этим курсам помещения, учебную технику, расходные материалы и обеспечивая их преподавателями и инструкторами.

Предлагается и другой путь: создавать учебные классы непосредственно на предприятиях, в колхозах, совхозах при условии, что последние будут предоставлять для занятий помещения, выделять автомобили, их агрегаты, механизмы, горюче-смазочные материалы за счет своих лимитов.

Заслуживают всяческого поощрения те коллективы Общества, которые поддерживают тесные связи с заводами, стройками, совхозами и колхозами,

знают их запросы и возможности, вместе с ними решают, как лучше организовать подготовку технических кадров, в каких размерах, на какой базе. Вообще нужно сказать, что планирование, серьезный вдумчивый прогноз на будущее, определение перспективы здесь обязательны.

В новом пятилетии предусматривается значительный рост учебных организаций ДОСААФ. И это понятно. Имеющаяся база не в состоянии обеспечить учебную работу в требуемых масштабах. Планируется открыть не одну сотню новых клубов, прежде всего спортивно-технических, которые должны стать основой платной подготовки шоферов-профессионалов, автолюбителей, мотоциклистов. Каждому району и каждому предприятию, где больше тысячи членов ДОСААФ, — спортивно-технический клуб. Такова задача, которую предстоит решить к 1975 году.

Открытие новых учебных организаций — дело нелегкое, оно потребует дальнейшего развития строительства учебных зданий, гаражей, автодромов. Все это должно стать предметом заботы комитетов и клубов. Важно добиваться долевого участия в строительстве со стороны областных и краевых исполкомов, Советов Министров республик. Опыт тут накоплен богатый. Его надо активно использовать и впредь. Вместе с тем необходимо поддерживать деловую связь с хозяйственными, профсоюзными организациями, министерствами и ведомствами на местах, с территориальными управлениями материально-технического снабжения, «Сельхозтехникой», своевременно представлять им обоснованные заявки на технику, запасные части, гаражное оборудование, учебное имущество, обеспечив полное и своевременное получение всего положенного по табелям и нормам.

Вопрос о расширении подготовки водителей кадров мы всегда рассматриваем и решаем в тесной связи с повышением качества обучения. Опыт передовых организаций Украины, Белоруссии, Узбекистана, Краснодарского, Ставропольского краев, Омской, Ростовской, Куйбышевской и других областей, из года в год пополняющих автотранспорт квалифицированными водителями, учит и тому, что надо не устанно совершенствовать материальную базу, умело подбирать, расставлять и воспитывать кадры, внедрять в практику обучения новое, передовое, в том числе технические средства, постоянно и действенно контролировать учебный процесс.

Все возрастающие задачи по подготовке специалистов для народного хозяйства страны требуют от руководителей комитетов, коллективов учебных организаций, актива творческой инициативы, трудолюбия, высокой ответственности за порученное дело. Развернувшееся сейчас в учебных организациях Общества социалистическое соревнование в честь XXIV съезда КПСС, успехи, достигнутые в соревновании, — залог того, что поставленные на новое пятилетие задачи будут решены.

П. ГУЖВА,
заместитель начальника
управления ЦК ДОСААФ



Сколько незабываемых впечатлений оставляет автомобильный или мотоциклетный поход по родной стране! Тот, кто хоть раз участвовал в таком путешествии, непременно снова и снова отправляется в дальний путь.

Перед нами отчеты участников заочных соревнований автомотористов, которые проходили в 1968—1969 годах. Здесь что ни страница, то взволнованный рассказ о замечательных свершениях советского народа, о красоте нашей земли.

Наступит лето, и вновь многие тысячи мотоциклистов и автомобилистов соберутся в дорогу. Уже сейчас каждый задумывается над тем, куда же поехать, где лучше провести свой отпуск. Немало писем с таким вопросом получает редакция журнала.

Что же посоветовать? Год нынче необычный. В марте соберется XXIV съезд партии, который наметит план дальнейшего коммунистического строительства, определит задачи новой пятилетки. В 1972 году страна будет отмечать 50-летие образования Союза ССР. Автомотористы — сами участники созидательного труда — смогут во время своих путешествий познакомиться с тем, как претворяются в жизнь предначертания партии, побывать в местах боевой, революционной и трудовой славы нашего народа, на новостройках, фабриках и заводах, в городах и селах страны.

Для тех, кто путешествует за рулем, редакция объявляет новый туристский конкурс: на лучший маршрут. Рассчитан он на два года — 1971—1972.

УСЛОВИЯ КОНКУРСА

1. Участвовать в конкурсе могут автомотористы, которые совершат поход в текущем или будущем году по комплексному или тематическому маршруту.

Комплексный маршрут предполагает знакомство с достопримечательностями того или иного района (районов) страны, тематический — одну из следующих тем: «Маршрутами новой пятилетки»; «Союз нерушимый республик свободных» (по городам двух или более республик); «Там, где гремели бои»; «По историческим местам нашей Родины» или же другую, выбранную самими участниками.

2. Походы могут быть индивидуальными или групповыми. Время начала, график и скорость движения выбирают сами участники на основе действующих «Правил организации туристских путешествий по территории СССР», утвержденных ЦС по туризму и экскурсиям ВЦСПС. Маршрутную книжку или маршрутный лист необходимо получить в совете по туризму и экскурсиям или в секции (клубе) автомотористов.

На конверте с маршрутом необходимо указывать «На туристский конкурс».

Никаких предварительных заявок высылать не требуется.

Присланные материалы (кроме маршрутной книжки) не возвращаются авторам.

Последний срок отправления материалов — 20 декабря 1972 года (определяется по почтовому штемпелю).

Итоги конкурса будут опубликованы в № 4 «За рулем» (1973 г.).

Итак, снова в походы. Счастливого пути, друзья!

Пять этапов ралли «Искра»

Два года шествовало по стране Всесоюзное ралли «Искра», посвященное 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Два года соревновались между собой сильнейшие клубы автомотористов.

Путь и победе шел через пять этапов ралли. Финиш первого состоялся весной позапрошлого года в Казани, а через месяц участники собрались на родине Владимира Ильича Ленина — в Ульяновске. Более 250 человек — представители 14 городов — приехали сюда, пройдя тысячекилометровые маршруты. С большим воодушевлением трудились все раллисты на строительстве мемориального комплекса.

Дороги третьего этапа привели участников в Шушенское. Ни дожди, ни встречавшиеся местами бездорожье, ни жара не остановили туристов. Велико было их стремление побывать в Ленинских местах Сибири. Трое минчан под руководством инженера-конструктора мотозавода Г. Пилоневича на машинах М-105 прошли от Бреста до Владивостока и затем прибыли в Шушенское. Команда Мос-

ковского клуба автомотористов по пути в Шушенское побывала на Алтае.

На финише четвертого этапа в Ленинграде, состоявшемся в зимние дни минувшего года, встретились самые сильные, самые выносливые. Одни приехали сюда из Челябинска, другие из Томска, третьи из Казани. Приходилось двигаться и в 30-градусные морозы, и в метели, преодолевать снежные заносы. Финишный слет закончился торжественным вечером в Ленинградском Доме обороны.

Затем раллистов принимала Москва. На финиш последнего этапа прибыло свыше 300 автомотористов. Здесь решался вопрос о победе в общем зачете. Первое место присуждено Московскому клубу автомотористов, команды которого принимали участие в четырех этапах и провели большую общественно полезную работу. Второе место у Ленинградского клуба и третье — у республиканской секции Казахстана.

Б. ДЕМЧЕНКО
главный туристско-спортивный
комиссар ралли, мастер спорта

Новое «Положение о спортивно-техническом клубе ДОСААФ»

Год от года расширяется сеть спортивно-технических клубов нашего оборонного Общества, повышается их роль в организации оборонно-массовой работы среди трудящихся. Многие клубы содействуют осуществлению начальной военной подготовки молодежи к службе в Вооруженных Силах, ведут пропаганду военно-технических знаний, готовят сотни тысяч специалистов для народного хозяйства, в том числе водителей, развивают военно-технические виды спорта. Особенно важна работа СТК непосредственно при первичных организациях ДОСААФ — на предприятиях, стройках, в колхозах, совхозах, в учреждениях, учебных заведениях.

В целях дальнейшей активизации практической деятельности первичных организаций Общества, более широкого участия в подготовке кадров массовых технических профессий для народного хозяйства и развития военно-технических видов спорта президиум ЦК ДОСААФ СССР принял постановление «О состоянии и мерах по улучшению работы спортивно-технических клубов ДОСААФ». Постановлением утверждено новое Положение об этих клубах, вступающее в силу с 1 января 1971 года. Оно открывает перед ними широкие возможности.

Действовавшие до настоящего времени два отдельных Положения — о районном (городском) СТК и самостоятельном СТК, принятые еще в 1962 году, в значительной мере устарели и не отвечали современным задачам. Новое Положение — единый документ для всех спортивно-технических клубов, будь то районный, городской или при первичной организации Общества.

В новом Положении более четко определены задачи и пути многоплановой деятельности клубов. Районный (городской) клуб становится спортивно-техническим и методическим центром районного (городского) комитета ДОСААФ, а СТК на предприятии, стройке, в колхозе, совхозе являются основной учебно-спортивной базой своей первичной организации. Теперь одним из главных условий открытия районного (городского) СТК и его работы будет обязательно наличие в таком клубе не менее 15 коллективных членов — первичных организаций, где нет возможности вести практическую работу своими силами.

На спортивно-технические клубы возлагается шестая работа в школьных оборонно-технических клубах и в детских военно-патриотических школах-спутниках, помощь техническим кружкам, организации спортивных соревнований, военизированных игр и походов. СТК может создать детско-юношескую спортивно-техническую школу по одному или нескольким военно-техническим видам спорта.

Важная обязанность клубов — активная работа на военно-учебных пунктах предприятий.

В новом Положении более четко определены права СТК в области платной подготовки кадров массовых технических профессий для народного хозяйства, главным образом водителей. Теперь СТК может вести обучение шоферов-профессионалов и повышение их квалификации, если для этого есть техническая база и согласие ГАИ. Особое внимание обращено на организацию разносторонней работы среди членов ДОСААФ — владельцев собственных автомобилей, мотоциклов, мотороллеров и подготовку водителей-любителей.

Клубам разрешено создавать хозрасчетные мастерские для технического обслуживания и мелкого ремонта легковых автомобилей, мотоциклов, мотороллеров, принадлежащих членам ДОСААФ, организовывать платные прокатные пункты автомобилей и мотоциклов.

Положение определяет правовые стороны деятельности клуба, штатные и денежные вопросы.

Разработан и принят план расширения сети спорттехклубов на новое пятилетие. Их разнообразная и активная деятельность будет служить делу оборонно-массовой и военно-спортивной работы в стране.

Н. ВОЛЕВ.
начальник отдела СТК ЦК ДОСААФ



Когда автомобиль только появился, у него была одна профессия — извозчика. Но потом он освоил их множество, и если истории автомобиля нельзя насчитать еще и ста лет, то количество профессий его уже перевалило за эту цифру и растет с каждым годом. Сегодня он может быть и строителем, и дворником, и санитаром, и парикмахером на колесах, и, если надо, солдатом. Кстати, военную профессию автомобиль получил в самом юном возрасте, едва встав на колеса, — его применили во время империалистической войны 1914—1918 гг. С тех пор «новобранец» незаменим в армии, хотя, конечно, стал неузнаваемым.

В общем, сегодня автомобиль — ма-

стер «на все руки», он вошел во все сферы современной жизни и стал чемпионом века первым помощником в труде. Есть даже автомобиль — конференц-зал, как специальный автобус, сделанный венгерским «Икарусом» в 1971 году по заказу ГДР. Есть в многочисленном автомобильном сословии и такие редкие «специалисты», как машины службы крови или для перевозки только что вылупившихся цыплят. Им обходится и без уродств. Недавно в несуетливая полиция ликвидировала катину на колесах.

В нашей стране, по данным 1971 года, парк специальных, нетранспортных автомобилей (например, пожарные, санитарные, поливочные) специализированных (лесовозы, цистерны, фургоны, мусоровозы, почтовые и др.) насчитывал лишь несколько сотен, а некоторые профессии исчислялись единицами: в стране было четыре кинопередвижки, две платформы для перевозки аэропланов и одна «бука» для ловли собак.

Сегодня автомобиль находит все новые сферы применения в нашем народном хозяйстве. Глаз привык к панельным автобусам, цементовозам, молоковозам, многим прочим «возам».

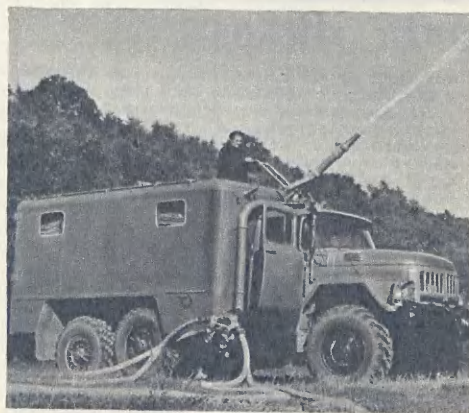
Под новой рубрикой «Сто профессий автомобиля» редакция задумала рассказать о разных «должностях», которые занимает автомобиль в народном хозяйстве. Нашу рубрику открывают пожарные автомобили — по той же самой причине, по какой открывали любой городской справочник пожарной служба.



СПЕЦИАЛЬНОСТЬ «01»



На фото (сверху вниз):
один из первых советских пожарных автомобилей на шасси ЗИС-11;
аэродромный автомобиль АА-40 (131);
современная пожарная автоцистерна АЦ-40 на базе ЗИЛ-130;
один из лучших современных пожарных автомобилей АЦ-40 на шасси «Урал-375» (пожарная лестница спрятана в кузов);



рукавный перевозчик АР-2 (131) на базе ЗИЛ-131, вмещает полтора километра пожарных рукавов.

Среди всех специальных автомобилей пожарные машины — предмет первой необходимости. Они спасают жизни людей, результаты их труда. Может быть, именно поэтому в развитии пожарной техники так ярко отразилась у нас история отечественного автомобилестроения.

Переход с конной тяги на механическую был в России тяжелым. Тем не менее автомобиль получил пожарную специальность в числе первых. У него были неоспоримые преимущества: скорость и грузоподъемность.

Первые пожарные автомобили, собранные из старых разномастных узлов и деталей, случалось, разваливались на ходу. И только когда развернул свою деятельность завод АМО, молотая советская автопромышленность начала поставлять заводам, изготавливающим пожарные автомобили, 1,5-тонные и 2,5-тонные отечественные шасси.

Начавший выходить в 1928 году журнал «За рулем» в первом номере со-

общи о создании первого советского пожарного автомобиля — автонасоса на базе АМО.

После вступления в строй Московского и Горьковского автомобильных заводов пожарные начали получать для своих машин шасси ГАЗ-АА и ЗИС-5, а с 1934 года — специальное шасси ЗИС-11. За сравнительно короткий срок были созданы прототипы пожарных автомобилей, по которым начала делать машины промышленность.

Сегодня советские пожарные автомобили не уступают лучшим зарубежным образцам, а по некоторым параметрам и превосходят их. Успешно экспортируются наши автоцистерны, автонасосы, автомеханические лестницы. Кстати, в пожарной профессии автомобиля стало столько «узких специальностей», что число моделей составляет уже не один десяток. В чем тут дело? Специализация вызвана развитием новых сложнейших промышленных производств. Древнее средство тушения пожаров — вода — не всегда годится сегодня, даже если горит жилой дом. Не говоря уж о химическом производстве или электростанции. Есть вещества, которые в сочетании с водой становятся взрывоопасными или начинают выделять токсичные газы, а если говорить об электричестве, о высоких напряжениях, — то известно, что и тут пожар тушить не просто: струя воды обладает электропроводностью. Сегодня существует множество разнообразных средств тушения, помимо воды, — и пена, и порошки, и газы. Эти средства, сфера их применения и определяют специальности пожарного автомобиля.

Вот несколько из них. Аэродромный автомобиль АА-40 (131) несет пожарно-спасательную службу на стартовой полосе. Он выполнен на шасси ЗИЛ-131 и, помимо обычного оборудования, имеет специальные огнегасящие установки — стационарную и переносную, обеспечен инструментом для вскрытия фюзеляжа самолета. Здесь есть запас воды (2000 л) и пены (150 л), насос и лафетный ствол, рукава. В автомобиле уместается пятеро пожарных.

Разведчики недр хорошо знают, какое это бедствие — вырвавшийся на волю фонтан нефти или газа. Пожарные нашли оригинальный способ тушения фонтанов. Принцип его состоит в том, что надо оторвать от горловины пламя «свечи» с помощью турбореактивной установки. Для этих целей пожарными в содружестве с учеными создан специальный автомобиль-«фонтанщик» газоводяного тушения. Эта машина означает новый шаг в мировой технике тушения газовых и нефтяных фонтанов. Блестяще показали себя турбореактивные установки на тушении крупнейшего грозненского фонтана в 1967 году. Мощнейший горящий столб нефти и газа (высотой со здание МГУ) не сдался 49 дней и ночей. Он был укрошен при помощи первых опытных образцов автомобиля-«фонтанщика».

У пожарных сегодня есть разнообразные машины и другого характера. Даже по облику современные пожарные машины во многом отличаются от традиционного привычного автомобиля с лестницей наверху. Вот новейшая, одна из лучших — модель пожарного автомобиля АЦ-40. Здесь вы не увидите лестницы: она спрятана в кузов.

Для АЦ-40 взят в качестве базового автомобиль «Урал-375». Большая же часть новейших моделей пожарных автомобилей построена на шасси ЗИЛ-130 и 131. Среди них — автонасос ПМЗ-64, который делается и на экспорт, новая автоцистерна АЦ-40(131).

Мы назвали наиболее оригинальные модели. Если рассматривать их вообще, то, независимо от узкой специализации, все пожарные автомобили сегодня подразделяются на несколько типов. Автоцистерны — самые распространенные из них. Насосно-рукавные автомобили (АНР-40), в отличие от автоцистерн, не имеют водобака. Их назначение — перевозить рукава, прокладывать линии и перекачивать воду. Есть еще автомобили воздушного тушения АЦ-40 на шасси «Урала-375». Их появление связано с разработкой в стране нового способа тушения горящих нефтепродуктов в резервуарах. Особую группу составляют автомобили для тушения крупных пожаров на лесобиржах, складах, других больших объектах — во всех случаях, когда требуется много воды или пены. Тут работает обычно комплекс машин.

Автомобили технической и оперативной службы, собственно, ничего не тушат. Они вывозят на пожар оборудование, необходимое для выполнения разнообразных технических работ. С их помощью, в частности, поддерживается радиосвязь между пожарными и центральным диспетчерским пунктом. Кроме того, эти автомобили имеют средства освещения, всегда необходимые на ночном пожаре. Такие автомобили, как АТ-3 (131), оборудованы тяговой лебедкой, полноповоротным крупным грузоподъемником 3 тонны, разнообразным пневматическим ломовым инструментом. Автомобиль технической службы укомплектован дымососом и кислородными изолирующими противогазами на случай работы в подвале или большом дыму.

В последние годы все большее распространение получают коленчатые автоподъемники с подвесной кабиной. Это новый для советской пожарной охраны тип автомобиля.

И, наконец, остается упомянуть о «самых пожарных машинах» — автолестницах. Главный их параметр — полная длина. У нас она растет от 18 метров и приближается уже к 45. Эти лестницы имеют гидравлический привод.

Названные здесь автомобили выпускают специальные заводы противопожарного оборудования. С появлением новых моделей автомобилей изменился характер труда пожарного водителя. Обязанность его — не просто быстро доставить на пожар людей и технику, но и заставить эту технику работать. Обеспечить, например, бесперебойное действие насоса. Правда, водитель управляет теперь насосом из кабины. Здесь у него и радиостанция. И все-таки в его работе при всех предусмотренных удобствах много специфических трудностей. Нужно обеспечить безотказность автомобиля во время внезапного выезда (а других не бывает), нужно, не теряя ни секунды, прибыть к месту происшествия. Водитель-пожарный не может опоздать.

Н. СЕМИНА

НА УРАЛЬСКОМ АВТОМОБИЛЬНОМ

Челябинская область, город Миасс. Здесь на Уральском автомобильном заводе производится около 30 модификаций мощных и выносливых вездеходов. Крайний Север, жаркие пустыни, горы и тайга — всюду, где пока еще нет асфальта и всегда есть грунтовые дороги, незаменимы труженики с маркой «Урал».

Завод реконструируется, производство набирает мощность. В прошлом году выпуск автомобилей в Миассе был увеличен более чем в 3,7 раза.



Очередные машины «Урал-375» выходят с завода.



Главный конвейер. Здесь получают путовку в жизнь «Урал-375», «Урал-377» и все их модификации.

Фото Б. Клипиницера (ТАСС)

ДЛЯ МОНТАЖА ПОКРЫШЕК

Хорошим помощником для владельцев мотоциклов станет приспособление, производство которого осваивает Долотный завод в г. Верхние Серьги Свердловской области. Пользуясь им, как показано на фото, можно легко, быстро, а главное без повреждения надеть покрышку на обод колеса любого мотоцикла.

Благодаря простоте устройства — в нем всего три основных детали — приспособление очень надежно в работе. Поскольку подшипники колес в мото-



циклах разные, оно комплектуется одной из следующих вилок: диаметром 12 мм для минских мотоциклов, диаметром 15 мм для ковровских и ИЖ-49, диаметром 17 мм для остальных моделей ИЖ и диаметром 20 мм для тяжелых мотоциклов.

Приспособление легко разбирается и складывается в брезентовую сумку.

Н. МОРОЗОВ

г. Свердловск.

Новости,
события,
факты



ПЕРВЕЦ ВОЛЖСКОГО АВТОЗАВОДА

Двигатель, система питания

Начнем с ее самого сложного и важного узла — карбюратора.

У него две последовательно включаемые смесительные камеры. Состав смеси корректируется регулированием разрежения за жиклером, то есть методом пневматического торможения топлива. Этот метод ныне получил очень широкое распространение. Он используется, в частности, в карбюраторах «Волги», «Москвича», «Запорожца».

Чем вызвано применение двухкамерного карбюратора? Прежде всего стремлением обеспечить хорошее на-

полнение цилиндров рабочей смесью и получить в результате высокую мощность при полной нагрузке двигателя. Достаточно вспомнить двигатели гоночных машин, где на каждый цилиндр приходится по одной смесительной камере. При частичной же нагрузке для нормального смесеобразования и высокой экономичности предпочтительней одна камера на все цилиндры.

Таким образом, схема карбюратора с последовательным открытием двух камер является компромиссом. Первичная камера 27 (см. фотографии) работает в одиночку при частичной нагрузке двигателя, когда дроссель открыт не полностью. При большем открытии дросселя начинает действовать вторичная камера 18. Для этого рычажок 13, управляющий дросселем вторичной камеры, благодаря имеющейся в его теле прорези отстает от перемещения рычажка 12, который управляет дросселем первичной камеры. Дальше же оба движутся вместе, и полное включение обеих камер происходит одновременно. Положение рычажка 12 устанавливается упорным винтом 10.

Ознакомимся теперь с внутренним устройством карбюратора ВАЗ. Он состоит из трех основных частей: корпуса 5, крышки 6 и корпуса 1 дроссельных заслонок. В корпусе 1 сделана полость, которая через штуцеры 11 и шланги связана с водяной рубашкой впускного коллектора. Циркулирующая в ней горячая вода обеспечивает подогрев карбюратора. Между корпусами карбюратора и дроссельной заслонки установлена теплоизоляционная прокладка 2.

Крышка 6 одновременно служит и крышкой поплавковой камеры 24. Поэтому на ней устанавливается игольчатый клапан, регулирующий подачу топлива в карбюратор, поплавок и сетчатый фильтр, закрытый резьбовой пробкой 15. Этот фильтр, так же как и жиклеры, надо продувать сжатым воздухом через каждые 10 тысяч километров пробега.

В корпусе 5 размещаются две главные дозирующие системы карбюратора. Они обслуживают соответственно первичную 27 и вторичную 18 смесительные камеры. Эти системы аналогичны по устройству и различаются диаметром отверстий (а следовательно, и пропускной способностью) топливных 23 и воздушных 22 жиклеров.

Система холостого хода, питающая двигатель смесью, когда дроссель закрыт (главная дозирующая система не действует), предусмотрена только для первичной камеры. Ее топливный жиклер 14 расположен снаружи карбюратора, а воздушный — под его крышкой 6.

Топливо-воздушная эмульсия поступает в первичную смесительную камеру 27 через три отверстия, расположенные в корпусе 1 дроссельных заслонок. Такое устройство позволяет сгладить «провалы» в работе двигателя при увеличении числа оборотов. Проходное сечение нижнего отверстия регулируется винтом 17, которым устанавливается требуемое качество смеси на холостом ходу.

При работе двухкамерного карбюратора часто в момент включения вторичной камеры чувствуются «провалы». Чтобы их устранить, в дополнение к

главной дозирующей системе вторичной смесительной камеры 18 введена вспомогательная система, подобная системе холостого хода. Размещение ее топливного 19 и воздушного 20 жиклеров видно на фотографиях.

На режиме средних нагрузок главной дозирующей устройством обеспечивается экономичную работу двигателя. При переходе на полную нагрузку параллельно главной дозирующей системе вторичной камеры вступает в работу система экономайзера, которая обогащает смесь при полностью открытом дросселе. На фотографии карбюратора снятой крышкой виден эмульсионный жиклер 21 экономайзера, от которого эмульсия поступает к распылителю во вторичной камере.

Ускорительный насос 16 на карбюраторе ВАЗ сделан не поршневым, а диафрагменным. Он приводится механически от кулачка на оси дросселя первичной камеры. При резком открытии дросселя ускорительный насос обеспечивает кратковременное обогащение смеси. Распылитель ускорительного насоса введен во вторичную камеру и крепится винтом 25.

Пусковое устройство служит для подачи сильно обогащенной смеси при пуске холодного двигателя. Оно включает установленную в первичной камере воздушную заслонку 7 с автоматическим и ручным приводом.

После пуска двигателя, с ростом числа его оборотов увеличивается разрежение в смесительной камере и над диафрагмой автоматического регулятора 8 «подсоса». Диафрагма перемещается и через систему рычагов приоткрывает воздушную заслонку 7, предотвращая переобогащение смеси и остановку двигателя.

Привод воздушной заслонки включает трехплечий промежуточный рычаг 4, который связан (тягой 3) с рычажком 12 дросселя и (телескопическим толкателем 9) с рычажком оси воздушной заслонки. Внутри толкателя находится тарированная пружина, которая при вспрысках в двигателе позволяет воздушной заслонке приоткрываться.

