

1972



За рулём 4



В НОМЕРЕ:

Водитель —	
о своей республике	1
Боевая задача автомоторклубов	4
Активисты ДОСААФ	6
Новости, события, факты	7
На автозаводах страны	8
Клуб «Автолюбитель» — для «жигулей» и «москвичей»	10
Страничка мотоциклиста	14
Советы бывалых	17
Автосервис в пятилетке	18
Выбирайте маршруты, туристы	20
Автомобиль и эстетика	22
Атака на рекорд	24
Читатель продолжает разговор о моральном климате дороги	26
Новые товары	27
Зеленая волна	28
Фельетон	34
Справочная служба	35
В мире моторов	36
Победа на кроссе в Италии	39

На первой странице обложки — фото В. Сакка

Все интенсивнее становится движение на автомагистралях Фрунзе — Ош, Фрунзе — Рыбачье — Пржевальск. Здесь созданы дополнительные радиотелеграфные посты. Для улучшения надзора за движением транспорта работники автоинспекции Киргизии начали применять вертолетную службу.

На снимке: «воздушный автоинспектор» следит за движением на магистрали Фрунзе — Ош.

Фото А. Клейменова и М. Шлафштейна (ТАСС)

Дорога в гору

Касым КАДЫРОВ,

Герой Социалистического Труда
депутат Верховного Совета СССР
шофер 1-го класса

Вьется лентой дорога, тянется вверх. По сторонам — хаос гор, нагромождение скал. Внизу впадины и ущелья. Сорванный камень исчезает в пропасти и где-то там, куда не достает глаз, долго кувьркается по откосам. На обочине часто мелькают предупреждающие знаки: «Извилистая дорога», «Поворот налево», «Поворот направо». И таблички: «Берегись обвала!». Мой ЗИЛ-130 с полуприцепом карабкается все выше и выше. Для него горная дорога — дело привычное.

Мы в теснинах Орто-Токою. Скоро Кочкорская долина, благодатное место для пастбищ. Едем в овцеводческий совхоз, носящий то же название, — один из крупнейших на Тянь-Шане. В моей машине оборудование для кошар; другие водители везут стройматериалы, промышленные товары, моторы для ферм — по заказу совхоза. С высоты почти двух тысяч метров над уровнем моря обзираешь долину. Зеленая ее, высвеченная ярким весенним солнцем, будто малахитовая — переливается разными оттенками. Синее небо, слепящая белизна пиков. Красотища — дух захватывает! Мне кажется, что нет на свете природы красивее, чем в моей Киргизии.

В совхозе нас, шоферов, встречают приветливо, многих знают по имени.

— А-а, Касым-аке! Добро пожаловать, — приглашают животноводы.

Люди тут гостеприимные, душевные. Угостят, на отдых устроят. Живи сколько хочешь. Но мы народ занятой. Торопимся в обратный путь. В селах, городах ждут грузы. Наш край, как и вся страна, строится, развивается. Автотранспорту работы хватает.

Триста шестьдесят автомобилей Пржевальской грузовой автобазы, где я тружусь уже больше двадцати лет, в постоянном движении. Бортовые, самосвалы, фургон, цементовозы, молоковозы — машины разного назначения развозят грузы по всей республике и за ее пределами. Бывает, что совершаем поездки на 800 километров и более. В города — Фрунзе, Чалдовар, Токтогул, Ош; в колхозы и совхозы с высокогор-

ными пастбищами — на Челеке, Сары-Джасе, Куйлю, Арпу.

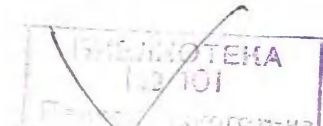
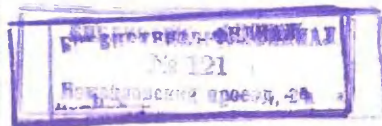
Когда много едешь, бываешь в разных местах, встречаешься с людьми, естественно, много видишь, размышляешь. Некоторыми своими впечатлениями хочу поделиться с читателями журнала — товарищами по профессии.

Уже сорван апрельский листок календаря. Народы нашей страны трудятся над выполнением планов второго года девятой пятилетки, отдают все силы превращению в жизнь исторических решений XXIV съезда партии. Нынешний год особый: Советскому Союзу исполняется пятьдесят! Его рождение будет памятно на все времена, ибо впервые за долгую историю человечества родилась великая дружба народов, объединившихся в братскую семью для строительства новой прекрасной жизни.

В апреле все мы отметим сто вторую годовщину со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Под его руководством Коммунистическая партия создала многонациональное социалистическое государство, освободила народы от гнета царизма, открыла перед ними возможности для творческого развития. Выполняя ленинские заветы, партия неустанно укрепляет дружбу наших народов, заботится о расцвете их экономики и культуры.

Сколько было бесправных национальностей и народностей в Российской империи! Киргизы относились чуть ли не к самым отсталым и угнетаемым. Старики поныне помнят о ветхих тесных юртах, в которых, как гласит пословица, не умещались и два заячьих уха, о нищете, голоде, страшных болезнях, сплошной безграмотности. Когда смотришь теперь на наши благоустроенные поселки с добротными домами, школы и больницы, магазины и кинотеатры, клубы и библиотеки, то, право, трудно поверить, что всего за одну человеческую жизнь произошли такие невероятные перемены.

Вечерами в горах и долинах вспыхивают россыпи золотых огней, электричество вошло в жизнь киргизов. В квартирах — современная мебель, светятся экраны телевизоров.





Герой Социалистического Труда депутат Верховного Совета СССР водитель Прижевальской грузовой автобазы Касым Кадыров.

Фото В. Ширинова

В расцвете сил идут к 50-летию своего нерушимого союза РСФСР, Украинская ССР, Белорусская ССР, Узбекская ССР, Казахская ССР, Грузинская ССР, Азербайджанская ССР, Литовская ССР, Молдавская ССР, Латвийская ССР, Киргизская ССР, Таджикская ССР, Армянская ССР, Туркменская ССР, Эстонская ССР. Плечом к плечу, создавая коммунистическое общество, трудятся в нашей стране свыше ста наций и народностей. И к какой бы из них ни принадлежал советский человек, он прежде всего гордится тем, что является гражданином великого Союза Советских Социалистических Республик.

Из Постановления ЦК КПСС «О подготовке к 50-летию образования Союза Советских Социалистических Республик»

Теперь это кажется обыденным, само собой разумеющимся. Но есть другие, притом более весомые примеры. Вдумайтесь: в краю бывших скотоводов-кочевников создана современная индустрия; на полях, фермах — всюду машинная техника. Уже давно многие виды нашей продукции приобрели общесоюзное значение. Это цветные и редкие металлы, сельскохозяйственные машины, металлорежущие станки, электродвигатели, шерстяные, шелковые ткани... Всего на перечислишь. Ныне валовая продукция промышленности почти в 120 раз превышает уровень 1913 года!

Столь разительные перемены, конечно, были бы невозможны без помощи братских республик. Мы, водители, тоже постоянно ощущаем это. Автохозяйства Киргизии каждый год пополняются новыми ЗИЛами, ГАЗами, МАЗами, КраЗами и другой колесной техникой.

В свою очередь Киргизия щедро делится с братскими народами всем, чем богата. Сельхозмашины, электротехнические изделия, велосипеды, электрооборудование, продукция земледелия и животноводства высоко ценятся повсюду. И мы гордимся этим. Автомобили, собранные на Фрунзенском автосборочном заводе, тоже идут за пределы республики.

...Я начал с дороги, так как она мне ближе всего. Честно скажу, влюблен я в автомобильную трассу Фрунзе—Ош. Наверное, оттого, что прокладывали ее на моих глазах, что сооружали ее люди многих национальностей — русские, украинцы, узбеки, белорусы, киргизы, грузины, азербайджанцы, латыши, эстонцы... Из ряда республик и областей страны пришли сюда специалисты, современная техника. Разве смогли бы мы одни осилить такую стройку.

Население нашей республики вообще с большой любовью относится к автомобильным дорогам, называет их кормилицами. Железнодорожных линий у нас мало. Основные перевозки грузов и пассажиров падают на плечи автотранспорта. Дорога Фрунзе — Ош по кратчайшему направлению через горы соединила северную и южную части Киргизии. Такие магистрали, как Фрунзе—Рыбачье — Нарын — Туругарт, Рыбачье—Прижевальск, Ош—Хорог, Георгиевка — Фрунзе—Чалдовар, прочно связали города и села Киргизии и создали условия для укрепления экономических и культурных связей с другими республиками, со всей страной.

Вместо вычужных троп, бывших некогда основными путями сообщения, теперь в Киргизии свыше 20 тысяч километров автодорог. Автомобили перевозят грузов почти в пять раз больше, чем другие виды транспорта, взятые вместе. Грузооборот автотранспорта в 1971 году по сравнению с предвоенным 1940 годом увеличился более чем в 26 раз! Как и все отрасли народного хозяйства Киргизии, автотранспорт интенсивно развивается. Во всех наших городах и сельских районах созданы автохозяйства и среди них немало крупных грузовых предприятий. Водители, ремонтники, инженеры, механики — все наши труженики успешно справились с заданиями первого года девятой пятилетки, перевезли сверх плана сотни тысяч тонн грузов. Повсеместно внедряются прогрессивные методы организации транспортного процесса. Один лишь пример.

Удельный вес централизованных перевозок на автотранспорте общего пользования превышает у нас 60 процентов. Полностью централизована доставка кирпича, угля, металла, промышленных и продовольственных товаров в торговую сеть, грузов с железнодорожных станций.

Большая часть автохозяйств общего пользования располагает хорошей производственной базой. Таково и наше грузовое предприятие. Весь подвижной состав размещается в новых гаражах, боксах; построены профилакторий и мастерские для технического обслуживания и ремонта машин. Это очень важно. Постоянная техническая готовность автомобилей — первое условие высокой производительности труда и безопасности в пути.

Для населения республики огромное значение имеет пассажирский автотранспорт. Ведь как было раньше? Чтобы от одного селения или кишлака доехать до другого, люди затрачивали дни, а то и недели. Быстро ли доберешься на ишаке или верблюде? А лошадей у бедняков не было.

Ныне автобусы и легковые такси доставят вас в любую точку республики и за ее пределы — в Казахстан, Узбекистан и Таджикистан. По числу автобусных поездок на душу населения Киргизская ССР занимает одно из первых мест в стране.

В новом пятилетии пассажирские перевозки значительно возрастут. Расширится сеть автовокзалов, автостанций, павильонов.

Все быстрее будет увеличиваться число автолюбителей — люди стали жить лучше, запросы их расширяются. Уже сейчас «москвичи», «запорожцы», «жигули», мотоциклы разных марок — во многих семьях. Созданное при Министерстве автотранспорта и шоссейных дорог управление «Киргизавтотехобслуживание» предпринимает усилия к тому, чтобы надлежащим образом организовать технические обслуживание и ремонт автомобилей, принадлежащих гражданам.

В эти ленинские дни, перед славным



полувекowym юбилеем образования Союза Советских Социалистических Республик каждый из нас еще и еще раз задумывается над тем, что он может и должен сделать для своей великой Родины. У нас, водителей, разумеется, главная цель — работать с полной отдачей, улучшать технико-экономические показатели использования каждого автомобиля. Резервы тут есть: сократить порожние пробеги, устранить простои под погрузкой и выгрузкой, экономить топливо. Ну а если говорить в масштабах всего автотранспорта республики — шире применять автопоезда, смелее внедрять научную организацию труда.

Вопросы производственные неотделимы от нравственных, моральных. В нашем автохозяйстве, так же как и во многих других, партийная, комсомольская, профсоюзная организации большое внимание уделяют сплочению коллектива, воспитанию его в духе интернационализма, братства народов. Мы стараемся укреплять чувство товарищества, взаимовыручки. Эти качества необходимы каждому водителю. На горных же дорогах Тянь-Шаня, Памира, Кавказа без них просто невозможно. Говорят, профессия определяет характер человека. Но характер еще и формируется жизнью, коллективом, в котором человек трудится.

В традиции нашего автохозяйства — всячески поддерживать людей трудолюбивых, преданных делу и, наоборот, строго спрашивать с тех, кто работает вполсилы, не боится за интересы предприятия. Существует немало воспитательных средств — от бесед по душам до использования материальных стимулов, которые дают хороший эффект. Умелым применением их в значительной степени объясняется то, что Пржевальская грузовая автобаза одна из передовых. Основной ее костяк — кадровые водители, работающие здесь непрерывно много лет.

Вот Усен Букомбаев, Ильяз Иминов — опытные шоферы, замечательные товарищи, ударники коммунистического труда. Вместе делим и радости и огорче-

ния. Или ветераны автобазы Мукаш Рыскулов, Георгий Катасонов, Николай Гаргуля. Киргиз, русский, украинец. У всех у них единое стремление, единое желание — работать как можно лучше для народа. И это не громкие слова. Забота о процветании страны, об укреплении дружбы народов проявляется прежде всего в конкретных делах, в высоких показателях труда. Люди глубоко осознают, что их личная судьба неотделима от судьбы Союза Советских Социалистических Республик, созданного партией, Лениным.

Скажем, моя судьба. Еще мальчишками мы с братом Досоем (он, кстати, работает тоже шофером на высокогорных трассах) остались без отца. К шестнадцати годам я стал трактористом. В сорок третьем, когда исполнилось девятнадцать, ушел на войну, был снайпером, наводчиком орудия. Вернувшись с фронта, сел за руль автомобиля. Знаний набирался у жизни, у книг, у более опытных товарищей. Недавно окончил автодорожный техникум. В семье у нас полный достаток. Вместе с женой воспитываем пятерых детей. Мне, простому рабочему человеку, оказано огромное доверие быть в составе высшего органа нашего государства — Верховного Совета СССР. Разве это не связь личной судьбы человека с судьбой Родины!

И чем глубже вникаешь в суть своей жизни и окружающих тебя людей, сравниваешь, сопоставляешь факты прошлого и настоящего, тем с еще большей ясностью ощущаешь и понимаешь жизненную силу ленинской национальной политики, дружбы и братства наших народов.

...Снова напряженно гудят двигатели грузовиков, опять дорога тянется ввысь к фиолетово-синим громадам скал. На пути знакомые подъемы и перевалы — путь не легкий. Но я знаю: машины не подведут, руки, нервы у ребят крепкие, глаза зоркие. Грузы доставим вовремя. И снова услышим от строителей, животноводов, хлеборобов благодарственные слова. А что может быть ценнее людской благодарности!



На одном из участков 360-километровой дороги Фрунзе — Нарын (фото слева).

Фото Э. Вильчинского (ТАСС)

На этом месте когда-то шумел степной ковыль, теперь здесь высятся корпуса одного из крупнейших предприятий — Фрунзенского автосборочного завода. Недавно из его ворот вышла колонна самосвалов ГАЗ-53В, изготовленных специально для села.

Сейчас на заводе наращивают темпы по производству самосвалов ГАЗ-3502 для свеклосеющих районов страны. Платформа этой машины может предварительно подниматься на высоту до двух метров и затем опрокидываться. Это очень удобно для работ, связанных с погрузкой и выгрузкой сахарной свеклы.

На фото справа: отправка готовых самосвалов ГАЗ-53В.

Фото А. Клейменова (ТАСС)



Предметом особой заботы ДОСААФ, как надежного помощника и резерва Вооруженных Сил, и в дальнейшем должна быть подготовка молодежи к военной службе.

Из приветствия ЦК КПСС VII Всесоюзному съезду ДОСААФ

Как готовить умелых водителей в автомотоклубах

Герой Советского Союза
В. НАУМЕНКО,
начальник управления
ЦК ДОСААФ



ЭНЕРГИЯ НАСТОЯЩИХ

Весна, пожалуй, самая напряженная и ответственная пора в жизни автомотоклубов оборонного Общества: близок к завершению учебный год. Готовятся к выпуску очередные потоки будущих воинов-водителей, и скоро многие из тех юношей, что сегодня набираются знаний в классах, мастерских, за рулем учебных автомобилей, предстанут перед авторитетными комиссиями округов и автоинспекций, а потом пополнят ряды вооруженных защитников Родины. И кто из наставников не испытывает глубокого волнения! В сущности, конечный результат большого труда определяется тем, как их питомцы быстро войдут в строй, станут умелыми солдатами, знатоками боевой техники и оружия.

Завершающие месяцы нынешнего учебного года — это и первые итоги деятельности клубных коллективов по выполнению решений VII съезда оборонного Общества, своего рода рапорт о том, как претворяются в жизнь требования партии и государства, изложенные в Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года, приветствии Центрального Комитета партии VII съезду ДОСААФ, в Законе о всеобщей воинской обязанности.

Пока еще рано судить в целом о годичных результатах, но уже совершенно очевидно: многие автомотоклубы подходят к «финишу» с более высокими показателями, нежели в предыдущие годы. Сделан уверенный шаг вперед в решении одной из основных задач, которая поставлена перед оборонным Обществом Центральным Комитетом партии и правительством, — постоянно повышать качество подготовки специалистов.

Именно по совокупности качественных показателей оценивается деятельность наших учебных организаций. Возьмем хотя бы успеваемость. Если в целом по автомотоклубам ДОСААФ страны она колеблется между 4,2—4,3 балла, а сдача экзаменов ГАИ с первого раза составляет 92,3 процента, то в передовых коллективах эти показатели выше. В таких автомотоклубах, как Ал-

ма-Атинской, Витебский, Житомирский, Черниговский, Тамбовский, Тбилисский, Омский, средний балл более 4,5, а второй показатель составляет почти сто процентов. А ведь за каждой цифрой, за каждой десятой долей балла — живой человек. Низок показатель — значит не доучили, плохо подготовили десятки, сотни людей. В то же время в Обществе немало учебных организаций, служащих примером. Передовыми мы их и называем потому, что там хорошо поставлено обучение, высока организованность, дисциплина, умело ведется методическая работа, политическое и воинское воспитание.

Сейчас среди ста учебных организаций, которым присвоено звание образцовых, автомотоклубы составляют подавляющее большинство. Четырнадцать из них награждены переходящими Красными знаменами военных округов. Выходят вперед не только отдельные коллективы — успешно выполняют задания по подготовке специалистов для армии и флота ряд областных и республиканских организаций Общества. Украина, Белоруссия, Грузия, Армения, Литва, Омская, Ростовская, Брянская, Тульская, Оренбургская, Курская области, Татарская АССР устойчиво занимают ведущее положение в обучении будущих воинов.

В нынешнем учебном году успеху сопутствовал прежде всего размах социалистического соревнования в честь XXIV съезда КПСС и за достойное выполнение его решений. Примером может служить республиканская организация ДОСААФ Украины, которая уже трижды награждалась переходящим Красным знаменем ЦК ДОСААФ СССР.

Высоким уровнем организации социалистического соревнования отличается Омская областная организация Общества, уже четыре года подряд удерживающая переходящее Красное знамя Министерства обороны, награжденная Ленинской юбилейной почетной грамотой ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС. Областной комитет ДОСААФ в свое время поставил себе конкретную цель: ни одной отстающей учебной ор-

Сейчас в зале погаснет свет, и водители, занимающиеся на тренажерах, «отправятся в путь». На «дороге» они будут преодолевать подъемы и спуски, совершать правые и левые повороты, обгонять другие машины, развешиваться с едущими навстречу... Настойчивее внедрять в практику подготовки водителей новые технические средства обучения — таково требование времени.

ганизации. Тон в соревновании не только в области, но и в стране задавал Омский образцовый автомотоклуб. Его примеру последовали Тарский, Калачинский и другие. Многие переняли они у инициатора соревнования. И вот результат: по ряду показателей уже мало чем уступают омичам. Собственно, сила и цель соревнования в том и состоит, чтобы подтянуть отстающих до уровня передовых.

Здесь лишь два примера. Но так поставлено дело в большинстве областных, краевых, республиканских организаций оборонного Общества.

В текущем учебном году заметно повысился уровень политического и воинского воспитания будущих армейских водителей. Огромный политический и трудовой подъем в стране, вызванный историческими решениями XXIV съезда КПСС, охватил и наши учебные организации. Во многих автомотоклубах основное внимание было обращено на пропаганду руководящей и направляющей роли партии, разъяснение ленинских заветов о защите социалистического Отечества, задач девятой пятилетки.