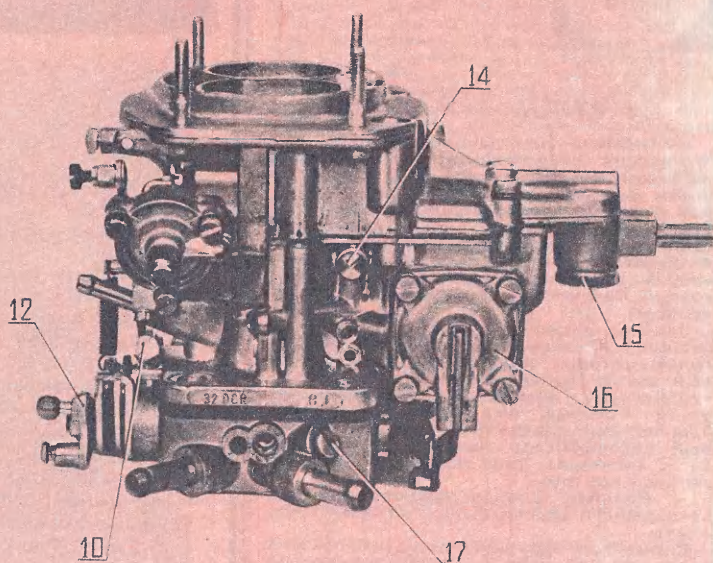
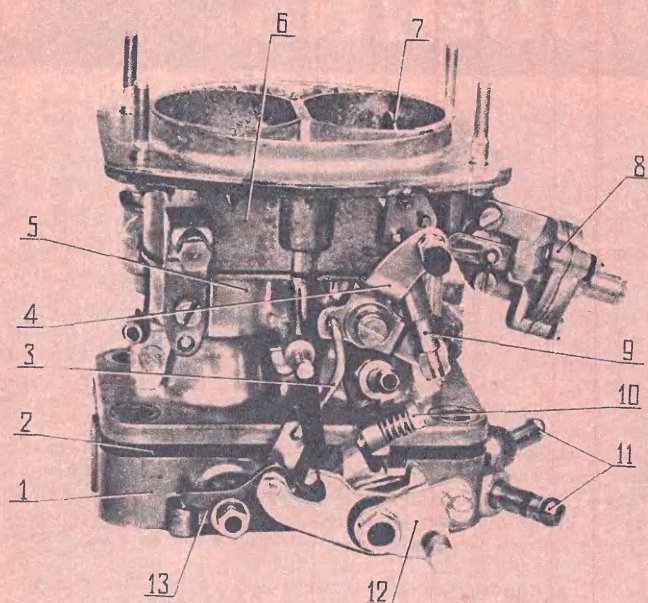
Уход за карбюратором сводится к его периодической чистке и промывке, проверке на отсутствие течи и подсосывания воздуха, контролю и регулировке уровня топлива в поплавковой камере и регулировке холостого хода.

Для регулировки системы холостого хода служат винты 10 и 17.

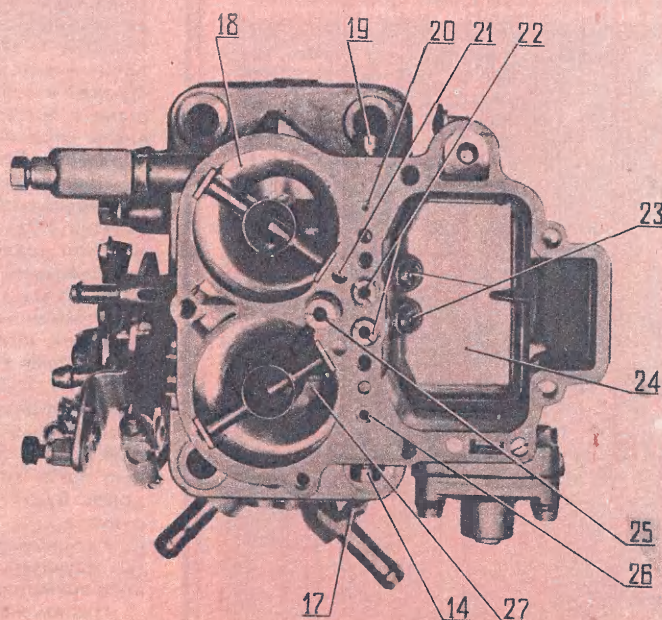
Топливный бак на 39 литров помещается в заднем правом крыле, которое, как показывает статистика, наименее подвержено повреждениям при столкновениях. Электрический бензоуказатель, установленный на щитке приборов, позволяет судить о количестве горючего в баке. Когда запас его падает до 4—6,5 литра, на щитке приборов загорается сигнальная лампа.

Из бака бензин подается к карбюратору диафрагменным насосом. При проверке или ремонте следует обратить внимание на его толкатель. В утопленном положении он должен выступать на 1—1,5 мм. Этот размер при необходимости регулируется подбором прокладок.

Воздух поступает в карбюратор через воздушный фильтр. Его штампованный корпус имеет два патрубка. Один слу-



Вид на карбюратор сзади, справа и со снятой крышкой: 1 — корпус дроссельных заслонок; 2 — прокладка; 3 — тяга; 4 — рычаг воздушной заслонки; 5 — корпус карбюратора; 6 — крышка; 7 — воздушная заслонка; 8 — автомат пускового устройства; 9 — толкатель; 10 — упорный винт дросселя; 11 — штуцеры; 12 — рычажок дросселя первичной камеры; 13 — рычажок дросселя вторичной камеры; 14 — топливный жиклер холодного хода; 15 — пробка фильтра; 16 — ускорительный насос; 17 — регулировочный винт качества смеси; 18 — вторичная смесительная камера; 19 — топливный жиклер вспомогательной системы; 20 — воздушный жиклер вспомогательной системы; 21 — эмульсионный жиклер экономайзера; 22 — главные воздушные жиклеры; 23 — главные топливные жиклеры; 24 — поплавковая камера; 25 — винт распылителя ускорительного насоса; 26 — воздушный жиклер холодного хода; 27 — первичная смесительная камера.



жит для подвода воздуха из передней части подкапотного пространства, другой — для подвода теплого воздуха от заборника, расположенного вблизи впускного коллектора. Сезонная регулировка выполняется перестановкой крышки фильтра, переключающей подачу воздуха от соответствующего патрубка. Зимой крышку надо поставить так, чтобы против стрелки на переднем патрубке фильтра приходилась красная метка на крышке. Летом против стрелки должна быть синяя метка.

Фильтрующий элемент изготовлен из специального картона с очистителем из нейлоновой ваты. Он обеспечивает малое сопротивление впуску и эффективную очистку поступающего в двигатель воздуха. Заменять элемент надо через

10 тысяч километров пробега. Однако при езде по очень пыльным дорогам эту операцию придется делать чаще.

В исключительных случаях допускается повторное применение фильтрующего элемента после тщательной продувки его изнутри сжатым воздухом. Перед продувкой надо удалить очиститель, который восстановлению не поддается.

В нижней части корпуса фильтра помещен коллектор вытяжной вентиляции картера двигателя. Поступающий в систему вентиляции двигателя воздух очищается при помощи самостоятельного бумажного фильтрующего элемента, который заменяют одновременно с основным фильтрующим элементом.

Впускной коллектор, к которому присоединен карбюратор, отлит из алюминиевого сплава и снабжен водяной ру-

башкой. Подогрев коллектора улучшает смесеобразование и повышает топливную экономичность.

Когда двигатель не работает, в коллекторе может сконденсироваться небольшое количество бензина. Чтобы не затруднялся пуск из-за переобогащения смеси конденсатом, предусмотрено дренажное отверстие для отвода его.

Л. ШУВАЛОВ, инженер

г. Тольятти

Новая
техника

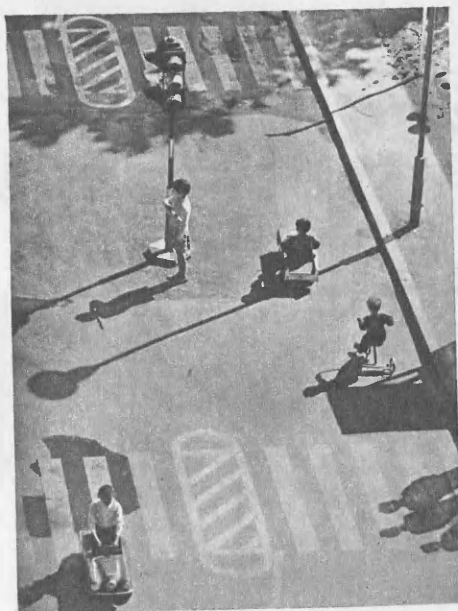
ЗА РУЛЕМ — МАЛЫШИ

Мальчишки мечтают стать шоферами. У каждого обязательно есть дома личный «гараж». В нем — грузовые машины и самосвалы, автокраны и «скорая помощь», легковушки и мотоциклы. С восторгом встречает юный гражданин свой первый трехколесный велосипед. А владельцы педальных автомобильчиков — те просто счастливы. За ними толпой бегают «пешеходы»: «Дай покататься!»

Как же должны чувствовать себя ребята Смольнинского района Ленинграда, которые получили в подарок целый автогородок! Идет по его улицам «транспорт». А еще недавно здесь, на улице Воинова, был пустырь. Но вот нашелся инициативный человек, страстный автолюбитель полковник в отставке Б. Сماعيلов, член партбюро 17-й жилищной конторы.

— Давайте сделаем доброе дело для детворы, — обратился он к общественности.

С макетом будущей площадки пришел к своему депутату — председателю исполкома Смольнинского райсовета Г. Попову. Предложение Сماعيلова одобрено. Кстати, добровольных помощников оказалось много. Проект городка и само строительство — все осуществлено на общественных началах.



В автогородке Смольнинского района.
Фото В. Голубовского

Ленинградская Госавтоинспекция изготовила дорожные знаки, указатели, помогла в монтаже схемы, в нанесении разметки проезжей части. Покрыли асфальтом четыре тысячи квадратных метров площади, проложили 800 метров кабеля. Теперь здесь все как в настоящем большом городе: улицы, площади и перекрестки, светофоры с будками регулировщиков, светильники, гаражи. Антуражно вычерчены пешеходные переходы и островки безопасности.

Этот автогородок не единственный в Ленинграде. Первыми подарили детям транспортные площадки коллективы мясокомбината, невиского химзавода, Кировского завода. А всего в городе намечается открыть нынешней весной 13 детских транспортных площадок и два автогородка. Ребята будут знакомиться здесь с правилами.

Веселого вам пути, малыши!

Ю. БРАУН,
инспектор ГАИ

Ленинград

Н. ШУЛЬГИН,

министр строительства и эксплуатации
автомобильных дорог Украинской ССР

С каждым годом растут темпы строительства автомобильных дорог на Украине. За семилетие с 1959 по 1965 г. в республике было сооружено 24,8 тысячи километров дорог с твердым покрытием. Намеченные пятилеткой новые рубежи — 20 тысяч километров автотрасс с твердым покрытием — превзойдены: наши дорожники в честь 100-летия со дня рождения В.И. Ленина ввели в строй сверх плана 3,5 тысячи километров автомагистралей.

Уже сегодня Украина располагает обширной сетью дорог, охватывающей все важнейшие направления. Достаточно назвать построенные после войны такие крупные дороги, как Москва—Харьков—Симферополь, Киев — Харьков — Ростов, Донецк — Жданов, Киев — Белая Церковь — Одесса, Киев — Москва и горная автомобильно-троллейбусная дорога Симферополь — Алушта — Ялта на южном побережье Крыма.

Однако и потребности народного хозяйства постоянно растут. На дорогах Украины все увеличивается поток автотуристов из союзных республик и зарубежных стран. Для снижения себестоимости перевозок все в большей мере применяются автомобили большой и особо большой грузоподъемности, автопоезда. Непрерывно пополняется автобусный парк. Все это требует не только увеличения сети дорог, но и резкого повышения их технического уровня.

О новых масштабах этой работы в настоящее время и значении, которое ей придается, говорит тот факт, что в республике впервые создано Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог. Перед ним сейчас две главные задачи — интенсификация строительства дорог и приведение имеющейся сети магистралей к современным техническим требованиям. Решаются эти задачи в соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем развитии дорожного строительства в СССР» и соответствующим постановлением ЦК КП Украины и Совета Министров УССР.

Проектным институтом «Укрпипродортранс» по заданию министерства разработана перспективная схема развития сети дорог Украинской ССР на ближайшее десятилетие (1971—1980 гг.) с учетом потребностей всех отраслей развивающегося народного хозяйства, а также связей с соседними союзными республиками и социалистическими странами. По этому плану все областные и районные центры Украины будут связаны между собой и со столицей республики Киевом дорогами с усовершенствованным покрытием капитального типа, а центральные усадьбы совхозов и колхозов, которых на Украине более 10 тысяч, — с дорогами общего пользования подьездами с твердым покрытием.

На подходах к Киеву, Одессе, Харькову, Донецку, Жданову, Симферополю, Херсону, Днепропетровску и другим областным центрам будут построены скоростные автомобильные дороги. Кроме того, Киев, Харьков, Луганск, Жданов, Львов и некоторые другие города опояжут кольцевые трассы, которые примут на себя значительную часть транспортных потоков и разгрузят городские улицы. Отдельные участки дорог будут вынесены из пределов планировочной территории густонаселенных пунктов.

Расширение и совершенствование сети дорог позволит быстрее доставлять грузы, улучшить перевозку пассажиров, повысить эффективность работы автомобильного транспорта.

Нашим же министерством совместно с другими заинтересованными ведомствами разработаны и уже осуществляются мероприятия по улучшению обслуживания во-

Кому достанутся награды?

Призы журнала «За рулем»

в 1971 году

Вместе с новым годом пришел и новый спортивный сезон. Публикуемый в этом номере календарь говорит о том, что сезон 1971 года будет насыщен многими интересными событиями. Среди наград, которые предстоит разыграть на встречах авто- и мотоспортсменов, кубки и призы, учрежденные журналом «За рулем».

Прежде всего назовем традиционные.

В течение ряда лет проходят соревнования школьников-автомобилистов на призы журнала. С прошлого года эти соревнования стали всесоюзными. Очередная встреча юных водителей-спортсменов состоится в Харькове. Здесь станут известны обладатели переходящего командного кубка и личных призов «За рулем», а также других наград.

В 1963 году был учрежден Кубок «За

ряд Украины



Новая транспортная развязка возле Ялты.

дителей и пассажиров на дорогах республики. Что это за меры? Мы рассчитываем на всех дорогах общегосударственного и республиканского значения, которые будут построены или реконструированы, возвести достаточное количество станций технического обслуживания, кемпингов, АЗС, пунктов общественного питания и отдыха. Уже в 1969 году введены в эксплуатацию кемпинги в Киеве и Одессе. В 1970 году они появились в Ялте и Виннице. В стадии строительства находятся станции технического обслуживания в Умани, Лисичанске, а также комплекс технического и бытового обслуживания возле Вертевки на дороге Москва—Киев.

Создание разветвленной и благоустроенной сети дорог, хорошее их содержание и ремонт возможны лишь при дальнейшем техническом прогрессе в дорожном хозяйстве. В этой связи мы намеряем более широкое внедрение научной организации труда, постоянный экономический анализ нашей деятельности, разработку и применение новой техники, технологии и прогрессивных строительных материалов. Большую роль в этом деле мы отводим созданному в министерстве тресту «Оргдорстрой».

Украина примеряет новый наряд автомагистралей. Он ей по всем статьям к лицу. Уже в самые ближайшие годы и украинские автомобилисты и наши гости смогут по достоинству оценить многое из того, о чем упомянуто здесь в рассказе о перспективах дорожного строительства.

рулем» по мотоболу, ставший ныне одновременно и кубком СССР. В минувшем году редакция учредила еще один мотобольный приз — хрустальный кубок «Космос» — для победителей зимнего турнира. Первый такой турнир проходил в Москве на стадионе «Динамо». Обладателем переходящего кубка стала команда «Комета» из города Элисты. Через несколько недель мы узнаем, кому достанется «Космос» в этом году.

Любителям автоспорта, конечно, хорошо знакомо крупнейшее соревнование картингистов — «Кубок дружбы социалистических стран». Главный приз этих соревнований — командный кубок журнала «За рулем» — будет разыгран на трассах Болгарии, ГДР, Венгрии, Польши, СССР, СФРЮ и ЧССР.

Миллионы людей имеют у нас в личном пользовании мотоциклы и автомобили. В 1969 году в г. Богуславе Киевской

области состоялись первые однодневные соревнования сельских спортсменов на собственных мотоциклах, а через некоторое время подобные состязания были проведены в г. Марганце Днепропетровской области. Теперь эти встречи внесены во Всесоюзный спортивный календарь. Сильнейшая команда будет награждена переходящим кубком журнала «За рулем». Еще один новый приз предназначен для победителей соревнований владельцев личных автомобилей. Первое такое ралли будет проведено в нынешнем году.

В 1971 году впервые будет разыгран переходящий «Трофей заводов», учрежденный журналом. Согласно положению, он будет ежегодно вручаться автомобильному или авторемонтному предприятию за наилучший суммарный результат заводских спортсменов в чемпионатах страны по автоспорту.

200 МИНУТ «МИНСКОГО КОЛЬЦА»

Необычные соревнования провел белорусский совет спортивного общества «Спартак». На «Минском кольце» состоялась автогонка продолжительностью в 200 минут. Экипаж — два водителя, каждому из которых нужно было провести за рулем не менее 40 процентов общего времени гонки. Смена проходила в специальном месте, здесь же находились боксы для обслуживания машин.

Это испытание пришлось выдержать спортсменам, выступавшим на автомобилях формулы ВБ («Волга»). Победу здесь одержали минчане Н. Змитрович и В. Анкуда. Они проехали 334 километра.

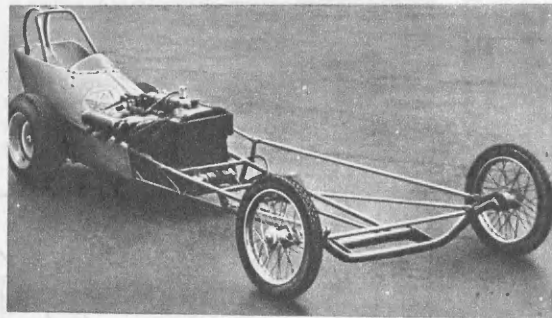
В других классах машин, где соревнование проводилось по обычной системе, первенствовали мастер спорта из Таллина П. Лаансоо (IV формула), москвич В. Харитонов (формула IIIA — «Москвич-412») и В. Греков из Краснодара (объединенный заезд формул I, II и III). В гонках принимали участие спортсмены Белоруссии, Литвы, Латвии, Эстонии, Ленинграда, Москвы, Киева, Краснодара.

Л. ШУВАЛОВ
мастер спорта

г. Минск

РЕКОРДНЫЕ ЗАЕЗДЫ

На полигоне НАМИ были проведены рекордные заезды на дистанцию 500 м со стартом с места. В них стартовали два автомобиля — один класса «Д» (от 2000 до 3000 см³), построенный группой спортсменов Главнавтотранса, а другой класса «В» (от 5000 до 8000 см³), представленный заводом им. Лихачева. Ленинградский автомобиль имеет весьма оригинальную конструкцию. Для того чтобы максимально облегчить переднюю часть автомобиля, с нее сняли многие детали. Передние колеса — мотоциклетного типа с шинами 3,25×19, без тормозов, все элементы подвески исключены.



В силовый агрегат входят: двигатель ГАЗ-21 рабочим объемом, увеличенным до 2865 см³ расточкой цилиндров, однодисковое сцепление ГАЗ-51, трехступенчатая коробка передач. Главная передача — гипоидная с передаточным числом 3,38:1. Применение впрыска топлива с электронным управлением позволило повысить мощность двигателя до 115 л. с. при 5400 об/мин. Вес автомобиля 380 кг, из которых 300 кг приходится на заднюю ось.

Рекордные заезды проходили в неблагоприятных погодных условиях, при влажной поверхности дороги. Тем не менее гонщику Ю. Фролову удалось установить всеоюзный рекорд для автомобилей класса «Д», пройдя 500-метровую дистанцию в двух направлениях со средней скоростью 107,68 км/час.

Хороших результатов добился инженер московского автозавода им. Лихачева Н. Разничев, который на спортивном автомобиле ЗИЛ-112С достиг средней скорости в двух направлениях 112,60 км/час — это всеоюзный рекорд для автомобилей класса «В».

А. САБИННИН,
судья Всесоюзной категории

Новости,
события,
факты

В
ГОСТЯХ
У
АВТО-
ЛЮБИТЕЛЯ



Идея этого заседания «Клуба» родилась давно. Нам хотелось провести его в гараже, прямо у машины опытного автолюбителя. Не просто водителя со стажем, а человека, который придумал и сделал на своем автомобиле разные полезные усовершенствования и приспособления, облегчающие обслуживание и ремонт. Главными их достоинствами должны быть практичность и простота, чтобы изготовить их было по силам каждому.

Помог случай. А точнее — постоянные связи с читателями. Нет дня, чтобы в редакцию не пришел автолюбитель со своими вопросами, замыслами, предложениями. Однажды к зданию редакции подъехала «Волга». Ее владелец назвался Леонидом Ивановичем СОЛОВЬЕВЫМ.

Инженер-полковник в отставке Л. И. Соловьев сел за руль автомобиля в сорок третьем году, когда принимал технику для фронта. Автолюбителем стал в

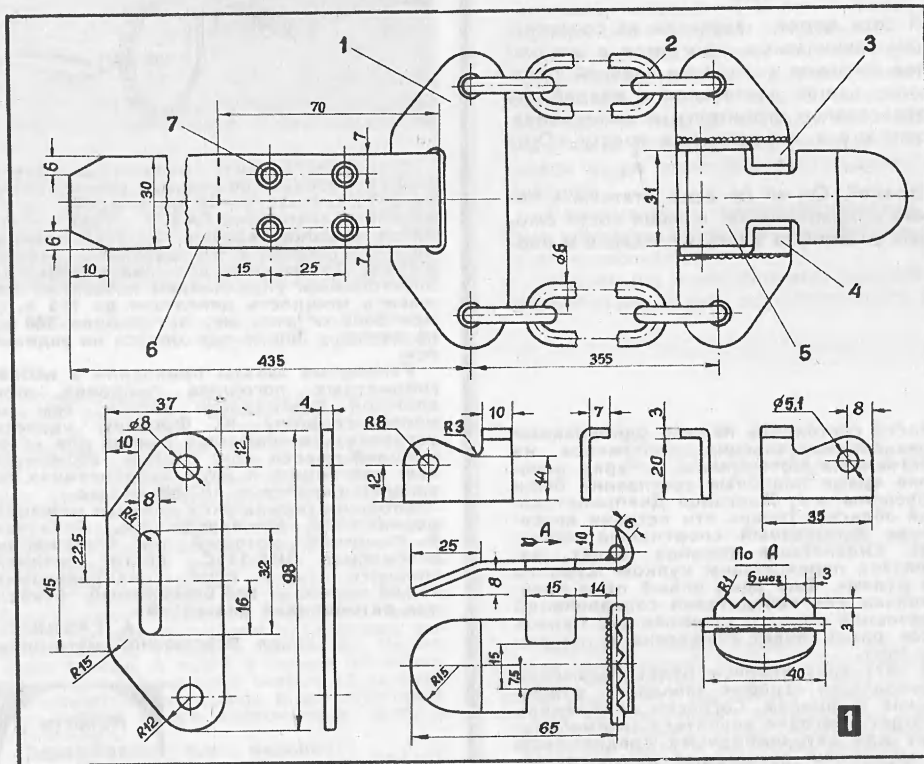
1. Ваш помощник браслет

Дальние поездки, охотничьи и рыбачьи экспедиции, грибные вылазки — обязательные пункты обширной летней программы автолюбителя. Но кто не смотрел с опаской на небо: дождь пойдет, и не выберешься из тех чудесных мест, куда, к сожалению, пока не всегда есть хорошая дорога.

Для таких ситуаций у меня несколько простых, но надежных, проверенных многолетней практикой помощников. Советую взять их «на вооружение» всем, кто не хочет оставаться пленником асфальтированных дорог, кто не против выбраться на проселок, попутлять по лесу. В таких условиях незаменимы порой браслеты противоскольжения. Рекомендую обратить на них внимание. Такие браслеты выпускает наша промышленность. Я купил, например, их в московском магазине «1000 мелочей». Цена — 2 рубля 20 копеек штука. На каждое ведущее колесо нужно четыре браслета. Они укрепляются на шине при помощи ремней, которые проходят сквозь отверстие обода. Большое удобство этого

антибуксовочного приспособления в том, что для его монтажа не нужно, как при установке цепей, поднимать машину домкратом, выпускать воздух из шин и вновь их накачивать. Затягивать ремень крепления надо как можно туже, смещая его к краю отверстия в обод в направлении, противоположном вращению колеса. Если не удалось приобрести комплект браслетов, сделайте их сами по чертежам, приведенным на рис. 1. Все металлические детали — стальные. Стойки 3 и 4 привариваются к пластине 1. При этом проследите, чтобы рычаг 5 (его устанавливают вместе со стойками) вращался свободно, а размеры строго выдержите по чертежу.

Цепи 2 сделаны из проволоки диаметром 6 мм, размер звеньев примерно 21×31 мм. Крайние звенья после установки их в отверстия пластин нужно, конечно, заварить. Ремень 6 (из прочного кожзаменителя, толстого прошитого брезента или другого подобного «фитиля») продевается через прорезы пластины и приклепывается четырьмя заклепками диаметром 4 мм со стальными шайбами с обеих сторон. На рис. 2 показано, как установить браслет.



Р и с. 1. Браслет противоскольжения: 1 — пластина; 2 — цепь; 3 — правая стойка; 4 — левая стойка; 5 — рычаг замка; 6 — ремень; 7 — заклепка.



Рис. 2. Установка браслетов проти воскопления.

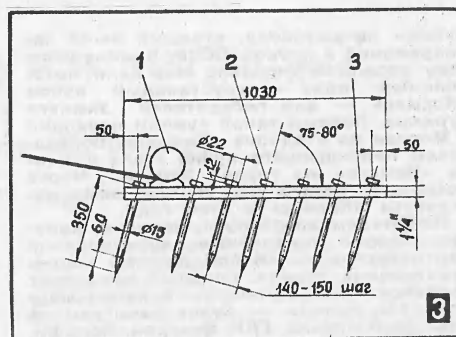


Рис. 3. Так закрепляется лебедка с трубой: 1 — лебедка; 2 — штырь; 3 — труба.

1954 году. Более 100 тысяч километров проехал он на своей «Победе», а в 1959 году ее сменила «Волга». Он показал нам несколько интересных усовершенствований, которые уже много лет применяет не только он сам, их автор, но и многочисленные друзья и знакомые. Все усовершенствования тщательно продуманы, аккуратно выполнены. А почему бы и не...

Словом, очередное заседание «Клуба» решено было провести в гостях у Соловьева. И вот уже Леонид Иванович знакомит нас со своим «хозяйством». Мы придирчиво разглядываем самодельные кронштейны и съемники, заглядываем под капот и в багажник, взвешиваем «железки» на ладони. Столько всего, что глаза разбегаются. В конце концов отбираем девять, на наш взгляд, наиболее заслуживающих внимания усовершенствований и просим Леонида Ивановича поподробнее рассказать о каждом.

2. Один на один с бездорожьем

Случается, что и браслеты не помогают. Приходится пускаться в ход лебедку-самовытаскиватель. Чтобы лебедка работала, ее корпус должен быть закреплен неподвижно.

Обычная схема такова: корпус лебедки закрепляют на дереве или каком-либо другом неподвижном предмете, а трос от нее тянется к автомобилю.