Высокого накала военно-патриотической работы достигла также в дни месячника оборонно-массовой работы, проведенного в честь Дня Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Благотворное идейное воздействие на молодежь ощутимее там, где в идеологическую работу вовлечен широкий круг актива — офицеры и сержанты запаса, работники райкомов комсомола, лекторы отделений общества «Знание». Так поставлено дело, например, в Волгоградском автомотоклубе.

К сожалению, у нас еще немало и таких учебных организаций, которые не справляются с государственными зада-



ЧИВЕСТЬ, ПОИСК

ниями и допускают много брака в работе. Слабо готовят специалистов в некоторых автомотоклубах Азербайджанской, Таджикской, Латвийской союзных республик, Камчатской, Белгородской, Мурманской областей.

В чем причины недостатков? Как отмечалось на VII съезде ДОСААФ, в ряде мест планирование военно-технической подготовки ведется без учета того, что призывы проходят два раза в год. В результате юноши попадают на военную службу через пять-шесть месяцев после окончания учебы, естественно, частично утрачивая полученные знания. Нередко нарушается принцип комплектования учебных групп: в них включают призывников с разным уровнем образования. Бывает, не учитывают и производственной занятости обучаемых. Это приводит к пропускам занятий. А результат — плохое знание предмета.

Недавно были проведены проверки и установлено, что в ряде клубов не устранены грубые нарушения методики обучения, допускаются произвольное сокращение учебных программ, приписки часов практического вождения.

Серьезным тормозом в деле обучения специалистов является слабая материально-техническая база значительного числа учебных организаций. Несмотря на то что за годы, прошедшие между VI и VII съездами ДОСААФ, благодаря заботе партийных, советских органов, инициативе комитетов Общества введено в строй более 400 учебных зданий, создано много специализированных, хорошо оборудованных учебных классов, лабораторий, строятся автодромы, мастерские, гаражи, все же ряд наших клубов размещен и оснащен неудовлетворительно. Это касается прежде всего многих учебных организаций ДОСААФ Казахстана, Архангельской, Костромской, Орловской, Калужской, Новгородской, Ярославской областей.

Текущее пятилетие должно стать поворотным в деле капитального строительства, оснащения клубов новой учебной техникой, внедрения в практику современных средств обучения. Успешное решение этой задачи будет во многом за-

висеть от дальнейшего укрепления связей наших комитетов с советскими, хозяйственными, общественными организациями, от деловитости, настойчивости руководителей клубов. Сейчас важно уметь, по-хозяйски распорядиться имеющимися денежными фондами, взять под неослабный контроль планы строительства, добиваться их неукоснительного выполнения.

Только тогда мы сможем сказать, что достигли высокого качества обучения специалистов, когда у нас не будет отстающих учебных организаций. Сейчас в ряде мест сложилось такое положение, что, как говорят, за широкой спиной передовых, образцовых клубов скрываются средние, а порой просто плохие показатели. Кое-где одни клубы ходят в лелеянных сыновьях, другие — в пасынках. Особое внимание надо обратить на сельские автомотоклубы, которые остро нуждаются в улучшении материально-технического оснащения и в другой помощи.

Подводя итоги учебного года, составляя планы на будущее, следует активнее перенимать опыт наших маяков, брать от них лучшее, новое, интересное. А для этого — шире использовать методические сборы, которые повсеместно пройдут в летне-осенние месяцы 1972 года. Они явятся хорошей школой повышения методического мастерства.

Помимо областных и республиканских сборов ЦК ДОСААФ планирует открыть месячные курсы по переподготовке руководящего состава клубов, провести в шести зонах страны четырехдневные сборы старших мастеров производственного обучения и на базе Житомирского АМК трехдневные сборы заместителей председателей комитетов по военно-технической подготовке.

Уже сейчас надо продумать в деталях, как лучше организовать учебно-методические занятия с преподавателями, что нового, интересного им преподнести. В этой связи хочется напомнить: недавно утвержденные программы подготовки специалистов для Вооруженных Сил значительно повышают роль и авто-

ритет преподавателя. Отныне он будет проводить в группе все занятия, как теоретические, так и лабораторно-практические. Повышенные требования предъявляются и к инструкторам вождения, так как в программах отводится больше внимания езде в сложных дорожных условиях, ночью, в колонне.

Разумеется, подбор, воспитание преподавателей, инструкторов — дело не сезонное. В последние годы кадры педагогов-воспитателей значительно обновились и стабилизировались. В автомотоклубах Белоруссии, например, в числе преподавателей около семидесяти процентов — офицеры запаса, почти столько же имеют высшее, а остальные среднее техническое образование. Хорошо подобран преподавательско-инструкторский состав в учебных организациях Украины, Узбекистана, Грузии, Армении, большинства областей Российской Федерации. Однако в ряде мест еще велика текучесть кадров, процент совместителей; кое-где на педагогической стезе подвизаются люди малограмотные, малоопытные.

Постоянно улучшать подбор, расстановку, методическое мастерство руководящего и преподавательского состава, повысить требовательность, проявлять больше заботы о людях, находить для передовиков способы морального и материального стимулирования — таковы незыблемые принципы работы с кадрами.

Сейчас автомотоклубы ДОСААФ действительно готовятся к выпускным экзаменам. Одним остаются считанные дни, другим — чуть больше. Но как бы плодотворно ни трудились призывники в течение первого полугодия, полезно еще и еще раз проверить их знания, чтобы почему-либо не оказалось среди вышедших к экзаменационному столу курсантов, слабо усвоивших тот или иной раздел. Долг каждого преподавателя, руководителя клуба закончить учебный год так, чтобы с чистой совестью можно было сказать самому себе: на воинскую службу придут грамотные, умелые юноши, верные защитники Родины.



М. П. Пригарин.

Активисты оборонного Общества

ПЕРВЫЙ УЧИТЕЛЬ

Хорошо помню тот день, который определил мой путь в жизни. Работал я на строительстве Куйбышевской ГЭС и мечтал стать шофером. Однажды узнал, что учебный комбинат объявляет набор на курсы водителей, и решил попытаться счастья — не всех желающих туда принимали.

Перед дверью с табличкой «Мандатная комиссия» я сразу оробел. Да и выглядел я тогда слабосильным. Словом, на членов комиссии не произвел должного впечатления. Как приговор прозвучало для меня: «В приеме воздержаться». И вот, когда все, казалось, рушилось, один из сидящих за столом улыбнулся и спросил:

— Очень хочешь быть шофером?

— Да, — говорю я, — очень.

Тогда-то он и предложил зачислить меня на курсы и настоял на своем.

— Есть у меня один подшефный, Иван Бражников, — сказал он, — пусть будет и второй.

Так в первый раз я познакомился с инструктором практического вождения Михаилом Петровичем Пригариным. Было это в 1954 году. Ему я во многом обязан тем, что стал шофером. Здорово помогал мне Михаил Петрович, да разве мне одному. Всей группе, всем, кого учил водить машины.

После наши пути разошлись, но не надолго. А затем мне посчастливилось двенадцать лет проработать бок о бок с ним в Тольяттинском автомотоклубе ДОСААФ. За эти годы я еще лучше узнал, какой это прекрасный наставник и хороший человек.

На строительство Куйбышевской ГЭС механик автомобильного завода сержант Михаил Пригарин приехал с группой однополчан сразу же после увольнения в запас. Вчерашние армейские водители работали на самом, пожалуй, трудном участке — расчистке дна будущего Куйбышевского моря. Потом он на «отлично» окончил курсы

повышения квалификации, и ему предложили остаться инструктором в учебном комбинате.

А когда в 1957 году комбинат перестал функционировать, Пригарин перешел в только что организованный Ставропольский (ныне Тольяттинский) автомотоклуб ДОСААФ. Тут-то, можно сказать, полностью раскрылся талант Михаила Петровича.

Смотришь, как быстро его питомцы преодолевают робость, начинают чувствовать машину, — и только диву даешься. Пригарин достигает всего этого вроде бы без видимых усилий. Но за этим — огромный труд, выдержка и терпение, такт и требовательность, в общем все то, что объединяется емким понятием «педагогическое мастерство».

Сколько же ребятам передал он свое умение! Наступает время — и парни уезжают на службу в армию. Пишут Пригарину письма. И в каждом — благодарность за науку.

Конечно, главное для инструктора — работа в клубе. Но Пригарин выполняет много общественных дел. Он член квалификационной комиссии в ГАИ, активный пропагандист правил движения. Не раз выезжал он в села, готовил водителей, мотоциклистов в колхозах, совхозах. Пожалуй, ни одно соревнование по автоспорту в Тольятти не обходится без его участия — он судья первой категории.

В минувшем году Михаил Петрович был удостоен правительственной награды, ордена «Знак Почета». Я горд за моего первого учителя и рад, что его неутомимый труд по подготовке водителей для армии и народного хозяйства получил такую высокую оценку.

В. НОВИЧКОВ,
начальник гаража автомотоклуба

г. Тольятти

НАША МАРИЙКА

— Мария Манарчук? Смелая гонимая. Недавно норму мастера спорта выполнила! Между прочим, единственная женщина в Белоруссии, да, пожалуй, и в стране, участвующая в шоссейно-кольцевых автогонках, — так представил мне водителя первого класса чемпиона Белоруссии Марию Манарчук ее тренер Иван Тимофеевич Хотулев.

И вот передо мной Марийка, как ласково называют ее в республиканском спортивно-техническом автомотоклубе. Светлые волосы в высокой модной прическе. Задумчивые, чуть с грустинной, светло-карие глаза. Мария неторопливо рассказывает. Голос у нее мягкий, певучий и сразу выдает уроженку Полесья.

Окончила школу, приехала в Минск. Учиться пошла в областной автомотоклуб. Что греха таить, не многие девушки пытаются овладеть профессией шофера. Поэтому на Марию смотрели как на редкое исключение.

Получив права водителя третьего класса, она идет в таксомоторный парк. По три сотни километров каждый день — такое под силу не каждому шоферу. Мария выдерживает. Работа на такси, пожалуй, стала первой отличной школой будущей чемпионки республики.

Однажды к ней подошел начальник гаража, сам отменный гонщик, Валентин Поиграенко.

— Команду Белоруссии приглашают участвовать в открытом первенстве Украины по ралли, — сказал он Марии. — Нужен женский экипаж.

И вот вместе со своей напарницей Надеей Белью она кружит по серпантинам дорог в горах Закарпатья. Девушки успешно прошли всю сложную трассу. Команда Белоруссии победила. А Мария получила третий разряд по автоспорту.

Так началась дорога в большой спорт. Мария специализируется в автоталли, участвует в республиканских и всесоюзных соревнованиях, выполняет нормативы кандидата в мастера спорта. И вот однажды, даже как-то неожиданно для себя, она попросила старшего тренера республиканского спортивно-технического автомотоклуба И. Хотулева включить ее в число участников шоссейно-кольцевых гонок.

— А не испугаешься? — он испытующе посмотрел на Марию. — Здесь и мужчины иногда побаиваются.

Вместе с Хотулевым Мария стала готовить старенький «Москвич-408» к соревнованиям. Выступая на первенстве республики, заняла пятое место. Вскоре ей предоставили новый «Москвич-412». На нем она завоевала звание чемпиона по шоссейно-кольцевым автогонкам.

Знаменательным в жизни Марии Манарчук стал минувший спортивный сезон. В составе сборной команды Белоруссии она впервые поехала на Всесоюзное первенство по шоссейно-кольцевым автогонкам, в Ленинград. Во время тренировочных заездов вместе с Хотулевым тщательно изучила трассу. В наиболее трудных местах Иван Тимофеевич становился на бровке, засекал время, следил, как ученица проходит крутые виражи. Затем следовал разбор. Иван Тимофеевич показывал, где и как лучше «вписаться» в поворот, с большей скоростью пройти сложный вираж. Сообща намечали тактику гонок.

И вот соревнование. Мария успешно выступает в предварительных заездах и попадает в финал. В итоге она показала одиннадцатый результат. Не так плохо, если учесть, что это были соревнования с участием сильнейших гонимых страны. И она среди них единственная женщина.

Свой спортивный сезон Мария завершила выступлением в Минске на Кубок «Золотая осень», «Волги» и «москвичи» стартовали вместе. Мария заняла второе место в общем зачете и первое по классу «москвичей».

Недавно белорусской автогонщице присвоено звание мастера спорта СССР. Радостное в ее жизни событие. Разумеется, занятия автоспортом для Марии не самоцель. Они благотворно сказываются на ее профессиональной подготовке. Мария Манарчук — водитель первого класса, работает в Минском обувном производственном объединении «Луч».

С. АСЛЕЗОВ

г. Минск

новости·события·факты

УАЗу ТРИДЦАТЬ ЛЕТ

Поздней осенью 1941 года на станцию Киндяковка под Ульяновском начали прибывать эшелоны. На платформах и в вагонах — рабочие и оборудование эвакуированных из Москвы цехов ЗИСа. В Ульяновск были вывезены лишь цехи, связанные с изготовлением шасси грузовиков (другие получили направление в Миасс, Шадринск, Челябинск). Им предстояло совместными усилиями в кратчайшее время возобновить изготовление

трехтонных грузовиков ЗИС-5, в которых остро нуждался фронт.

Первые машины были собраны в Ульяновске уже в феврале сорок второго. Конвейера еще не было. Сборку вели на козлах — два шасси в сутки. Темп постепенно нарастал, и в итоге за 1942 год новорожденный Ульяновский автозавод выпустил 1893 грузовика ЗИС-5В.

После окончания Великой Отечественной войны завод расширился. Сначала он

строил полторки ГАЗ-ММ, потом перешел на более совершенную модель ГАЗ-69, а в конце пятидесятых годов начал производство машин собственной конструкции — УАЗ-450.

Год своего тридцатилетия ульяновские автомобилестроители встречают большим трудовым подъемом. Один из ведущих заводов отрасли, вступив в девятую пятилетку, реконструируется, готовится к производству более совершенных моделей автомобилей.

ХОЛОДИЛЬНИК В МАШИНЕ



Экспертный совет Всесоюзного постоянного павильона лучших образцов товаров народного потребления (Министерство торговли СССР) утвердил к производству новый холодильник, которым, несомненно, заинтересуются владельцы автомобилей. Это термоэлектрический переносный агрегат, работающий от системы питания автомобиля с напряжением 12 вольт. Максимальная мощность, потребляемая им, — 60 ватт. Холодильник весит всего 13 кг и имеет следующие габариты: длина 490, ширина 320, высота 450 миллиметров. Он может вместить все необходимое в дороге, емкость холодильной камеры 20 литров. Перепад температур в ней не менее 20 градусов, что гарантирует надежную сохранность продуктов.

В течение 1972 года намечено выпустить свыше пяти тысяч холодильников. Фото В. Егорова и А. Стужина (ТАСС)

АВТОЛЕСТНИЦА С ЛЮЛЬКОЙ

Прошла испытания и рекомендована к серийному производству пожарная автолестница, которая гораздо удобнее выпускаемых у нас до сих пор. Новая лестница отличается тем, что на конце ее подвижной стрелы есть подвесная люлька. Она может быть использована для спасения людей с верхних этажей горящего здания. Обычно эта работа пожарных чревата осложнениями, потому что людям, даже охваченным паникой, трудно преодолеть психологический барьер (боязнь высоты) и шагнуть из окна. Подвесная люлька значительно облегчает дело.

Кроме того, она помогает и бороться с огнем: в ней пожарный может работать на высоте со стволем в руках.

Такие автолестницы выпускает Торжокский машиностроительный завод, специализирующийся на изготовлении противопожарного оборудования.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПРИНЯТО

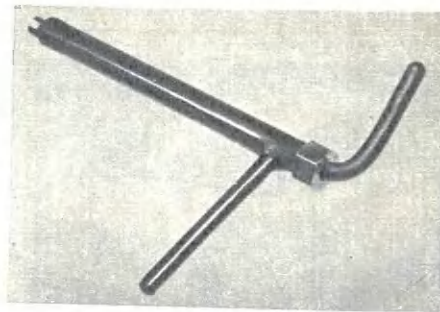
В мае 1969 года в журнале была рекомендована конструкция инструмента для регулировки клапанов автомобилей «Москвич» и «Волга». «Кто возьмется за промышленное изготовление?» — обратилась редакция к заводам.

Сегодня завод «Ригасельмаш» освоил производство таких ключей и поставляет их торгующим организациям. Стоимость спецключа для «Москвича» любой модели (кроме «400» и «401») — 1 руб. 15 коп., для «Волги» — 1 рубль.

Инструмент особенно удобен тем, что при регулировке не нужен шуп — требуемый зазор между коромыслом и торцом клапана получается «автоматически» при совмещении контрольных рисок на деталях ключа. Вся регулировка

занимает несколько минут. Торцовым ключом с рукояткой отпускается контргайка регулировочного винта на коромысле, затем стержнем ключа затягивается этот винт и фиксируется его положение. Вы совмещаете «ноль» шкалы с риской на стержне, отпускаете регулировочный винт на нужную величину и затягиваете контргайку.

Уже в этом году «Ригасельмаш» выпустит по 25 тысяч клапанных ключей для «москвичей» и «волг». Они поступят на оптовую базу «Латкульторга» (г. Рига, ул. Музелс, 2), откуда по заявкам магазинов и торгов будут поставляться в розничную продажу. Индивидуальные заказы «Латкульторг» не принимает.



ГОСТЕ-ПРИИМНЫЙ ДОМ У ДОРОГИ



Там, где бетонная лента автомагистрали, которая тянется от Москвы до Волгограда, пересекает границу Рязанской и Тамбовской областей, недавно вырос новый заезжий двор. Называется он, конечно, по-современному — мотель «Русь», хотя своим обликом напоминает седую старину. Мотель оснащен всеми удобствами, присущими нынешним гостиницам. Это просторный дом, срубленный плотниками из круглых бревен, уложенных в лапу. Весь он, от наличников окон и карнизов до конька островерхой крыши, богат украшен резным деревянным кружевом. Древние русские сказания и былины послужили мотивом для росписи интерьера. Как и полагается, к заезжему двору прирублена баня, где автопутевые и водители вволю могут попариться с дороги.

Стук плотничьих топоров и сейчас не утихает. Рядом возводятся кафе «Россианка» — родная сестра экзотическому мотелю по стилю и убранству.

г. Мичуринск

Л. КАРТЕЧИН

Группа работников Московского автомобильного завода имени И. А. Лихачева за разработку и внедрение системы комплексной механизации основных и вспомогательных процессов производства удостоена Государственной премии СССР за 1971 год. Звание лауреата Государственной премии присуждено директору ЗИЛа П. Д. Бородину, бывшему начальнику цеха А. И. Вольскому, заместителю главного инженера управления К. А. Калачеву, главному конструктору по проектированию технологической оснастки И. М. Масленникову, бывшему главному конструктору по механизации транспортно-складских работ А. М. Плехову, начальнику управления А. В. Смирнову, начальнику отдела Л. И. Степину, начальнику КБ сварки Б. Л. Тилу, начальнику производства Н. А. Федорову, кандидату технических наук главному сварщику завода М. М. Фишкису, главному инженеру управления П. А. Цветкову, главному конструктору по пресостроению М. В. Холмогорову.

О результатах большой работы, проделанной коллективом предприятия, рассказал нашему корреспонденту один из лауреатов, Моисей Миронович Фишкис.

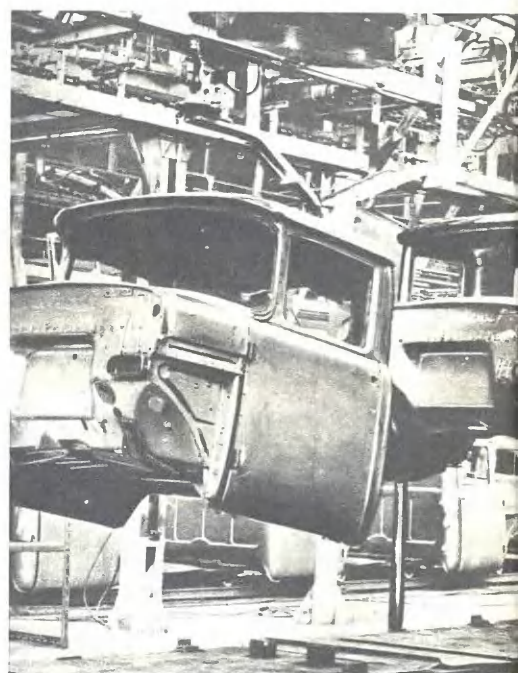
Московский автозавод имени Лихачева — современное по уровню техники и технологии производство грузовых автомобилей. Таким он представляется взгляду человека, увидевшего предприятие, его цехи и линии сегодня. Но ра-

ботники завода хорошо знают, как много труда вложено в непрекращающееся совершенствование производства. Таковы законы научно-технического прогресса, постоянно повышающего свои требования к промышленному предприятию. Для ЗИЛа целым этапом стала прошедшая пятилетка. К началу ее намечился явный разрыв между высокой степенью механизации и автоматизации основных технологических процессов и уровнем организации производства и механизации так называемых вспомогательных работ. Анализ деятельности завода убедил, что для дальнейшего подъема производительности труда в основном нужно ликвидировать этот разрыв. Свое слово сказала здесь экономика.

При решении этих задач мы отдавали себе отчет в том, что только комплексная система механизации, охватывающая все основные виды производства, может дать подлинный экономический эффект. Расчеты показали, что вспомогательные работы должны стать органической частью основных технологических процессов.

Примерно за пять лет впервые в практике нашего автомобилестроения удалось создать законченное комплексно-механизированное и автоматизированное производство кабин, оперения, двигателей и платформ для грузового автомобиля.

Мы связали 108 автоматических и 408 поточно-механизированных линий единой транспортной системой конвейеров длиной 108 километров, из которых 26 километров приходится на самые совре-

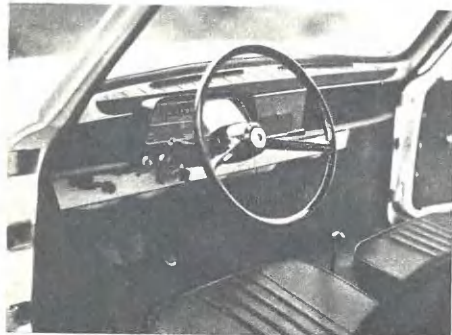


менные, толкающие. Одновременно весь межцеховой транспорт реорганизован и переведен на систему бесперевалочной доставки грузов в специальной таре при помощи большегрузных прицепов и автотопрогрузчиков.

Все прессы холодной и горячей штамповки, сварочные и другие машины оснащены датчиками счета, которые пере-



На этом снимке хорошо видны фонари заднего хода, характерные для модели «968».



Новый щиток приборов имеет современный вид.

«Запорожец» модели «968»

На первый взгляд этот автомобиль едва ли можно отличить от предшественника. По существу же «Запорожец-968» является новой машиной, хотя и сохранившей много общего с моделью «966», но в то же время значительно более совершенной.

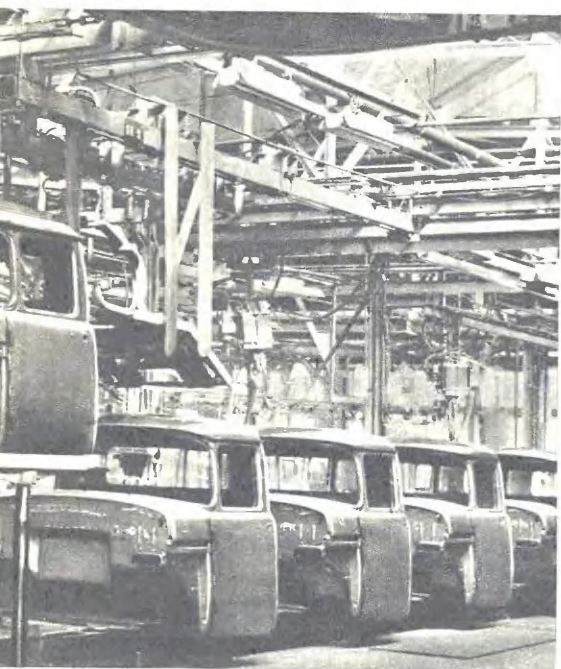
Начнем с двигателя. При прежнем рабочем объеме (1197 см³) его мощность возросла до 45 л. с. при 4700 об/мин (на ЗАЗ-966—40 л. с.) благодаря увеличению степени сжатия с 7,2 до 8,0, изменению профиля кулачков распределительного вала, уменьшению сопротивления впускного тракта. Что очень важно, такая форсировка не повлекла за собой снижения долговечности и надежности силового агрегата. Напротив, гарантийный период эксплуатации машины в настоящее время увеличен до 15 тысяч километров пробега, а капитальный ремонт отодвинут до 100 тысяч километров. В качестве топлива теперь надо применять бензин АИ-93.

Среди целого комплекса мер для повышения надежности и срока службы двигателя нужно отметить прежде всего применение стальных поршневых колец,

внедрение более герметичной крышки клапанного механизма, повышение жесткости картера коленчатого вала, модернизацию опор двигателя, установку свечей с более выгодной тепловой характеристикой (свечи «Изолятор» производства ГДР с калильным числом 225—240).

Трансмиссия с полностью синхронизированной четырехступенчатой коробкой передач не претерпела серьезных изменений. Зато в тормозной системе была предпринята радикальная реконструкция. Тормоза передних колес стали более эффективными благодаря применению двух ведущих колодок. Раньше обе колодки «обслуживались» одним колесным цилиндром, теперь каждая имеет свой. Следовательно, при торможении не одна ведущая колодка (как прежде), а та и другая будут увлекаться за счет трения барабаном, увеличивая эффективность действия тормоза. Важными усовершенствованиями тормозов являются также устройства для их автоматической регулировки, уменьшение хода педали и введение гибких сочленений между бачком и главным цилиндром.

На «Запорожце-968» подверглись изменениям и рулевые тяги, новая конструкция которых обеспечивает значительно большую долговечность. Иными стали покрышки (на автомобиль теперь устанавливаются более совершенные шины модели ИЛ-151 размером 155—13). Они взаимозаменяемы с прежними.



Одна из автоматических линий внедренной на ЗИЛе системы. Людей нет. Сваренные кабины автоматически подхватываются подвесным конвейером и направляются на окраску.

Значительный технический интерес представляет комплексно-механизированное производство кабин, куда входят автоматические линии сварки, промывки, фосфатирования, грунтовки и окраски, связанные с системой из 88 отдельных конвейеров толкающего типа. Среди них уникальной является линия сварки кабин. На ней все операции идут в автоматическом цикле на четырех многоэлектродных машинах. Таким образом, каждые 65 секунд с линии сходит полностью сваренная кабина грузовика.

Производство двигателей также высоко механизировано. Здесь автоматические линии отличаются от зарубежных тем, что на них выполняются и такие трудоемкие операции, как сложное фрезерование и прецизионная расточка. Впервые в практике отечественного грузового автомобилестроения у нас на заводе создан пульсирующий полуавтоматический конвейер сборки двигателей.

Комплексная механизация процессов производства включает также систему сбора, транспортировки и переработки металлоотходов и стружки, которая, в частности, позволила высвободить около 2000 железнодорожных вагонов и получить более миллиона рублей экономии в год.

Все эти мероприятия, о которых я упомянул, в конечном итоге дали значительный экономический эффект. Так, за

дают информацию, например, о количестве заготовок и деталей на пульт управления цехов. Там данные переносятся на перфоленту и направляются вычислительному центру завода. Такая высокомеханизированная система учета создает благоприятные условия для оперативного управления производством.

Если говорить о модернизации кузова, то первое, на что надо обратить внимание, это панель приборов. Она полностью новая. Приборы, кнопки и рычажки управления размещены на ней более рационально. Выгодно отличается панель и внешним оформлением. Рычажки, управляющие переключением света фар и указателями поворота, находятся на рулевой колонке и, таким образом, все время у водителя под рукой. На панели задка кузова дополнительно установлены фонари заднего хода, автоматически включающиеся при движении назад. Улучшена конструкция бампера. Среди прочих внешних изменений, внесенных ранее, укажем на отсутствие перемишек в воздухозаборниках и исчезнувшую надпись «Запорожец» на переднем правом крыле.

Все усовершенствования, сделанные в «Запорожце», немного утяжелили машину. В снаряженном состоянии она весит теперь 790 кг. Однако динамика от этого не пострадала. Наоборот, более мощный двигатель позволил поднять максимальную скорость до 125 км/час, а разгон с места до 100 км/час занимает 27,5 сек.

В новой пятилетке завод намерен продолжать работы по дальнейшему совершенствованию модели «968». В 1972 году она получит новое оформление передней части кузова. Позже мощность двигателя повысится до 47—50 л. с., будут внедрены воздушный фильтр с бу-

мажным элементом, диафрагменное сцепление, двухкамерный карбюратор.

Особое внимание будет уделено повышению безопасности. Мягкая накладка панели приборов, безопасные замки дверей, триплекс вместо закаленного лобового стекла, «складывающаяся» рулевая колонка поставят «Запорожец» по безопасности в ряд с современными европейскими машинами.

Тормоза получат отдельный привод и «диски» на передних колесах. Особый регулятор обеспечит оптимальное распределение тормозных усилий передних и задних колес.

Изменения коснутся также задней подвески, конструкции коробки передач, замков дверей и многого другого.

Подробно рассказывать об этих разработках и экспериментальных моделях, испытываемых заводом, пока еще преждевременно.

Что касается дел сегодняшних, то здесь хотим отметить, что первые партии «запорожцев-968» уже в этом году сошли с заводского конвейера. Производство модели «966» и ее модификаций пока сохранено.

В. СТЕШЕНКО,
главный конструктор автомобильного
завода «Коммунар»,
К. ФУЧАДЖИ,
инженер

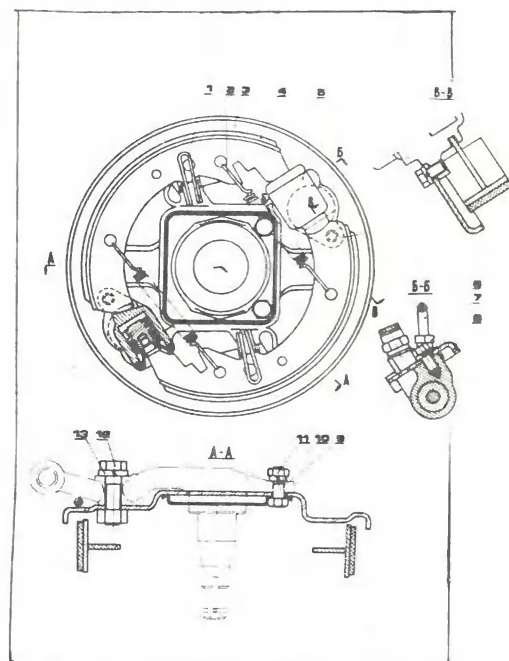
г. Запорожье

прошедшее пятилетие производительность труда возросла на заводе на 43,4 процента. Трудоемкость изготовления автомобиля ЗИЛ-130, а он является главной продукцией нашего предприятия, снижена почти вдвое.

Система комплексной механизации основных и вспомогательных процессов производства грузовиков создана по инициативе и силами работников ЗИЛа. Еще в 1968 году опыт нашего завода получил одобрение Центрального Комитета КПСС и был рекомендован для использования на предприятиях Москвы, Ленинграда, Киева, Минска, Горького и других промышленных центров страны. Особая ценность работы заключается в том, что многие технические решения, предложенные на заводе, являются типовыми и, следовательно, уже сегодня берутся за основу при проектировании новых цехов и предприятий. Эффект, который можно получить от внедрения этой системы только в автомобильной промышленности, оценивается в 22,5 миллиона рублей ежегодной экономии.

Продоланная работа значима не только в техническом и экономическом отношении. Не менее важен ее социальный аспект, ибо теперь коренным образом изменилась общая культура производства, а с ней и само отношение к труду.

В девятой пятилетке коллектив ЗИЛа продолжает расширять комплексную механизацию и автоматизацию производственных процессов. Новая продукция завода требует применения всех современных достижений научно-технического прогресса.



Конструкция тормозов передних колес: 1 — прижимная пружина; 2 — стяжная пружина; 3 — опорный щит; 4 — колодка; 5 — колесный цилиндр; 6 — трубка; 7 — болт, крепящий цилиндр; 8, 10 и 13 — шайбы; 9 и 12 — болты; 11 — гайка.

ПОДШИПНИКИ И САЛЬНИКИ «ЖИГУЛЕЙ»

Таблица 1

Подшипники

№ пози- ции на рис. 1	Место установки подшипника	Обозна- чение	Тип подшип- ника	Размеры подшипни- ка (внутренний, наружный диаметр и ширина), мм	Количе- ство
Карбюратор					
1	Клапан распылителя уско- рительного насоса	—	Ш	Диаметр 2,381	1
2	Игольчатый клапан	—	Ш	Диаметр 3,969	1
3	Обратный клапан ускори- тельного насоса	—	Ш	Диаметр 3,175	1
Система охлаждения					
4	Муфта вентилятора	B3756205ЛУ	ШРУ	25×52×20,6	1
5	Водяной насос	B330902	ШРУ	16×30×39	1
Сцепление					
6	Муфта выключения	360708	ШР*	40×70×14/18	1
Коробка передач					
7	Передняя опора первичного вала	B180502У	ШР	15×35×14	1
8	Задняя опора первичного вала	B50706У	ШРК	30×75×19	1
9	Передняя опора блока ше- стерен	B156704	ШРУК	20×50×20,6	1
10	Задняя опора блока шесте- рен	B92705К	РР	25×55×18	1
11	Передняя опора вторичного вала	464904Г	ИБ	25,3×19,3×19,8	1
12	Средняя опора вторичного вала	B50306КУ	ШРК	30×72×19	1
13	Задняя опора вторичного вала	B205КУ	ШР	25×52×15	1
14	Ведущая шестерня спидо- метра	—	Ш	Диаметр 5,556	1
15	Фиксатор штока переключе- ния передач	—	Ш	Диаметр 7,938	3
Карданный вал					
16	Крестовина	904902	И	14,733×23,841× ×13,1	8
17	Промежуточная опора	B180505У	ШР	25×52×18	1
Задний мост					
18	Передняя опора ведущей шестерни	B7705У	РК	28×67×20,5	1
19	Задняя опора ведущей ше- стерни	B7807У	РК	34,925×73,025× ×26,987	1
20	Коробка сателлитов	B7707У	РК	33×62×16	2
21	Полуоси	B180306К1У	ШР	30×72×19	2
Ступицы передних колес					
22	Внутренняя опора	7805У	РК	26×57,15×17,462	2
23	Наружная опора	7804У	РК	19,05×45,237×15,494	2
Рулевое управление					
24	Верхняя опора червяка	996905	ШРУ*	26,459×47×9/13,2	1
25	Нижняя опора червяка	996805	ШРУ*	26,459×50×16/20,2	1
26	Ролик вала сошки	—	ИБ	2×9,8	42
Электрооборудование					
27	Задняя опора якоря генера- тора	B180201У	ШР	12×32×10	1
28	Передняя опора якоря гене- ратора	B180302У	ШР	15×42×13	1
29	Шестерня стартера	—	ИБ	6,035×9	3

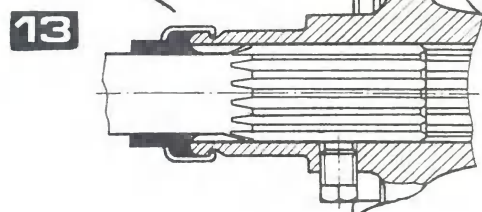
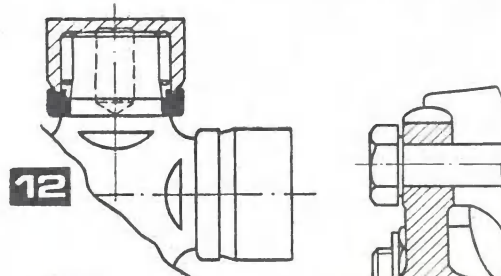
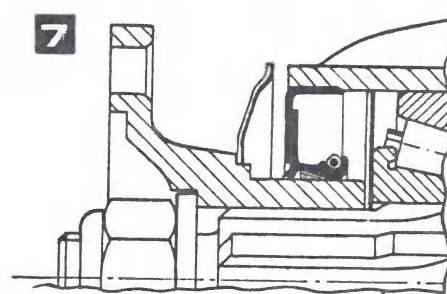
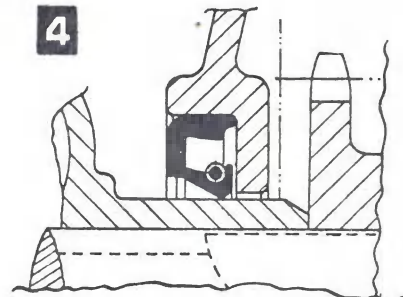
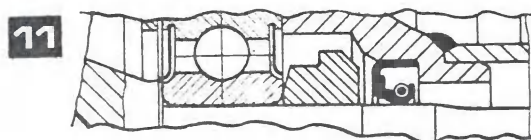
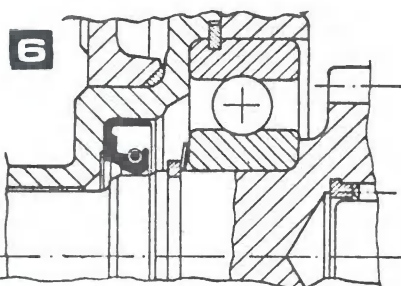
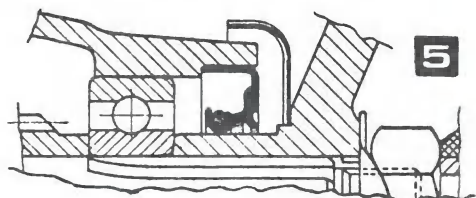
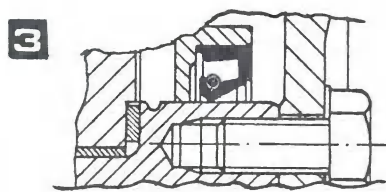
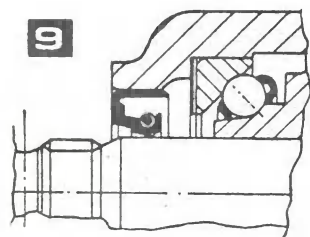
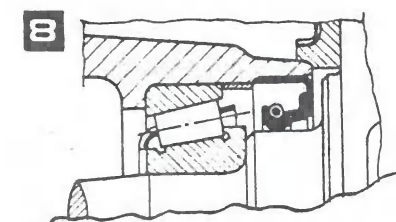
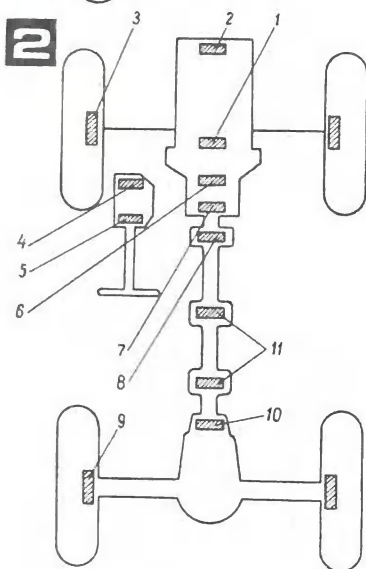
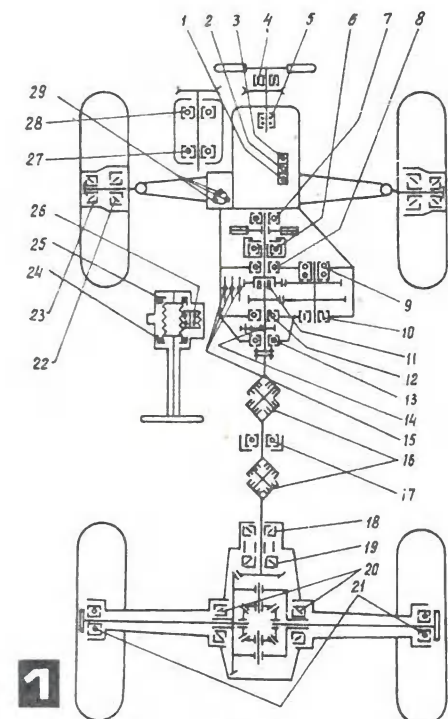
Примечание: для подшипников без внутреннего кольца (отмечены звездочкой) внутренний диаметр дан по шарикам, а ширина обозначена двумя цифрами (через дробную черту); первая — по обояме, вторая — для всего подшипника.