Но далеко не всегда именно там, где надо, стоит удобное дерево, а вбивать, как рекомендуют в разных инструкциях, кол, чтобы закрепить лебедку, не советую и пытаться.

В багажнике моей «Волги» всегда лежит занимающее очень мало места простое приспособление (рис. 3), которое практически позволяет закрепить лебедку всюду. Это отрезок водопроводной трубы 3 длиной 1030 мм. Он как раз укладывается поперек багажника «Волги». В нем просверлено семь наклонных сквозных отверстий, а у одного из концов — скоба и фиксатор для установки лебедки. И еще — семь стальных гвоздей-штырей 2 длиной

около 350 мм и с острыми концами. Трубу с закрепленной на ней лебедкой 1 укладываем на землю, забиваем в грунт молотком дальний от лебедки гвоздь и легким натяжением троса ориентируем систему точно, как нужно. Теперь забиваем остальные штыри, и лебедка легко подтягивает автомобиль на сухое место. Идея такого крепления лебедки была мне подсказана автолюбителем Е. Д. Машеровым.

3. Маленький хомутик — большая польза

Вносить в порядке самодеятельности какие-то принципиальные изменения в заводскую конструкцию автомобиля — по меньшей мере несерьезно. Современные двигатели, агрегаты трансмиссии, шасси практически совершенны, и, кроме того, все их параметры жестко взаимосвязаны. Изменение одного может повлечь за собой нежелательные последствия для других, и я думаю, что капитальные переделки в



Л. И. Соловьев у своей «Волги».

из стального прутка, болтик 3 с резьбой М6 по всей длине и шлицем для отвертки — вот и все. Под головку болта положена шайба. При затяжке хомутика шланг должен быть полностью им опоясан, так чтобы язычок оказался прижатым под концом с гайкой. Конструкция получается надежной, удобной для подтяжки и повторной установки.

4. Не полка, а стеллаж

Полку в багажнике «Волги» я сделал по рекомендации, опубликованной вашим журналом. Она вырезана из куска 5-миллиметрового дюралюминия (можно взять 10-миллиметровую фанеру) и прикреплена на четырех болтах от кронштейнов петель крышки багажника.

В дополнение советую: не доводите полку до левой боковой стенки багажника. В пространстве между этой стенкой и краем полки отлично размещается канистра с запасом бензина. В средней части между опорными кронштейнами поместите выдвижной ящик размером 70×320×690 мм, разделенный на отсеки, как показано на рис. 5. В переднем, в пяти пластмассовых бумажных лотках (из магазина «Синтетика») с крышками я держу мелкие детали и разный крепеж. В других — мелкий инструмент, переносную лампу, папалник и т. п. По существу это уже не полка, а небольшой стеллаж.

Справа от кронштейна у меня на полке лежит ветошь, необходимая каждому автомобилисту.

5. Укротитель строптивых пружин

Теперь о некоторых дополнительных приспособлениях, облегчающих уход за автомобилем и ремонтные работы.

Начнем со съемника для пружин тормозных колодок. Если вам уже приходилось по какой-либо причине демонтировать их и затем вновь устанавливать в барабан, вы знаете, как это трудно, а иногда и небезопасно.

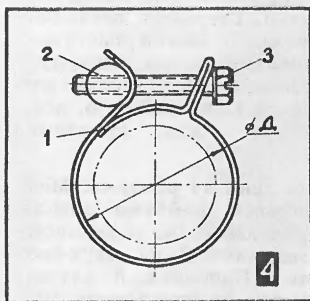


Рис. 4. Хомутик для шлангов: 1 — язычок; 2 — гайка; 3 — болт с шайбой; Д — диаметр шланга.

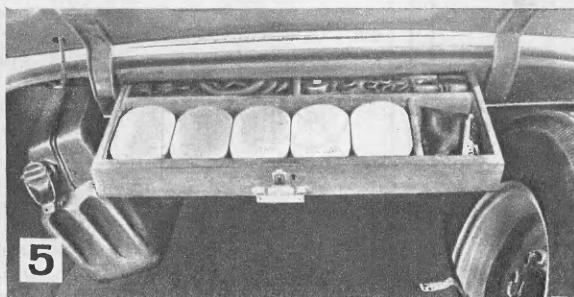


Рис. 5. Выдвижной ящик для мелких деталей в багажнике.

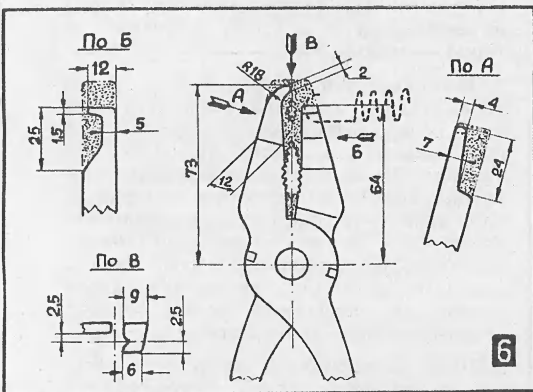


Рис. 6. Съемник для тормозных пружин.

машине пользы не принесут. Куда больший прок от нехитрых и, как кажется на первый взгляд, примитивных нововведений. Часто они оказываются просто незаменимыми.

Я хочу рассказать о нескольких небольших усовершенствованиях, проверенных практикой и создающих дополнительные удобства в пользовании машиной. Одно из них — измененные стяжные хомуты резиновых шлангов (рис. 4). Я сделал их из стальной ленты толщиной 1 мм и шириной 15—16 мм. Заготовку загнул на оправке из трубы того же диаметра «Д», что и шланг. Чем больше диаметр, тем длиннее должен быть язычок 1. Его острые края надо закруглить, чтобы при затяжке он не царапал шланг. Гайка 2

Самые простые большие пассатижи, которые продаются в магазинах хозяйственных товаров, да несколько часов работы — и у вас надежный, простой и удобный инструмент для снятия и установки пружин (рис. 6).

Основная часть обработки губок делается на точиле. Нужно удалить затупевшие на чертеже части металла. Прорезаем зуб и окончательно опиливает его до нужных размеров трехгранным напильником. Края рабочих концов закругляем.

Чтобы снять пружину, надо завести под нее прорезь зуба, вставить другой конец (вторую губку) в отверстие колодки, расположенное рядом с тем отверстием, где зацеплена пружина, и, сжав губки съемника, натянуть пружину, вывести ее конец из отверстия колодки. А для установки — сначала заводим один из концов пружины с задней стороны колодки и зацепляем крючок в ее отверстие. Затем ставим крючок второго конца пружины на зуб съемника, захватываем «клювом» инструмента большее отверстие в колодке рядом с меньшим, предназначен-

ным для пружины, и, сжимая губки щипцов, ставим пружину на место. Если крючок зацепился, но не вошел полностью, можно легким ударом поставить его на место.

6. Съемник взамен молотка

Извлечь шайбу переднего пальца ресоры «без молотка» нелегко. Мне в этом деле помогает съемник. Принципиально он такой же, как описанный в книге «Автомобиль ГАЗ-21 «Волга». Но конструктивно я выполнил его по-другому — в виде чашки с двумя отверстиями (рис. 7). Шайбу накрываем чашкой съемника, в отверстие пропускаем два болта М8×1,25 с резьбой по всей длине и заранее накрученными примерно на 3/4 длины болта гайками. Болты ввертываем в резьбовые отверстия, как показано на рис. 7б, после чего, вращая поочередно гайки, извлекаем шайбу.

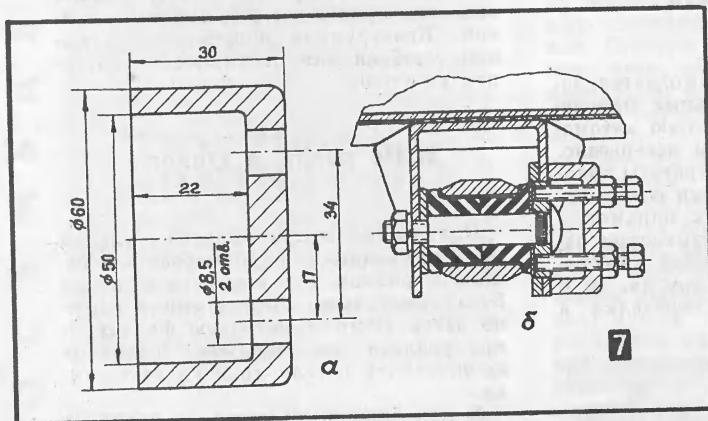


Рис. 7. Съемник шайбы ресоры: а — съемник; б — действие съемника.

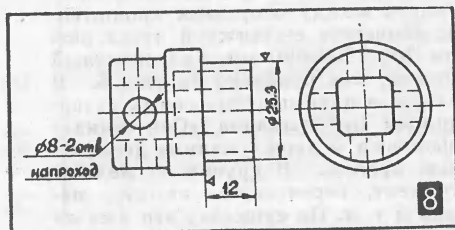


Рис. 8. Ключ для монтажа антенны и радиоприемника.

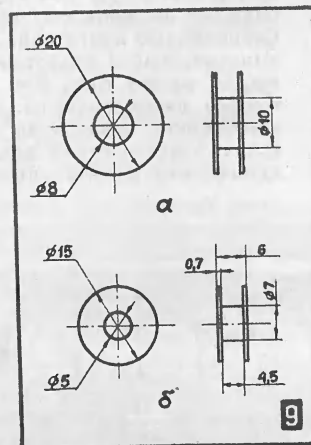
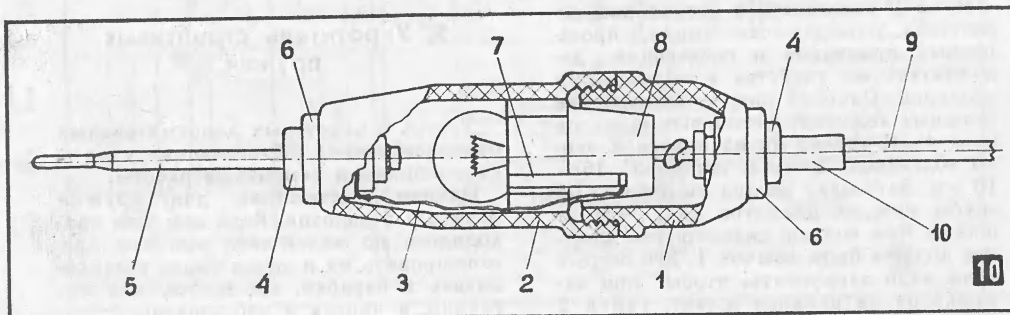


Рис. 9. Вставки для ушек грелки: а — большая; б — малая.

Рис. 10. Щуп-тестер: 1 — корпус; 2 — колпачок; 3 — выводной проводник; 4 — штепсельное гнездо; 5 — щуп; 6 — фасонная шайба; 7 — выводная пластинка; 8 — патрон; 9 — провод; 10 — изоляционная трубка.



7. Для демонтажа антенны и приемника

Проточите, как показано на рис. 8, головку стандартного торцового ключа размером 19 мм, просверлите в ней отверстие для борodka — и, помимо своего прямого назначения, этот инструмент станет незаменимым для демонтажа и монтажа антенны и радиоприемника.

8. Портативный умывальник

Еще одна «мелочь» — умывальник из резиновой грелки для воды. Чтобы ее ушки не обрывались, я ввел в их отверстия металлические вставки (рис. 9). Теперь грелку можно подвешивать. А в горловину я завернул пробку со штуцером, который 5-сантиметровым куском трубки соединил с краником. Эти детали, как и грелку, купил в аптеке.

9. Диагностический щуп

Очень удобен при диагностировании неисправностей в электроцепях автомобиля специальный пробник-щуп. Я сделал такой прибор (рис. 10) сам. Все его основные детали — части разных бытовых вещей. Корпусом служат футляр и трубка от противогриппозного патрона-ингалятора, который есть в любой аптеке. В центре корпуса 1 и колпачка 2 сверлим отверстия диаметром 6 мм. В них вставляем штепсельные гнезда 4 (продаются в магазинах «Учколлектор»), которые надо укоротить так, чтобы верхнее выступало над гайкой не более чем на 1—2 мм, а нижнее было с ней заподлицо. В качестве щупа 5 отлично подходит старый стержень от шариковой ручки. Удаляем шарик, запаиваем конец оловом и опиливает. Стержень вставляем в отверстие гнезда. Нижний выступающий конец пропаиваем по контуру с гнездом и отрезаем. Под гнезда снаружи ставим фасонные шайбы 6, которые применяются для крепления обивки.

Сборка щупа ясна из рисунка. Между двумя простыми шайбами прокладываем шайбу с язычком, к которому припаян проводник 3 из двух-трех медных жил. Патроном 8 служит упомянутая трубка от ингалятора, укороченная (с заостренного конца) до 22 мм. Внутри нее есть резьба, куда отлично входит лампа А12-1,5, освещающая багажник «Волги». К цоколю лампы припаиваем выводную пластинку 7 из фольги, а к другому контакту на торце — провод 9.

Начинаем сборку. Продеваем провод через патрон и вставляем в него лампу. Теперь отгибаем пластинку 7 и припаиваем к ее концу вывод 3. На провод 9 надеваем хлорвиниловую трубку 10. От выпадения из гнезда ее удерживает предельно тщательно сделанный на трубке буртик (шириной около 2 мм) из изоляционной ленты. Чтобы провод не выскочил, завязываем на нем узелок. На свободный конец провода ставим зажим «крокодил».

Щуп готов. Если в цепи есть ток, лампа при замыкании загорается и верхняя часть колпачка ярко светится.



Новая мотоколяска

Моторные коляски для инвалидов ерпуховский мотозавод начал выпускать еще в 1952 году. Изучая опыт эксплуатации колясок и пожелания их владельцев, мы постоянно улучшали конструкцию. За минувшие годы машина видоизменялась семь раз. Однако возможности дальнейшей модернизации базовой модели оказались исчерпанными. Она уже не могла удовлетворять возросших требований. Было налажено производство новой коляски, получившей индекс СЗД. Она во многом отличается от своей предшественницы, о существовании которой мы уже упоминали. Здесь мы расскажем о ней лишь в общих чертах. Более подробное описание и правила обслуживания приведены в инструкции, прилагаемой к коляске.

Кузов. Внешний вид машины стал более привлекательным благодаря современным очертаниям ее кузова. Улучшена обзорность. Теперь водитель хорошо видит происходящее вокруг, а это придает ему уверенность и повышает безопасность движения. Тому же способствуют стеклоочиститель и омыватель ветрового стекла, заимствованные «Запорожца».

Двери кабины открываются по ходу движения. Мягкие регулируемые сиденья откидываются спинками и подушками, оставляя большое пространство для ног, мягкая обивка и, конечно, отопитель кабины создают необходимые удобства и водителю и пассажиру в любое время года. Если на предыдущих моделях кузов был рамной конструкции, то на СЗД полностью металлический кузов стал несущим, как на подавляющем большинстве выпускаемых ныне автомобилей. Компоновка коляски осталась прежней: моторный отсек — сзади, багажный — спереди, но размеры их заметно увеличены.



Двигатель (ИЖ-П2) — двухтактный, одноцилиндровый, воздушного охлаждения. Он снабжен карбюратором К-36Е и контактно-масляным воздушным фильтром, обеспечивающим более полную, чем прежний, центробежный, очистку воздуха. Мощность двигателя увеличена до 12 л. с.

Топливо из бака, вмещающего теперь 18 литров (раньше было 12), подается диафрагменным насосом, применяемым на лодочных моторах. О запасах топлива в баке водителя информирует указатель на приборной панели.

Главная передача не претерпела переделок. Мы повысили ее надежность и долговечность, упрочнив оси сателлитов и улучшив их смазку, ввели втулку на поводок вала переключения передач и изменили крепление рычага включения заднего хода.

Подвеска всех колес, как и на прежней модели, — независимая. Благодаря усилению торсионов (теперь они состоят из шести листов) «передок» машины поднялся, а толчки передних колес эффективно гасятся. Этому помогают автомобильные гидравлические амортизаторы.

Совершенно по-новому выполнена на СЗД подвеска задних колес. Они закреплены на прочных рычагах, качающихся в продольной плоскости машины. К кузову рычаги присоединены посредством обрезиненных втулок (сайлент-блоков), не нуждающихся в смазке. Энергию ударов колес о препятствия поглощают два цилиндрических торсиона и два гидравлических амортизатора. Благодаря этому улучшилась устойчивость и плавность хода коляски.

Безусловно, понравятся владельцам и

тормоза. Достаточно небольшого нажатия на рычаг, чтобы уверенно остановить машину даже на мокром асфальте. Дело в том, что все колеса снабжены тормозными цилиндрами от ЗАЗ-965А с гидравлическим приводом.

Нужный зазор между тормозными колодками и барабаном в процессе эксплуатации поддерживается автоматически специальным устройством, расположенным в колесном цилиндре. Стояночный тормоз действует на задние колеса и приводится тросом.

Органы управления в основном не изменились. Для поворота колес применен рулевой механизм реечного типа. Долговечность рулевых тяг повышена благодаря использованию шаровых головок от «Москвича».

Электрооборудование коляски — 12-вольтовое. Источники тока — аккумуляторная батарея 6-СТ-42ЭМЗ емкостью 42 а-ч и генератор переменного тока Г108-М мощностью 250 ватт со встроенным выпрямителем и реле-регулятором РР-24Г (от «Москвича-408»). Батарея обеспечивает надежный пуск двигателя при помощи стартера СТ 351Б даже в холодное время года, а генератор — достаточную энергию для ее заряда в короткий срок и питания всех потребителей.

Первые партии машин уже служат владельцам. Они в общем, как свидетельствуют первые отклики, довольны новыми колясками, а мы работаем над дальнейшим их совершенствованием.

В. ЛУЧШЕВ,
главный конструктор

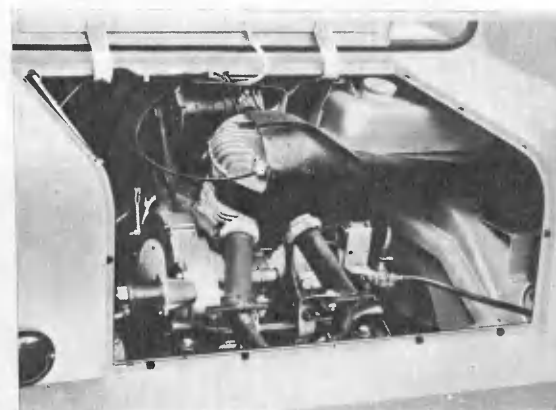
г. Серпухов



Так выглядит кабина коляски.



Багажный отсек.



Моторный отсек.

ТЕМ, КТО ЕЗДИТ НА ИЖАХ

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

У всех ижевских мотоциклов, за исключением двухцилиндровых «Юпитеров», коробки передач одинаковой конструкции. Они имеют четыре передачи с одним нейтральным положением и ножное управление. На моделях ИЖ-350, ИЖ-49 и ИЖ-56 устанавливался еще вспомогательный рычаг ручного переключения передач.

Коробки эти (рис. 1 и 2) состоят из трех валов — первичного, промежуточного и вторичного, восьми шестерен и механизма переключения.

Начнем с валов и их опор. Первичный вал 5 (см. рис. 2), изготовленный заодно с шестерней первой передачи, вращается в шариковом подшипнике (204), установленном на левом его конце, и в подшипниках скольжения 17 вторичного вала. Другой опорой вторичного вала является роликовый подшипник 10, запрессованный в правую половину картера. На мотоциклах ИЖ-350, ИЖ-49 (первых выпусков) использовался подшипник 192906. Позже вместо него ставили другой — 192906К. По способу фиксации и посадочным местам в картере они не взаимозаменяемы.

На «Планете-2» и «Юпитере-2» применены более надежные и долговечные подшипники 192906К1 с роликами бочкообразной формы (со скосами-бомбинами у торцов). Их можно ставить на вторичный вал вместо подшип-

ников 192906К, поскольку посадочные размеры их одинаковы. Кстати, в крышках коробок передач, выпускаемых в качестве запасных частей для одноцилиндровых двигателей, вторичный вал установлен на новом подшипнике.

Промежуточные валы у всех коробок одинаковы, за исключением ИЖ-56, где от этого вала шел привод к спидометру.

Коробка передач ИЖ-Ю и ИЖ-Ю2 отличается передаточными отношениями, наличием автомата выключения сцепления и первичным валом.

Теперь о механизме переключения. Та или иная передача во всех коробках включается передвижением шестерен 3 и 8 (рис. 3) по шлицам валов посредством вилки 7. Они управляются механизмом переключения передач (рис. 4) следующим образом. При нажатии на педаль 1 вал 13 поворачивается вместе с поводком 8 и свободно качающимся на его оси анкером переключения 9. Благодаря стопору 11, расположенному в пазах анкера, последний поворачивается относительно поводка и входит в зацепление с зубьями храповика на секторе переключения. При этом постоянно сцепленный с сектором валик 2 поворачивается, а вилки переключения 3 и 4, соединенные штифтами 7 с его фигурными пазми, передвинутся вместе с шестернями 3 и 8 (см. рис. 3). Валик удержи-

вается в нужном положении фиксатором 6 (рис. 4).

Основные детали коробки нормально работают до пробега в 60—70 тысяч километров. Преждевременно неисправности возникают главным образом вследствие резких перегрузок при эксплуатации или из-за неправильной сборки после ремонта двигателя.

Наиболее часто владельцы жалуются на самопроизвольное выключение передач или скрежет в коробке. Эти дефекты вызваны чрезмерным износом вилок, сколами или смятием кулачков у шестерен, а также явлением больших осевых люфтов валика переключения или вторичного вала.

Для восстановления нормальной работы коробки изношенные или поврежденные шестерни и вилки заменяют новыми, а люфт валов регулируют следующим образом. Разобрав коробку как указано в инструкции, в левую половину картера (у одноцилиндровых двигателей) вплотную к стенке вставляют валик переключения 11 (см. рис. 1) и на правую его шейку накладывают упорную шайбу толщиной 1,4 мм. На плоскость разреза картера кладут линейку (можно использовать прямой шток выжимки сцепления) и измеряют зазор между линейкой и плоскостью шайбы. Если на плоскости разреза установлена прокладка,

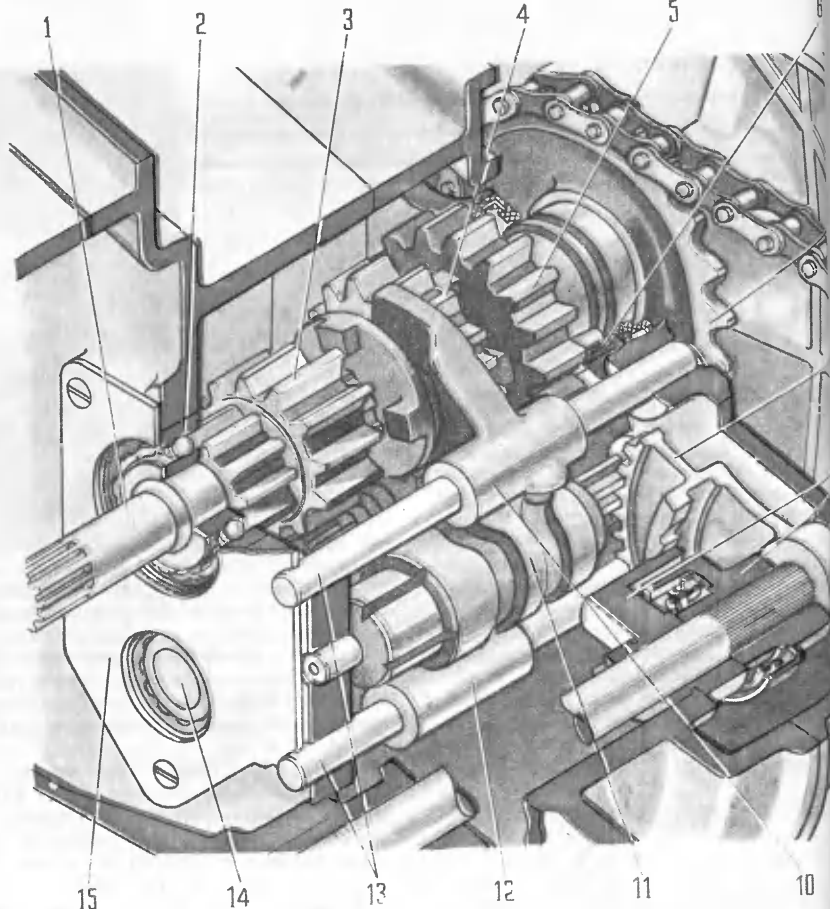


Рис. 3. Схема расположения шестерен при включении разных передач: Н — нейтраль; I, II, III, IV — передачи; 1 — первичный вал с шестерней I передачи $z = 17(15)$; 2 — шестерня $z = 15(21)$; 3 — шестерня $z = 20(21)$; 4 — вторичный вал с шестерней $z = 21(34)$; 5 — шестерня $z = 15(15)$; 6 — шестерня $z = 20(19)$; 7 — вилка переключения; 8 — шестерня $z = 24(22)$; 9 — шестерня $z = 37(37)$. Количество зубьев (z) шестерен указано для одноцилиндровых двигателей и в скобках — для ИЖ-Ю и ИЖ-Ю2.

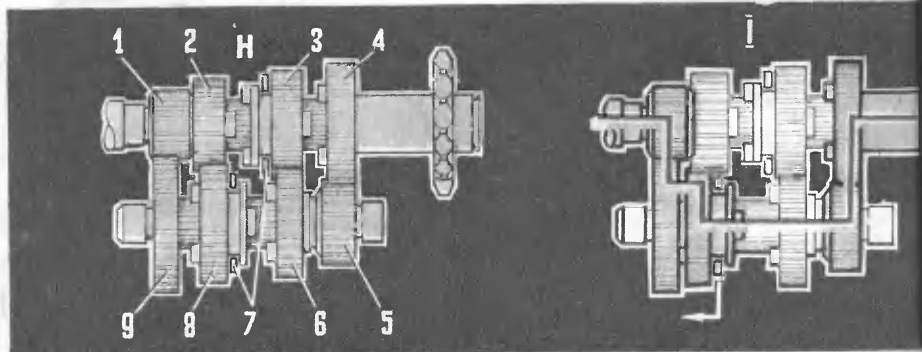


Рис. 1. Коробка передач мотоциклов ИЖ-П и ИЖ-П2: 1 — первичный вал с шестерней первой передачи; 2 — шариковый подшипник 204; 3 — шестерня II передачи; 4 — шестерня III передачи; 5 — шестерня IV передачи; 6 — вторичный вал; 7 — роликоподшипник; 8 — ведущая звездочка задней передачи; 9 — сектор переключения передач; 10 — вилка переключения I и IV передач; 11 — валик переключения; 12 — вилка переключения I и III передач; 13 — ось вилок; 14 — промежуточный вал; 15 — стопорная пластина подшипников первичного и промежуточного валов.