Обозначения типов подшипников: И — игольчатый; ИБ — игольчатый без колец; РК — роликовый конический; РР — роликовый радиальный; Ш — шарик; ШР — шариковый радиальный; ШРК — шариковый радиальный с канавкой для установочного кольца; ШРУ — шариковый радиально-упорный; ШРУК — шариковый радиально-упорный с канавкой для установочного кольца; ШУ — шариковый упорный.



Сальники

№ позиции на рис. 2	Обозначение сальника	Место установки	Размеры (внутренний и наружный диаметры и высота), мм	Количество
1	40/00004/0	Хвостовик коленчатого вала (рис. 3)	70×90×10	1
2	40/00005/0	Носок коленчатого вала (рис. 4)	40×56×7	1
3	40/00078/0	Ступица передних колес (рис. 8)	40×57,15×10	2
4	40/00079/0	Вал червяка рулевого механизма (рис. 9)	19×37×10	1
5	40/00080/0	Вал сошки рулевого механизма (рис. 10)	28×43×10	1
6	40/00026/0	Первичный вал коробки передач (рис. 6)	28×47×8	1
7	40/11124/0	Вторичный вал коробки передач (рис. 5)	32×56×10	1
8	2101-2202110	Сальник фланца эластичной муфты (рис. 13)	—	1
9	40/00081/0	Полуось заднего моста (рис. 11)	30×45×8	2
10	40/00077/0	Ведущая шестерня главной передачи (рис. 7)	35,8×68×10	1
11	2101-2202032	Сальник крестовины карданного вала (рис. 12)	17×22,3×3,4	8



«МОСКВИЧ-412»

ГИДРОВАКУУМНЫЙ УСИЛИТЕЛЬ ТОРМОЗОВ

ОБСЛУЖИВАНИЕ

В последнем номере 1969 года инженер автозавода имени Ленинского комсомола В. Н. ТАПИНСКИЙ рассказал об устройстве и работе гидровакуумного усилителя тормозов («гидровака»), которым оборудуются «москвичи-412», выпускаемые на АЗЛК. Статья вызвала много вопросов. Читатели хотят знать об уходе за усилителем.

Сегодня мы попросили Владимира Николаевича дополнить ее советами по обслуживанию и ремонту.

Прежде всего напомним некоторые общие положения.

Гидровакуумный усилитель тормозов — устройство, которое увеличивает давление жидкости в тормозной системе (и тем самым — силу, с которой колодки прижимаются к тормозным барабанам) за счет разницы между атмосферным давлением и разрежением во впускном трубопроводе двигателя. Конструкция и принцип действия этого устройства описаны уже достаточно подробно. Хочу только еще раз отметить, что оно является весьма сложным и совершенным, не требует каких-либо регулировок или наладок в процессе эксплуатации и что всякое «хирургическое» вмешательство в работу его деталей может привести к печальным последствиям. Поэтому совершенно недопустима разборка «гидровака» без действительной необходимости.

Если усилитель по какой-либо причине отказал в дороге, не старайтесь на месте устранить неисправность. Отключите его от «вакуума» и (помня об уменьшившейся эффективности тормозов!) продолжайте движение. А ремонт отложите до станции технического обслуживания или гаража.

Заполнение тормозной системы и «прокачку» тормозов нужно последовательно делать дважды — сначала при выключенном, а затем при работающем двигателе. При этом воздух удаляется и из каждого рабочего цилиндра колес и из самого усилителя.

Периодически, по мере надобности (в зависимости от условий эксплуатации), в среднем раз в год, надо очищать воздушный фильтр «гидровака» от пыли. Для этого следует оттянуть скобу-пружину 53 (рис. 1), вынуть ее из фиксирующего желобка и сдвинуть с крышки 52. Затем снять эту крышку вместе с пружиной 50, вынуть фильтр 51, хорошо промыть его медную сеточку спиртом (можно денатуратом или растворителем, а в крайнем случае даже теплой водой с мылом) и продуть сжатым воздухом. Чистый фильтр поставьте на место, проделав операции в обратном порядке.

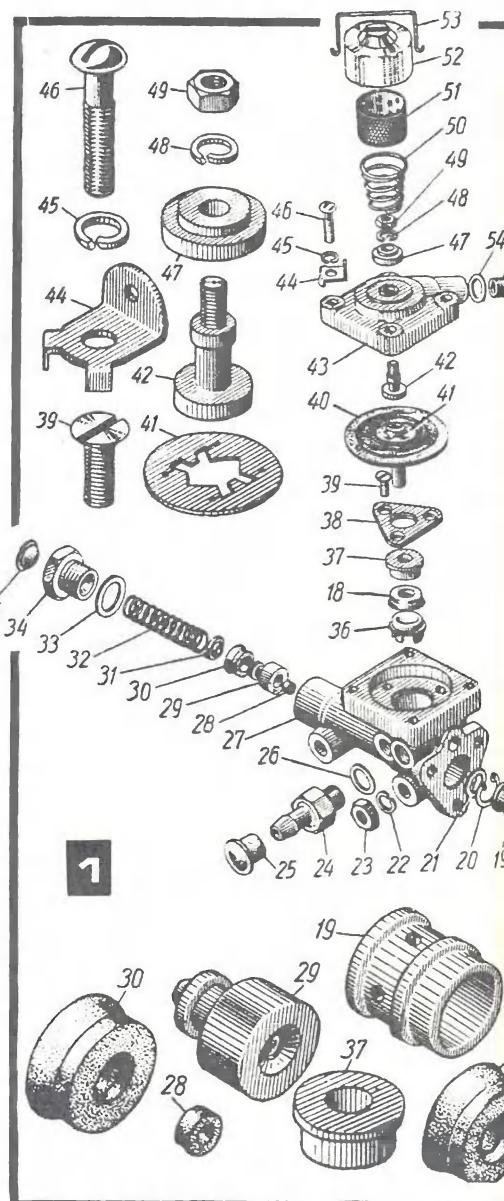
Теперь о более серьезных работах, связанных с разборкой усилителя. Сразу оговоримся: они доступны только квалифицированному человеку и требуют точного соблюдения технологии и «гигиены». Сначала о симптомах неполадок. Если для торможения нужно нажимать на педаль с большим, чем раньше, усилием, вероятных причин неисправности три.

Первая причина — отсутствие разрежения в вакуумном цилиндре из-за потери герметичности в каком-либо узле усилителя. «Лечение» нужно вести в таком порядке. Проверить обратный клапан 24, штуцеры и шланг, соединяющий «гидровак» с впускным трубопроводом двигателя. Затем убедиться в исправности вакуумного клапана 42 следящего механизма и трубопровода между этой частью усилителя и полостью вакуумного цилиндра.

Если обнаружена утечка, примените пасту «герметик», подтяните соответствующий штуцер или хомутик, замените дефектную деталь. Для того чтобы проверить вакуумный 42 и воздушный 47 клапаны, нужно сначала снять фильтр 51 с его крышкой 52 и пружиной 50. Затем, вывернув четыре болта, снять крышку 43 следящего механизма. В одном блоке с ней собраны и оба клапана, вынуть которые можно, отвернув гайку 49. Резиновые прокладки клапанов привулканизированы к металлу, и вся деталь в случае неисправности заменяется целиком. Ремонт «приклеиванием» не годится.

При сборке узла клапаны — крышка аккуратно смажьте резьбу стержня клапанов нитрокраской (лучше алюминиевой), только так, чтобы ее частички не попали на седло. Когда крышка 43 снята, можно проверить диафрагму 40 следящего устройства в сборе. Осмотрите узел, не разбирая его. И только если налицо явные повреждения или следы неисправностей, приступайте к разборке. Осторожно снимите напрессованную запорную шайбу 41, простую шайбу и диафрагму. Допустим, не удалось достать новую запорную шайбу 41. Тогда тщательно отшлифуйте старую. При сборке не обойтись без приспособления в виде двух колец (рис. 2), которое обеспечит одновременный обжим собираемого узла по всей окружности. При этом проследите, чтобы острые зубчики запорной шайбы не попали на свои старые места, а врезались в стержень в новых точках.

Вторая причина — разбухание манжет усилителя. Чтобы проверить и при необходимости сменить манжету 18 поршня (см. рис. 1), продолжите разборку следящего механизма. Выверните три винта 39, крепящие пластину 38, снимите ее и вытащите направляющую втулку 37. Теперь можно извлечь манжету 18 для осмотра и за-



мены. Новую манжету перед установкой хорошенько искупайте в свежей тормозной жидкости.

Сборка всего узла ведется в обратном порядке.

Если дело в манжетах 18 и 30 гидравлического цилиндра, нужно вынуть их, не вытаскивая запорное кольцо 20. Дело в том, что установка его и снятие весьма сложны, требуют специального инструмента и большого опыта, иначе можно повредить рабочую поверхность цилиндра 27. Чтобы добраться до манжеты, разберите сначала вакуумный цилиндр. Для этого отверните шесть болтов 1, снимите крышку 2 и вытащите поршень 6 в сборе с диафрагмой 5 и толкателем 3. Теперь пора отвернуть три болта 10, притягивающие вакуумный цилиндр к корпусу гидравлического цилиндра, осторожно, не повредив прокладку 16, разъедините эти детали и извлеките направляющую втулку 17 и манжету 18. Вывернув штуцер 34 и вынув пружину 32, надо круглой алюминиевой палочкой-оправкой диаметром 8 мм вытолкнуть из цилиндра поршень 29 вместе с манжетой 30. Сборка ведется в обратной последовательности. Шайбы 11 из мягкой меди лучше заменить новыми.

НОВОЕ ЛИЦО МОТОБОЛА

Рис. 1. «Анатомия» гидровакуумного усилителя: 1 — болт; 2 — крышка вакуумного цилиндра; 3 — толкатель поршня; 4 — шайба диафрагмы; 5 — диафрагма вакуумного цилиндра; 6 — поршень; 7 — шланг; 8 — гайка крепления поршня; 9 — коническая пружина; 10 — болт; 11 — медная шайба; 12 — корпус вакуумного цилиндра; 13 — шайба; 14 — гайка; 15 — опорная шайба; 16 — прокладка; 17 — направляющая втулка; 18 — манжета; 19 — распорная втулка; 20 — запорное кольцо; 21 — упорная шайба; 22 — шайба; 23 — гайка; 24 — обратный клапан; 25 — транспортная пробка; 26 — шайба; 27 — корпус гидравлического цилиндра; 28 — шайба поршня гидроцилиндра; 29 — поршень гидроцилиндра; 30 — манжета поршня; 31 — держатель возвратной пружины; 32 — возвратная пружина; 33 — специальная шайба; 34 — штуцер; 35 — транспортная заглушка; 36 — распорная втулка; 37 — направляющая втулка; 38 — пластина крепления; 39 — винт; 40 — диафрагма в сборе; 41 — запорная шайба; 42 — вакуумный клапан; 43 — крышка следящего механизма; 44 — держатель пружины; 45 — шайба; 46 — винт; 47 — воздушный клапан; 48 — шайба; 49 — гайка; 50 — пружина клапана; 51 — воздушный фильтр; 52 — крышка фильтра; 53 — скоба-пружина крепления крышки; 54 — уплотнительная шайба; 55 — штуцер.

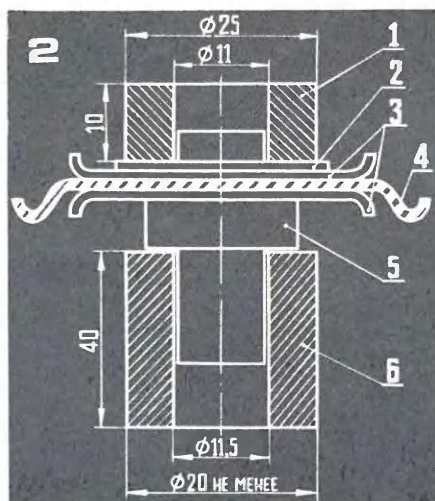
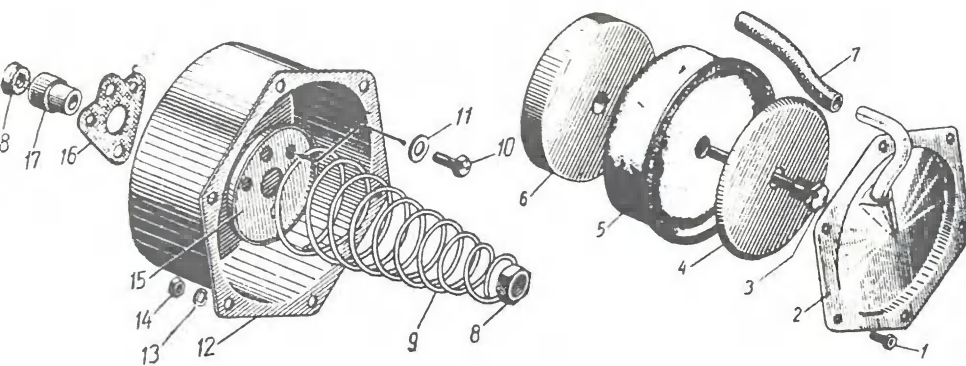


Рис. 2. Кольца для запрессовки запорной шайбы при сборке диафрагмы следящего устройства: 1 — верхнее кольцо; 2 — запорная шайба; 3 — шайбы; 4 — диафрагма; 5 — толкатель; 6 — нижнее кольцо.



Толщина их 1,2—1,5 мм, внешний диаметр 16^{+0,4} мм, внутренний—8,5^{+0,4} мм.

В ходе сборки все резиновые детали обильно смачивают чистой тормозной жидкостью, а все инструменты, приспособления, обтирочные материалы и руки должны быть абсолютно чисты, без малейших следов бензина, масла и грязи. Прокладку 16, если она повреждена, заменяют и в любом случае на нее с обеих сторон наносят «герметик». Под болты 10, как уже говорилось, поставьте новые медные шайбы 11, а резьбовую часть перед затяжкой слегка смажьте алюминиевой краской.

Третья причина неполадок может выявиться при разборке. Это негерметичность поршня гидравлического цилиндра или дефекты на рабочей поверхности манжет или зеркала цилиндра. Поэтому после разборки тщательно промойте все детали спиртом или свежей тормозной жидкостью, замените дефектные и просто сомнительные.

Если же признак другой — автомобиль полностью не растормаживается при отпущенной педали, — возможны два варианта для подозрений.

Первый — нет необходимого зазора между клапаном поршня гидравличе-

ского усилителя и толкателем. Это бывает, когда ослабнет пружина 9 и разбухнет манжета 18 толкателя 3.

Сняв крышку вакуумного цилиндра, как указано раньше, убедитесь, свободно ли движется поршень 6 в направляющей втулке 17. При затруднении продолжайте разборку и замените дефектные детали. Проверьте состояние конической пружины 9. Под нагрузкой 8—10 кг она должна сжиматься до 77 мм.

Второй — разбухание манжет усилителя и рабочих колесных цилиндров из-за применения несоответствующей тормозной жидкости. Тут рекомендация однозначна. Слить жидкость, тщательно промыть всю систему спиртом или свежей тормозной жидкостью и заменить дефектные манжеты во всей системе. Не забудьте, что «прокачка» тормозов на машинах с гидровакуумным усилителем делается дважды — сначала при выключенном, а затем при работающем двигателе.

И еще раз напоминаю: при разборке, монтаже, регулировке усилителя будьте очень внимательны, аккуратны и остерегайтесь даже следов минеральных масел, бензина, керосина.

Почитателям мотоболла в нынешнем году предстоит как бы заново познакомиться с этой популярной в нашей стране игрой. Дело в том, что Федерация мотоспорта СССР, учитывая предложения Международной мотоциклетной федерации (ФИМ), внесла существенные изменения в правила игры. Вот основные из них.

Каждая команда заявляет теперь на матч не шесть, как было раньше, а семь игроков. Таким образом, в распоряжении тренера появился еще один запасной спортсмен. В новом обличье предстоит выступать вратарю. Легкий мотоцикл, с помощью которого он прежде защищал свои ворота, был чем-то вроде хоккейной клюшки: им парировались низовые мячи. Но этот мотоцикл в то же время сковывал действия голкипера. Правила заставляли его после приема мяча снова коснуться машины. В нынешнем сезоне вратари будут выступать без мотоцикла.

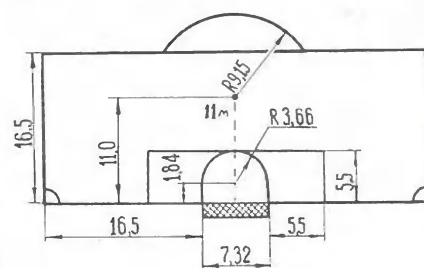
Изменения в правилах предусматривают и дополнительные меры, ограждающие стража ворот. В связи с этим введен новшества в разметку поля, которые показаны на публикуемой здесь схеме. Главное из них — появление «зоны вратаря». В ее пределах действия голкипера не ограничены, но выходить из зоны в то время, когда мяч находится в игре, ему запрещено. Вратарь, правда, может касаться мяча и за ее пределами, но при этом обе ноги должны находиться в зоне. Полевым игрокам обеих команд не разрешается находиться в «зоне вратаря», в том числе и касаться ее линии.

Одна новинка в правилах потребует от мотоболлистов особо тщательного изучения. Речь идет о статье 17 — «Возобновление игры на линии ворот (удар от ворот)». Пункт 2 этой статьи теперь гласит: «При возобновлении игры свободным ударом от ворот спортсмен, вводящий мяч в игру, не имеет права переходить с мячом центральную линию поля, предвзято не сыграв мячом с одним из игроков на участке от линии штрафной площадки до линии центра поля, а также не имеет права передавать мяч вратарю». Новая редакция этого пункта правил заставит команды искать иные пути в начальной фазе атаки.

Все эти изменения повлекли за собой соответствующие преобразования технических правил, в которых говорится о нарушениях и недисциплинированном поведении игроков. Теперь команда будет наказываться свободным ударом, если ее вратарь одной ногой переступит линию своей зоны во время игры; если игрок, не сделав паса другому игроку на участке от линии штрафной площадки до линии центра поля, пройдет с мячом центральную линию поля; если вратарь задержит мяч в зоне более 10 секунд или будет затягивать игрока другой команды в свою зону. Появились добавления и среди нарушений, которые наказываются 11-метровым штрафным ударом: «если вратарь двумя ногами переступит линию своей зоны во время игры»; «если игрок коснется вратаря соперника в пределах его зоны». Команда, спортсмен которой въехал в зону вратаря, наказывается 16-метровым ударом.

Можно не сомневаться, что изменения в мотоболловских правилах сделают эту игру еще более динамичной, интересной для зрителей.

А. КВАН,
ответственный секретарь
комитета мотоболла ФМС СССР,
судья Всесоюзной категории



«Секреты» карбюратора

ПУСКОВЫЕ УСТРОЙСТВА

Мы познакомились с составами смесей, нужных для работы двигателя, с устройством и работой некоторых систем мотоциклетного карбюратора.* Сегодня — продолжение разговора о конструкции этого важного прибора и рекомендации по его регулировке.

При пуске холодного двигателя смесь требуется сильно обогатить. Вспомните, когда в начале весны вы выкатываете свои машины, двигатель и карбюратор бывают белесыми от инея. Бензин в них испаряется совсем не так, как летом на солнцепеке. Да и то, что испарилось, вновь конденсируется, едва соприкоснувшись с холодными стенками цилиндра. В таких условиях можно рассчитывать лишь на испарение самых легких фракций бензина, и, чтобы получить работоспособную смесь, фактически довольно бедную, приходится искусственно ее обогащать, то есть создавать избыток топлива в карбюраторе. Для этого он снабжен различными дополнительными устройствами — утопителем поплавка, воздушным или топливным корректором и другими. Как они работают?

* Окончание. Начало — в предыдущем номере журнала.

При нажатии на утопитель (рис. 1) поплавок опустится, игла 4 откроет доступ в поплавковую камеру дополнительному количеству бензина. Когда камера переполнится, бензин будет фонтанировать из сопла распылителя 11 под действием разности его уровней в баке и на срезе сопла. Это наиболее эффективная мера для обогащения смеси при пуске холодного двигателя. Если же двигатель хорошо прогрет, утопителем пользоваться не следует (особенно на тех мотоциклах, где нет декомпрессора). Иногда водитель пускается в путь, забыв открыть бензокран. Двигатель довольно быстро испарюет бензин, имеющийся в карбюраторе, и останавливается. В этом случае для его пуска достаточно открыть бензокран и выждать несколько секунд, пока заполнится поплавковая камера. На утопитель давить бессмысленно и вредно: ведь поплавки вначале и сам спокойно лежит на дне пустой камеры. По мере ее заполнения он занимает свое рабочее место, прекращая доступ бензина в тот самый момент, когда его уровень достигнет нормы. Если же нажимать на утопитель, уровень топлива в поплавковой камере легко может превысить норму. Поскольку в горячем двигателе бензин хорошо испаряется, смесь может оказаться настолько переобогащенной, что двигатель удастся пустить лишь с большим

трудом. Особые хлопоты при этом ждут владельцев мотоциклов «ИЖ-Юпитер», «Ява» и других, не имеющих декомпрессора для быстрой продувки цилиндра.

Другое пусковое устройство — воздушный корректор. Это небольшая заслонка, которая может опускаться перед диффузором независимо от дроссельного золотника. При этом возрастает разрежение в смесительной камере и смесь обогащается. Такой корректор (он применяется, например, в карбюраторе К-28Б) увеличивает гидравлическое сопротивление в диффузоре, поэтому при работе двигателя с нагрузкой пользоваться им нельзя. В некоторых специальных карбюраторах установлен корректор, которым регулируют подачу воздуха по дополнительному каналу в смесительную камеру. Это устройство позволяет подобрать наилучший состав смеси при работе двигателя с нагрузкой, но к пусковым его, конечно, отнести нельзя.

Топливный корректор — это дополнительный топливный канал с жиклером и конической иглой, управляемой отдельным рычажком на руле. Корректор не влияет на сопротивление в диффузоре карбюратора, и им можно пользоваться при работе с частичной и полной нагрузкой двигателя. Такая конструкция применяется в карбюраторе К-36.

Рисунки автора

Рис. 1. Схема мотоциклетного карбюратора: 1 — смесительная камера; 2 — дроссельный золотник; 3 — седло иглы; 4 — запорная игла поплавка; 5 — утопитель поплавка; 6 — поплавок; 7 — поплавковая камера; 8 — соединительный канал; 9 — трубка распылителя; 10 — канал пневматического торможения топлива; 11 — сопло распылителя; 12 — дозирующая игла; 13 и 14 — каналы-распылители системы холостого хода; 15 — регулировочный винт «качества» смеси; 16 — воздушный канал холостого хода; 17 — жиклер холостого хода; 18 — главный топливный жиклер.

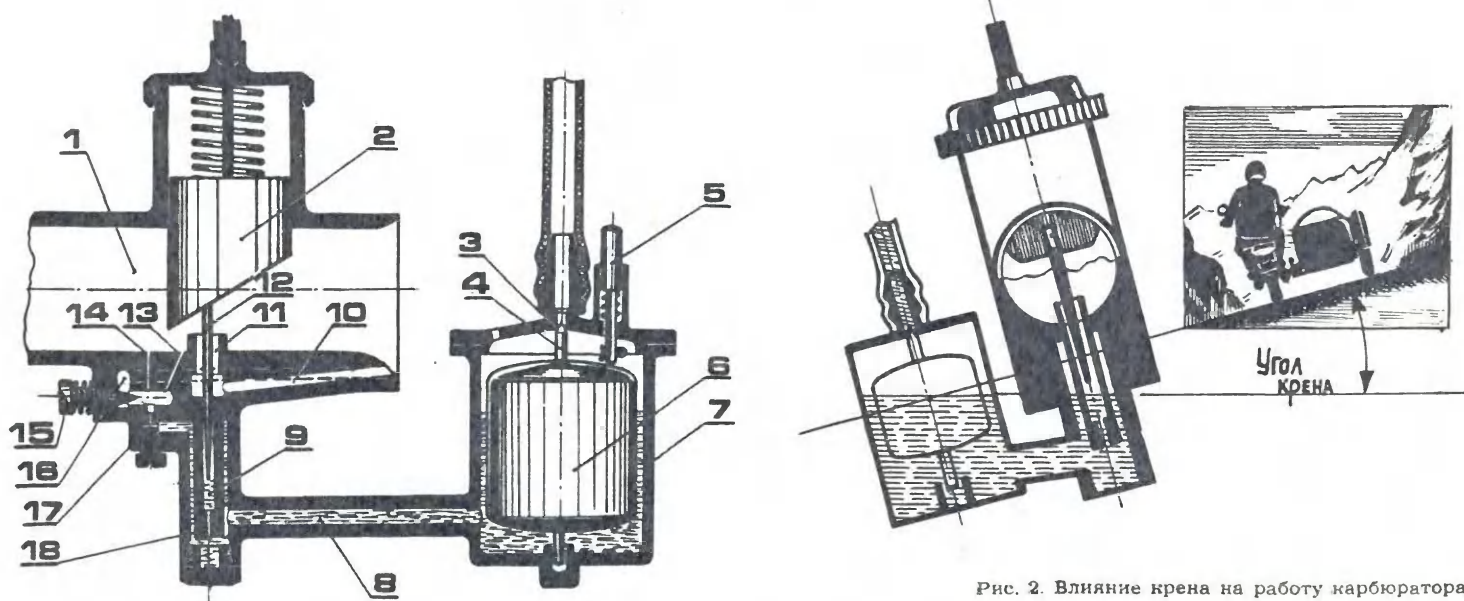


Рис. 2. Влияние крена на работу карбюратора.

Автомобильные карбюраторы обычно имеют устройства, обеспечивающие, если это необходимо, при общей экономичной регулировке карбюратора дополнительное обогащение смеси (например, при полной нагрузке двигателя, при резком разгоне и т. д.). Карбюраторы дорожных мотоциклов таких или подобных устройств (экономайзеров и ускорительных насосов), как правило, не имеют. Некоторые мотолюбители часто забывают, что простой мотоциклетный карбюратор не может обеспечить одновременно высокую экономичность и максимальную мощность. Прежде чем тронуться в путь, предстоит решить, какая из этих характеристик важнее, и соответственно отрегулировать карбюратор.

Поскольку мотоциклетный карбюратор ускорительного насоса не имеет, при резком открытии дроссельного золотника возможен кратковременный «провал» мощности из-за обеднения смеси. Есть способ его предупредить? Есть, но посмотрим, насколько он приемлем. Сделаем богаче смесь на том режиме, после которого происходит «провал» мощности. Довольно часто приходится, например, из-за этого значительно обогащать смесь на холостом ходу (прибегать к винту «качества»). Избыток бензина в момент, предшествующий открытию золотника, предотвратит чрезмерное обеднение смеси и связанный с этим «провал» мощности. Но это далеко не такая безобидная мера, как может показаться, особенно в городских условиях. Несмотря на то что регулировка винтом качества сказывается примерно до $\frac{1}{8}$ части полного хода дроссельного золотника, заметно увеличатся расход бензина и отложение нагара в выпускной системе и на деталях двигателя. Атмосфера у тысяч светофоров станет еще неприятнее. В погоне же за хорошей приемистостью при других положениях дроссельного золотника придется поднять дозирующую иглу центрального распылителя. Теперь уже получится обогащенная смесь на всех режимах работы двигателя, что очень сильно повысит расход бензина.

Некоторые карбюраторы имеют еще одно регулировочное звено: иглу поплавковой камеры в них можно тоже устанавливать в нескольких положениях. Чем выше она над поплавком, тем ниже уровень бензина в поплавковой камере и беднее смесь. Установка запорной иглы поплавковой камеры влияет на состав смеси при всех положениях дроссельного золотника. Одновременно следует помнить: если два поплавка одинаковых размеров имеют разный вес, то с более легким поплавком смесь будет беднее (легкий поплавок всплывает выше и перекроет доступ бензина в камеру при более низком уровне).

Одна из неприятных «болезней» карбюратора — негерметичность запорной иглы поплавковой камеры. Болезнь «старческая», появляющаяся обычно после довольно длительного срока службы, когда заметен износ конуса иглы и его седла в крышке поплавковой камеры. Иногда герметичность нарушается и в новом карбюраторе, например из-за попавшей между седлом и иглой соринки. В любом из этих случаев смесь может порой совершенно неожиданно и сильно переобогащаться, мощность двигателя

упадет, возникнут перебои. Иногда из-за этого после остановки горячий двигатель пускается с большим трудом, особенно, если на время остановки не был закрыт бензокран. Поэтому состояние запорной иглы и крышки поплавковой камеры должно быть безукоризненным.

Определенный, строго поддерживаемый уровень бензина в поплавковой камере — первое условие нормальной работы карбюратора. В связи с этим отметим следующее. Техника вождения мотоцикла-одиночки такова, что уровень бензина в трубке смесителя почти никогда не колеблется. Проезжая по косогору, водитель удерживает мотоцикл в вертикальной плоскости, а на виражах равнодействующая сил веса и центробежных сил пересекает, как известно, след колес, — таким образом, поверхность бензина в поплавковой камере остается всегда перпендикулярной к ее оси, а уровень бензина в смесителе постояен. Иное дело — мотоцикл с боковым прицепом. Если поплавковая камера находится слева от смесительной, то при левом крене на косогоре (рис. 2) смесь станет беднее, так как бензин уходит от трубки смесителя; при правом крене — богаче. При плоских поворотах: налево — смесь богаче, направо — смесь беднее.

КАК РЕГУЛИРОВАТЬ КАРБЮРАТОР

Сначала нужно напомнить, что на правильную работу двигателя влияет не только карбюратор, но и ряд других систем. Прежде чем браться за него, стоит убедиться в исправности свечи и соответствии ее данному типу двигателя (по инструкции), проверить опережение зажигания, осмотреть воздухоочиститель, очистить от нагара выпускные окна цилиндра, поршень, головку цилиндра, глушитель... Прочитав это, ни один мотоциклист не придет в восторг, но тому, кто бережет собственные нервы, нужно хоть изредка проверять состояние машины.

Правда, есть люди, рассуждающие по-другому. Не надо делать ничего, пока мотор не начнет «барахлить». Тогда, в порядке развлечения, можно им заняться... Сразу же лезем в карбюратор. Подкрутим ему винты... Порядок! Теперь проверим зажигание. Неправильное? Устанавливаем. Но что это с карбюратором? Изменились обороты? Подрегулируем. Что-то не получается. Вспомнил! Когда в прошлом году заглянул в воздухоочиститель, там было грязно — посмотрим-ка на всякий случай еще раз! Да... придется очистить... Но что это снова с карбюратором? Смесь стала бедной? Ладно, сейчас еще раз подрегулируем!.. (И так далее, пока не надоест.)

Каждый двигатель нуждается, как говорят, в индивидуальном подходе. От глушителя, труб, выпускных окон, воздухоочистителя требуется одно — чистота. Их ведь нельзя регулировать. Опережение зажигания тоже устанавливается достаточно правильно на неработающем двигателе при помощи элементарных приспособлений. Желательно, разумеется, чтобы и механическое состояние двигателя было хорошим. Регулировка же карбюратора — самая тонкая опе-

рация. Возможна она только на прогретом до рабочей температуры двигателе. И в зависимости от сочетания всех свойств двигателя (его компрессии, степени наполнения цилиндров, опережения зажигания, мощности, искры в свече и т. д.) нужна та или иная регулировка, те или иные обороты холостого хода, величина жиклера, положение иглы и так далее. Грош цена регулировке холостого хода на непрогретом двигателе: при езде смесь начнет обогащаться из-за лучшего испарения бензина в горячем двигателе, и регулировку придется делать повторно.

Предположим, что у нас все в порядке, двигатель достаточно горяч и даже трос управления дроссельным золотником имеет свободный ход. Начинаем с того, что, пустив двигатель, устанавливаем винтом «количества» такие минимальные обороты, на которых он работает устойчиво. Затем, на работающем двигателе, поворачивая винт «качества», стараемся увеличить, насколько удастся, обороты. Обычно это происходит при обеднении смеси (так как с переходом от переобогащенной смеси к нормальной будет увеличиваться мощность двигателя). Отметим, что в карбюраторе К-36 для этого винт «качества» **ввертывают**, в отличие от других карбюраторов.

Если этим способом удастся сильно поднять обороты, то их снижают до минимально устойчивых винтом «количества». Иногда после этого приходится вновь вернуться к винту «качества», так как даже небольшое перемещение дроссельного золотника около его нижнего положения существенно сказывается на составе смеси. Таким образом последовательно приходим к тому, что двигатель работает с небольшими оборотами на возможно менее богатой смеси.

Иногда, как мы знаем, происходит «провал» мощности при разгоне мотора с холостых оборотов. В этом случае придется смесь на холостых оборотах сделать немного богаче, но лишь настолько, чтобы ликвидировать «провал».

После регулировки холостого хода можно приступить к регулировке на средних нагрузках. Она сводится к перестановке дозирующей иглы относительно дроссельного золотника вверх или вниз. Поднятие иглы обогащает смесь в пределах примерно до $\frac{3}{4}$ полного открытия дроссельного золотника. При этом становится лучше приемистость, но ухудшается экономичность.

Что же выбрать, например, перед дальним путешествием? Практика показала, что подъем иглы всего на одно деление на «Яве-350» может увеличить расход бензина при скорости 75—80 км/час на 1—1,5 л/100 км. Стоит ли такой ценой добиваться хорошей приемистости, если предстоит дальняя дорога, где час за часом нужно поддерживать ровный, спокойный темп езды?

Здесь есть одна «тонкость» — от подъема иглы больше проигрывает тот, кто едет не очень быстро. Любитель же больших скоростей почти ничего не теряет. Почему? Мы уже говорили о том, что средние скорости (и мощности) позволяют эксплуатировать машину на обедненных смесях, максимальные — требуют обогащения. Подъем иглы практически не влияет на состав смеси при полностью открытом дроссельном золот-

нике, сильнее же всего он влияет на него при частично открытом золотнике. Если, подняв иглу, продолжать ехать в умеренном темпе, выигрыш будет сомнительным. Резко увеличится расход бензина, приемистость — в меньшей степени. Да и нужна ли она в дальней дороге?

Конечно, на больших скоростях расход бензина всегда больше, тем более что пропускная способность главной дозирующей системы определяется ее жиклером, а на меньших скоростях она уменьшается — при помощи дозирующей иглы. Нужно помнить: на высоких скоростях повышенный расход бензина неизбежен, средние же скорости позволяют свести его к разумному минимуму. Поэтому подъем дозирующей иглы имеет смысл для того, кто уже заранее планирует ехать с высокими скоростями — на его путевых расходах это не отразится. Они ведь и так максимальные.

О ГЛАВНОМ ЖИКЛЕРЕ

Нужный состав смеси при полностью открытом дроссельном золотнике определяется правильным подбором главного жиклера. Работники карбюраторного завода, конечно, выполнили эту работу достаточно точно. Все жиклеры обычно имеют маркировку, обозначающую их пропускную способность (более подробно об этом можно прочитать в № 9 «За рулем» за 1970 год).

Главный жиклер изготовлен по первому классу точности, поэтому, прежде чем брать в руки дрель и рассверливать его (если вдруг возникло такое желание), убедитесь в том, что у вас есть хоть один «нормальный» жиклер в запасе! Кажущееся небольшим увеличение диаметра часто приводит к непоправимому обогащению смеси, падению мощности и перерасходу бензина. На пропускной способности жиклера отражается также состояние его входного и выходного отверстий и их фасок, чистота обработки канала, поэтому обращаться с жиклером нужно очень осторожно, категорически запрещается чистить его твердыми металлическими предметами. В процессе эксплуатации главный жиклер практически не изнашивается, но в калиброванном отверстии могут откладываться смолы, выделяющиеся из бензина и масла, здесь же могут задерживаться соринки. Отложения смол хорошо смываются ацетоном, растворителями «647», «649», спиртом. Если мотоциклист не знает о том, что бензобак нужно основательно промывать хотя бы раз в три-четыре года, у него бывают неприятные приключения. Как правило, двигатель «любит» отказывать во время рискованных обгонов, когда на него вся надежда, на крутом подъеме по горной тропе, над обрывом или, что не менее волнующе, где-нибудь на перекрестке двух широких улиц в часы «пик». Часто это случается и ночью.

В процессе эксплуатации дорожного мотоцикла обычно не бывает нужды заменять главный жиклер. Но в отдельных случаях, например при подготовке форсированного двигателя, при установке карбюратора другого типа или воздухоочистителя, необходима иная производительность главного жиклера. В этих случаях надо подобрать его опытным путем.

Основным показателем правильности выбора является максимальная скорость мотоцикла. Кроме того, двигатель не должен давать перебоев и «захлебываться» при резком и полном открытии дроссельного золотника. Подбирая главный жиклер, всегда идут от богатой смеси к бедной (в противном случае легко можно повредить мотор). Слишком бедная смесь резко повышает температуру двигателя, что часто заканчивается заклиниванием поршня, приводит к прогоранию его днища или стенки у выпускного окна, где поршень больше всего соприкасается с горячими газами. Наилучший жиклер тот, при котором достигнута наибольшая скорость. Иногда для обеспечения лучшей смазки двухтактного двигателя останавливаются на жиклере, который дает даже немного большее (на 5—10 процентов) обогащение. Одновременно с проверкой скорости оценивают качество смеси по состоянию свечи зажигания непосредственно после работы двигателя на максимальной нагрузке и высоких оборотах. При правильном ее составе концы электродов свечи бархатистые, от темно-серого до светло-черного цвета, изолятор центрального электрода — коричневатый. Если электроды и центральный изолятор черные, значит смесь богатая. Светло-серый или белый цвет электродов — свидетельство бедной смеси.

Требуемая пропускная способность жиклера зависит от типа воздухоочистителя и его чистоты. Чем меньше сопротивление, оказываемое им потоку воздуха, тем слабее разрежение над соплом распылителя и беднее смесь, и наоборот. Об этом не следует забывать при любых переделках. Некоторые воздухоочистители, особенно с микрофильтрующим бумажным элементом (как на «Яве»), очень чувствительны к скапливающейся в них пыли. На «Яве», например, необходимо периодически заменять фильтр, иначе смесь, постоянно обогащаясь, начинает заметно снижать мощность двигателя.

В ГОРАХ

Состав смеси, производимой карбюратором, зависит также от барометрического давления. Это хорошо известно каждому, кто ездил в горах, — с подъемом быстро падает мощность двигателя. Почему? Во-первых, из-за уменьшения плотности воздуха снижается весовой заряд свежей смеси в цилиндре; во-вторых, сама эта смесь становится чересчур богатой. По данным, приведенным в литературе, с подъемом на высоту смесь обогащается примерно на 6 процентов на каждую тысячу метров. Двигаясь вверх по горной дороге, нужно время от времени изменять регулировку карбюратора. Большая часть карбюраторов не имеет специальных высотных корректоров, позволяющих в должной мере обеднять смесь, — регулировке поддаются лишь режимы частичных нагрузок (опусканием дозирующей иглы) и холостого хода (винтом качества). Возможность замены главного жиклера мы не рассматриваем, так как почти для всех карбюраторов эта работа слишком трудоемкая. Таким образом, при полном открытии дроссельного золотника на больших высотах смесь будет переобогащенной — об этом нужно помнить, особенно когда из-за нехватки мощности то и дело хочется

дать побольше «газа». Совершенно недопустима перегрузка двигателя на малых оборотах, так как попытка увеличить скорость открытием дроссельной заслонки приводит к еще большему падению мощности, перебоям в работе или даже остановке мотора. При пуске горячего двигателя нужно помнить, что смесь очень богатая, и во избежание серьезных неприятностей на это время лучше забыть о существовании уопителя. Не ищите лишних приключений, в горах их и так бывает достаточно.