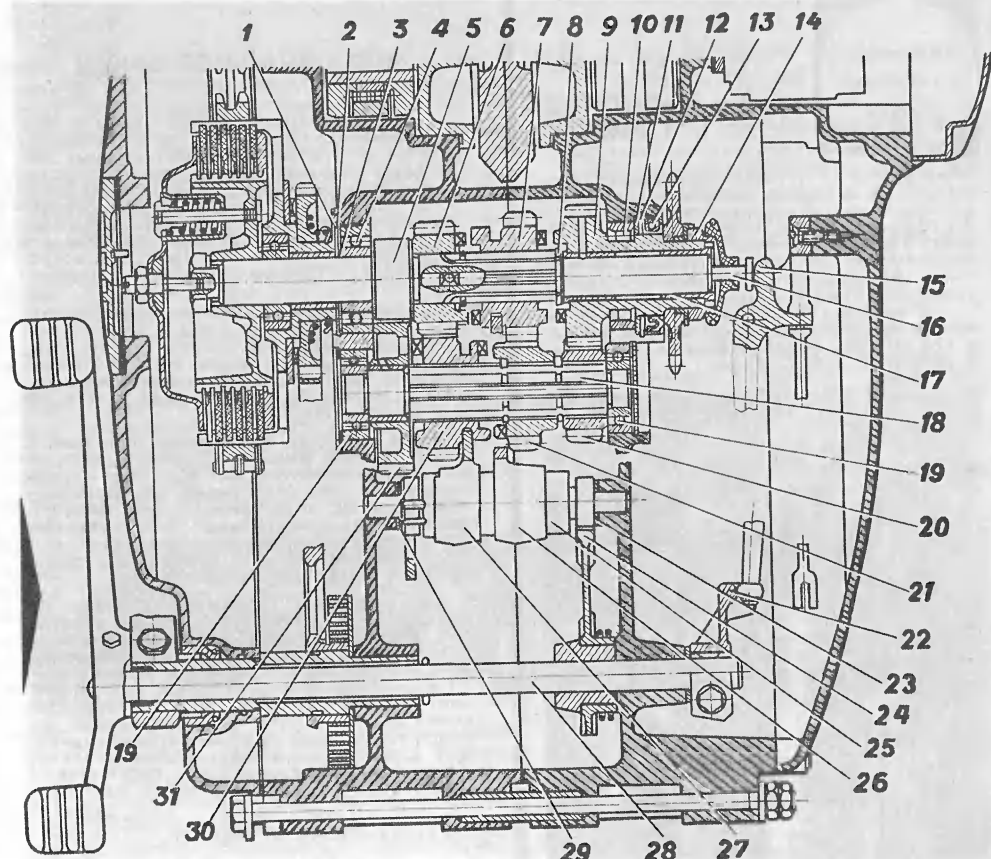
Рис. 2. Коробка передач мотоциклов ИЖ-Ю и ИЖ-Ю2: 1 — стопорное кольцо; 2 — регулировочная шайба подшипника первичного вала; 3 — регулировочная шайба барабана сцепления; 4 — шариковый подшипник 204; 5 — шестерня I передачи с первичным валом; 6 — шестерня II передачи; 7 — подвижная (скользящая) шестерня III передачи; 8 — упорная шайба первичного вала; 9 — шестерня IV передачи со вторичным валом; 10 — роликовый подшипник; 11 — упорная шайба; 12 — стопорное кольцо; 13 — сальник вторичного вала; 14 — гайка вторичного вала (с левой резьбой); 15 — рычаг автомата сцепления; 16 — шток выжима сцепления; 17 — втулка (подшипник); 18 — промежуточный вал; 19 — шариковый подшипник 203; 20 — шестерня промежуточного вала; 21 — шестерня III передачи; 22 — кулачок автомата сцепления; 23 — упорная шайба валика переключения; 24 — зубчатый сектор переключения передач; 25 — валик переключения; 26 — вилка переключения II и IV передач; 27 — вилка переключения I и III передач; 28 — валик механизма переключения; 29 — регулировочная шайба валика переключения; 30 — подвижная шестерня II передачи; 31 — шестерня I передачи промежуточного вала.

зазор в пределах 0,2—0,4 мм обеспечит необходимую «игру» валика. Чтобы устранить большой зазор, на левую шейку валика ставят регулировочные шайбы толщиной 0,2—0,3 мм.

В двигателях ИЖ-Ю и ИЖ-Ю2 осевой люфт валика проверяют иначе. В обеих половинах картера измеряют расстояние (глубину) от плоскости их разъема до мест опоры валика. Сумму этих расстояний сравнивают с длиной валика плюс 1,4 мм (толщина шайбы). Обеспечивают осевую «игру» (0,2—0,4 мм) установкой шайб на левую шейку валика.

Осевой люфт вторичного вала проверяют после соединения обеих половин картера и затяжки винтов. Если люфт превышает 0,6 мм, смещают первичный вал вправо легкими ударами по наружному кольцу подшипника через трубчатую выколотку. Нормальная осевая «игра» вторичного вала — 0,4—0,6 мм. Фиксируют подшипник в нужном положении регулировочными шайбами толщиной 0,3—0,5 мм, ставя их заподлицо со стопорной пластиной 15 в одноцилиндровых двигателях (см. рис. 1), а на ИЖ-Ю и ИЖ-Ю2 — в уровень стопорного кольца 1 (см. рис. 2). Наружный диаметр регулировочных шайб — 47 мм, внутренний — 38 мм.

Кроме упомянутых неисправностей,



встречаются и такие. При нажатии на педаль передачи не включаются. Это указывает на износ или повреждение собачки анкера, поломку пружины, собачек или износ упора механизмов переключения (ИЖ-350, ИЖ-П, ИЖ-П2), а возможно, на ослабление его крепления к картеру. Для выявления неисправности необходимо проверить состояние перечисленных деталей.

При трогании с места или резком увеличении нагрузки выключается передача — значит ослабла или сломалась пружина фиксатора.

Не полностью включается четвертая передача на ИЖ-Ю (ИЖ-Ю2). Причина — чрезмерный осевой люфт валика переключения передач 28. Чтобы устранить люфт, достаточно ослабить болт крепления кулачка 22, подать вал вправо до упора и затянуть болт.

Уход за коробкой передач заклю-

г. Ижевск

В. СТАРКОВ, инженер

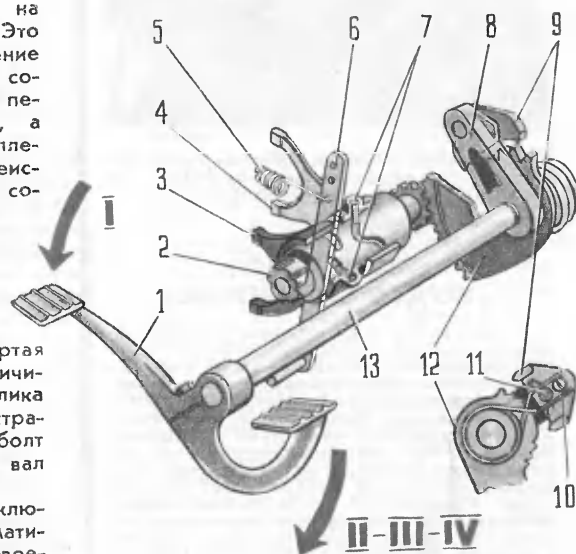
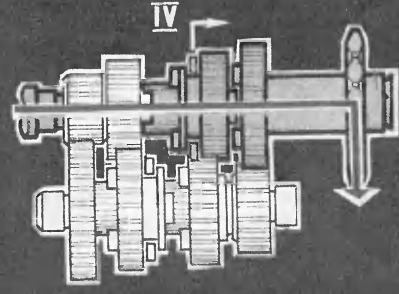
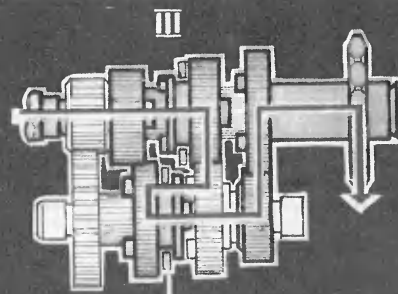
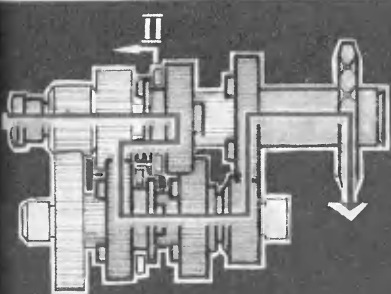


Рис. 4. Механизм переключения передач ИЖ-Ю и ИЖ-Ю2: 1 — педаль; 2 — валик; 3 — вилка переключения I и III передач; 4 — вилка переключения II и IV передач; 5 — пружина фиксатора; 6 — фиксатор; 7 — штифты вилок; 8 — поводок; 9 — анкер; 10 — пружина; 11 — стопор; 12 — сектор; 13 — вал переключения.



СТО КРУГОВ СМИЛТЕНЕ

На одной из лучших спортивных трасс Латвии — в городе Смилтене состоялись интересные гонки картингистов — на 100 кругов. Дистанция соревнований превышала 100 км. В гонках участвовало 55 спортсменов из разных городов. В ходе гонок приходилось заправлять микроавтомобили, менять колеса.

В классе 175 см³ победу одержал рижанин А. Спрингис, в классе 125 см³ «А» и 125 см³ «Б» первенствовали москвичи А. Сафонов и В. Симонов.



На снимке, который прислал наш общественный корреспондент Р. Вамбут из Риги, вы видите момент заправки.

ПЕРВЕНСТВО «ТРУДОВЫХ РЕЗЕРВОВ»

В минувшем году отмечалось тридцатилетие нашей системы профессионально-технического образования. К этой дате были приурочены Спартакиада, звездный мототеллопробег и другие спортивные праздники Всесоюзного добровольного спортивного общества «Трудовые резервы». Их завершило первенство по мотокроссу, проведенное в Москве. Оно подвело итоги той большой работы, которая проводится в многочисленных мотосекциях училищ и в спортивно-технических клубах спортивного общества в Москве, Ленинграде, Ростове, Харькове, Таллине.

Первенство, естественно, носило юношескую окраску. Каждая команда представляла 11 человек, в том числе двух мальчиков (класс 50 см³) и шесть юношей (три — 125 см³ и три — 175 см³). Организаторы объявили чемпионат с открытым стартом, пригласив для участия в нем столичных спортсменов из ЦСКА, МАДИ, спортклуба «Юность» и других.

В итоге очень интересной борьбы победу одержала команда Москвы, которую готовили мастер спорта В. Молев и заслуженный тренер РСФСР О. Зикеева. На последующих местах коллективы Ростова и Харькова. Чемпионами «Трудовых резервов» стали: среди мальчиков — естонец У. Кадакс, среди юношей — москвич К. Оленев (125 см³) и ростовчанин А. Маликов (175 см³), среди женщин — неоднократная чемпионка страны В. Коноба и среди мужчин ленинградец В. Калинин (250 см³) и москвич С. Байков (175 см³).

Первенство выявило много одаренных юных спортсменов.

Е. ГРИНГАУТ,
заслуженный мастер спорта,
заслуженный тренер СССР

ЧТО ОЗНАЧАЮТ БУКВЫ

«На карбюраторе К-59 рядом с обозначением модели иногда встречаются еще и буквы. Что означает этот индекс? Чем отличаются такие карбюраторы от основной модификации? Можно ли заменить модель «без буквы» той, которая имеет «букву», и наоборот? С такими вопросами обратились в редакцию москвич Ю. Аркадьев, астраханец С. Павлов и другие читатели.

Карбюратор К-59 Ленинградского карбюраторного завода предназначен для двигателя «Москвича-407». Кроме этой, основной модели существует несколько модификаций К-59, имеющих после названия еще и буквенный индекс. Чем же они отличаются?

К-59А по всем параметрам одинаков с К-59. Разница лишь в приводе дроссельной заслонки. Буква «А» в данном случае говорит о том, что привод не тросовый, как на К-59, а рычажный. Эти модификации взаимозаменяемы при условии приспособления привода дросселя или перестановки деталей заслонки с заменяемого карбюратора на новый.

Карбюраторы с иными индексами не годятся для замены «пятидесят девяти». Дело в том, что они предназначены для двигателей более старых моделей «Москвича» и рассчитаны на значительно меньшую мощность мотора. К-59Б идет на «Москвич-402», К-59В — на «Москвич-401», а К-59Д устанавливается на двигатель модели «407-С», предназначенный для «Москвича-401». Следовательно, у этих карбюраторов и регулировки иные, чем надо для двигателя «Москвича-407».

Различия ясны из таблицы

Регули- ровочные параметры	К-59	К-59А	К-59Б	К-59В	К-59Д
Диаметр диффузора, мм	22	22	22	19	16,5
Производительность, см ³ /мин: главного жиклера	270	270	240	180	235
жиклера экономайзера	480	480	405	265	460

КОЛЯСКИ К «ВОСХОДУ»

Читатель А. Х. Хабидулин из г. Новокузнецка Кемеровской области спрашивает, можно ли присоединить боковой прицеп к мотоциклу «Восход». Этот вопрос интересует многих мотоциклистов.

Специалисты завода сообщили нам, что мощность двигателя «Восхода» (рабочий объем 175 см³) недостаточна для эксплуатации мотоцикла с коляской. Кроме того, рулевая колонка, передняя вилка, задняя подвеска и колеса с тормозами не рассчитаны на нагрузку с боковым прицепом. Эксплуатация такого мотоцикла с коляской приведет к преждевременному выходу машины из строя.

СХОД И РАЗВАЛ

«В литературе рекомендуются разные величины схода и развала передних колес для «Москвича-407», — пишет нам рижанин А. Дубровский. — Расходятся авторы и в том, как измерять эти величины: на груженом или порожнем автомобиле».

Мы попросили осветить этот вопрос специалистов из Научно-исследовательского института автомобильного транспорта.

Чтобы получить стабильные и достоверные результаты, рекомендуем измерять углы схождения и развала передних колес «Москвича-407», только когда машина полностью загружена (340 кг). При этом нормальным следует считать развал от 0°10' до 1°20' (разность развалов обоих колес не свыше 30'). Схождение должно быть от 1 до 3 мм при измерении на высоте центров колес.

Иногда, правда, углы установки колес проверяют и регулируют на незагруженном автомобиле, но мы этого делать не советуем, так как точность стабильности результатов такого замера обеспечить трудно.

МОЖНО ЛИ УСТАНОВИТЬ ДРУГОЙ МОТОР?

Многих читателей интересует, можно ли установить 40-сильный двигатель МеМЗ-968 на автомобиль ЗАЗ-966В.

Об этом рассказывают специалисты Запорожского автозавода «Коммунар».

По внешнему виду «запорожцы» моделей «966» и «966В» одинаковы. Их различие в двигателях. На первом — мотор МеМЗ-968, на втором — МеМЗ-966А. Установка нового силового агрегата на ЗАЗ-966В в принципе осуществима, но требует высокой квалификации и замены еще ряда агрегатов.

В подвеске силового агрегата нужно заменить переднюю поперечину и кронштейн задней, нижнюю подушку и ее шайбу (детали соответственно 966-1001005, 966-1001081, 966-1001085 и 385854-П8). В системе выпуска потребуют замены все трубы, четыре прокладки и глушитель (968-1008117, 968-1008140-А, 968-1008135, 966-1008132 и 968-1201009). Понадобятся также новый гибкий шланг — бензопровод и насос (деталь 965-1104098), приводы управления воздушной и дроссельной заслонками карбюратора, гидравлический привод управления сцеплением (комплект из двенадцати деталей), вал управления коробкой передач (966-1703015), обе полуоси в сборе с чехлами и фланцами (966-2403066 правая и 966-2403067 левая), сухари полуосей (966-2403073), комплект брызговика двигателя (968-2808038), новая крышка туннеля (966-5107302Г), оба кожуха воздухопритока и заглушка пола мотоотсека.

Порядок работ такой. Силовой агрегат собирают с новыми выпускными трубами, брызговиком, деталями подвески и полуосями с чехлами и фланцами (имейте в виду, что полуоси нельзя менять местами — на корпусах их сальников маслягонная резьба). Отвернув пять винтов, снимают крышку туннеля. Затем демонтируют приводы управления заслонками карбюратора, сцеплением, коробкой передач и заменяют эти агрегаты новыми. Теперь очередь кожухов воздухопритока и терморегулятора в сборе (подразумевается, что старый силовой агрегат был снят с машины прежде всего). Вентиляционные щели на панели «задка» заклеивают полосной конжамента или хлорвиниловой пленки, а отверстие в полу мотоотсека закрывают заглушкой.

После всего этого устанавливают на место новый силовой агрегат, подсоединяют полуоси и все приводы и прокачивают систему гидропривода сцепления (эта операция описана в инструкции).

И в заключение проверяют работу нового двигателя, четкость включения передач, действие приводов сцепления и карбюратора. Кстати, теперь включение передач изменится: первая и третья включаются «назад», а вторая, четвертая и задняя — «вперед» по ходу машины.

Справочная
служба



В дореволюционной Москве городская Дума постановила, что «...скорость для экипажей, вес которых с предельной нагрузкой более 350 пудов, не должна превосходить 12 верст в час, безразлично, двигается ли он нагруженным или порожним; для прочих экипажей скорость не должна превосходить 20 верст в час».

Лихача, осмелившегося «мчаться» по московским улицам со скоростью 30 км/час, ожидали многие кары. Сегодня эти требования вызывают улыбку. Многие изменилось с тех пор. Автомобильная промышленность совершила гигантский скачок и превратила автомобиль из примитивного «автоматического экипажа» в комфортабельную многоцелевую машину, без которой не мыслится жизнь современного общества. И главное — быстроходную. Автомобиль шагнул далеко вперед не только в максимальных скоростях. Из года в год наблюдается хотя и медленный, но неуклонный рост средних скоростей движения.

Все это закономерно и обусловлено прогрессом в области автомобилестроения и совершенствованием уличной и дорожной сети. Однако неизменным спутником автомобилизации, как это ни печально, стали многочисленные дорожно-транспортные происшествия. Человечество дорогой ценой платит за преимущества, предоставленные ему автомобилем. Далеко не все достаточно ясно представляют себе масштабы этого бедствия, охватившего буквально все страны. Ежегодно на планете погибает от автомобильных аварий около 250 тысяч человек и еще примерно 6—7 миллионов получают ранения.

Одной из самых серьезных причин, порождающих дорожные происшествия, на протяжении всей истории развития автомобиля была и остается скорость. Как же быть? Неужели возвращаться к «думским» режимам езды? Такой вывод был бы явной ошибкой. Оказывается, источник бед не скорость вообще, а скорости, не соответствующие конкретным условиям движения. Причем это может быть в равной степени как чрезмерно высокая, так и чрезмерно низкая для данной ситуации величина.

Представим себе многорядный поток легковых автомобилей, которые движутся, придерживаясь размеченных полос, с одинаковой скоростью, например, 100 км/час. В таком транспортном потоке обгоны не нужны и, следовательно, вероятность несогласованных действий водителей мала. Поэтому, несмотря на высокую скорость, движение сравнительно неопасно.

Если же в транспортном потоке движутся не только легковые автомобили, но и автобусы, грузовики, мотоциклы, велосипеды, то быстроходные машины будут неизбежно обгонять движущихся медленнее. В таких условиях вероятность несогласованных действий водителей, а стало быть, и дорожно-транспортных происшествий, резко возра-

стает. И опасность тут не в скорости, а в различии скоростей внутри транспортного потока. По некоторым зарубежным данным, например, если скорость отдельного автомобиля отличается в большую или меньшую сторону от средней скорости потока на 60 км/час, то для него вероятность быть вовлеченным в дорожное происшествие в 1000 раз больше, чем для автомобиля, скорость которого близка к средней. Кстати, по новой международной Конвенции о дорожном движении на автомагистралях запрещается движение транспортных средств, скорости которых меньше 40 км/час, что должно способствовать формированию более однородного потока.

СКОРОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Значит, одним из условий безопасного движения является прежде всего подчинение общей дисциплине транспортного потока. Конечно, это не всегда приемлемо для водителей, связанных определенным графиком. Но им надо ясно представлять себе, что всякое отклонение от средней скорости всегда сопряжено с увеличением опасности аварийных ситуаций.

Статистика свидетельствует о том, что дорожно-транспортные происшествия распределяются примерно одинаково во всем диапазоне скоростей. Причем некоторые исследователи отмечают даже уменьшение количества происшествий с их ростом. Однако тяжесть последствий при этом резко возрастает, поскольку кинетическая энергия автомобиля увеличивается пропорционально квадрату скорости. Так, если на каждые 100 машин в дорожно-транспортных происшествиях при скорости 80 км/час приходится 40 убитых и раненых, то при скорости 125 км/час — уже около 140. И об этих мрачных цифрах не следует забывать.

Да и выигрывает ли что-нибудь водитель на чрезмерно высоких скоростях? Полагают, что время. Но этот их выигрыш настолько мал, что теряет практический смысл. Достаточно убедительные данные в пользу «спокойного» стиля вождения приводились в свое время журналом «За рулем» (1966, № 2). Помните этот эксперимент, в котором участвовало два совершенно одинаковых легковых автомобиля? Водитель первого должен был проехать по маршруту протяженностью 1500 км с максимальной возможной скоростью. Второй водитель обязан был двигаться в общем режиме транспортного потока. Когда подводили итоги, то выяснилось, что «лихач» затратил на весь маршрут 20 часов 12 минут чистого времени и его средняя скорость составила 73,8 км/час, а второй водитель был в пути 20 часов 43 минуты, то есть

всего на 31 минуту больше (средняя скорость 71,6 км/час).

Движение на большой скорости требует от водителя значительного нервно-психического напряжения и имеет целый ряд особенностей, которые необходимо учитывать. В процессе движения вообще, а при высокой скорости особенно, большое значение для водителя имеет зрение. Основная информация об окружающей обстановке поступает к водителю через его зрительный аппарат. Однако глаз человека в неподвижном состоянии имеет ограниченное поле четкого зрения, и для компенсации этого недостатка водитель должен постоянно переводить взгляд с одного объекта на другой. Известно, что для переме-

щения глаз требуется время в пределах 0,15—0,33 секунды. Нетрудно подсчитать теперь, что за 1 секунду водитель сможет зафиксировать всего три — шесть объектов. Такая «пропускная способность» зрения является физиологическим пределом и остается неизменной. При увеличении скорости движения возрастает и скорость поступления к водителю информации, а время ее переработки не меняется. Вот почему с увеличением скорости неизбежно растет объем переработанной водителем информации. В таких условиях весьма важные для безопасности движения объекты могут остаться в стороне. Стало быть, водитель, попадая в сложную ситуацию, прежде всего должен снижать скорость. Это позволит ему полнее оценить обстановку и принять правильное решение.

Для езды на высоких скоростях водитель должен уметь точно оценивать пространственное положение собственного автомобиля, безопасный интервал с движущимися в попутном направлении. Известно, что машина никогда не идет по строго прямолинейной траектории. Из-за неровности проезжей части, люфтов в передней подвеске и рулевом механизме, эластичности шин она постоянно отклоняется в ту или другую сторону от курса, намеченного водителем. Отклонение тем больше, чем выше скорость. Так, при скорости 50—60 км/час оно составляет примерно 20 сантиметров, а при скорости 100—120 км/час — 40—50 сантиметров в ту и другую сторону. Это обстоятельство нельзя не учитывать.

Водителю легкового автомобиля, кроме того, надо знать некоторые особенности управления, связанные с эластичностью шин. Это неотъемлемое качество шин современных автомобилей, обеспечивающее им комфортабельность. Но эластичные шины деформируются под действием поперечных сил, и автомобиль отклоняется от прямо-

линейной траектории. Водитель компенсирует это отклонение поворотом рулевого колеса, и машина сохраняет прямолинейность, двигаясь с повернутыми на некоторый угол передними колесами. Если скажем, боковой ветер неожиданно ослабнет или изменит направление, форма шин мгновенно восстановится. Однако за время реакции водителя (в среднем оно принимается за 1 секунду) при скорости 140 км/час автомобиль, продолжая движение с повернутыми на некоторый угол передними колесами, переместится в поперечном направлении примерно на 3 метра и может столкнуться с соседней машиной или выехать за пределы проезжей части дороги.

Сравнительно недавно обратили внимание на явление гидропланирования шины на мокром покрытии при движении даже со сравнительно невысокой скоростью. Сущность этого явления заключается в следующем. Профиль протектора обеспечивает отвод воды из зоны контакта шины с влажным покрытием и достаточное сцепление даже на большой скорости. Если протектор изношен, то характер взаимодействия шины с покрытием существенно меняется. Шины передних, ведомых колес уже не в состоянии обеспечить удаление всей воды из зоны контакта, колеса как бы всплывают над покрытием. Установлено, что при скорости около 100 км/час малолитражный автомобиль с изношенными шинами на мокрой дороге полностью теряет контакт с ее поверхностью, и передние колеса просто скользят на водной подушке.

Наконец, в темное время следует учитывать, что фары современных автомобилей удовлетворительно освещают дорогу на расстоянии не более 150 метров и что видимость в свете фар в значительной степени зависит от цвета и отражательных способностей покрытия. На гладком асфальте видно намного хуже, чем на шероховатом. Это объясняется тем, что гладкая поверхность, как зеркало, отражает свет главным образом в одном направлении — от водителя. Шероховатая поверхность отражает свет фар более или менее равномерно по всем направлениям. Однако в лучшем случае видимость все же, как отмечалось, не превышает 150 метров. Пешеход на проезжей части становится заметным при дальнем свете лишь с расстояния около 100 метров. Простые расчеты показывают, что в ночное время максимально допустимы скорости порядка 80—90 км/час, чтобы можно было остановить автомобиль перед неожиданно появившимся препятствием.

Отмеченные выше особенности движения на высоких скоростях следует хорошо знать водителям, чтобы не подвергать опасности ни себя, ни других участников движения.

М. АФАНАСЬЕВ,
заместитель начальника отдела
организации движения ВНИИ МВД,
кандидат технических наук



В искусстве безаварийной езды множество составляющих. Можно, например, самому водить автомобиль «без сучка, без задоринки» и все же не уберечься от происшествий. Пусть вы никогда не нарушаете Правил движения, но нельзя рассчитывать, что так ездят и остальные. К тому же не исключены встречи с неумелым водителем или ситуации, ни одними правилами не предусмотренные.

Чтобы свести такие вероятности к минимуму, мало соблюдать правила движения. Надо уметь мгновенно схватывать и анализировать обстановку, в какой-то мере предвидеть опасные ситуации, а точнее, — понимать условия, в которых они чаще всего возникают. Такие задачи водитель должен решать прямо-таки автоматически, ведь в критический момент времени на размышления не будет. А для автоматизма нужен опыт. В авариях он приобретает слишком дорогой ценой. Мы предлагаем читателям более безопасный путь: рассмотреть и запомнить несколько типовых задач и решений, моделирующих ситуации, которые складываются на дорогах довольно часто. Здесь мы публикуем первую подборку таких задач.

Рис. 1. Ситуация: Вы едете по извилистой горной дороге и видите в зеркало, что какой-то автомобиль настигает вас и его бросает из стороны в сторону, будто водитель пьян. Вы хотите привести его в чувство. Как? Замедлить ход? Нажать на газ? Просигналить, чтобы он проезжал? Дать ему пройти мимо?