Начало движения в условиях крутого подъема и недостатка мощности не менее сложный момент. Иногда нужно помочь мотору, подталкивая мотоцикл, и одновременно подобрать положение золотника, при котором мотор удовлетворительно тянет и не «захлебывается». В седло лучше сесть на ходу, не теряя скорости, которая и без того мала.

Не все горные дороги пролегают в поднебесье. Порой и на небольших высотах они требуют от мотоциклистов определенных навыков. Очень часто мотоциклетным «асам», приехавшим из равнинных районов, приходится здесь трудно. Просчет следует за просчетом. Частенько ошибаются в оценке крутизны подъема или спуска на перевальных участках, случается, не улавливают момент, когда подъем заканчивается и начинается спуск. Высокий темп движения и крутые закрытые повороты только усугубляют эти ошибки, причину которых, видимо, следует искать в отсутствии привычного «горизонта» перед глазами водителя. В горах его нет. Например, горный хребет гигантской стеной встающий впереди, иногда вызывает иллюзию более крутого спуска, чем он есть на самом деле. Более того, фактически в этот момент дорога может идти даже на подъем. Отсюда нелепые ошибки в выборе нужной передачи: когда двигатель запротестует и, перегруженный, начнет терять обороты, водитель спохватится и... машинально, по привычке, прибавит «газ». Обычно сразу за этим начинаются перебои в работе, ибо при чрезмерно низких оборотах увеличение газа ничего не дает. Ведь если двигатель перегружен, но дроссельный золотник открыт частично, то скорость воздуха над распылителем еще может быть достаточна для нормального распыления бензина (воздух проходит через сравнительно узкую щель). Хотя мощность и невелика — это еще не «провал». А вот если вместо того, чтобы переключить передачу, пытаются увеличить тяговое усилие мотоцикла добавлением «газа», мощность быстро падает. То, что при этом происходит в карбюраторе, даже отдаленно не напоминает его нормальную работу. С одной стороны, уменьшившееся разрежение ухудшает условия работы распылителя и всей дозирующей системы, с другой — малая скорость воздуха ухудшает его смешивание с топливом, которое теперь попадает в двигатель в самом разнообразном виде — от паров до крупных капель. Какая фактически при этом в цилиндре смесь — богатая ли, бедная ли, — пусть читатель сам решит. Да и смесь ли это вообще?

Во избежание подобных головоломок рекомендуется своевременно переключать передачи, не допуская перегрузки двигателя. И карбюратор не подведет вас!

Э. КОНОП,
инженер

При сборке пускового механизма тяжелого мотоцикла много хлопот доставляет установка передней втулки с взведенной возвратной пружиной. Для облегчения этой операции **А. Абросимов** из Московской области (г. Загорск, Новостройка, ул. Мира, 1, кв. 48) предлагает просверлить на фланце втулки два глухих отверстия 2 (рис. 1) диаметром 4,5 мм. При помощи кольцевого ключа, входящего в комплект прилагаемого к мотоциклу инструмента, можно легко поставить фланец, как показано на рис. 2.

Н. Сай из Харьковской области (Нововодолажский район, пос. Палатки) пользуется при монтаже втулки отверткой, которую он вставляет в пропиленный для этой цели паз 3 (см. рис. 1) глубиной 1,5 мм.



Рис. 1. Передняя втулка вала пускового механизма: 1 — отверстия для крепления втулки; 2 — глухие отверстия для кольцевого ключа; 3 — паз для отвертки.

ЧЕМ ЗАМЕНИТЬ ПОДШИПНИК

20703А

Когда в подшипниках валика водяного насоса появляется люфт, замены не избежать. Иначе очень скоро помпа «потечет» и придется менять весь узел.

На «москвичах» «407» и «403» валик насоса вращается в двух подшипниках № 20703А. Мне не удалось найти такой или заменяющий его подшипник № 20703К («Москвич-408»), и я вышел из положения так. Взял два подшипника № 203 (П203Ш), какие установлены на передней опоре якоря генератора «Москвича-408». Из белой жести (подойдет и латунная фольга) толщиной 0,2 мм сделал два кольца-шайбы наружным диаметром 40 и внутренним 22 мм и припаял их оловом по всему периметру к торцам наружных колец подшипников (по одной шайбе к каждому). При этой операции шайбы надо очень тщательно центрировать и плотно прижимать к подшипникам, а сами подшипники греть возможно меньше.

Теперь нужно выточить новую распорную втулку с учетом толщины шайб и разницы в ширине подшипников 20703А и 203, заложить в подшипники смазку и закончить все сборкой.

Реконструированный таким образом водяной насос прослужил на моем «Москвиче» не один десяток тысяч километров.

В. КУШНИЛЬ

Ленинград, П-49,
Зверинская ул., 42, кв. 41

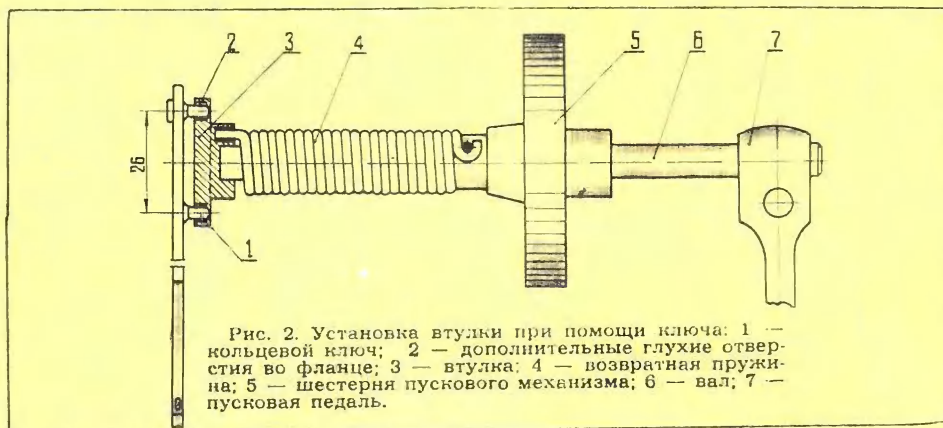


Рис. 2. Установка втулки при помощи ключа: 1 — кольцевой ключ; 2 — дополнительные глухие отверстия во фланце; 3 — втулка; 4 — возвратная пружина; 5 — шестерня пускового механизма; 6 — вал; 7 — пусковая педаль.

ЕЩЕ РАЗ О НАКИПИ

Мной испытан очень простой уловитель накипи. Он подойдет для любой машины с жидкостным охлаждением двигателя, так как не имеет фиксированных размеров. Изготовить такой фильтр и поставить на автомобиль может каждый.

Основной элемент фильтра — женский капроновый чулок. Можно даже использовать кусок чулка без носка и пятки. В таком случае надо завязать узлом один конец этой трубки из капроновой сетки. Как установить фильтр? Снимите рези-

новый патрубок, который соединяет радиатор с головкой блока. Введите в него чулок так, чтобы снаружи оставалось около 5 см. Эту часть заворачиваем на шланг и после установки его на место затягиваем стандартным хомутиком.

Теперь нужно долить воду и пустить двигатель. Под давлением воды фильтр-чулок переместится из патрубка в верхний бачок радиатора. Остается только время от времени контролировать состояние фильтра и удалять отсюда накипь.

А. КЛЕВАННЫЙ

Ворошиловград,
пр. Шевченко, 19, кв. 36

БЫСТРЕЕ И ТОЧНЕЕ

Новые накладки на тормозных колодках, как правило, имеют припуск по толщине, для того чтобы их можно было подогнать к изношенному барабану. Снимают припуск в домашних условиях обычно напильником и шлифовальной

шкуркой. Эта работа отнимает много времени, да и подгонка не всегда получается удачно, из-за чего снижается эффективность торможения.

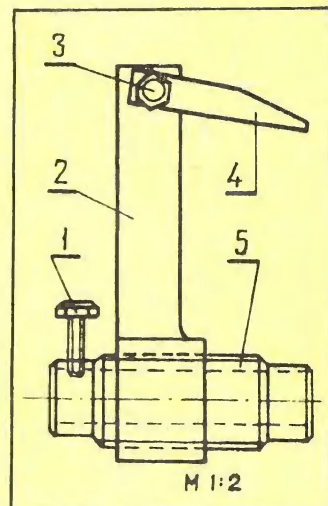
Гораздо быстрее и точнее можно обрабатывать накладки мотоциклетных колодок, если пользоваться приспособлением, показанным на рисунке (а). Его закрепляют болтом 1 на оси колеса, установленного на мотоцикле, и, вращая рукой поводок 2, снимают резцом 4 за несколько проходов слой накладок нужной толщины. Глубину резания (а стало быть, диаметр накладок) регулируют на-

клоном резца. Чтобы тормозная педаль имела необходимый свободный ход, ее на время обработки опускают на 10—15 мм и фиксируют.

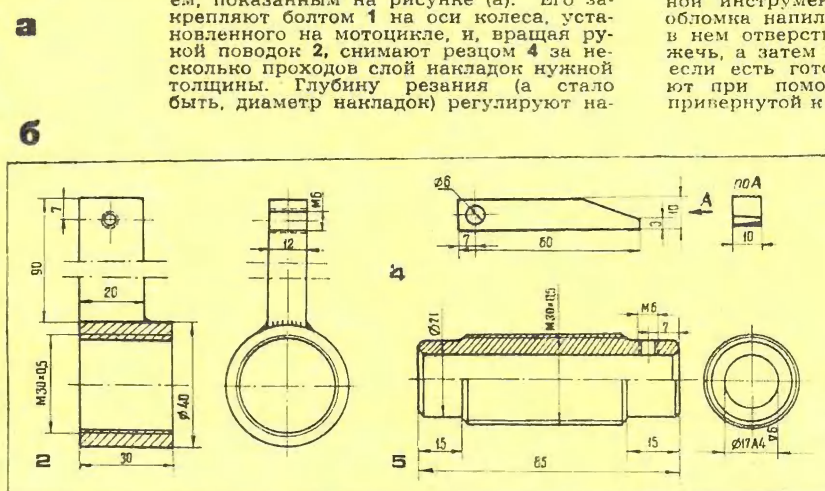
Приведенные на рисунке размеры рассчитаны для мотоциклов ИЖ. Чтобы применить приспособление на других мотоциклах, следует соответственно изменить внутренний диаметр втулки 5 и длину поводка 2.

Резец 4 лучше изготовить из закаленной инструментальной стали, например обломка напильника. Чтобы просверлить в нем отверстие, напильник надо отжечь, а затем вновь закалить. Конечно, если есть готовый резец, его закрепляют при помощи прижимной планки, повернутой к поводку.

Ю. ВОРИСОВ



3. «За рулем» № 4



г. Тула-27,
2-й проезд
Металлургов,
13, кв. 47

Приспособление для обработки накладок тормозных колодок на мотоцикле ИЖ: а — в сборе; б — детали: 1 — болт М6; 2 — поводок; 3 — болт с гайкой М6; 4 — резец; 5 — втулка.

Принято постановление «О мерах по ускорению создания сети предприятий по техническому обслуживанию легковых автомобилей и других транспортных средств, принадлежащих гражданам».

По каждой союзной республике установлены задания по строительству в текущем пятилетии широкой сети станций технического обслуживания легковых автомобилей, принадлежащих гражданам. Такие станции предусмотрено создать примерно в 400 городах страны.

В июльском номере журнала «За рулем» за 1971 год на заседании «Круглого стола» начальник объединения «Росавтотехобслуживание» Э. В. Стараников с одобрением отозвался о намерении Волжского автомобильного завода не продавать машины в тех районах, где нет условий для их технического обслуживания. Может быть, так удобнее для завода и всех тех, кто отвечает за организацию технического обслуживания, но это лишь видимость благополучия, в ущерб интересам покупателей. У нас в Мурманске нет СТО, нет, как выяснилось, даже площадки для приема больших партий автомобилей. Это значит, что надеждам автолюбителей не сбыться еще долгое время. Небольшим количеством «москвичей» и «запорожцев», поступающих у нас в продажу, удовлетворить этот огромный спрос невозможно. Чем вызвана такая избирательная система продажи «жигулей», обидная для многих периферийных покупателей? Разве заводу не все равно, от кого получать деньги за свою продукцию?

А. НИКИТЧУК

г. Мурманск

Как ни обидно для автолюбителей некоторых областей, политика Волжского автомобильного завода вполне оправдана. «Жигули» — новая марка, современный автомобиль, недавно запущенный в серийное производство. Начальный период имеет, как свидетельствует практика автомобилестроения во всем мире, свои особенности. На него приходится наибольшее число неисправностей и отказов в работе осваиваемой машины. Они могут происходить из-за отдельных технологических и конструктивных недоработок, которые заводу важно побыстрее выявить и устранить, а главное из-за неосведомленности водителей, недостаточного опыта обслуживающего персонала. К тому же ВАЗ-2101 требует высокооктанового горючего, специальных масел и жидкостей, не применяемых на других наших автомобилях.

С учетом всего этого Волжским автозаводом организовано техническое обслуживание новой машины в течение гарантийного срока по специальным сервисным книжкам, вручаемым покупателям. В них определен обязательный перечень операций технического обслуживания после установленных норм пробега. Операции эти выполняются на станциях, тесно связанных с заводом, который обеспечивает их специальным инструментом, оснасткой и приспособлениями, комплектами запасных частей, обучает специалистов по

АВТО- мобиль и АВТО- сервис



Просторные цехи, производительное оборудование — такими предстают перед нами новые станции технического обслуживания автомобилей. На снимках: одна из таких станций — в Иваново.

Фото В. Ширшова

ремонту и обслуживанию. Только на таких станциях имеются необходимые для «жигулей» смазочные материалы и специжидкости. Каждый владелец машины обязан точно соблюдать все условия сервисного обслуживания, иначе он теряет право на заводскую гарантию. Постоянная связь завода со станциями позволяет быстро обнаруживать отдельные недостатки и совершенствовать машину.

Вот почему заводу безразлично, где и как будут эксплуатироваться «жигули».

Никому не придет в голову при отсутствии часовой мастерской отнестись часы для чистки и смазки, скажем, в кузницу. Примерно такое же значение специальное оборудование имеет и для нового автомобиля. Некоторые автолюбители, желая поскорее приобрести «Жигули», готовы отказаться от гарантий и предъявления каких-либо претензий в случае преждевременного выхода из строя агрегатов машины. Однако такое решение вопроса далеко не личное дело покупателя. Если хотя бы половина выпускаемых «жигулей» будет работать в таких непригодных условиях, потребность в запасных частях для них возрастет в несколько раз, они станут дефицитными и для гарантийных машин, заводу придется выпускать запчасти в ущерб основной продукции. А это противоречит общественным интересам. И так недостатки

в организации технического обслуживания парка машин индивидуального пользования привели к хроническому дефициту запасных частей. В 1970 году автолюбителям было продано на 18 миллионов рублей запасных частей четырех тысяч наименований. В минувшем году рыночный фонд получил шесть тысяч наименований на пятьдесят с лишним миллионов рублей. Но и этого не хватило для полного удовлетворения спроса. Лишь высококвалифицированное техническое обслуживание может резко сократить неоправданный расход запчастей. Поэтому речь идет не только о «жигулях» и не только о гарантийном заводском сервисе. На принципиально новой основе будет развиваться вся система технического обслуживания всех марок автомобилей и мотоциклов, находящихся в индивидуальном пользовании, и сервисные центры Волжского автозавода лишь часть широкой программы, намеченной пятилетним планом. Особая важность эффективного выполнения этой программы подчеркивается недавно принятым правительственным постановлением «О мерах по ускорению создания сети предприятий по техническому обслуживанию легковых автомобилей и других транспортных средств, принадлежащих гражданам».

Для развития сети СТО в Российской Федерации в девятой пятилетке выделены большие деньги — 243 миллиона

рублей. На них будет построено 314 предприятий по ремонту и обслуживанию машин индивидуальных владельцев; в общей сложности войдут в строй 4033 рабочих поста. Значительно расширится география размещения этих предприятий. До сих пор во многих отдаленных районах страны не было ни одной ремонтной мастерской, предназначенной специально для автолюбителей. В ближайшие годы положение резко изменится к лучшему. В Приморском крае, например, к исходу пятилетки будут действовать восемь станций технического обслуживания на 87 постов, хабаровчане получат четыре станции на 51 пост, мощностные предприятия автотехобслуживания в Свердловской области увеличатся на 145 постов, в Московской — на 270, в Ленинградской — на 239.

Станции технического обслуживания строятся по единым типовым проектам, рассчитанным на разную пропускную способность, на разные климатические условия. Самыми маленькими будут 98 станций на пять машино-мест каждая, самыми крупными — 47 предприятий на 25 и 50 рабочих постов. На станциях станет можно и привести в порядок машину, и купить новую, здесь же подготовленную к продаже, или из комиссионного магазина.

Такое быстрое расширение сети автотехобслуживания потребует значительного пополнения кадров специалистов-ремонтников. Обучение их ведется в профтехучилищах. Слесари и инженерно-технические работники проходят специальную подготовку по двух- и четырехнедельной программ на Волжском автозаводе в Тольятти.

Все вступающие в строй станции обеспечены новейшим ремонтным и диагностическим оборудованием отечественного производства и закупленным в странах социалистического сотрудничества.

Конечно, продуктивное освоение выделенных на строительство средств в немалой степени зависит от заинтересованности и инициативы на местах, когда решаются вопросы обеспечения новостройки конкретными исполнителями работ. По-видимому, особые условия продажи «жигулей» помогут стимулировать этот интерес.

Теперь вернемся к нуждам мурманских автолюбителей. Несколько недель назад здесь, в областном центре было завершено строительство новой станции технического обслуживания — одной из предусмотренных пятилетним планом. В нынешнем году такие же станции начнут действовать в Кандалакше и Мончегорске. Они обеспечат всеми необходимыми услугами владельцев «москвичей», «волг», «запорожцев», выпуск которых неуклонно растет. А тем, кто предпочитает «жигули», придется еще немного подождать. Волжский автозавод пока только набирает мощност и не в состоянии еще обеспечить сервисное обслуживание своих машин везде, где имеется на них спрос. Но число станций сервисного обслуживания «жигулей» растет, будут они и на Кольском полуострове.

Э. СТАРАННИКОВ,
начальник объединения
«Росавтотехобслуживание»



Свыше 600 тысяч квадратных километров. Такова территория Советской Украины. На 1300 километров протянулась эта древняя славянская земля от Карпат до Донецкого края, 900 километров отделяют ее полесские пущи от берегов Черного и Азовского морей.

Велики успехи, достигнутые украинским народом под руководством ленинской партии. Здесь производится каждая вторая тонна кокса, железной руды, почти все угольные комбайны и магистральные тепловозы, половина металлургического оборудования, каждый третий трактор в стране. Республика дает нам автомобили и мотоциклы. Далеко за ее пределами славится украинский хлеб, мясо, молоко. Многогранны духовные ценности, созданные талантливым украинским народом.

Невозможно перечислить все, чем богата Советская Украина. Природа щедро одарила землю. Плодородные равнины и густые дубравы, карпатские полонины и крымские горы, могучий Днепр и голубой Дунай... Надо ли удивляться тому, что республика стала подлинным краем туризма, что со всех концов нашей страны едут сюда в отпускное время тысячи автомобилистов и мотоциклистов.

Путешествия по Украине не только увлекательны, но и удобны, так как ее территория имеет довольно развитую сеть дорог. Общая длина их превышает 230 тысяч километров, в том числе с твердым покрытием — 77 тысяч километров. Благоустроенными автомобильными дорогами соединены все областные и промышленные центры. Республику пересекают такие крупные автомагистрали, как Москва — Харьков — Симферополь, Орел — Киев. Киев — Харьков, Харьков — Ростов-на-Дону, Киев — Днепропетровск — Донецк, Ленинград — Киев — Одесса.

По памятным и живописным местам проходят всесоюзные туристские маршруты, число которых в этом году достигло 42. Многие из них могут использоваться и автотуристы. В центральной части Украины особенно популярны два всесоюзных маршрута: «По городам-героям республики» и «По шевченковским местам».