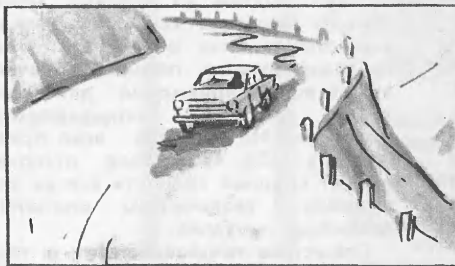


Рис. 2. Ситуация: На большой скорости вы движетесь по свободной магистрали. Все прекрасно. Но где-то и здесь есть опасный участок пути. Вы его видите? Если да, то что вы собираетесь предпринять?

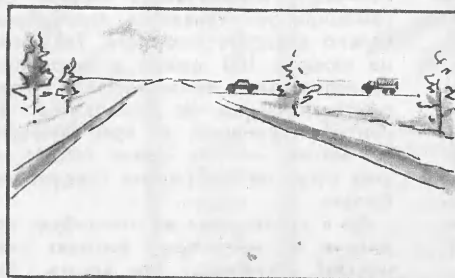


Рис. 3. Ситуация: Ваша машина и соседняя справа движутся со скоростью около 100 км/час. Продолжая движение почти рядом, вы в потенциально опасном положении. В чем оно заключается?

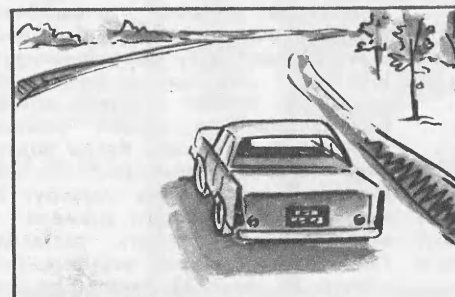


Рис. 4. Ситуация: Водитель встречного автомобиля остановился посредине проезжей части с намерением повернуть налево. Предупредительный сигнал им подан, и все равно он совершает ошибку. В чем она?

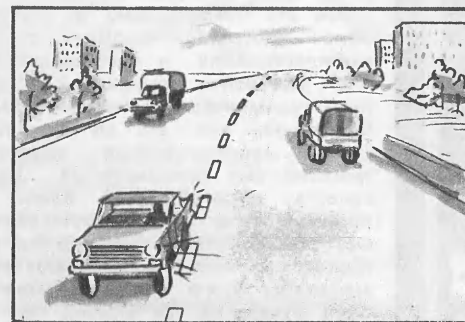


Рис. 5. Ситуация: Едущий рядом с вами включил правую «мигалку». Если вы толковый водитель, то сможете понять, в чем кроется опасность данной ситуации. Разгадать ее не просто, но она есть. В чем эта опасность заключается?

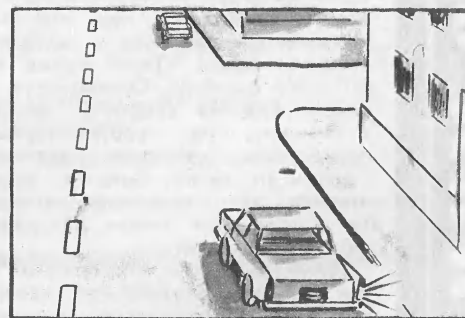


Рис. 6. Ситуация: Встречный автомобиль идет на обгон и занял вашу полосу движения. Если этот лихач не освободит ее в самую ближайшую секунду, вам придется свернуть самому. Но куда? В кювет?

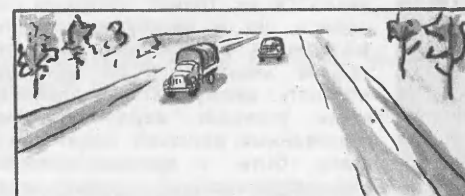


Рис. 7. Ситуация: На нешироком шоссе (9—12 метров) вы выходите на среднюю полосу, чтобы обогнать автомобиль, движущийся впереди. Из-за встречного автомобиля на среднюю полосу также выходит обгоняющая машина. Водитель ее, видимо, не заметил начатого вами маневра. Эта машина нацелена прямо на вас. Справа и слева другие автомобили. Тормозить уже поздно. Что делать?

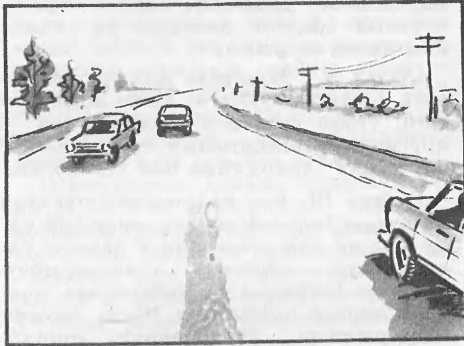


Рис. 8. Ситуация: Неожиданно на дороге появился бык. Если вы повернете налево — собьете велосипедиста, если направо — врежетесь в дерево. Что вам делать?



Рис. 9. Ситуация: Вы быстро настигаете автомобиль, идущий впереди. Безопасно ли обогнать его?

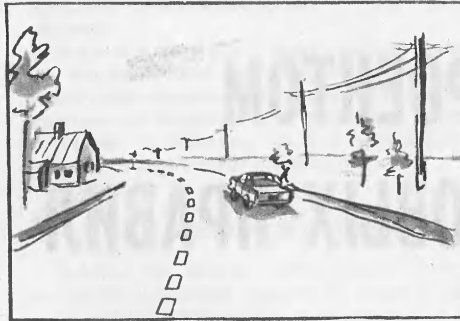
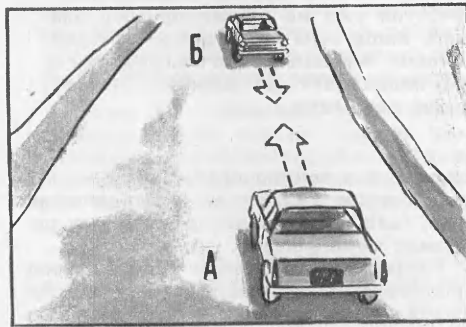


Рис. 10. Ситуация: Вы едете по шоссе с односторонним движением в каждом направлении. Водитель встречной машины уснул за рулем или задумался и заехал на вашу полосу. Может произойти лобовое столкновение. Должны ли вы повернуть налево?



Решения

Рис. 1. Дать пройти мимо. Сойдя с его пути, вы покажете этому сумасбродному шоферу, что у вас хороший здравый смысл водителя и вы понимаете опасность подобной ситуации.

Рис. 2. Впереди справа примыкает другое шоссе. Это может грозить опасностью. Вам лучше сменить ряд на тот, что левее. Держитесь поближе к осевой линии, но будьте внимательны. Ведь здесь нет разделительной полосы, которая помешала бы появлению перед вами встречного автомобиля.

Рис. 3. Вы находитесь в поле «слепого пятна» другого водителя, то есть он может и не подозревать о вашем присутствии. Если он, не замечая вас, неожиданно решит перестроиться в левый ряд, возможно столкновение. Так что вам следует отстать или обогнать его — все, что угодно, лишь бы покинуть не просматриваемый другим водителем участок дороги.

Рис. 4. Нос его автомобиля уже нацелен на встречные машины, так как колеса повернуты влево. Если на него сзади налетит машина, она вытолкнет его прямо на встречный поток движения. Поэтому, пока ждешь момента, чтобы совершить левый поворот, оставайся на своей полосе и держи колеса прямо.

Рис. 5. Хорошо, если водитель, включивший правую «мигалку», повернет на этом перекрестке направо. А если он ищет лишь место для остановки и, не найдя его, вынужден будет проехать перекресток? Правый ряд за перекрестком занят другими автомобилями, значит, соседу придется перестроиться, по-

вернув налево в ваш ряд. Предвидя эту возможность, вы сможете избежать инцидента.

Рис. 6. Конечно. Даже кювет лучше, чем лобовое столкновение. Попытайтесь въехать в него медленно, постепенно, затем выровняйте руль и двигайтесь, пока вам не удастся остановить автомобиль.

Рис. 7. Поверните чуть вправо, намереваясь попасть даже в самый маленький промежуток между автомобилями, и сигнализируйте, не переставая. Если такого промежутка почти нет, то все-таки лучше столкнуться с машиной боком, чем лоб в лоб.

Рис. 8. Бычок, конечно, очень симпатичный, но если приходится выбирать между ним и деревом, то он, пожалуй, безопаснее и мягче. Часто желание водителя уберечь от смерти домашнего скота или собаку стоило жизни ему самому или его пассажирам. Самое важное — не растеряться. Тормозите и наезжайте на более мягкую мишень — быка.

Рис. 9. Нет! Впереди небольшой поворот, ограничивающий видимость, и вы не знаете, какие сюрпризы ожидают вас за ним. Поэтому не спешите, замедлите ход, пока вы не будете в состоянии просматривать дорогу далеко вперед.

Рис. 10. Ни в коем случае! Никогда не сворачивайте налево в подобной ситуации. Потому что водитель, очнувшись, повернет вправо от себя в тот момент, когда вы кинетесь влево, и лобовое столкновение станет неизбежным. Лучше вам повернуть направо, даже если для этого придется съехать с дороги.

Зима. Много хлопот приносит она водителям, немало опасных ловушек расставляет на их пути. Собственно, ловушками они становятся лишь для людей легкомысленных или самонадеянных, тех, кто не учитывает неизбежных изменений дорожной обстановки. Авария, о которой пойдет речь, убедительное тому доказательство.

ВОЗЛЕ МОСТА УТРОМ РАНО...

Случилось это на трассе Шадринск—Шатрово. Шли по шоссе два автомобиля. От Шадринска ЗИЛ-130 с двухосным прицепом, навстречу—рейсовый автобус ПАЗ-652. За рулем грузовика шофер второго класса Б. Краснопеев, во второй машине—шофер первого класса Ю. Дубровских. Оба не новички. Пустая дорога и два автомобиля, а между ними... А между ними небольшой мостик. Возле него они и встретились...

Следствие потом установило, что проектная ширина дороги 10 метров, моста — 7 метров. Для безопасного разъезда встречных автомобилей места, таким образом, вполне достаточно. Во всякое время года, но не зимой. Зимой снежные заносы неизбежно «съедают» какую-то часть дорожного полотна, сужая полосу движения. Так было и здесь: и по сторонам шоссе, и у перил моста образовался снежный бруствер метровой ширины.

Могли ли не принимать во внимание это обстоятельство водители? Не имели никакого права. Однако оба продолжали вести машины с прежней скоростью навстречу... катастрофе. То ли никто не хотел уступить тропинку (а на мосту проезжей части в самом деле осталось только для одного автомобиля), то ли каждый полагал (явно опрометчиво), что проскочит узкое место первым.

Здесь хочется сделать первое отступление. Неужели еще не ясно водителям, что на зимней дороге стиль езды должен быть «мягким», что нельзя рассчитывать поправить ошибку резким ускорением движения или резким торможением? Ведь и в том и другом случае машина немедленно пойдет «юзом», теряя управление. Это тот случай, когда перестраховка — благо.

Водитель же ЗИЛа мерил расстояние явно небрежно. В общем, когда он, другого слова не найдя, подлетел к мосту, автобус уже двинулся по нему. Видя (увы, с опозданием!), что двоим здесь не разбьешься, Краснопеев резко тормозит. Как и следовало ожидать, грузовик заносит вправо, а прицеп разворачивает влево поперек дороги. Что случилось дальше, читатели видят на снимке. Но разбитые машины — это еще не главная беда. При столкновении один пассажир автобуса был убит, а четверо тяжело ранены. Таков финал этой истории.



Краснопеев осужден и семи годам лишения свободы. Дубровских, хотя прямого нарушения правил движения в его действиях не было, от работы водителя автобуса отстранен.

Но дело, разумеется, не только в них. Приказом по областному автоуправлению строгие выговоры объявлены начальникам транспортных предприятий, где работали водители. И заслуженно. Их просчеты это просчеты и тех, кто должен систематически инструктировать шоферов об особенностях зимней эксплуатации. Наконец, разве дорожники не должны были постараться, чтобы таких узких, в прямом смысле слова, мест на дороге не было? А работники ГАИ потребовать от них этого?

Случилось все прошлой зимой. Но уже снова снег на дворе и, как говорят, чем черт не шутит. Вот почему мы вспомнили былое. И рассказали о нем с надеждой, что поучительные выводы для себя сделают все, кто прочтает эти строки.

Н. ВОЛОСНИКОВ,
автоинспектор

г. Курган

Конечно, перечень опасных ситуаций этим не ограничивается. Трудно дать готовые рецепты на все случаи жизни. Советуем читателям самим вспомнить и другие ситуации, в которые им приходилось попадать на дороге, а затем представить себе и мысленно отрепетировать приемы, позволяющие избежать нежелательных последствий.

И второе. Помните, что самое важное для водителя не быть застигнутым врасплох и решительно действовать в ответ на просчеты других водителей. Поэтому не теряйте бдительность за рулем, не размышляйте о посторонних вещах—дорога не прощает невнимательности.



ЗНАКОМИМ С ПРОЕКТОМ НОВЫХ ПРАВИЛ

В 1971 году будет завершена работа над новыми правилами движения, которые отразили новые методы и способы организации движения транспорта на нынешнем этапе автомобилизации страны, все принципиальные положения последних международных соглашений в этой области.

Журнал продолжает публикацию основных разделов проекта этих правил (см. «За рулем», 1970, № 10—12), подготовленного ВНИИ МВД СССР с участием специалистов Министерства автомобильного транспорта РСФСР и его научно-исследовательских организаций, Госавтоинспекции СССР и других учреждений.

Знакомство с этой большой и сложной работой уже на стадии проекта позволит принять участие в его обсуждении и вам, наши многочисленные читатели.

Сообщаем, в основном для новых подписчиков журнала, что замечания и предложения по публикуемому проекту следует направлять по адресу: Москва, Г-69, ВНИИ МВД СССР, Комиссия по правилам движения.

Раздел VII

ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ, ОСТАНОВКА И СТОЯНКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

А. СИГНАЛЫ МАНЕВРИРОВАНИЯ

Статья 1. Для предупреждения других участников движения водитель обязан включить световые указатели поворота соответствующего направления:

- перед началом движения от тротуара, обочины или места стоянки;
- перед перестроением в рядах движения;
- перед выполнением поворота или разворота;
- перед началом и завершением обгона.

Статья 2. Водители немеханических транспортных средств обязаны сигнализировать о маневрировании рукой: перед поворотом налево (разворотом) вытянуть в сторону левую руку либо правую, согнутую в локте вверх; перед поворотом направо вытянуть в сторону правую руку либо левую, согнутую в локте вверх.

Так же сигнализируют водители механических транспортных средств при отсутствии световых указателей поворота или их неисправности.

Статья 3. Сигнал маневрирования должен подаваться заблаговременно, но не менее чем за 5 секунд до маневра, а прекращаться немедленно после его выполнения; сигнал подаваемый рукой, может быть закончен непосредственно перед выполнением маневра. Подача сигнала не дает водителю преимущественного права проезда и не освобождает его от принятия других мер предосторожности.

Статья 4. Дополнительным сигналом об обгоне может служить звуковой

сигнал, а в темное время суток — периодическое включение и выключение фар, если их применение в данных условиях не запрещено.

Статья 5. Водителю запрещается пользоваться звуковым сигналом в городах и других населенных пунктах. Как исключение подача звуковых сигналов разрешается при видимости менее 20 м из-за метеорологических условий, а также в случае непосредственной угрозы дорожно-транспортного происшествия.

Б. СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ДИСТАНЦИЯ

Статья 6. Водитель должен выбирать скорость движения с учетом видимости и обзорности, состояния дороги, интенсивности и характера движения транспортных средств и пешеходов, особенностей и состояния транспортного средства и груза таким образом, чтобы сохранять контроль над транспортным средством и иметь возможность выполнить необходимый маневр или остановиться при возникновении опасности.

Примечание. Во всех случаях водителю запрещается превышать скорость движения, установленную технической характеристикой данного транспортного средства в качестве максимальной.

Статья 7. В населенных пунктах скорость движения всех транспортных средств не должна превышать 60 км/час.

Примечание. На скоростных дорогах в населенных пунктах, а также на отдельных магистралях, имеющих необходимое устройство для обеспечения безопасности движения, по решению Советов Министров союзных республик (не имеющих областного деления), автономных республик, краевых, областных исполкомов может ус-

танавливаться более высокий предел скорости движения, но не выше 80 км/час. Такие дороги должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками, устанавливающими верхний предел скорости.

Статья 8. Водитель не должен без особого на то основания затруднять нормальное движение других транспортных средств, двигаясь на слишком малой скорости.

Статья 9. Водитель должен соблюдать соответствующую дистанцию для того, чтобы избежать столкновения с другими транспортными средствами в случае их торможения или остановки.

Статья 10. Вне населенных пунктов на автомобильной дороге, имеющей одну полосу для движения в данном направлении, водитель транспортного средства (автопоезда), габаритная длина которого превышает 10 м, должен поддерживать увеличенную дистанцию, чтобы обгоняющий его транспорт мог занять впереди соответствующее место.

Статья 11. При встречном разъезде водитель должен оставить сбоку достаточный интервал и при необходимости приблизиться к правому краю проезжей части. Если на его полосе движения есть препятствие, то он должен снизить скорость и при необходимости остановиться, чтобы пропустить встречные транспортные средства, движущиеся по свободной полосе.

В. РАСПОЛОЖЕНИЕ В РЯДАХ

Статья 12. Водители должны вести транспортные средства ближе к правому краю проезжей части.

На улицах и дорогах с движением в два ряда и более в данном направлении водители не должны занимать левые ряды (левый ряд), если свободны правые (правый ряд). Если расположение автомобилей возможно в три ряда и более, то водителям грузовых автомобилей запрещается движение в левом крайнем ряду, за исключением перестроения для поворота налево или разворота.

Статья 13. Число рядов для движения определяется продольной разметкой проезжей части или указателями, а при их отсутствии — водителями в зависимости от ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов между ними.

Статья 14. Велосипеды, тракторы и гужевые повозки, а также другие транспортные средства, максимальная конструктивная скорость которых менее 40 км/час, должны двигаться только в крайнем правом ряду (за исключением обгона или объезда, перестроения для поворота налево или разворота).

Г. ИЗМЕНЕНИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ, ПЕРЕСТРОЕНИЕ

Статья 15. Перед любым изменением направления движения водитель обязан убедиться, что это не создает помех другим участникам движения, подать сигнал поворота и только после этого приступить к выполнению маневра.

При всяком изменении направления движения водитель обязан пропустить попутные и встречные транспортные средства, движущиеся прямо, а при поворотах — пешеходов, пересекающих путь движения транспортного средства.

Статья 16. Перед поворотом направо водитель обязан приблизиться, насколько это возможно, к правому краю проезжей части, а при повороте налево или развороте — занять крайнее левое положение. Если ширина проезжей части недостаточна для разворота из левого ряда, этот маневр, как исключение, допускается из правого ряда.

Перестроение должно быть закончено за 15 м до перекрестка или места поворота (разворота), если разметка и дорожные знаки не дают иных предписаний. При одновременном перестроении в соседних рядах преимущество имеет водитель транспортного средства, находящегося справа.

Статья 17. Разворот запрещается на пешеходных переходах, в тоннелях, на мостах, путепроводах, эстакадах, участках дорог с ограниченной видимостью и в местах, где это создает помехи нормальному движению транспорта и пешеходов.

Д. ОБГОН

Статья 18. Прежде чем начать обгон, водитель должен убедиться, что полоса, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном расстоянии и что этим маневром он не поставит под угрозу других водителей и не создаст помехи для транспортных средств, движущихся за ним на более высокой скорости.

Статья 19. Обгонять разрешается только с левой стороны. Однако обгон транспортного средства, выполняющего левый поворот (разворот), и трамвая, рельсовый путь которого проходит по середине проезжей части, должен производиться справа. Перед началом обгона и возвращением в ранее занимаемый ряд водитель обязан подать соответствующий сигнал поворота.

Водителю обгоняемого транспортного средства запрещается препятствовать обгону повышением скорости движения или иными действиями.

Статья 20. На дорогах, имеющих по крайней мере две полосы для движения в данном направлении, водитель, совершающий обгон, может остаться в этом левом ряду, если после возвращения в правый ряд ему сразу же придется совершить новый обгон.

Статья 21. Обгон запрещается:

- а) на перекрестках, кроме случаев, когда водитель следует на разрешающий сигнал светофора (регулирущика) или по главной дороге без выезда на полосу встречного движения;
- б) на железнодорожных переездах без шлагбаумов (полушлагбаумов) и ближе 100 м перед ними, кроме случаев, когда водитель следует на разрешающий сигнал светофора без выезда на полосу встречного движения;
- в) на обозначенных знаками или разметкой пешеходных переходах;
- г) при приближении к концу подъема и на закруглениях с недостаточной

видимостью, кроме случаев обгона без выезда на полосу встречного движения;

д) если обгоняемое транспортное средство само совершает обгон или объезд.

Примечание. Как исключение на перекрестках и железнодорожных переездах разрешается обгонять велосипеды, мотоциклы без коляски, мотороллеры и мопеды, но без выезда на полосу встречного движения.

Е. ОСТАНОВКА И СТОЯНКА

Статья 22. Перед остановкой транспортного средства водитель обязан подать сигнал поворота, перестроиться в крайний ряд и остановиться вплотную к тротуару или на обочине.

Статья 23. Стоянка транспортных средств разрешается только в один ряд параллельно краю проезжей части или под углом к нему, за исключением велосипедов, мотоциклов без коляски, мопедов и мотороллеров. Это требование не обязательно в местах, где конфигурация проезжей части допускает иное расположение транспортных средств.

Статья 24. Оставлять транспортное средство можно, только приняв необходимые меры предосторожности во избежание его самопроизвольного движения или использования в отсутствие водителя.

Статья 25. На дорогах вне населенных пунктов при достаточной ширине обочин остановка или стоянка, за исключением вынужденной, разрешается только на обочине вне проезжей части.

При необходимости остановиться на длительный срок (отдых, ночлег, экскурсия и т. п.) транспортное средство должно быть отведено с обочины за пределы земляного полотна.

Статья 26. Запрещается использовать для остановки и стоянки тротуары, велосипедные и пешеходные дорожки. Однако разрешается наезжать на тротуар одной стороной автомобиля, а также использовать пространство тротуара между краем проезжей части и зелеными насаждениями, если это не мешает движению пешеходов.

Статья 27. Остановка (кроме вынужденной) запрещается:

- а) вблизи крутых подъемов и перепадов продольного профиля дороги с недостаточной видимостью;
- б) на трамвайных и железнодорожных переездах;
- в) под эстакадами и в туннелях (за исключением специально обозначенных мест);
- г) там, где расстояние между линией продольной разметки и остановившимся транспортным средством менее 3 м;
- д) там, где остановившееся транспортное средство закрывает от других водителей сигналы светофора, регулировщика или дорожные знаки;
- е) на пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними;
- ж) на перекрестке и ближе 5 м от его границы, за исключением остановки напротив бокового проезда на трехстороннем перекрестке, имеющем сплошную осевую линию разметки (разделительную полосу);

з) ближе 15 м от указателя остановки автобуса, троллейбуса, трамвая, если разметка или дорожные знаки не дают иных указаний.

Статья 28. Стоянка (кроме вынужденной) запрещается:

- а) там, где запрещена остановка;
- б) ближе 100 м от железнодорожных переездов;
- в) у выезда из дворов и ближе 5 м от них;
- г) там, где стоянка сделает невозможным движение автомобилей, троллейбуса или трамвая;
- д) на обозначенных стоянках такси;
- е) на левой стороне дорог с односторонним движением.

Статья 29. В случае вынужденной остановки на проезжей части дороги вне населенных пунктов, а также в местах, откуда остановившееся транспортное средство может быть замечено лишь с близкого расстояния, водитель обязан прежде всего выставить позади транспортного средства на расстоянии не менее 50 м специальный предупреждающий сигнал* и принять меры к выводу транспортного средства за пределы проезжей части.

Статья 30. В населенных пунктах стоянка грузовых автомобилей запрещена у жилых зданий и лечебных учреждений с 0 до 6 часов.

* Треугольник с размером стороны не менее 0,4 м с красной каймой шириной не менее 5 см, которая выполняется из прозрачного или светоотражающего материала. Середина треугольника может быть белого или желтого цвета.

Комментарий

А. СИГНАЛЫ МАНЕВРИРОВАНИЯ

К статье 3. Минимальное время предупредительного сигнала осталось прежним. Однако общее требование усилено словом «заблаговременно». Чем раньше подан сигнал, тем безопаснее маневр.

К статье 4. Это указание перешло из раздела о правилах обгона; здесь оно более уместно. Конечно, попеременное включение дальнего и ближнего света в фарах допустимо лишь в том случае, если поблизости нет встречного транспорта.

К статье 5. Прежде круглосуточное запрещение звуковых сигналов было привилегией городов. Теперь это требование распространено на все населенные пункты.

Б. СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ДИСТАНЦИЯ

К статье 6. Статья конкретнее, чем это сформулировано в действующих ныне Правилах, определяет требования к скорости движения.

К статье 7. Теперь для всех транспортных средств предел скорости в населенных пунктах одинаков — 60 километров. Это положение, как и повышение скоростей до 80 км/час на отдельных магистралях, с этого года уже обросло силой закона и в свое время было прокомментировано на страницах журнала («За рулем», 1970, № 9).

К статье 8. Новое и весьма показательное для изменившихся за последние годы условий движения требование. Конечно, надо способствовать повышению скоростей движения, а для этого стараться двигаться в общем ритме. Так и безопаснее и экономичнее.

К статьям 9—11. Правила не случайно так обстоятельно говорят об интервале и дистанции между транспортными средствами. Слишком много аварий

связано именно с этим. Особенно внимательным надо быть на узких дорогах. Здесь, чтобы обеспечить необходимый интервал, иной раз придется и остановиться перед препятствием, а водителям автопоездов и других крупногабаритных транспортных средств увеличить дистанцию для обеспечения безопасности при обгонах.

В. РАСПОЛОЖЕНИЕ В РЯДАХ

К статье 12. Статья не только устанавливает принцип правостороннего движения, но и для увеличения пропускной способности улиц и дорог обязывает водителей придерживаться правых рядов, если они не заняты.

К статье 14. До сих пор в крайнем правом ряду обязаны двигаться транспортные средства, скорость которых не превышает 30 км/час. В проекте в связи с общим ростом скоростей этот предел увеличен до 40 км/час.

Г. ИЗМЕНЕНИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ, ПЕРЕСТРОЕНИЕ

К статье 15. Здесь с особой силой подчеркнута обязанность водителя перед любым изменением направления движения убедиться в том, что его маневр не станет помехой для других водителей, а также для пешеходов.

К статье 16. Новое здесь только уменьшение на 5 метров расстояния до места поворота или разворота, не ближе которого водитель должен закончить перестроение.

К статье 17. Разворот разрешен на любом расстоянии от перекрестков улиц и дорог. Важно только, чтобы у водителя была достаточная видимость и он, опять же, не создавал помех движению транспорта и пешеходов. Заметим попутно, запрещения двигаться задним ходом в проекте нет.

Д. ОБГОН

К статье 18. Условия для обгона дополнены обязанностью водителя не создавать помех транспортным средствам, движущимся за ним на более высокой скорости.