Путешествие «По городам-героям» познакомит автотуристов с Киевом, Одессой и Севастополем. Киев — столица республики. В годы Великой Отечественной войны здесь было уничтожено 40 процентов жилого фонда, разрушена промышленность. Столица Украины, восстановленная из руин и пепла, стала теперь еще краше, чем до войны. Киев — крупный промышленный центр, крупный транспортный узел, город науки и культуры. Киев — город-герой, где бережно хранят память о тех, кто пал в борьбе с фашизмом. Здесь исторический музей, филиал Центрального музея В. И. Ленина, выставка передового опыта в народном хозяйстве УССР. Город — подлинный музей архитектурных памятников. Среди них Софийский и Владимирский соборы, Киево-Печерская лавра.

Одесса — город-герой, южные морские ворота нашей страны, крупный промышленный и культурный центр, всесоюзный курорт. В Одессе можно ознакомиться с музеями — историко-краеведческим, западного и восточного искусства, археологическим и картинной галереей.

Заканчивается путешествие в Севастополе — городе, который по праву олицетворяет героизм советского народа. Славными страницами вошла в историю нашей Родины подвиг севастопольцев в Крымскую войну 1853—1856 гг., беспримерное мужество, стойкость, проявленные советскими воинами в обороне города и в боях за его освобождение в период Великой Отечественной войны. Вы сможете посетить Военно-исторический музей и посмотреть панораму «Оборона Севастополя 1854—1855 гг.», диораму «Штурм Сапун-горы 7 мая 1944 г.», познакомиться с историческими местами.

Маршрут «По шевченковским местам» можно начать в столице Украины, где находится государственный музей, мемориальный домик-музей, памятник поэту. Между Киевом и Каневом расположен Переяслав-Хмельницкий — город, где в 1654 году было принято историческое решение о воссоединении Украины с Россией. В Каневе похоронен Т. Г. Шевченко. Отсюда можно совершить поездку в Корсунь-Шевченковский и осмотреть музей Корсунь-Шевченковской битвы.



Желающим провести свой отпуск в Карпатах и в Прикарпатье можно рекомендовать, например, такие трассы всесоюзных туристских маршрутов: «По Гуцульщине и Подолье» (Яремча — Черновцы — Каменец-Подольский), «Карпатский» (Львов — Ивано-Франковск — Ясиня — Мукачево — Ужгород), «Прикарпатский» (Яремча — Ивано-Франковск — Львов).

Карпаты — один из самых чудесных уголков страны. Всесоюзный маршрут «Карпатский», в частности, знакомит туристов с тремя областями юго-западной Украины. Путешествие начинается во Львове, одном из древнейших городов, большом индустриальном, культурном и научном центре. С каждым годом меняется облик города, и в то же время он сохраняет неповторимое очарование старины. Интересно посетить Ивано-Франковск, насчитывающий почти три столетия. Много впечатлений останется после пребывания в высокогорном гуцульском поселке Ясиня, где можно ознакомиться с бытом и культурой жителей, посетить народный музей имени Героя Советского Союза О. Барнакуна. Далее туристы следуют в Мукачево, где осматривают город, замок «Паланок», курорты «Синяк» и «Карпаты». Заканчивается путешествие в Ужгороде — областном центре Закарпатья с интересными краеведческим и этнографическим музеями.

В Крыму автотуристы могут воспользоваться трассами двух всесоюзных маршрутов: «Крымский автобусный» (Симферополь — Бахчисарай — Севастополь — Ялта — Алушта) и «По Восточному Крыму» (Симферополь — Планерское — Феодосия), которые полно описаны в литературе.

Через территорию Украины проходит также всесоюзный маршрут «По Украине и Молдавии» (Киев — Вадул-луй-Водэ — Тирасполь — Одесса), который могут использовать и автотуристы.

Конечно, трассы всесоюзных маршрутов, тем более несколько названных нами, далеко не исчерпывают туристские возможности украинской земли. Можно избрать такие: Киев — Полтава — Харьков — Донецк — Ворошиловград — Краснотур — Харьков — Днепропетровск — Запорожье — Мелитополь — Симферополь или Киев — Житомир — Ровно — Тернополь — Львов — Ивано-Франковск — Ужгород. Каждый из них оставит большое впечатление.

Л. ФИЛИПОВА, В. БОРИСОВ,
А. КУЗНЕЦОВ,
сотрудники Центрального Совета
по туризму и экскурсиям

ПО ЗЕМЛЕ УКРАИНСКОЙ



ТУРИНСКИЕ МАЭСТРО

У автомобильных конструкторов каждой страны есть свой «конек». Итальянский, а точнее туринский «конек» — это кузов автомобиля.

Турин — крупный промышленный центр в Северной Италии. Здесь в свое время началась борьба против иностранных завоевателей, закончившаяся принятием исторического решения об объединении Италии, когда Турин стал на короткое время столицей. Здесь получило наибольшее развитие движение итальянского Сопротивления в годы фашизма и второй мировой войны. Турин известен также как один из мировых центров науки, искусства и... моды. А сегодня популярность этого древнего города связана еще и с автомобилестроением. В Турине находятся автомобильные заводы ФИАТ. Однако если в количестве автомобилей, в делах науки, искусства и моды с Туринском могут поспорить другие города, то в кузовостроении он остается как бы монополистом. И Туринский автомобильный салон отличается от Парижского, Лондонского или Нью-Йоркского тем, что в нем львиную долю занимают автомобили с несерийными кузовами («фуори-серие») — продукцией местных маэстро.

Кузовостроение — призвание, требующее от конструкторов синтеза инженерных и эстетических способностей. Это дело имеет в Италии корни, уходящие в глубь веков — к мастерам-каретникам и далее, во времена Леонардо да Винчи, к средневековым ремесленникам, создававшим замысловатые рыцарские доспехи (действительно, есть что-то общее между латами и обтекаемыми формами современных кузовов, между забралом и щитками, закрывающими фары!), даже в Римскую классику. Так или иначе, влияние итальянских кузовостроителей распро-

странилось в последние 15 лет далеко за пределы их родины. Предприятия Англии, Франции, ФРГ, Чехословакии, Польши, Японии и США заказывают в Турине проекты и образцы кузовов или целых автомобилей. Это тоже стало модой.

Кто же они, туринские маэстро? Всякий понимает, что в условиях массового производства автомобилей это не отдельные личности, а промышленные предприятия. Но в двадцатых годах порой начиналось с маленьких мастерских, которые делали роскошные кузова по индивидуальному заказу знати.

Общепризнанный патриарх туринских (и мировых!) кузовостроителей — Баттиста Фарина, умерший в 1968 году. Все звали его «Пинин» (малыш). Это прозвище так прилипло, что стало неотъемлемым от фамилии, и новая фамилия — Пининфарина — была утверждена особым государственным актом. Автомобиль «Чизиталиа», спроектированный Фариной сразу после войны, впервые для произведений такого рода удостоился чести стать экспонатом Музея современного искусства в Нью-Йорке. Недавно фирма «Пининфарина», до этого независимая, вошла в концерн ФИАТ, но все еще принимает заказы и со стороны. Сегодня в этой фирме занято около двух тысяч человек.

Большую популярность завоевали также фирмы «Бертоне», «Микелотти», «Виньяле», «Дзагато» (в Милане).

Схема работы большинства кузовных фирм примерно такова: либо долгосрочный контракт с автозаводом, либо эпизодические заказы. В обоих случаях задания на кузов имеют точный адрес: массовое производство, спортивные или иные модификации стандартной модели и перспективные модели.

Поисковые проекты кузова иногда выполняются и без заказа — для рекламы, «зондажа» общественного мнения или в расчете заинтересовать некую фирму. Причем нередко проектируется не только кузов, но и общая компоновка машины. Так возникли автомобили-макеты — «безопасный» «Пининфарина-сигма» (см. «За рулем», 1964, № 8), известный нашим автомобилистам «Гиа-селена» (он подарен в знак дружбы советским конструкторам и хранится в автомобильном музее Главмосавтотранса). Пример другого рода — автомобиль «Карман-гиа», представленный впервые в 1956 году в Парижском салоне. Он был куплен затем фирмой «Фольксваген» и выпускается до настоящего времени (см. стр. 37).

Объем проектов колеблется от эскизов и компоновки кузова до создания действующих образцов, а в некоторых фирмах — до изготовления комплекта рабочих чертежей, мастер-моделей и даже штампов. В шестидесятых годах многие туринские фирмы построили цехи для изготовления штампов и серийного выпуска ими же спроектированных моделей (чаще всего под двойной маркой — заказчика и своей).

Посторонние практически не могут попасть на итальянские кузовные заводы, и секреты их остаются секретами. Отличное качество разработок и их быстрая реализация (6—12 месяцев от первой линии на чертеже до действующего образца) зиждется прежде всего на высокой квалификации специалистов — конструкторов и рабочих. Чертежи сведены к минимуму, все не решенные на бумаге проблемы решаются конструктором в цехе совместно с рабочими. «Настоящие» чертежи появляются уже после постройки и проверки образца. О квалификации туринских маэстро свидетельствует не толь-



В верхнем ряду (слева направо): купе «Бертоне-стратос» на шасси «Лянча-фульва-ХФ», экспонировавшийся на Туринской выставке 1971 года; седан «Пининфарина» на базе автомобиля НСУ-Ро80; клинообразный кузов «Бумеранг» фирмы «Итал-дизайн», являющийся развитием темы, воплощенной в модели «Карабо»; практическая и современная форма отличается конструкцию кузова «Гиа» на спортивном шасси «Де-Томасо-1600».

В нижнем ряду: экспериментальное купе фирмы «Ломбарди» для спортивного варианта массовой модели ФИАТ-850; двенадцатицилиндровый «Феррари» с кузовом «Дзагато»; модель «Глазурит Дунья» (базирующаяся на агрегатах «Лянча-1600ХФ»), у которой облицовка радиатора и бампер составляют одно целое.





ко оперативный метод проектирования, но и то, что зачастую скульптурные модели кузовов в натуральную величину не делаются, а сразу после проекта изготавливается деревянная решетчатая болванка кузова. Но она лишь отчасти дает представление о форме будущего автомобиля и служит главным образом для примерки выколачиваемых вручную панелей облицовки. Проектировщики (и заказчики!) с самого начала уверены, что кузов получится таким же красивым, каким он выглядел на бумаге или в малой модели. И они, как правило, не ошибаются.

Что же именно привлекает в итальянских кузовах? Прежде всего — простота формы. Никаких излишних украшений. Строгие пропорции. Обтекаемые контуры. Рациональная компоновка. Комфортабельные, уютные интерьеры. Чистые, гармоничные цвета окраски и отделки. Все это относится и к массовым автомобилям, таким, как английский «Мини» или малые модели ФИАТ, и к классным спортивным мо-

делям. Первые делают погоду на улицах и дорогах, вторые задают тон на автомобильных выставках.

Простота, пропорциональность и чистота исполнения итальянских «фуорисерие», оригинальность и перспективность заложенных в них идей придают им некую «безвозрастность». Модели самые новые и десятилетней давности почти одинаково привлекательны. Вот некоторые интересные образцы последних лет.

Спортивное купе «Кенгуру» Бертоне на шасси «Альфа-ромео-джулия» (1964) имеет отличную обтекаемость. С поверхности кузова убраны даже дверные ручки — они заменены кнопками. В 1967—1968 гг. Бертоне удивил мир несколькими большими «классными» автомобилями на шасси «Ламборгини» — это «Миура», «Эспада» и, особенно, «Марцал», а также «Карабо» на шасси «Альфа-ромео-33». У всех двигатель расположен перед задним мостом (так называемое центральное расположение силового агрегата).

Итальянские кузовные мастера питают особое пристрастие к спортивным машинам. Одним из ярких свидетельств этого служит кузов «Пининфарина» на шасси «Альфа-ромео-33» с задним расположением двигателя.

Силуэт «Карабо» — клиновидный, верхняя панель капота, расположенного сзади двигателя, для улучшения обзорности выполнена в виде жалюзи; на передней панели также расположены регулируемые створки системы вентиляции и прикрытия фар; двери откидываются вперед и не увеличивают габарита машины по ширине (см. «Зарулем», 1969, № 3).

Из новейших образцов «Пининфарина» заслуживает особого внимания спортивный кузов на базе «Альфа-ромео-33». Некоторые из последних моделей кузовов, представленных итальянскими фирмами на выставках 1971 года, вы видите здесь на фотографиях.

Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ,
кандидат технических наук



АТАКА

Серые тучи тянулись по хмурому, насквозь промокшему небу, где-то на горизонте сливаясь с ровными квадратами бетонной полосы. Томительно тянулись долгие минуты ожидания. Нервничали механики, с тревогой поглядывали на небо гонщики: если погода не улучшится, рекордные заезды придется откладывать.

— Надо выгружаться — дождя уже нет и через полчаса дорожка будет сухой. — Эдуард Лорент решительно натянул перчатки и направился к прицепу, на котором привезли знаменитый «Харьков-ЛЗ».

Через несколько минут Эдуард Осипович вместе с сыном Валерием и механиками осторожно опустил длинное туловище автомобиля на край бетонной дорожки. «Харьков-ЛЗ» — первый советский дрегстер*. На нем еще в 1966 и 1967 годах отец и сын установили на этой трассе четыре всесоюзных рекорда. Всего же на счету Лорента-старшего добрых четыре десятка рекордов, половина из которых международные. Сейчас Валерий уверенно продолжает дело отца в прославленном харьковском автоклубе «Трудовые резервы». Кстати, именно этот клуб был здесь наиболее полно представлен — четыре машины в разных классах.

За предстартовой суетой незаметно прошли два часа. Погода действительно улучшилась. Первым к заезду начал готовиться многократный рекордсмен москвич Илья Тихомиров. Дистанция 500 метров. Старт с места. Механики осторожно подкатили газотурбинный «Пионер-2М» к белой полосе. Серебристая распластанная машина замерла в нескольких сантиметрах от невидимого луча фотофиниша.

Секунда, другая, третья...

В тишину ворвался тонкий, пронзительный свист турбины. И в следующее мгновение, когда звук, казалось, достиг самой высокой ноты, машина рванулась вперед.

— Пожалуй, быть рекорду, — сказал Эдуард Лорент.

Так оно и получилось. Заслуженный мастер спорта Илья Тихомиров стал автором нового всесоюзного рекорда. Его «Пионер-2М» промчался со средней скоростью в двух направлениях 109,3 км/час.

Итак, почин сделан.

А жизнь на старте между тем шла своим чередом. Эдуард Лорент давал последние указания харьковчанину из «Трудовых резервов» Владимиру Капшееву. Уже сидя в кабине, он внимательно слушал наставления тренера.

* Гоночный автомобиль для заездов на коротких дистанциях со стартом с места. См. «За рулем», 1967, № 8.



Рекордные заезды внешне выглядят менее увлекательно и эффектно, чем шоссейно-кольцевые гонки. Здесь нет видимого азарта непосредственной борьбы соперников. Но сколько внутреннего напряжения! Гонка на скорость — это задача со многими неизвестными, решению которой предшествуют месяцы, годы напряженного труда. Ответ же дается в каких-нибудь десять — пятнадцать секунд. Приблизительно столько потребовалось Владимиру Капшееву, чтобы уста-

новить свой первый всесоюзный рекорд в классе машин до 2000 см³, показав на 500-метровой дистанции со стартом с места среднюю скорость 104,1 км/час.

Заезды следовали один за другим. Вплотную к рекорду подошел Валерий Лорент. «Харьков-ЛЗ» в одном направлении превзошел рекордную скорость. Но на обратном пути сильный встречный ветер помешал дрегстеру. Правда, у Валерия в запасе оставалось еще несколько попыток, однако погода вновь испорти-

Строки из писем

Уважаемая редакция! В журнале я часто нахожу материалы о добросовестных, любящих свою профессию водителях, которые заслуживают похвалы и уважения. Мне бы хотелось рассказать читателям «За рулем» о таком человеке.

Встретился я с ним впервые при не совсем обычных обстоятельствах. Дело было зимой. Шел по одной из улиц Еревана и вдруг слышу: «Пожар, горит машина!» Поспешил на крики, вижу: неподалеку от заправочной колонки стоит машина, оба бензобака которой охвачены пламенем. Какой-то мужчина, вооружившись единственным в данном случае противопожарным «инструментом» — собственным пальто, старается сбить пламя. Лишь после того, как ему удалось полностью ликвидировать пожар, он отошел в сторону, держа в руках обгоревшее пальто...

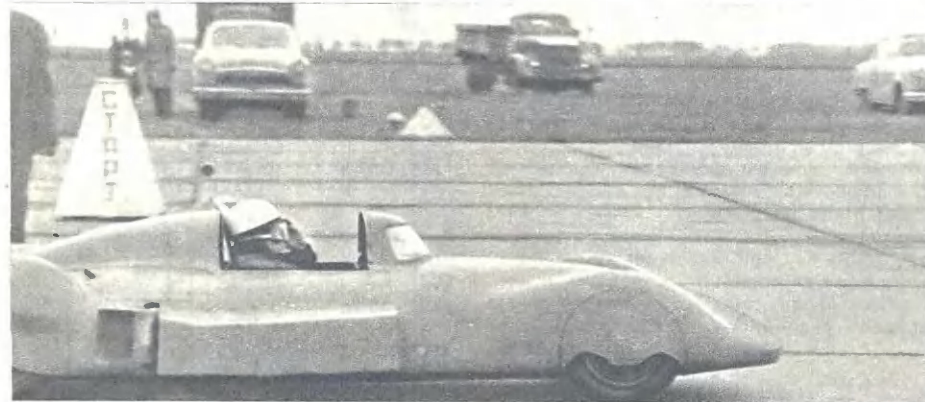
Вот что мне удалось узнать у одного

из водителей об этом человеке. Зовут его Хачик Суренович Погосян, он коммунист, водитель первого класса, в автопарке треста «Айкоопстрой» работает около двадцати лет.

Вторая моя встреча с ним произошла тоже совершенно случайно. Мне надо было ехать на практику в район, и я остановил первую попавшуюся машину. Каково же было мое удивление, когда я узнал в сидевшем за рулем водителе того самого человека, который воевал с огнем у бензоколонки... Когда мы тронулись, я спросил, как случился в тот раз пожар.

— После заправки. — рассказал он, —

на рекорд



Владимир Капшеев на дистанции рекордного заезда (фото слева) и после финиша (фото сверху).

Последние приготовления. Эдуард Лорент (справа) и его сын Валерий еще раз осматривают свой дрегстер.

«Пионер-2М» на старте. Через несколько секунд родится новый всесоюзный рекорд.

Фото В. Санна

лась. Поэтому не стартовал и газотурбинный «ХАДИ-7» — интересный автомобиль, созданный в стенах Харьковского автомобильно-дорожного института под

руководством известного Владимира Константиновича Никитина.

— На автомобиле, — рассказывал Никитин, — установлен новый газотурбинный двигатель мощностью 400 лошадиных сил. Расчетная скорость на соляной трассе типа Баскунчака в пределах пятисот. И здесь можно было ждать рекорда, но в такую погоду лучше не стартовать.

Все были согласны. Спор с секундной стрелкой продолжится в нынешнем году. г. Харьков **В. ВЛАДИМИРОВ**

я стал заводить машину и услышал взрыв в глушителе, а затем крики: «Горит, горит бензобак!» Немедленно отогнал машину подальше от колонки, снял пальто и стал гасить пламя.

Это было сказано просто, как будто речь шла о потушенной спичке. А мне подумалось, что ведь на самом деле человек совершил (не побоюсь этого слова) героический поступок. Риск был велик — горели бензобаки, которые в любой момент могли взорваться...

Р. АВЕТИСЯН,

студент Ереванского зооветинститута
г. Ереван

От редакции. Мы связались с транспортной конторой «Айноопстроя» и попросили товарищей Хачика Суленовича по работе рассказать о его делах.

Начальник конторы Р. Надоян сообщил, что Х. Погосян образцовый водитель, активный общественник. Постоянно добивается успехов в социалистическом соревновании. В Ленинском юбилейном году выполнил производственное задание на 140 процентов. Проехал более 250 тыс. километров без капитального ремонта с большой экономией топлива и сверхнормативным пробегом шин.