К статье 19. Действующие правила, по существу, не запрещают обгон трамвая с выездом на левую сторону, что делать, конечно, опасно. В проекте такое требование сформулировано. Разрешение же обгона с правой стороны в некоторых случаях уже включено в Правила движения в этом году (см. «За рулем», 1970, № 9).

К статье 20. При более категоричном требовании придерживаться правых рядов это положение необходимо, чтобы не превращать езду по широкому улице и дорогам в «спалом».

К статье 21. Запрещений для обгона станет, как видите, меньше. Даже там, где по действующим Правилам нельзя при обгоне выезжать на полосу встречного движения, в проекте, при отсутствии соответствующей разметки, это разрешается.

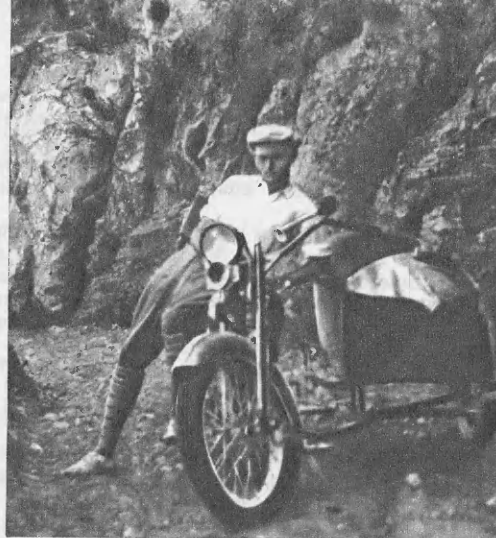
Е. ОСТАНОВКА И СТОЯНКА

К статьям 22—26. Раздел дополнен рядом новых положений. Во-первых, указанием на то, как ставить транспортное средство на стоянку по отношению к тротуару или обочине. Во-вторых, разрешением использовать для остановки или стоянки и часть тротуара, если это не мешает пешеходам. В-третьих, обязанностью использовать для стоянки на дорогах вне населенных пунктов только обочины.

К статье 27. Предполагается снять запрещение остановки на левой стороне улиц и дорог и уменьшить расстояние, ближе которого нельзя останавливаться у перекрестков и остановок маршрутного транспорта. Новое требование — запрещение остановки в местах ограниченной видимости (речь идет о переломах профиля дороги и крутых подъемах).

К статье 28. Отменяется запрещение стоянки в местах, перед которыми стоят предупреждающие водителя дорожные знаки.

К статье 29. Необходимый для такого случая знак должен быть при каждом транспортном средстве.



Максим Пешков — авто- мобилист

Сколько бы ни прошло лет, как бы плотно наша планета ни была заселена автомобилями и мотоциклами, люди не предадут забвению пионеров моторизации. К числу их принадлежал и сын великого пролетарского писателя Алексея Максимовича Горького — Максим Пешков.

Человек незаурядный, с разносторонними интересами и привязанностями, он увлекался спортом, а автомобилем и мотоциклом в особенности.

Начинал он с велосипеда — совершал длительные экскурсии, во время школьных каникул с группой товарищей путешествовал по Финляндии. В семейном архиве сохранился альбом с зарисовками, запечатлевшими это путешествие. На смену велосипеду пришел мотоцикл.

Разумеется, эти увлечения не заслоняли от него основного, главного в жизни. Максим Пешков связал свою судьбу с большевистской партией, выполнял ее различные поручения. В апреле 1918 года — он комиссар эшелона, доставившего из Сибири хлеб голодающему Петрограду. Позднее — комиссар курсов инструкторов спорта и допризывной подготовки Всевобуча. Максим Пешков стремился на фронт, чтобы оружием защищать Советскую республику. Но партия сочла, что он принесет больше пользы, оставаясь в Петрограде и Москве. «Ваш фронт около вашего отца», — говорил М. Пешкову Владимир Ильич Ленин.

В двадцатые—тридцатые годы Максим Алексеевич снова смог отдавать много времени своему увлечению, и в Италии, куда выезжал с отцом, и дома он не расставался с машиной.

Многие литераторы и представители советской культуры, приезжавшие в

Италию, посещали великого писателя. Почти всегда их встречал на автомобиле или мотоцикле Максим. В совершенстве владея итальянским языком, включая местные диалекты, сын Горького охотно показывал им достопримечательности страны.

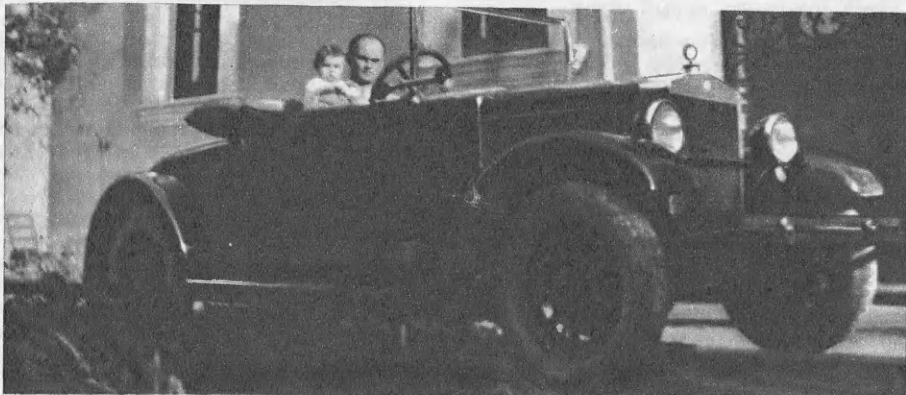
Большой друг Горького и его семьи известная советская художница Валентина Ходасевич в своих воспоминаниях пишет:

«Сын Алексея Максимовича был разносторонне одаренным человеком. Он очень многим интересовался и многое знал... Выполнял разные поручения партии, одним из которых была его жизнь около отца... Он любил спорт, хорошо играл в теннис, прекрасно водил машину и даже участвовал в автомобильных гонках в Италии, что скрывал от Алексея Максимовича».

Из документов архива Горького мы ознакомились с двумя водительскими удостоверениями на имя Максима Пешкова. Первое — диплом первого класса водителя городского уличного транспорта за № 3043, выданный 31 декабря 1923 года итальянскими властями. Второе — удостоверение № 22467, выданное в 1931 году «Мособлтрансом». Любопытно, что в те годы каждый получавший права водителя подписывал обязательство, которое печаталось прямо на бланке удостоверения: «Обязуюсь беспрекословно выполнять обязательные постановления и правила движения по городу, а также и те, которые могут быть изданы впоследствии».

Из документов видно, что Максим Пешков ездил на автомобиле «Лянча». По словам родных, у него была и спортивная машина, на которой он принимал участие в гонках.

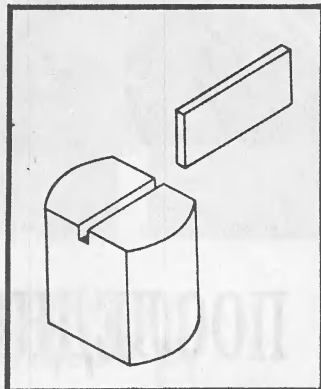
Г. МЕНДЕЛЕВИЧ



ТРИ СПОСОБА

Гибкий вал привода спидометра на мотоциклах и автомобилях разрушается обычно в месте перехода в квадратную часть — наконечник. Вот как советуют бывалые ремонтировать эту деталь.

В металлической болванке (см. рисунок) пропиливаем паз по размерам квадратной части троса и подгоняем по нему пластину. Обе детали желательно закалить. Конец троса расплющиваем молотком до нужной толщины и вставляем в паз болванки. Ударами молотка по пла-

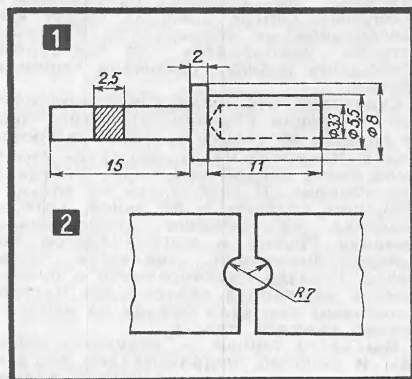


стине осаживаем оболочку до тех пор, пока не образуется ровный квадратный наконечник. Чтобы придать ему окончательную форму, оболочку облуживаем и обрабатываем напильником.

В. МЕЛЬНИКОВ

г. Чернигов,
ул. Кирова, 8

На поврежденный конец вала я надел выточенный согласно рис. 1 стальной наконечник и при помощи двух пластин (рис. 2) толщиной 3 мм завальцевал его на валу. Одну пластину при

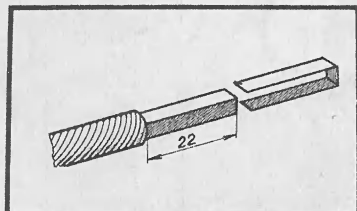


этом зажал в тисках, а по другой не сильно ударял молотком, поворачивая вал с наконечником. Таким способом можно отремонтировать оба конца вала любого автомобиля или мотоцикла.

С. НАЗАРОВ

г. Брянск-20,
ул. Богдана Хмельницкого, 2, кв. 4

Конец вала облуживаем и обрабатываем напильником до получения квадратного сечения. Из консервной банки



вырезаем полоску шириной 2 и длиной 46 мм, гнем ее по полученному наконечнику (см. рисунок) и пропаиваем все оловом. Нужный размер получаем при помощи напильника.

Если длина поврежденного вала недостаточна, можно использовать ненужный вал от автомобиля или другого мотоцикла.

В. СМОЛИХИН

г. Барнаул-84,
ул. Чайковского, 18, кв. 64

РЕМОНТ БЕГУНКА

После длительной эксплуатации тяжелого мотоцикла на бегунке прерывателя-распределителя появляется дорожка, и тогда латунный контакт задевает за угольные контакты. Если нового бегунка нет, можно отремонтировать старый следующим образом. По следу дорожки выбираем канавку глубиной около 2 мм в поперечном сечении по форме «ласточкина хвоста» (см. рисунок). В



канавку наплавляем при помощи паяльника капрон, который после затвердевания защищаем заподлицо с латунной пластиной. Если есть возможность, эту поверхность стоит проточить на токарном станке.

Канавку удобно выбирать обломком ножовочного полотна с заточенным на конце «клювом».

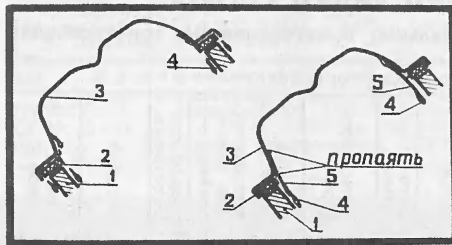
Капроновая дорожка практически не изнашивается, и бегунок служит очень долго.

О. ПОРОШИН

Свердловск, П-116,
ул. Ленина, 104, кв. 35

ДВИГАТЕЛЬ ЧИСТ

На «запорожцах» после одного-двух лет эксплуатации сравнительно часто, в большей или меньшей степени, начинает подтекать масло из-под крышек клапанов. Оно остается на ребрах ци-



Стандартная клапанная крышка (слева): 1 — головка цилиндра; 2 — прокладка; 3 — крышка; 4 — возможные места подтекания масла. Реконструированная крышка (справа): 1 — головка цилиндра; 2 — прокладка; 3 — крышка; 4 — путь капелек масла; 5 — приваренный «фартук».

линдров, которые покрываются из-за этого грязной коркой. Ощутимо ухудшается охлаждение.

Я избавился от этого благодаря сложной переделке клапанной крышки (см. рисунок). К ее внутренней стороне по всему периметру нужно приварить точечной сваркой (можно припаять) полоску жести, меди или латуни толщиной не более 1 мм. Край этого «фартука» должен на 5—7 мм выступать за плоскость разъема между крышкой и головкой. Капельки масла стекают по ре-

Советы бывалых

конструированной клапанной крышке, не попадая на прокладку. Теперь двигатель моего «Запорожца» всегда чист.

Е. СТРАХОВ

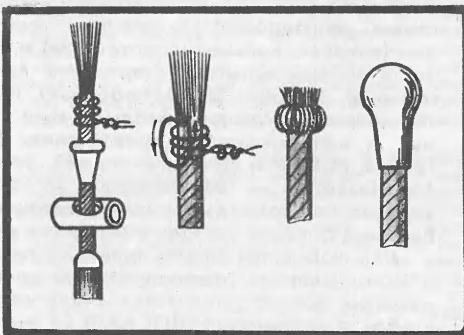
Москва, Д-60,
ул. Расплетина, 11, кв. 69

От редакции. Предложение, аналогичное этому, прислал нам автолюбитель В. В. Пархомин из г. Киева. Он подтверждает положительный результат. Может быть, специалистам Мелитопольского моторного завода стоит обратить внимание на этот «совет бывалых» и несколько изменить клапанную крышку?

НАДЕЖНАЯ ЗАДЕЛКА ТРОСА

Прочность крепления мотоциклетного троса в наконечнике зависит от качества разделки его конца и пайки. Иногда не удается соблюсти оба этих требования, и тогда в пути неизбежны неприятности.

Я предлагаю хотя и довольно трудный, но зато совершенно надежный способ разделки троса перед пайкой в наконечнике. Суть и последовательность его выполнения показаны на рисунке.



Сначала на некотором расстоянии от конца нетуго перевязываем трос одной из его жил или другой тонкой проволокой. Все жилы (или большую часть их) протягиваем при помощи шила и плоского шпателя под обвязку и обрезаем их, оставляя концы длиной 2—3 мм. Надеваем наконечник на образовавшийся валик, припаиваем и опиливаем его. Теперь заделка не подведет.

Ю. ШАДРИН

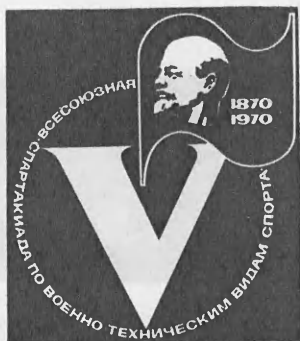
Горьковская область,
Первомайский район,
п/о Б. Макателем, пос. Рогожка

ПУСК В МОРОЗ — НЕ ПРОБЛЕМА

Я езжу на своем ИЖ-56 с коляской круглый год. Даже при 30-градусном морозе машина работает нормально. Мотоцикл стоит на улице, и раньше в холодные дни было трудно пустить двигатель. Теперь этой проблемы не существует благодаря вот такому простому приему. С поплавковой камеры карбюратора снимаем шланг и вместо него надеваем на штуцер шланг от автомобильного насоса. Делаем четыре-пять качков насосом, надеваем на штуцер шланг от бака и после заполнения поплавковой камеры пускаем двигатель. Как правило, это удается с первой попытки. «Секрет» приема в том, что сильная струя воздуха из насоса распыляет топливо, находящееся в поплавковой камере, и подает созданную таким образом богатую смесь в двигатель, где она легко воспламеняется.

В. ПЕТРОВ

Москва, И-344,
ул. Искры, 13, корп. 1, кв. 65



СПАРТАКИАДА ПОДВОДИТ ИТОГИ



Е. Рыбальченко.



В. Михельсон.

С первых финальных стартов на юбилейной спартакиаде по военно-техническим видам спорта разгорелся спор за первое место в общем зачете между командами Российской Федерации, Украины и Москвы. Лишь на самом финише, в октябре, когда завершились все 28 видов соревнований, включенных в программу спартакиады, определился победитель переходящего приза Совета Министров СССР. Им стала сборная команда города Москвы. Вот как распределились места в командном зачете: Москва — 267 очков, РСФСР — 263, Украина — 252, Ленинград — 231, Грузия — 224, Латвия — 220, Белоруссия — 217, Эстония — 211, Армения — 196, Казахстан — 186, Литва — 181, Узбекистан — 170, Азербайджан — 143, Молдавия — 126, Киргизия — 103, Таджикистан — 94, Туркменистан — 89 очков. Результаты определялись по лучшим показателям в любых 15 видах соревнований из 28. Кроме того, каждому сборному спортивному коллективу начислялось одно поощрительное очко за каждую команду, которая участвовала в финале сверх 15 принятых к общему зачету видов соревнований.

Почти половину всей программы спартакиады — одиннадцать соревнований — составили старты автомобилистов и мотоциклистов. Каких же результатов добились в них сборные команды?

Во всех одиннадцати финалах по автоспорту выступали только пять коллективов — Москвы, Украины, Белоруссии, Казахстана и Грузии. Редкими гостями на автомобильных и мотоциклетных трассах были гонщики Молдавии. Они стартовали всего в пяти состязаниях.

Больше первых мест у команды Москвы — три: в автокроссе, кольцевых автогонках, «ипподроме». По два раза чемпионами спартакиады стали коллективы Латвии (спидвей, кольцевые мотогонки) и Грузии (картинг, мотокросс). Кроме них, радость победы испытали спортсмены Армении (авторалли), Узбекистана (мотомногоборье), Украины (автомногоборье), РСФСР (мотобол). А вот как выглядело бы положение в турнирной таблице, если учитывать выступление только в автомобильных и мотоциклетных соревнованиях (без поощрительных очков): Москва — 152, Грузия, РСФСР и Латвия — по 142, Эстония — 122, Украина — 120, Белоруссия — 116, Казахстан — 108, Ленинград — 95, Узбекистан — 85. Среди первых десяти на этот раз нет команды Армении, мотоциклисты и автомобилисты которой всегда добивались больших успехов в моторных видах спорта.

Для любителей спорта приводим таблицу результатов финальных автомобильных и мотоциклетных соревнований по программе спартакиады. Она явилась смотрам развития военно-технических видов спорта в стране, экзаменом на зрелость для клубов и организаций ДОСААФ на местах, она открыла двери в спорт многим тысячам юношей и девушек. Все это темы для особого разговора, который еще впереди.

ИТОГИ V ВСЕСОЮЗНОЙ СПАРТАКИАДЫ ПО ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИМ ВИДАМ СПОРТА

(по результатам одиннадцати видов автомобильных и мотоциклетных соревнований)

Команды	Очки по видам соревнований											
	авторалли	картинг	кольцевые автогонки	автокросс	автомного-борье	мото-кросс	мотомного-борье	спидвей	ипподром-ные мото-гонки	кольцевые мотогонки	мотобол	Сумма очков
РСФСР (области, край, АССР)	8	13	—	13	14	16	16	16	15	14	17	142
Москва	12	16	17	17	9	15	8	12	17	15	14	152
Ленинград	16	4	7	8	11	13	2	14	—	12	8	95
Украинская ССР	3	15	13	6	17	14	3	13	16	10	10	120
Белорусская ССР	9	12	14	12	6	8	13	8	13	13	8	116
Узбекская ССР	10	5	8	14	2	9	17	10	—	—	10	85
Казахская ССР	5	6	9	10	10	10	11	9	12	11	15	108
Грузинская ССР	15	17	16	11	13	17	14	15	8	8	8	142
Азербайджанская ССР	6	10	12	7	5	2	6	—	—	—	10	58
Литовская ССР	11	7	—	9	1	5	5	—	—	9	8	55
Молдавская ССР	4	—	10	—	8	12	1	—	—	—	—	35
Латвийская ССР	13	11	15	15	12	11	15	17	—	17	16	142
Киргизская ССР	—	3	—	—	4	6	12	—	11	—	8	44
Таджикская ССР	2	8	—	—	3	4	9	—	10	—	—	36
Армянская ССР	17	14	—	—	16	3	7	11	—	—	8	76
Туркменская ССР	7	—	—	—	7	1	4	—	9	—	8	36
Эстонская ССР	14	9	11	16	15	7	10	—	14	16	10	122

Примечание. За первое место — 17 очков, за второе — 16, за третье — 15 и т. д.

ПОСЛЕДНИЙ

Тем, в частности, и хорош спорт, что ему не применимы точные бухгалтерские выкладки. Он не подчиняется ни авторитетным прогнозам специалистов, ни скрупулезным подсчетам всех «за» и «против». Это лишний раз подтвердила V Всесоюзная спартакиада по военно-техническим видам спорта, сопровождавшаяся целым водопадом сюрпризов. Последняя неожиданность произошла на чемпионате по мотокроссу, который завершал финальную программу спартакиады.

Перед началом этих соревнований тоже делались «совершенно» точные прогнозы: победа должна прийти к одной из команд большой кроссовой пятёрки — РСФСР, Украины, Латвии, Москвы и Ленинграда. Но расчеты, основанные на блестящем списке прежних заслуг этих коллективов, не оправдались. Впервые в истории чемпионатов по мотокроссу командную победу одержали гонщики Грузии.

Считается, что каждая неожиданность чем-то сродни случайности. Этого нельзя сказать об успехе грузинских спортсменов. Несмотря на то, что среди них не было звезд первой величины, победа их закономерна. И дело здесь не только в солидном разрыве в 80 очков, который разделил на финише соревнований команду Грузии и мотоциклистов Российской Федерации, занявших второе место. Гораздо красноречивее о преимуществе чемпионов говорит тот настрой, с которым они вели борьбу на исключительно тяжелой трассе.

Мы часто пишем — «дружная команда». И конечно, подразумеваем под этим прежде всего единство усилий для достижения единой цели. Вот такой целеустремленной и предстала на спартакиаде команда Грузии.





П. Рулев.



В. Арбеков.

АККОРД

адном кроссе команда Грузии. Каждый ее спортсмен, безусловно, мечтал о медали в личном зачете, но все же основной задачей было обеспечить победу коллективу. И гонщики сделали все, даже невозможное. Команда единственная закончила соревнование в полном составе. Каждый участник сумел принести драгоценные зачетные очки, причем ни один из них не опустился ниже девятого места.

О причине успеха новых чемпионов говорится так подробно не случайно. Ведь по крайней мере еще пять коллективов имели не меньшие возможности одержать победу в финальном кроссе. Их подвели сходы зачетных гонщиков. Причем не все спортсмены прекращали борьбу из-за технической неисправности мотоцикла. Были среди них и такие, кто явно путал командный чемпионат с личным. Они выступали только до тех пор, пока еще теплилась надежда занять призовое место в своем классе. Интересы же коллектива их мало интересовали.

Между тем условия, в которых проходили финальные спартакиадные соревнования, предъявили особые требования и к качеству подготовки машин, и к мужеству, выносливости гонщиков. Организаторы — Полтавский обком ДОСААФ и автомотоклуб — сделали очень много для успешного проведения кросса, но не в силах были, к сожалению, «обеспечить» хорошей погоды. Сильный дождь превратил трассу в липкое месиво. Через несколько секунд после старта почти невозможно было различить номера участников.

Особенно трудно досталось женщинам. И в обычных-то условиях далеко не каждый из них удастся сохранить силы до

финиша, а здесь спортсменки буквально мучились. Лишь 13 участницам из 31 удалось закончить дистанцию соревнований. Вне конкуренции была бронзовый призер первенства страны 1969 года В. Мехельсон (РСФСР). Во всех трех заездах она финишировала первой.

Еще больше сошло с трассы юношей, выступавших в классе 175 см³. Из 42 стартовавших финишировали только 13 гонщиков. Сложилась очень редкая ситуация: трое спортсменов набрали одинаковое количество очков — по четыре. Вопрос о победителе решил итог последнего заезда, в котором успеха добился юный кроссмен из Кировограда Е. Рыбальченко.

Кстати, о сходах. Тяжелая трасса была не единственной причиной. Сказалось и то, что значительная часть спортсменов выступала на так называемых самодельных мотоциклах, поскольку положение о соревнованиях запрещало использовать двигатели 43-250 и 43-360 и их детали в классах 175 и 350 см³. Естественно, не все участники располагали хорошими условиями и возможностями для подготовки надежных кроссовых машин. Ограничение это перекочевало из прошлогоднего соревнования. Журнал писал тогда о неудачном эксперименте («За рулем», 1969, № 11), который на деле так и не создал равных условий для всех команд и не сохранил мотоциклы «Чезет» от разборки на части. Тем не менее запрет сохранился и в спартакиадных соревнованиях и, безусловно, прибавил трудностей спортсменам на трассе. В этой связи уместно напомнить, что ни в шоссейно-кольцевых, ни в ипподромных гонках, также входивших в программу спартакиады, подобного ограничения не существовало.

В заключение — несколько слов о других заездах. Звание чемпионов спартакиады и страны завоевали ленинградец П. Рулев (175 см³) и москвич В. Арбеков (350 см³). Но если Рулев пришел к своей победе без конкуренции — настолько явным было его преимущество перед соперниками, то Арбекову пришлось выдержать острейшую борьбу с молодым А. Кибириным. Во втором заезде опытный гонщик лишь на последних метрах дистанции сумел решить исход поединка в свою пользу.

Б. ЛОГИНОВ.

г. Полтава

спецкор «За рулем»

Результаты соревнований

Командный зачет (спартакиадный):
1. Грузинская ССР, 2. РСФСР, 3. Москва, 4. Украинская ССР, 5. Ленинград, 6. Молдавская ССР. Первенство СССР среди юношей: 1. Ленинград, 2. Москва, 3. Грузинская ССР, 4. Украинская ССР, 5. Белорусская ССР, 6. Латвийская ССР.

Личный зачет. Юноши (175 см³):
1. Е. Рыбальченко (Украинская ССР), 2. Ю. Морозов (Москва), 3. С. Опатович (Ленинград). Женщины (175 см³):
1. В. Мехельсон (РСФСР), 2. Л. Туль (Эстонская ССР), 3. Т. Алексеева (Москва). Мужчины: 175 см³ — 1. П. Рулев (Ленинград), 2. Ю. Варабин (РСФСР), 3. В. Овчинников (Молдавская ССР); 350 см³ — 1. В. Арбеков (Москва), 2. А. Кибирин (Украинская ССР), 3. В. Петров (РСФСР).



Старт гон.

Фото В. Черкасова

Кубок любит сильных

Когда в программе Всесоюзной спартакиады впервые появился мотобол, вряд ли кто предполагал, что дебютант превзойдет по массовости и представительности многие традиционные виды автомобильных и мотоциклетных соревнований. Но случилось именно так. Свои спартакиады по мотоболу провели 13 союзных республик, Москва и Ленинград. В Российской Федерации, например, первенство оспаривало около 30 команд.

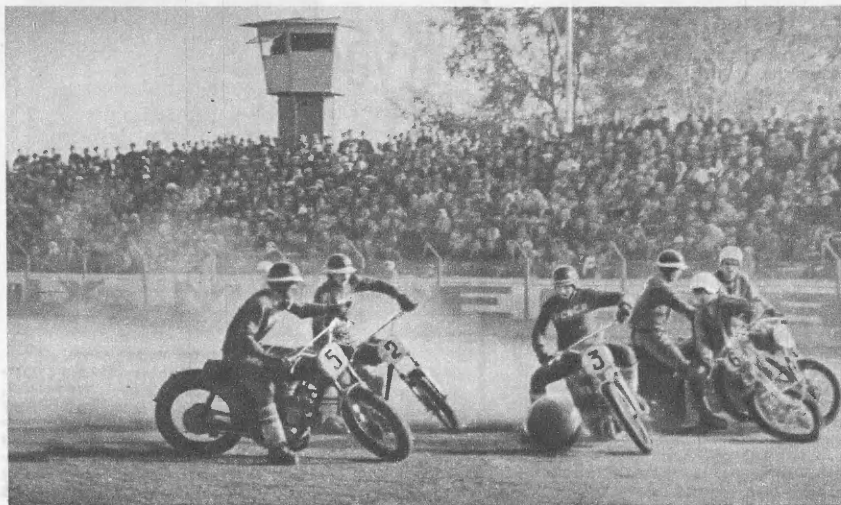
Эти соревнования позволили выявить много молодых талантливых мотоболстов, которые вошли затем в состав сборных коллективов. Однако некоторые республики, готовясь к финальным соревнованиям, решили не рисковать и полностью положились на силу команд, участвующих в первенстве страны по классу «А». Латвия, например, была представлена коллективом «Адаки», Казахстан — в основном «Автомобилистом». Под спортивные знамена Российской Федерации тренеры призвали пять игроков элистинской «Кометы», двух из зеленокумской «Молнии» и по одному из черкесского «Домбая» и невинномысского «Кавказа». Словом, сборная России располагала лучшими мотоболными силами и бесспорно являлась основным претендентом на победу в спартакиадных соревнованиях.

Финальная часть турнира, в котором разыгрывался Кубок журнала «За рулем» (Кубок СССР), учрежденный редакцией еще в 1963 году, проходила по жесткой олимпийской системе, не признающей ничейных результатов. Это потребовало от команд мобилизации всех сил. Как и следовало ожидать, спартакиадные матчи резко отличались от обычных — тех, что мы видим в клубном первенстве страны. И, конечно, они принесли немало сюрпризов, всегда сопутствующих кубковым соревнованиям. «Адаки», например, не совсем удачно выступает в классе «А», а в спартакиадных матчах команда (под флагом Латвийской ССР) дошла до финала. Приятной неожиданностью явилось и выступление спортсменов Казахстана. Они на равных играли со сборной командой Российской Федерации.

Все — в атаке, все — в обороне. Таково основное тактическое правило, которым руководствовались участники спартакиадного турнира. Думается, эта система игры теперь прочно приживется и в нашем клубном чемпионате. Большая работоспособность, высокая скорость всех линий особенно выделяли команды Российской Федерации, Латвии, Москвы и Казахстана. Именно эти коллективы завоевали право оспаривать призовые места на спартакиаде.

Полуфинальные поединки прошли в упорной и равной борьбе. В обоих матчах преимущество в счете было минимальным. Команда Латвии, забив на своем поле единственный гол в ворота москвичей, вышла в финал, где ей предстояло встретиться с мотоболстами Российской Федерации, выигравшими у спортсменов Казахстана 3:2.

И вот Зеленокумск — небольшой уютный городок, где мотобол так же популярен, как, скажем, хоккей в Воскресенске. Здесь на прекрасном мотодроме состоялись два решающих матча. О первой встрече, в которой определялась судьба третьего места, говорить много не приходится. Слишком очевидным было преимущество команды Казахстана над спортсменами Москвы. Об этом свидетельствует и счет поединка 6:0. А вот второй, финальный матч мне как тренеру мотоболстов Российской Федерации запомнится надолго.



Эпизод финального матча. Василий Кравцов (РСФСР) начинает очередную атаку. Фото М. Кулиша

Перед игрой я старался внушить ребятам, что легкой борьбы не будет. Все соглашались, обещали действовать с полной отдачей сил, но все же где-то подсознательно излишняя самоуверенность у них осталась. Команда Латвии привела их в чувство очень быстро. Наверняка, наши соперники провели свою лучшую игру. Великолепен был капитан латышской команды Агрис Зирнис. Он поспедал буквально всюду. В середине первого тайма со штрафного удара Зирнис открыл счет. До перерыва усилиями В. Шауло мои подопечные не только восстановили равновесие, но и вышли вперед.

Второй период заканчивается со счетом 2:2, третий — 4:4, четвертый — 5:5. В течение матча трижды нам приходилось отыгрываться. Лишь в дополнительное время чаша весов наконец

склонилась в сторону команды Российской Федерации. Окончательный счет встречи 7:5. Кубок журнала «За рулем» (кстати, заменивший прежний — тот, что дал восемь лет назад нашему мотоболу первые официальные соревнования) обрел нового хозяина. Все девять игроков команды-победительницы были награждены памятными призами редакции.

Итак, соревнования окончены. Благодаря спартакиаде мы получили возможность лишний раз убедиться в достижениях наших мотоболлистов, расширении географии этой мужественной и динамичной игры. Вместе с тем отчетливее стали видны пробелы. Тревожит тот факт, что интерес к мотоболу в последнее время несколько понизился. Даже в Зеленокумские финальные встречи проходила при незаполненных трибунах. В чем тут дело? Причин, как мне кажется,

несколько. Одна из них — организационная. Слишком уж часты изменения в нашем календаре, зритель кое-где перестает верить афишам. Но эту причину устранить нетрудно. Другая сложнее. Интерес к себе мотобол может сохранить только при условии постоянного роста мастерства спортсменов, разработки новых тактических схем. Здесь непочатый край работы. Посмотрите на игру наших мотоболлистов. Даже лучшие из них порой не в ладах с чисто футбольными элементами — остановкой мяча, точным пасом и ударом по воротам. Характерный пример. В команде Казахстана все шесть мячей в ворота москвичей забил Виталий Захаров и Леонид Русаков — бывшие футболисты. Чуть ли не вдвоем они благодаря хорошей футбольной подготовке переиграли команду столицы, за которую выступали шесть кандидатов в мастера спорта.

Работу с мячом затрудняет непригодность к мотоболу используемых ныне мотоциклов. Ковровский завод никак пока не откликнется на просьбы мотоболлистов выпустить специальные легкие машины с короткой прочной рамой и, главное, с ручным управлением. Нужны, наконец, хорошие мячи. Вероятно, в недалеком будущем вопрос будет решен. А сейчас главная задача — подготовка квалифицированных тренеров, специалистов именно мотоболу. Нашим командам нужны настоящие наставники, способные творчески подходить к каждому игроку и к мотоболу в целом. Вот тогда мужественная игра засверкает новыми красками и привлечет к себе многие тысячи новых поклонников.

А. КВАН,
тренер команды РСФСР

Ставропольский край,
г. Зеленокумск

Результаты соревнований

1. РСФСР; 2. Латвийская ССР; 3. Казахская ССР.

ТРЕБУЮТСЯ ПОПРАВКИ

Об этом много и горячо спорят судьи, тренеры, спортсмены... Предмет спора — автомногоборье. В общем-то можно соглашаться или не соглашаться с различными проектами «реконструкции» комплекса, но все, безусловно, правы в одном: та форма, в которой многоборье существует ныне, явно несовершенна.

Больше всего в поправках нуждаются правила езды на экономии топлива. На первый взгляд, соревнование соответствует своему назначению. И все-таки в существующем виде это упражнение является наиболее узким местом в комплексе: оно не интересно для зрителей, не выявляет в достаточной мере возможностей спортсменов. Те условия, с которыми автомобилисты сталкиваются на тренировках и соревнованиях, далеки от их нормальной повседневной работы.

Где же выход? Увеличить среднюю скорость и дистанцию? Но это полумера. Трудно найти достаточно большую площадку, а на 450-метровом круге езда на экономии горючего будет выглядеть как колыцевая гонка.

Выход, по мнению многих специалистов, в создании надежного прибора для измерения топлива. Существующие сейчас слишком громоздки и неточны. Здесь нужны не отдельные конструктивные изменения, а принципиально новое решение. Будет такой прибор — появится возможность объединить это упражнение, скажем, с той же «фигурной» или непродолжительными ралли, кроссом, или... Словом, возможности это откроет широкое.

Интересным представляется, в частности, предложение тех, кто видит автомногоборье в форме непрерывного состязания. Спортсмен садится в автомобиль, преодолевает какой-то участок с учетом экономии горючего, затем стрельба, метание гранаты, фигурное вождение и финиш. Вне всякого сомнения, это было бы и для зрителей гораздо интереснее, да и времени на выполнение комплекса затрачивалось бы меньше. Короче, автомногоборье в этом случае приобрело бы большую динамичность.

О ходе самих финальных соревнований спартакиады, состоявшихся в Ереване. Среди лидеров произошла перестановка. Прошлогодние чемпионы страны симфероплец Николай Любимов (класс автомобиля «Волга») и таллинец Кауно Вирк (класс ГАЗ-51) вынуждены были уступить первую ступеньку пьедестала почета другим и опуститься на две ниже. А альте чемпионские ленты надели их давние соперники — механик ереванского республиканского автомотоклуба ДОСААФ Вартан Кираджян и мастер производственного обучения того же клуба Шаварт Овсепян.

— Надоело быть тенью чемпиона, вечным вторым призером, — полушутя, полусерьезно сказал перед началом соревнований 39-летний В. Кираджян. — Не скрываю, что на этот раз полон решимости стать первым. К тому же, как говорят, дома и стены помогают. Слово свое Вартан сдержал. Уверенно и четко преодолел он все «риффы».

«Автомобильным профессором» зовут второго спортсмена в Ереване. Но не толь-

ко прекрасное знание машины отличает Вартана. Он по праву считается одним из лучших тренеров. Мотокроссмен, автораллист, Кираджян воспитал целую плеяду хороших автомотоспортсменов. Ромик Саакян, Самвел Манесян, Геворк Мовсепян и другие входят в сборную республики. А его питомцы Генрих Заргарян и Аратюн Арутюнян недавно завоевали звание чемпионов спартакиады и страны по авторалли.

В классе ГАЗ-51 борьба за победу проходила напряженнее, чаша весов в ходе состязаний склонялась то в одну, то в другую сторону. И только в последнем упражнении — фигурном вождении Ш. Овсепян сумел утвердиться на первом месте.

Опять-таки «фигурка» позволила сборной Украины опередить остальные шестнадцать коллективов. Победу своей команде обеспечили мастер спорта Николай Любимов и первоазрядник Леонид Малютенко, тоже симфероплец, а также кандидат в мастера спорта второй призер первенства страны прошлого года Александр Лось из Чернигова. Для того чтобы решить судьбу второго командного места, пришлось прибегнуть к подсчету первых мест, занятых спортсменами. У сборной Армении их оказалось больше.

А. СДВИЖКОВ

г. Ереван

Результаты соревнований

Командный зачет: 1. Украинская ССР — 67 очков; 2. Армянская ССР — 65; 3. Эстонская ССР — 65; 4. РСФСР — 61; 5. Латвийская ССР — 52; 6. Грузинская ССР — 51.

Личный зачет. Класс автомобилей «Волга ГАЗ-21»: 1. В. Кираджян (Армянская ССР) — 75 очков; 2. Р. Лайдо (Эстонская ССР) — 73,5; 3. Н. Любимов (Украинская ССР) — 70,5. Класс автомобилей ГАЗ-51: 1. Ш. Овсепян (Армянская ССР) — 69 очков; 2. В. Левшин (Грузинская ССР) — 59; 3. К. Вирк (Эстонская ССР) — 56,5.



Тринадцать автомобильных и мотоциклетных видов спорта вошло в спортивный календарь 1971 года. Что знают о них наши читатели? Известны ли им история соревнований, достижения советских спортсменов? На этот год редакция вводит новую рубрику «Автомотоспорт от «А» до «Я». Учитывая сезонность, мы начинаем со статьи о мотогонках по ледяной дорожке. Ее автор — мастер спорта А. Егоров, один из пионеров этого вида соревнований. Он первым у нас применил способ прохождения поворотов «на колене» — важнейший элемент современной техники ледяных гонок.

МОТОГОНКИ НА ЛЕДЯНОЙ ДОРОЖКЕ

Если бы эти соревнования до сих пор не были придуманы, все равно рано или поздно им суждено бы появиться на свет. Потому что в достижении высоких скоростей — основе моторного спорта — гоночный мотоцикл и идеально ровная поверхность ледяной дорожки как нельзя кстати подходят один для другой. Чтобы соединить их в одном соревновании, нужно было решить только проблему устойчивости. Она перестала существовать с появлением специальной «обуви» — стальных шипов на шинах.

Эта мысль возникает каждый раз, когда возвращаешься к истории мотогонок на ледяной дорожке. Принято считать, что родина зимнего спидвея — Скандинавские страны. Шведы, норвежцы, финны всегда отличались страстью к мотоциклетному спорту, а их любовь к бегу на коньках общеизвестна. Стоит ли удивляться тому, что в этих странах впервые были проведены необычные состязания, сочетавшие два вида спорта, милые сердцу скандинавов.

Когда в 1938 году известный советский конькобежец К. Кудрявцев, выступавший в Швеции, рассказал о заездах на мотоциклах, имевших стальные шипы на шинах, этому никто не удивился. Дело в том, что годом раньше многие москвичи, посетившие очередную хоккейный матч на стадионе «Динамо», уже наблюдали подобное. В перерыве между таймами один из сильнейших гонщиков того времени Сергей Бучин продемонстрировал езду на мотоцикле по льду. Таким образом, советские спортсмены не экспортировали зимний спидвей. В нашей стране он появился так же самостоятельно, как в Швеции, Норвегии и Финляндии.

Сейчас трудно представить себе зимний спортивный календарь без мотогонок по ледяной дорожке. Во многих городах Советского Союза этот вид соревнований стал любимым. Тысячи людей невзирая на мороз, на злой колючий ветер спешат к ледяному треку, чтобы полюбоваться стремительным бегом мотоциклов, будто летящих по зеркальной глади дорожки. Мириады звезд сверкают на солнце или в лучах прожекторов ледяные брызги, выбрасываемые стальными шипами колес, а морозный воздух, дрожащий от гула мощных двигателей, слегка отдает эфирным запахом метанола.

Красивы и увлекательны эти гонки. Прочно вошли они в спортивную жизнь нашей страны. А между тем зимний спидвей преодолел длинный и тяжелый

путь, прежде чем стал любимцем советских мотоциклистов. Долгое время мотогонки по льду не выходили за рамки показательных выступлений. В предвоенные да и в последующие годы главным тормозом в их развитии была нехватка мотоциклов. И все же старты на льду проводились.

Можно рассказать о десятках выступлений пионеров зимнего спидвея. Вот, пожалуй, одно, наиболее характерное соревнование того времени, состоявшееся на малом поле стадиона «Динамо» в марте 1955 года. В этот день сильнейшие гонщики столицы, представлявшие ДОСААФ, ЦСКА, «Спартак», «Трудовые резервы» и «Динамо», разыгрывали личные призы городского комитета ДОСААФ. Интересно, что, помимо мужчин, выступавших на мотоциклах классов 125 и 350 см³, в гонках принимали участие женщины. Из-за оттепели не состоялись тогда заезды на тяжелых машинах.

Соревнования проводились по системе отборочных, утешительных и финальных заездов. Машины были самые разнообразные — от кольцевых «чистых кровей» до кроссовых. Техника езды была совершенно не похожа на нынешнюю.

Лишь через три года состоялись соревнования, в которых впервые была применена известная система заездов, где каждый встречается с каждым. Согласно этой системе в заезде принимают участие четверо гонщиков. За первое место дается три очка, за второе — два, за третье — одно. Победитель гонок определяется по сумме очков, набранных во всех заездах. Первый же чемпионат Советского Союза, который состоялся в Москве на стадионе имени В. И. Ленина в 1959 году, проводился по системе с выбыванием. Он собрал 76 сильнейших спортсменов, которые выступали в классах 125, 350 см³ и на мотоциклах с колясками. За золотые медали боролись и женщины. Вот имена победителей первенств страны — Раиса Иволина, Борис Панферов, Борис Самородов и Насреддин Абдрахманов с колясочником Вадимом Панченко.

Жизнь «колясок» на ледяной дорожке оказалась короткой. Всего два сезона выступали в зимнем спидвее и женщины. Зато классы 125, 175, 350 и 500 см³ прочно вошли в программу чемпионатов Советского Союза. Особую популярность приобрели «пятисотки». Дело в том, что именно в этом классе советские спортсмены впервые попробовали свои силы в международных

соревнованиях. В 1959 году к нам в гости приезжали гонщики Чехословакии, затем состоялся розыгрыш «Кубка дружбы», где вместе с нашими и чехословацкими мотоциклистами стартовали спортсмены Швеции и Финляндии. Соревнования закончились победой шведа Б. Кнутссона.

Уже тогда стало ясно, что чехословацкие машины ЭСО, на которых выступали советские «ледовики», требуют основательной переделки. Группа спортсменов под руководством тренера В. Карнеева сконструировала новую жесткую раму, выбрав угол наклона рулевой колонки в 59 градусов. Мотоцикл сразу же стал на поворотах гораздо устойчивее. С тех пор наши гонщики не знали поражений. Чехословацкий же завод приступил к серийному выпуску этих рам.

Широкое развитие мотогонок по льду в ряде европейских стран позволило Международной мотоциклетной Федерации в 1963 году взять этот вид соревнований под свою эгиду. Первым официальным международным чемпионатом стал розыгрыш Кубка ФИМ, закончившийся блестящей победой Бориса Самородова. Затем последовали два первенства Европы, а с 1965 года регулярно проходят чемпионаты мира. За все это время лишь однажды (в прошлом сезоне) наши спортсмены уступили почетный титул чехословацкому гонщику А. Швабу. Все другие награды, и европейские, и мировые, неизменно доставались уфимцам — либо Борису Самородову, либо Габдраману Кадырову.

Успехи наших мотоциклистов на международной арене объясняются прежде всего большим количеством соревнований, в которых стартуют многие сотни спортсменов. Только в нынешнем зимнем сезоне старты на первенство Российской Федерации и страны (классы 125, 175, 350 и 500 см³) состоятся в 28 городах.

...Блестит на солнце зеркальная гладь ледяной дорожки. Тысячи людей, презрев мороз, заняли места на заснеженных трибунах, чтобы снова полюбоваться великолепным мастерством гонщиков. Если вы еще ни разу не видели мотогонок на льду, познакомьтесь с ними. И вы навсегда полюбите этот спорт, мир высоких скоростей.

А. ЕГОРОВ,
мастер спорта



ПРЕДЛАГАЕТ «СПОЛАНА»

Объединение химических заводов «Сполана» (ЧССР) — участник международной выставки «Химия» в Москве (сентябрь 1970 года) — организовало для специалистов экспозицию под общим названием «Автопрепараты».

Наряду с уже выпускающимися и хорошо себя зарекомендовавшими средствами — «Фридек-специалом», «Неокси-

удалось создать новые препараты, пригодные для применения в моечных автоматах. «Серво-клин», например, одновременно моет, придает блеск и защищает краску от внешних воздействий. А подается он в струю воды, идущую под давлением 2—4 атмосферы. Обработка кузова при этом занимает всего 15 минут.

Тормозная жидкость «Синтол-ГД-190», отвечающая международным требованиям (SAE70P3), работает при температуре от минус 50 до плюс 190 градусов. Она не образует газовых пробок при интенсивном и длительном торможении чем выгодно отличается от других тормозных жидкостей.

Еще одна новинка, безусловно нужна автолюбителям — препарат «Велфобин». При зимней эксплуатации автомобиля вода, находящаяся в топливе, иногда скапливается в каналах и, замерзая,



«Харлей-Давидсон Электра-Глайд-ФЛХ».

исключаящими необходимость в регулировке. Обе модели отличаются значительным рабочим объемом — 1207 см³ (87,3×100,8 мм) и 883 см³ (76,2×86,8 мм); их двигатели развивают соответственно 66 л. с. при 5600 об/мин и 58 л. с. при 6800 об/мин. Столь высокая мощность позволяет достигать скорости 190 км/час. Двигатели наряду с обычным кик-стартером (педаль которого по традиции располагается справа) снабжены электрическим.

Наличие стартера, а также трех фар (модель КХ) потребовало мощного генератора (120 Вт) и емкого аккумулятора (32 А·ч, 12 В). Зажигание на обеих моделях применено батарейное с ручным опережением.

Помимо ручного механизма опережения зажигания, на американских машинах можно найти и другие необычные особенности. Так, педаль переключения четырехступенчатой коробки передач находится справа, рядом с педалями тормоза и стартера. На мотоциклах с коляской устанавливается трехступенчатая трансмиссия с задним ходом. В этом случае сцепление включается не рычагом на руле, а педалью.

Завод наконец отказался от своей традиционной передней вилки пятидесятилетней давности и стал применять телескопическую. Задняя подвеска — маятниковая. Мотоциклы отличаются очень большой базой (у ФЛХ — 1500 мм, у КХ — 1440 мм). Размер шин у модели ФЛХ 5,20—16, а у КХ — 3,50—19 на передних колесах и 4,00 — 18 на задних.

Первая модель весит 290 кг, вторая — 200 кг. Столь значительный вес потребовал мощных тормозов диаметром 204 мм.



дом», «Автобальзамом» и другими (см. «За рулем», 1969, № 6) «Сполана» показала и новинки.

Ныне уже многие владельцы автомобилей пользуются у нас отечественными и зарубежными средствами автокосметики. Они помогают мыть двигатель и кузов, защищают его от действия пыли, дождя и снега, восстанавливают блеск лакокрасочного покрытия. Эти полностью оправдывающие себя препараты рассчитаны, однако, на пользование ими вручную. Специалистам «Споланы»

образует пробку, закупоривающую систему питания. Освободиться от нее бывает трудно. Небольшое количество «Велфобина», введенное в бензобак при наступлении морозов, исключает такую неприятность. «Велфобин» выделяет воду и освободит от нее топливо.

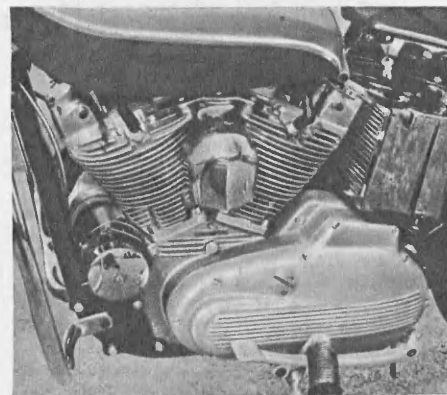
На фото: обработка кузова на мощном пункте «Споланы». В колонке (на заднем плане) к воде добавляется «Серво-клин», придающий краске блеск и защищающий ее от действия пыли и дождя.

«ХАРЛЕЙ-ДАВИДСОН» СЕГОДНЯ

Мотоциклы этой марки были довольно распространены у нас до войны. И не случайно многих мотолюбителей интересует, какие машины строят завод «Харлей-Давидсон» теперь.

В настоящее время это, по существу, единственное крупное мотоциклетное предприятие в США. Оно выпускает две модели: дорожную «Электра-Глайд-ФЛХ» и так называемую спортивную «Спортстер-КХ».

На обеих по давней «харлеевской» традиции установлен двухцилиндровый V-образный двигатель с чугунными цилиндрами. Головки, однако, отлиты из алюминия. Клапаны имеют штанговый привод и, кроме того (у модели ФЛХ), снабжены «гидравлическими толкателями».



Двигатель модели «Спортстер-КХ».

ОБОРОТНАЯ СТОРОНА МЕДАЛИ

«Автомобиль не роскошь, а средство передвижения». Эту утку наших сатириков Ильфа и Петрова я вспоминаю в Америке не раз. Да, автомобилей в частном пользовании здесь поразительно много. Что сделаешь, если во многих городах США личный автомобиль является почти единственным средством передвижения! Автомобильные концерны постарались как следует, чтобы вытеснить и ограничить общественный транспорт. Даже столица Вашингтон не может похвастаться городским транспортом. Автобусы ходят редко, количество их ограничено, а тариф высок — поездка в один конец обходится в 25 центов (23 копейки). О дороговизне такси и говорить нечего. Хочешь не хочешь, а американцу приходится раскошелиться на покупку, а затем и на страховку, ремонт автомобиля и пользование дорогами.

Безудержная гонка производства лег-

ковых автомобилей создала почти неразрешимые трудности для населения. Многие улицы по скорости движения превратились в временные гужевых повозок, города стали задыхаться от выхлопных газов. Другая проблема — отсутствие мест для стоянки машин в городах. Даже поздно вечером, вернувшись домой, надо очень долго кружить по окрестностям, чтобы где-нибудь приткнуться автомобилю. Днем же, особенно в деловой части города, за стоянку надо платить на улице 10 центов в час, в гараже около 2 долларов за 8 часов.

Крах такой автомобильной политики сознают и сами американцы. Спустя много лет они вынуждены спешно начать строительство метрополитена в городах, где его не было, скоростных автомобильных дорог, подумать о некотором развитии коммунального транспорта.

Но и сегодня каждый молодой американец, достигший совершеннолетия,

стремится получить водительские права. Как это делается? Вот личные наблюдения (я держал такой экзамен). Весь комплекс проверок будущего водителя проводится прямо в полицейском управлении, включая проверку остроты зрения. Кстати, этим и ограничивается медицинское освидетельствование. Нельзя же приписать сюда экзамен на так называемое умственное развитие — семь сомнительных и порой курьезных вопросов на сообразительность и находчивость. Вот, например, один из вопросов, на которые пришлось отвечать мне: «Представляет ли красивая женщина за рулем опасность для других водителей?» (Правильный ответ — нет).

Знания в области правил движения определяются по той же методике, что и у нас, то есть по карточкам с готовыми вариантами ответов. Правда, вопросов вдвое больше — 20. Для зачета надо успешно ответить не менее чем на 15.

Знает ли будущий водитель устройство автомобиля — никого не интересует.

Выпуск «харлеев» невелик (модель ФЛХ всего 6,5 тысячи штук в год). Основными покупателями их являются полиция и ограниченный круг мотолюбителей.

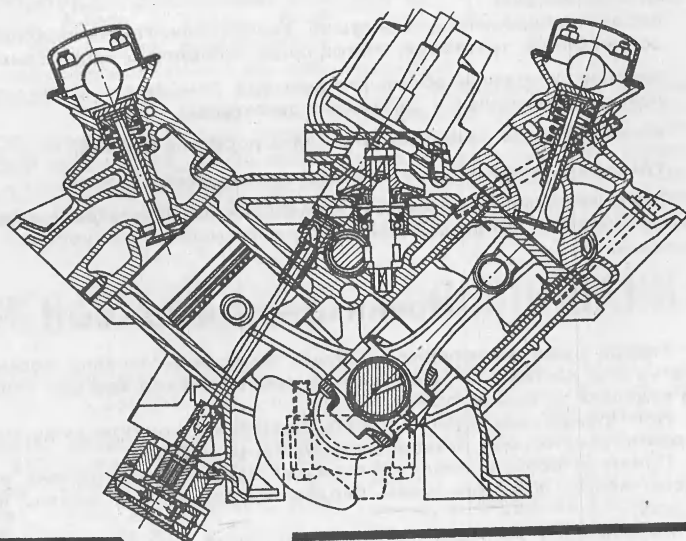
«ОЛЕНЬ» АТАКУЕТ

«Берегитесь «Оленя!» — грозит английская автомобильная фирма «Триумф», входящая в корпорацию «Бритиш Лейланд», своим именитым конкурентам «Альфа-Ромео» (Италия) и «Мерседес» (ФРГ). Эта угроза — реклама новой спортивной машины с двухместным кузовом «купе», названной «Стэг» — «Олень». Создатели «Оленя» считают, что он сможет на равных соперничать со спортивными моделями ведущих европейских автомобильных фирм.



«Триумф Стэг-V8».

Восьмцилиндровый двигатель нового автомобиля (его официальное название «Триумф Стэг-V8») имеет рабочий объем 3000 см³ и развивает 145 л. с. Фактически он как бы составлен из двух однорядных четырехцилиндровых моторов с наклонными (45 градусов от вертикали) цилиндрами и кулачковым валом в головке блока, поставляемых фирмой для шведского автомобиля СААБ-99. Это позволяет выпускать двигатели обоих типов на одной производственной линии.



Двигатель «Оленя».

Может быть, в этом есть умысел: не отбивать хлеб у владельцев авторемонтных фирм?

Наконец, последний экзамен — практическое вождение, где особое внимание уделяется умению поставить автомобиль в ограниченное пространство возле тротуара.

Лихачество за рулем чаще всего проявляют молодые люди, управляя одной рукой, бредя на ходу или обнимая девушку. Таких иронически сравнивают с молниями: они, мол, ездят зигзагами и сбивают деревья. В масса же водители в США корректны. Даже при авариях они разговаривают друг с другом, улыбаясь. Благодарность уступившему дорогу выражают легким помахиванием руки, возмущение — короткими гудками в адрес нарушителя. Один гудок означает предостережение, два — недовольство, три — раздражение, четыре — брань.

Спор с полицейским бесполезен и даже опасен. Каждое нарушение правил

Блок двигателя из хромистого чугуна, головки и впускные коллекторы — алюминиевые. Механизм газораспределения имеет цепной привод. От одной из цепей через промежуточный вал привода водной насос и прерыватель-распределитель. Головки блока крепятся наклонными болтами, что позволяет при необходимости снимать кулачковые валы, не затрагивая приводные звездочки и остальные узлы и сохраняя установку фаз газораспределения. Два карбюратора «Стромберг», подогрев воздуха на впуске и автоматический клапан подачи воздуха ощутимо улучшили сгорание, а следовательно, и состав выхлопных газов.

Стандартная трансмиссия — механическая, но предусмотрена также установка повышающей передачи или автоматической трансмиссии.

Подвеска всех колес независимая, на диагональных рычагах с цилиндрическими пружинами и телескопическими амортизаторами.

Передние тормоза «Оленя» — дисковые, задние — барабанные. Привод гидравлический, раздельный, с сервоусилителем. Эффективность тормозов повышена по сравнению с предыдущими моделями «Триумфа» благодаря увеличению барабанов и дисков.

Рулевая колонка на новой машине регулируется по длине и углу наклона. Усилитель руля входит в стандартное оборудование. Кузов снабжается мягким или легкосъемным жестким верхом, либо и тем и другим. Такая конструкция, как всякого автомобиля с открытым кузовом, ставит перед конструкторами задачу обеспечить продольную жесткость машины на скручивание. У «Оленя» эта проблема решена усилением каркаса пола и дугой, соединяющей средние стойки кузова.

Фирма планирует выпускать 10 тысяч автомобилей новой модели в год с последующим расширением производства.

Удастся ли «Оленю» оправдать угрозы его создателей?

оценивается определенным количеством штрафных очков, которым полиция и страховые компании ведут счет. Превышение определенной годовой нормы ведет к лишению водительских прав, в остальных случаях штрафные очки означают повышение суммы обязательной страховки (в среднем она составляет 150—200 долларов в год). В основном водители получают штрафные очки за аварии, превышение скорости и за управление машиной в нетрезвом состоянии. Более мелкие прегрешения влекут денежный штраф. Чаще всего — за неправильную стоянку, которая обходится в 5 долларов. Уплата штрафа надо в пятидневный срок, иначе придется гасить и судебные издержки.

Все эти строгости полиции дают кое-какие результаты. Однако аварий и жертв на дорогах Америки очень много. По данным официальной статистики, ежегодно под колесами автомобилей гибнет более 55 тысяч человек.

А. ЗАКАТНОВ

Успех спортсменов ГДР

Венгерский город Дунайварош был избран местом проведения четвертого этапа розыгрыша Кубка социалистических стран по катингу. Трасса соревнований проходила по улицам города. Этап закончился победой гонщиков ГДР.

Личный зачет: 1. Ю. Кох; 2. Х. Винцлер; 3. Х. Шульц (все — ГДР); 4. Р. Акопов; 5. А. Сафонов (оба — СССР); 6. И. Ангер (ГДР). Командный зачет: 1. ГДР, 2. СССР, 3. ЧССР, 4. ПНР, 5. ВНР.

Последний этап проходил в г. Ружемберок (ЧССР). Его трасса была проложена по улицам города. Соревнования условно делились еще и тем, что во время гонки шел дождь. В личном зачете этап закончился с такими результатами: 1. Х. Винцлер, 2. Д. Штоппель (оба — ГДР), 3. П. Выселы (ЧССР), 4. Х. Шульц (ГДР), 5. А. Сафонов (СССР), 6. Р. Прохазка (ЧССР). В командном зачете победила сборная ГДР, последующие места у команд ЧССР, СССР, ПНР и ВНР.

По сумме очков, набранных в четырех зачетных этапах из пяти, на первое место (381 очко) вышел Х. Винцлер (ГДР). Далее места распределились следующим образом: 2. Ю. Кох (ГДР) — 380; 3. Х. Шульц (ГДР) — 345; 4. В. Бортниекс (СССР) — 326; 5. Д. Штоппель (ГДР) — 324; 6. В. Орехов (СССР) — 322. Сильнейшим среди польских катингов оказался Т. Рихтер (312 очков, седьмое место), а лучшим среди гонщиков ЧССР — Р. Прохазка (307 очков и восьмое место).

В командном зачете суммировались очки, набранные во всех этапах: 1. ГДР — 2117 очков; 2. СССР — 1804; 3. ЧССР — 1526; 4. ПНР — 1411; 5. ВНР — 879.

Чемпион прежний

За последние годы широкое развитие катинг получил во Франции. Сейчас в стране около 85 специальных картодромов и 6000 официально зарегистрированных спортсменов. Минувшее первенство мира по катингу (класс А, до 100 см³) состоялось в Тиверваль-Гриньоне, пригороде Парижа. Почетный титул вновь выиграл прошлогодний чемпион Франсуа Гольдштейн из Бельгии. Победа досталась ему в упорной борьбе с французскими спортсменами.

Четыре шведа и датчанин

Финал командного первенства мира по мотогонкам на гравей дорожке состоялся на лондонском стадионе «Уэмбли». Команда Швеции (О. Фундин, А. Миханек, В. Янсон, С. Шестен) взяла верх над сборной Англии, за которую выступали неоднократные чемпионы мира В. Бриггс и И. Маугер. Третье и четвертое места заняли польские и чехословацкие спортсмены.

Зато в традиционных гонках за приз «Золотой шлем» на треке в Пардубнице (ЧССР) шведам не повезло. Никто из них, даже прославленный Ове Фундин (как, впрочем, и Бриггс), не смог попасть в финальный заезд. Из тройки советских гонщиков в финал вышли Владимир Гордеев и Валерий Клементьев.

«Золотой шлем» выиграл датчанин Ове Ольсен, занявший в недавно закончившемся чемпионате мира только десятое место. Чехословацкий гонщик Мирослав Вернер был вторым, а третьим финишировал Гордеев, опередивший чемпиона мира 1970 года Маугера. Клементьев вышел на шестое место.

Спортивный глобус

В четвертый раз

Последние четыре этапа первенства мира по мотокроссу в классе 250 см³ прошли под знаком острейшей борьбы между двумя бельгийскими гонщиками, выступающими за японский завод «Сузуки». Перед последним этапом у Ж. Робера и С. Гебейерса в активе было по четыре победы. Но вторых мест больше выиграл Робер — три против двух у соперника. Перед Гебейерсом стояла нелегкая задача не только опередить Робера, но и при этом занять по крайней мере второе место на этапе.

Оба гонщика располагали одинаковыми машинами с 35-сильными моторами. Более опытный чемпион мира в первом заезде финишировал впереди соперника. Во втором заезде у Гебейерса отказал мотоцикл, и судьба золотой медали была решена. Гебейерс, как и в 1969 году, в самый последний момент упустил шанс стать чемпионом мира. Этот титул в четвертый раз завоевал Ж. Робер. На третье место по сумме очков вышел бельгиец Р. де Костер. Следует отметить успех чехословацких спортсменов М. Хальма (пятое место) и И. Стодудки (девятое место).

Советские мотоциклисты в 1970 году стартовали лишь на пяти этапах первенства. Все они очень молоды, но несмотря на это оказались серьезными соперниками для многих искушенных гонщиков. Так, В. Кавинов, набрав 24 очка, вошел в десятку сильнейших, опередив четырехкратного чемпиона мира шведа Т. Халлмана.

„Трофей наций“

Ежегодные соревнования по мотокроссу в классе 250 см³ «Трофей наций», которые проходили в Кнутсдорге (Швеция), принесли победу сборной Бельгии. На втором месте — гонщики ЧССР. Советская команда вышла на четвертое место.

Мотокросс наций

Командный Мотокросс наций (в классе машин 500 см³) выиграла в итальянском городе Маджориора сборная Швеции. На двух последующих местах — команды Бельгии и ЧССР.

По горным трассам

Первенство Европы по горным автогонкам в 1970 году проводилось в шестнадцатый раз и включало восемь этапов. Это, по существу, соревнования в скоростном подъеме. Длина трассы каждого этапа составляет 8—12 км (она не может быть короче 5 км). Перепад высот должен быть по меньшей мере 350. Гонщики могут выступать на спортивных автомобилях с двигателями класса 2000 см³.

Чемпионом 1970 года по результатам вчетных этапов стал австриец Г. Ортнер на машине «Абрат», который завоевал почетный титул впервые.

На первой странице обложки фото Ю. Андрианова.

На четвертой странице обложки рисунок И. Оффенгендена.

ИЗДАТЕЛЬСТВО «МАШИНОСТРОЕНИЕ» АВТОМОБИЛИСТАМ

Гольд В. В. Как работает автомобиль. Издание 4-е, переработанное и дополненное. 1970, 267 стр., 50 000 экз., цена 66 коп.

Книга представляет собой введение в описательный курс автомобиля и предназначена для широкого круга читателей. Она содержит популярное изложение принципов работы автомобиля и его механизмов, объясняет физические процессы, происходящие в отдельных агрегатах и узлах. Настоящее издание дополнено сведениями об особенностях конструкции грузовиков.

Анчугов М. А. и Немцев Р. И. Моторные коляски. Конструкция, эксплуатация и ремонт. Издание 2-е, переработанное и дополненное. 1969, 288 стр., 11 000 экз., цена 68 коп.

В книге описаны принцип действия и устройство механизмов, систем и агрегатов моторных колясок СЗА-М и СЗВ. По сравнению с заводскими инструкциями более подробно освещены уход за отдельными узлами и агрегатами, их регулировка и устранение неисправностей.

Орлин А. С. и др. Двигатели внутреннего сгорания. Устройство и работа поршневых и комбинированных двигателей. Издание 2-е, переработанное и дополненное. Учебник для студентов вузов. 1969, 384 стр., 55 000 экз., цена 1 р. 07 к.

Учебник написан по программе специальности «Двигатели внутреннего сгорания» МВТУ им. Баумана. В нем раскрыты устройство и работа поршневых двигателей внутреннего сгорания всех типов, а также особенности комбинированных и роторно-поршневых двигателей.

Книга может быть полезна и для тех, кто связан с производством и эксплуатацией двигателей внутреннего сгорания.

Дербаремдикер А. Д. Гидравлические амортизаторы автомобилей. 1969, 237 стр., 10 500 экз., цена 89 коп.

Автор рассматривает вопросы теории гашения колебаний применительно к подвеске автомобиля; приводит анализ параметров, от которых зависит характеристика амортизатора; излагает методы расчета, конструирования и испытания амортизаторов.

Расчет, конструирование и исследование автомобиля «Запорожец». Сборник статей. 1970, 200 стр., 5000 экз., цена 78 коп.

В книге собраны статьи, обобщающие работы автомобильного завода «Коммунар» и Запорожского машиностроительного института в области расчета, конструирования и исследования агрегатов автомобиля «Запорожец». В ней освещены вопросы прочности и долговечности деталей кузова и шасси.

Книга предназначена для инженерно-технических работников автомобильной промышленности и транспорта.

Книжная
полка

Маленький баллончик, который создает большие удобства

Это «ТЕМП», универсальный аэрозоль!

Предназначен для:

продувки, промывки, просушки свечей зажигания карбюраторных двигателей автомобилей, тракторов, мотоциклов, мопедов и подвесных моторов лодок;

очистки от грязи и обезжиривания при ремонтах и эксплуатации узлов и деталей карбюраторных и дизельных двигателей;

обезжиривания поверхности металла перед покраской;

тушения внезапных загораний в открытых местах машин.

Эти обширные возможности применения препарата делают его незаменимым и, таким образом, помогают вам содержать машину на уровне современных требований.

Новинка — в наш быт!

Теперь ваше настроение не будет омрачено случайно посаженным пятном на платье или костюме — «Молния» исключительно быстро снимает жировые пятна на изделиях из любых тканей.

Но! Прежде чем удалять пятно, тщательно очистите вещь от пыли — тогда мы гарантируем, никаких разводов вокруг пятна не будет.

Приятной особенностью «Молнии» является то, что она еще и великолепно чистит ковры, дорожки, меха, бархат, велюр, мягкую мебель и снимает свежую краску.

Аэрозольная упаковка позволяет экономно и вместе с тем эффективно использовать препарат.

Пятновыводитель «МОЛНИЯ» продается во всех магазинах, торгующих хозяйственными товарами.

«Союзторггреклама»



Главный редактор И. И. АДАШАШЕВ.

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, 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. Бурлана.

Корректор В. В. Никольская.

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

Сдано в произв. 19.10.1970.

Подп. в печ. 13.11.1970.

Тираж 2 000 000

Бум. 60×90/8, 2,25 бум. л. = 4 печ. л.

Цена 40 коп.

Зак. 405

Г-71126

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

ДЛЯ ВАС, ЛЮБИТЕЛИ СПОРТА

КАЛЕНДАРЬ
1971

ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

РАЛЛИ. Зимнее командное первенство СССР «Прибалтика-12» — Рига, 21—23 февраля. Лично-командное первенство СССР — Таллин, 18—20 июня.

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ. Лично-командное первенство СССР (стандартные автомобили) — Ленинград, 9—11 июля; гоночные автомобили: I этап — Минск, 4—6 июня; II этап — Рига, 20—22 августа; III этап — Таллин, 27—29 августа.

КАРТИНГ. Личное первенство СССР в гонках по ледяной дорожке — Курск, 12—14 февраля. Лично-командное первенство СССР — Смилене (Латвийская ССР), 6—8 августа. Лично-командное первенство СССР среди юношей — Москва, 23—25 июля.

МНОГОВОРЕ. Лично-командное первенство СССР — Казань, 6—8 августа. Всесоюзные соревнования школьников-автомобилистов на призы журнала «За рулем» — Харьков, июль.

КРОСС. Лично-командное первенство СССР — Горький, 9—11 июля.

ИППОДРОМНЫЕ ГОНКИ. Личное первенство СССР — Киев, 8—10 января.

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

КРОСС. Лично-командное первенство СССР: 175 см³ (мужчины), 125, 175 см³ (юноши) — Кировоград, 6—8 августа; 350 см³ (мужчины), 175 см³ (женщины) и личное первенство в классе 125 см³ (мужчины) — Полтава, 13—15 августа; мотоциклы с коляской — Огре (Латвийская ССР), 2—4 июля. Личное первенство СССР (250 и 500 см³): I этап — Ялта, 2—4 апреля; II этап — Севастополь, 9—11 апреля; III этап — Валга, 23—25 июля; IV этап — Выру, 30 июля — 1 августа; V этап — Донецк, 15—17 октября. Лично-командное первенство СССР среди ДЮСШ, секций ДСО и ведомств — Рига, 15—18 июля. Командное соревнование на кубок СССР — Ивано-Франковск, 3—5 сентября. Личное соревнование на Кубок СССР (250 и 500 см³) — Днепропетровск, 22—24 октября. Традиционный кросс городов-героев — Ленинград, 17—19 сентября.

МНОГОВОРЕ. Лично-командное первенство СССР — Ужгород, 15—22 августа. Всесоюзные военизированные однодневные соревнования на личных мотоциклах на призы журнала «За рулем» — Днепропетровск, август. Всесоюзные соревно-

вания на первенство заводской марки — Ковров, Ижевск, июнь — июль.

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ. Лично-командное первенство СССР: I этап — Рига, 29—30 мая; II этап — Рига, 5—6 июля; III этап — Вильянди, 21—22 августа; IV этап — Таллин, 28—29 августа.

ИППОДРОМНЫЕ ГОНКИ. Лично-командное первенство СССР: 175, 125 см³ (мужчины), 175 см³ (женщины) — Таллин, 3—5 сентября; 350 см³ (мужчины) и 125 см³ (юноши) — Фрунзе, 17—19 сентября.

ГОНКИ ПО ЛЬДУ. Личное первенство СССР (финалы): 125 см³ — Гродно, 13—14 февраля; 175 см³ — Красноярск, 13—14 февраля; 350 см³ — Вятские Поляны, 13—14 февраля; 500 см³: I этап — Ленинград, 10 февраля; II и III этапы — Москва, 13—14 февраля.

ГОНКИ ПО ГАРЕВОЙ ДОРОЖКЕ. Личное первенство СССР (финал) — Ленинград, 14—15 августа. Личное первенство СССР среди юниоров (финал) — Балаково, 25—26 августа. Командное соревнование на Кубок СССР (финал) — Даугавпилс, 25—26 сентября. Первенство СССР среди клубных команд (в классах «А» и «Б») — май—октябрь.

МОТОВОЛ. Первенство СССР среди команд класса «А» — апрель—август. Соревнования на Кубок СССР — Кубок журнала «За рулем» — август—октябрь. Всесоюзный зимний турнир на приз журнала «За рулем» — февраль.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

с участием
советских спортсменов

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

РАЛЛИ. «Швеция», 17—21 февраля; «12 часов» — Бельгия, 26—27 июня; «Влтава» — ЧССР, 2—4 июля; «Рейд польский» — ПНР, 15—18 июля; «За мир и дружбу» — ЧССР или ПНР; «1000 озер» — Финляндия, 19—22 августа; «Вартбург» — ГДР, 2—4 сентября.

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ. Кубок дружбы социалистических стран: ЧССР, 9 мая; СССР, 6 июня; ПНР, 27 июня; ГДР, 8 августа; НРБ, 22 августа; ВНР, 12 сентября.

КАРТИНГ. Кубок дружбы социалистических стран: НРБ, 23 мая; ПНР, 6 июня; ГДР, 4 июля; СССР, 25 июля; ВНР, 20 августа; ЧССР, 5 сентября; СФРЮ, 19 сентября. Чемпионат мира — Италия, 17 октября.

ИППОДРОМНЫЕ ГОНКИ. Международные зимние соревнования на автомобилях класса до 1600 см³ — СССР (Москва), 30 января.

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

КРОСС. Личный чемпионат мира — 250 см³: Швейцария, 23 апреля; ПНР, 16 мая; Италия, 25 мая; Голландия, 6 июня; ГДР, 4 июля; СФРЮ, 11 июля; Финляндия, 8 августа; Швеция, 15 августа; Англия, 22 августа; Австрия, 3 октября. Личный чемпионат мира — 500 см³: Финляндия, 23 мая; ЧССР, 13 июня; СССР (Кишинев), 20 июня; ГДР, 27 июня; Франция, 15 августа. Командный мотокросс «Трофей наций» (250 см³) — ЧССР, 5 сентября. Командный мотокросс «Кросс наций» (500 см³) — Франция, 12 сентября. Кубок ФИМ (750 см³ с коляской) — СССР, 9 мая; ЧССР, 16 мая; Швеция, июнь. Кубок ФИМ для юниоров (125 см³) — ЧССР, Бельгия, ГДР (по календарю ФИМ). «Кубок Дуная» — Австрия, 17 мая; ЧССР, 13 августа; НРБ, 13 сентября; ФРГ, октябрь. Традиционные международные мотокроссы (250 и 500 см³) — ВНР, май, сентябрь; СРР, июнь, сентябрь; СФРЮ, июль, сентябрь; ГДР, июль; Франция, Бельгия, июль, август; СССР. Совместные сборы с мотокроссменами КНДР — СССР, март.

МНОГОВОРЕ. 46-е шестидневные

соревнования ФИМ — Англия, 20—25 сентября. Личное первенство Европы по двухдневным соревнованиям — ГДР, 16 мая; Италия, 1 июня; Австрия, 13 июня; ПНР, июнь; ЧССР, июль. Комплексные соревнования команд оборонных организаций социалистических стран — СССР, октябрь.

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ. Чемпионат мира — ГДР, 11 июля; ЧССР, 18 июля; Финляндия, 31 июля.

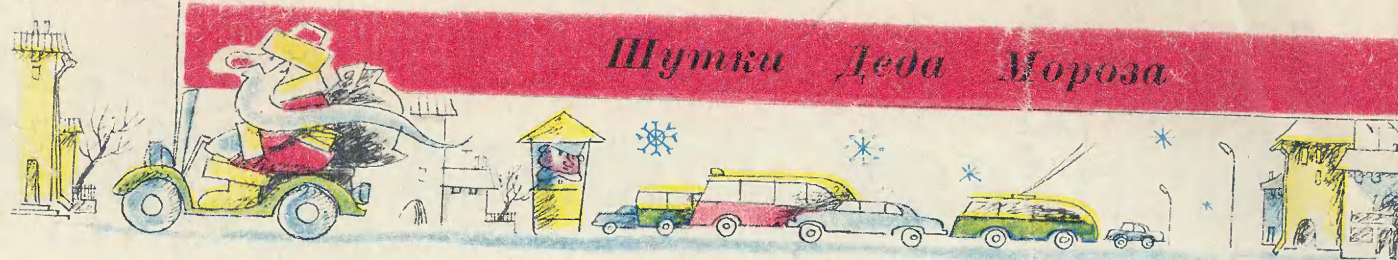
ГОНКИ ПО ЛЬДУ. Личное первенство мира: полуфиналы — СССР, 20—21 февраля; Швеция, 20—21 февраля; финал — ФРГ, 6—7 марта.

ГОНКИ ПО ГАРЕВОЙ ДОРОЖКЕ. Личное первенство мира: четвертьфиналы — ВНР, ГДР, СФРЮ, Австрия, май; полуфиналы — июнь (по назначению ФИМ); финал континентальной зоны — ЧССР, июль; финал первенства Европы — ПНР, июль; финал первенства мира — Швеция, 10 сентября. Командный чемпионат мира: финал — СССР (Ленинград), 17 сентября.

МОТОВОЛ. Кубок Европы — СССР, сентябрь.

МОТОРАЛЛИ ФИМ — Голландия, июль.

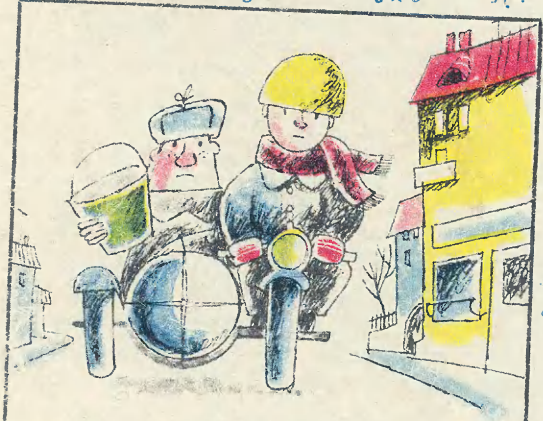
Шутки Деда Мороза



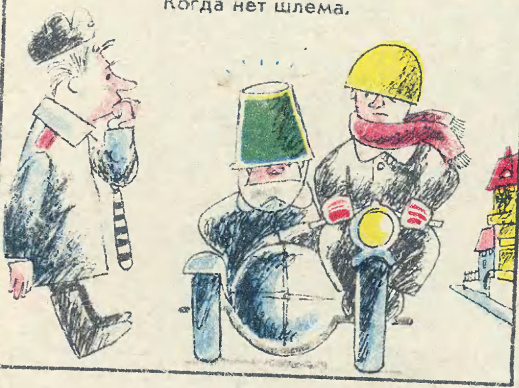
Ну и пассажир пошел!



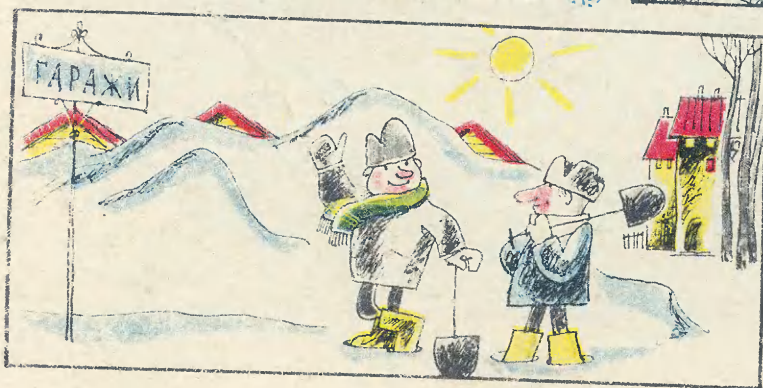
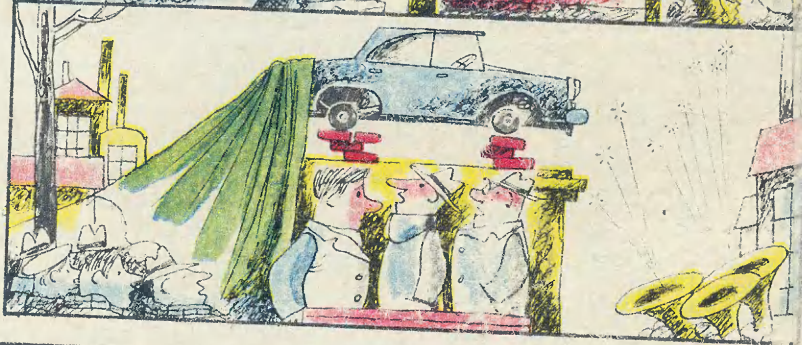
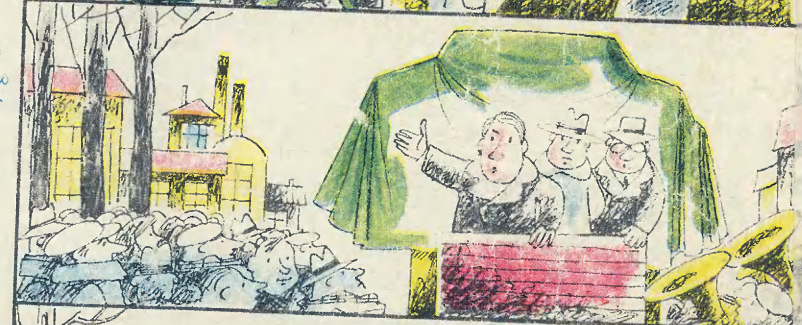
Новогодние контрасты.



Когда нет шлема.



Приснится же такое!



Снежная зима.