ДЖИПЫ ДЛЯ АГРЕССОРОВ

Подобных фотографий не счесть. Они обошли многие газеты и журналы. Военные патрули израильской армии на оккупированной арабской земле. На первом плане — армейский джип американского образца.

Первые автомобили в Израиле были собраны 12 лет назад. Местный фабрикант Илин быстро нашел общий язык с финансистами и промышленниками в США и при их поддержке развернул на заводе в Хайфе производство легковых машин марки «Кайзер-Илин». Однако выпуск их продолжался недолго. Довольно дорогие автомобили не нашли сбыта. Нужны были новые объекты производства. Найти их оказалось делом нетрудным. В стране, где экономика поставлена на службу милитаризации, на обеспечение агрессивного курса политики сионистов, наибольшим спросом пользуется военная продукция. В 1962 году завод перешел на выпуск автомобилей повышенной проходимости «Виллис-джип», одной из наиболее удачных американских армейских машин второй мировой войны. Этот автомобиль нашел самое широкое применение в армии и полиции Израиля.

Вооруженный солдат в каске, восседающий на «джипе», стал своего рода олицетворением экспансионистских устремлений тельавивских правителей. Колеса их джипов оставляют кровавые следы на оккупированных арабских территориях. Эти следы тянутся далеко за океан. Американские военные автомобили, сделанные в Израиле и используемые для злодеяний на захваченных арабских землях, — одно из многих свидетельств преступлений империализма.



Моральный климат дороги

Ежедневно в редакционной почте — стопки откликов на статью «Моральный климат дороги» [За рулем, № 1, 1972 г.]. Пишут водители-профессионалы, автолюбители, мотоциклисты. Спорят, делятся впечатлениями, новыми фактами, предлагают. Многие мысли, предложения далеко выходят за рамки вопросов, поднятых Ю. Соляниковым.

На этой странице мы публикуем несколько откликов на статью «Моральный климат дороги».

УБЕРИТЕ КАМНИ

Оценка морального климата на дорогах, сделанная Ю. Соляниковым, точная и правильная. Мне кажется, назрела необходимость при подготовке молодых водителей в автошколах, на курсах, в автомотоклубах больше уделять внимания вопросам культуры, взаимоотношений между участниками движения, воспитывать у них шоферское братство, доброжелательность, чувство локтя и взаимовыручки.

Требуют к себе внимания и сами дороги. К сожалению, препятствий на них еще немало — ухабы, выбоины, узкая проезжая часть, закрытые повороты. А сколько еще малогабаритных мостов, где две машины не могут разъехаться! Причем не где-нибудь, а на самых оживленных магистралях.

Нередко дополнительные трудности движению создают сами водители: небрежно оставляют на дороге механизмы, прицепы и даже автомобили. Если машина испортилась, ее надо убрать с проезжей части и не создавать таких опасных помех, которые приводят к авариям с тяжелыми последствиями.

Как-то я ехал из города Кагула в поселок Вулканешты. Смотрю, на проезжей части сложенная горка камней. Видимо, водитель, устранив неисправность в своем автомобиле, «забыл» убрать подсобный материал и уехал.

Я стал наблюдать, кто же догадается убрать булыжники с дороги. Много проехало машин, ни одна не остановилась.

Прождав час, я решил остановить несколько машин и поговорить с водителями. Шофер ГАЗ-51, принадлежащего вулканештскому отряду защиты растений, старался оправдаться: не заметил, мол. То же ответили водитель машины ГАЗ-63 кагульского сельстроя и другие.

Лишь один человек признался честно-сердечно: ему лень было остановиться.

— А вообще-то, — сказал он, — это дело первого же заметившего — выйти из кабины и убрать.

И в самом деле: не должен водитель уклоняться от наблюдения за проезжей частью дороги, той рабочей территорией, которая специально для него сделана.

Моим собеседником, в котором заговорила совесть, был молодой, опрятно одетый водитель грузовика ГАЗ-51 тов. Недов из вулканештского сельпо. Безусловно, в следующий раз он уберет камни с дороги. А вот те, которые проехали?.. Долг каждого, будь то водитель, руководитель автохозяйства, работник дорожных органов, сделать все, чтобы наши улицы и дороги не таили неожиданностей, чтобы путь был безопасен.

И. СТРОНЕ,
начальник службы
безопасности
движения Министерства
автотранспорта
Молдавской ССР

г. Кишинев

ДВА ДОБАВЛЕНИЯ

Первое. Временами на шоссе на протяжении 100—200 километров вам встретится десяток, а то и более препятствий, созданных впереди идущей машиной. Это и тара, выпавшая из кузова, и кусок металлолома, и доски поперек дороги. «Сюрпризы» могут появиться перед глазами в самый непредвиденный момент. И дело случая — быть или не быть аварии.

Выводы? Мне думается, надо усилить контроль (а может и ответственность!) за тем, как размещены и закреплены грузы на машинах, уходящих в рейс.

Второе. Если вы оказались в кювете, если случилась поломка, как вызвать помощь? В век развивающихся средств информации на дорогах господствующее положение все еще занимает живая почта. Не пора ли подумать о снабжении дорог (для начала хотя бы магистральных) системой аварийного оповещения?

В. СКВИРСКИЙ,
старший преподаватель
политехнического института,
автолюбитель

г. Челябинск

ПО ЗАКОНУ ТОВАРИЩЕСТВА

Прочитав статью «Моральный климат дороги», сразу взялся написать вам. Статья эта дельная, и как нужна она сейчас для всех нас, особенно в Сибири. На Севере взаимовыручка — закон для всех водителей, ну а если попадетесь несознательный, который проезжает мимо товарища, попавшего в беду, — знайте: ему больше на линии не работать. Закон это неписаный, конечно, но он крепко исполняется администрацией и всем коллективом. Иначе в суровых условиях этого района нельзя.

Так должно быть на всех дорогах. Нужно равняться на моряков, у которых правило строгое: сам погибай, а товарища выручай!

В. ШОВШУТА,
водитель автобазы
Сибирского отделения Академии
наук СССР

г. Новосибирск

ХУЛИГАНОВ—НАКАЗЫВАТЬ!

Конечно, плохо, когда, мчась по дороге, мы «не замечаем» товарища, попавшего в трудную ситуацию, не берем в автобус запоздалого и уставшего пассажира, но еще хуже, когда встречаем на шоссе хулиганов.

После длительного путешествия, начавшегося в Красноярске, 18 сентября прошлого года под вечер я с пассажиром и обычном туристским грузом выехал на мотоцикле в Ташкент. В нескольких километрах от Чимкента нас обогнал автомобиль ГАЗ-69. Когда он оказался впереди, открылась правая дверца, и под колеса мотоцикла довольно точно была брошена бутылка. Осколки стекла усыпали асфальт. Как мог, я увернулся от удара, догнал машину, которая свернула в поселок Акжар. Номер ее успел записать. Вот он: 11-33 ЮКЕ.

Больше десяти лет я езжу по дорогам разных областей, но такой наглости не встречал. Хулиганов надо строго наказывать.

Ю. АДВЕЕВСКИЙ

Красноярский край,
пос. Мотыгино

Справка. Как сообщили редакции из ГАИ Чимкентской области, ГАЗ-69 с названным номерным знаком принадлежит соххозу «Акжарский» Ленинского района. Кто вел автомобиль в тот злополучный день, кто сидел рядом с шофером? Установить это не удалось. Но кто бы он ни был, тов. Адвеевский прав: хулиганство на дорогах надо пресекать самым решительным образом.

ДОБРЫЕ НАПУТСТВИЯ

Я не шофер, и мне трудно судить о том, какие чувства испытывает водитель, когда в пути его останавливает инспектор ГАИ. Но, прочитав статью «Моральный климат дороги», я вспомнил одну встречу с работниками милиции. Как-то мы с товарищем отправились в Малоярославец. Время было позднее, стоял туман. Приятель вел машину осторожно — за рулем он был новичок. У Подольска дежурный орудовец остановил нас. Вначале так и подмигивал спросить его: «В чем же провинился водитель?» И хорошо, что не задал этот нелепый вопрос. Сотрудник ГАИ, просмотрев документы, поздравил моего товарища с получением водительского удостоверения. Потом сказал, что правами надо дорожить, что отныне он, автолюбитель, ответствен не только за себя и за машину, но и за жизнь пассажира. Советы работника ГАИ были дружескими и дельными. Он сказал, что надо быть внимательным, не превышать скорость и уметь пользоваться фарами в тумане. Напоследок пожелал нам счастливого пути.

Кажется, мелочь, самый рядовой случай. Ан, нет. Я почувствовал, как мой товарищ повеселел, приободрился, словно сил, уверенности ему разом прибавили.

Н. ПОПОВ,
читатель журнала

Московская область,
Остафьево

ТОВАРОВ СТАНОВИТСЯ БОЛЬШЕ

Вам, автомотолюбители

Кажется, совсем недавно одолевала нас забота, как лучше сохранить автомобиль зимой, а уж не за горами лето, пора готовиться к новому сезону. Впрочем, те, кто делает товары для автомобилистов, начали эту подготовку давно. Есть все основания полагать, что в нынешнем году в продаже появятся интересные новинки. Мы познакомимся с ними на оптовой ярмарке в Москве, где демонстрировались товары образца 1972 года. Начнем все же не с сезонных предметов.

Сейчас с ростом числа автомобилей в личном пользовании снова остро встает проблема их хранения, в том числе в селах, небольших городах и поселках. Учитывая это, Клайпедский завод «Балтия», несколько заводов на Украине, одно из предприятий Хабаровска и владивостокский «Дальзавод» начали выпускать разборные гаражи. Все гаражи имеют сходную конструкцию и примерно одинаковую (400—500 рублей) цену. Наиболее интересен, на наш взгляд, владивостокский. Он разборный, выпускается с завода в пакетах по 50 кг. «Дальзавод» может высылать такие гаражи по соглашению с любой торгующей организацией, по ее заказу, а также по заказу гаражного кооператива. Размеры гаража: 5,52×3,30×2,50 м. Вес — примерно 1000 кг.

Отрадно, что промышленные предприятия обратили внимание на старые модели. Полезную инициативу проявил Никопольский завод строительных машин им. Ленина, приступив к выпуску «пелены» для автомобилей. Так на заводе назвали штампованную стальную полосу, точно повторяющую конфигурацию той части кузова, где проходят пороги. Каждый автомобилист знает, что это место у машины — самое уязвимое. Дополнительный стальной лист-пелена не только предохраняет кузов от коррозии, но и делает его прочнее. Стоимость пелены для «Волги» ГАЗ-21 — 17 рублей, для «Москвича-402» и «407» — 14 рублей и для «Запорожца» ЗАЗ-965 — 12 рублей.

Несомненный интерес вызывает продукция Северодонецкого завода «Стеклопластик» — крылья для «Волги». Они тонки и легки, крепятся к кузову на болтах, заармированных в кромки, и могут быть окрашены в любой цвет. Их стойкость против коррозии очевидна. Стоит крыло 35 рублей.

Приятно было отметить, что появились изделия, о необходимости выпуска которых писалось в журнале. Так, Вильнюсский завод электросчетчиков показал образец звукового сигнализатора поворота (фото 1) размером с пачку сигарет. Прибор стоит 5 рублей, в 1972 году намечается выпустить 50 тысяч таких устройств.

Можно ожидать, что резко увеличится выпуск указателей поворота для мотоциклов. К сожалению, не обошлось тут без «ложки дегтя». Три завода — днепропетровский «Днепропласт», одесский «Красная Гвардия» и один из брянских заводов применяют для изготовления рассеивателей передних фонарей указателей поворота полистирол бледно-зеленого цвета. А ведь по стандарту он дол-

жен быть оранжевым. Совершенно очевидно, что недопустимо выпускать приборы для транспорта, не согласовав предварительно их характеристики с соответствующими организациями. Особенно, если эти приборы связаны с обеспечением безопасности движения.

В 1972 году автомобилисты и мотоциклисты смогут практически познакомиться с отличным переносным фонарем Б 412 (фото 2), выпуск которого освоил уманьский завод «Меггометр». Фонарь обладает ценными качествами: при помощи закрепленных в нем магнитов его легко «приклеить» к любой металлической поверхности и под любым углом. Фонарь имеет рассеиватели белого и красного цвета, что позволяет использовать его в качестве оградительного устройства. Вес фонаря — не больше 400 г, цена — 3 рубля. Вместе с проводом он укладывается в футляр размером 110×35×80 мм. В комплекте с лампой 6 в имеет обозначение Б 412/6, с лампой 12 в — Б 412/12.

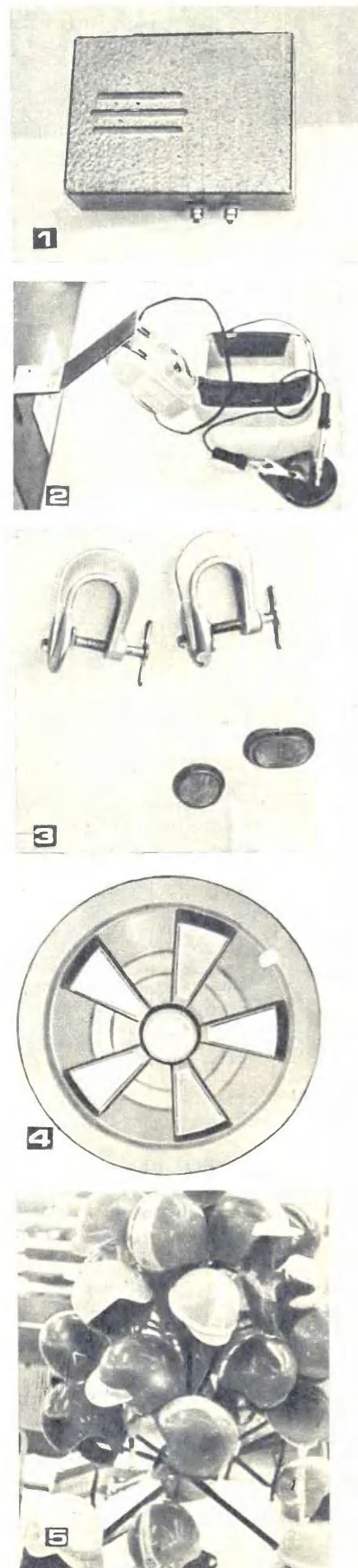
И автомобилисты и мотоциклисты прекрасно знают, насколько неприятен в дороге прокол шины, особенно если нет запасного колеса. Хорошую услугу окажет водителям вулканизатор (фото 3), выпускаемый в Латвии. Вулканизатор состоит из струбины и готовых заплат, прикрепленных к маленьким металлическим тарелочкам, заполненным специальной горячей массой. Весь процесс вулканизации, включая остывание тарелочки, занимает не более 15 минут. Заплаты продаются и отдельно — по 13 копеек за штуку.

В журнале было рассказано о декоративных дисках на колеса. Металлические диски будут выпускаться и в 1972 году, но к ним прибавится диск из цветной пластмассы (фото 4). Его делают в Ленинграде. При использовании этого диска отпадает надобность в колпаке. Стоит диск 5 рублей.

Особую активность в выпуске товаров для автомотолюбителей проявляют в республиках Прибалтики. Широкую популярность завоевали мотоциклы. Внимание мотоциклистов, безусловно, привлекут шлемы с маркой Валмиерского завода стекловолкна и таллинского завода (фото 5).

Закончить этот небольшой рассказ мы хотим обращением к читателям. Если каких-то товаров, о которых мы упомянули, не окажется в ближайшее время на полках магазинов, не спешите писать в редакцию. Попробуйте прежде всего обратиться в городское или областное управление торговли. Этим вы поможете точнее учесть спрос на те или иные изделия, подскажете торгующим организациям, какие коррективы нужно внести в план, что следует заказывать, а что нет. К тому же заводы-изготовители не могут выполнять заказы отдельных покупателей, а на оптовые соглашения, как правило, откликаются охотно.

Б. ДЕМЧЕНКО,
мастер спорта





Комсомольцы на вахте БД

Сегодня и взрослому не так-то просто перейти улицу в большом городе: нужно терпеливо дожидаться разрешающего сигнала светофора, не оказаться на пути у машин, поворачивающих направо, не мешкая закончить переход, пока транспортный поток снова не пришел в движение. Еще сложнее на нерегулируемом перекрестке, где нужны известный опыт, чтобы выбрать безопасную паузу в нескончаемых вереницах автомобилей. А каково приходится детям? В пешеходной практике малыша за него все решали родители. Потому, наверное, став в школьном возрасте самостоятельным участником уличного движения, он зачастую совершенно не подготовлен к этой ответственной роли. Торопясь на уроки, он бросается наперерез идущему транспорту и быстро привыкает к тому, что при известной расторопности это кончается благополучно. После того как, отчаянно визжа тормозами, перед ним несколько раз будто вкопанные замрут машины, он уже убежден, что автомобиль на него наехать не может, не имеет права. Не понимая сложности и опасности обстановки на проезжей части, он привыкает к легкомысленной беспечности и нередко становится ее жертвой.

Конечно, взрослые призывают детей к осторожности, но слишком часто эти призывы остаются для малолетней аудитории абстрактными, неубедительными. Ребенок должен принимать их на веру, а для сознательной осторожности необходимо самому овладеть законами дорог, уметь оценивать ситуацию на перекрестке, представлять тормозные возможности машин. Научить всему этому многие родители просто не могут: не хватает знаний. За решение этой задачи взялись комсомол, работники Госавтоинспекции, школа, активисты-автотранспортники.

...Все здесь почти настоящее. Асфальтированные дороги с четкими линиями разметки, светлыми полосками переходов, дорожными знаками и указателями, мосты, тоннели. На перекрестке — регулировщик с жезлом. Повинуясь его сигналу, останавливается вереница pedalных автомобилей. Шестилетние водители ждут, когда их ровесник постовой разрешит ехать дальше. Это автовелодром ленинградского дошкольного санатория «Солнышко». В увлекательной игре дети узнают здесь, что такое улица и перекресток, о чем говорят сигналы светофора и дорожные знаки, почему улицу можно переходить только так, а не иначе. Знание этих «почему» им очень пригодится, когда они по настоящей улице будут ходить в школу.

Таких детских транспортных площадок много в нашей стране. На них постигают начала дорожной грамоты самые маленькие пешеходы. Знания эти будут пополняться на уроках: в большинстве

школ уже организовано изучение правил уличного движения.

Следующей ступенью являются детские автомобильные городки и пионерские автотрассы, существующие уже более чем в 50 городах страны. Здесь изучают не только правила движения, но и устройство настоящего автомобиля, овладевают навыками вождения. Собственно, это регулярная автомобильная линия, на которой все делают сами ребята. Они водят автомобили и обслуживают их в гараже, регулируют движение и несут патрульную службу. Педагоги и специалисты — ветераны автотранспорта выступают лишь в роли консультантов и наставников. Под их руководством юные водители проводят иногда и дальние автопробеги.

Транспортные площадки и автотрассы — одна из наиболее увлекательных форм работы с детьми. Существуют и другие.

В Белоруссии, например, в большинстве школ созданы уголки по безопасности движения. Здесь совместно с Госавтоинспекцией разработано «Положение о юном автоинспекторе», отряды юных автоинспекторов организованы во многих школах. Минский горком комсомола во взаимодействии с горно, ГАИ, Обществом Красного Креста проводит эстафеты, конкурсы, соревнования по правилам движения.

В ряде крупных городов Украины организована служба юных регулировщиков, деятельных помощников Госавтоинспекции в работе со школьниками. Они всегда на посту, когда дети идут в школу или возвращаются после уроков.

Здесь же созданы комсомольские оперативные моторизованные отряды содействия Госавтоинспекции. Они ведут воспитательную работу с молодежью автотранспортных предприятий, проверяют техническое состояние автомобилей и мотоциклов, дежурят и проводят рейды на дорогах, выступают с беседами по радио и телевидению, выпускают «сигналы» и «молнии», осуждающие нарушителей.

В Казахстане, на Украине, в Удмуртии и в ряде других республик, в ряде областей проводятся конкурсы пионерских дружин и соревнования юных велосипедистов на лучшее знание правил движения.

Большое значение в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма имеет организованная ЦК ВЛКСМ, газетой «Пионерская правда» и ГАИ МВД СССР Всесоюзная игра-викторина «Светофор», в которой участвует более двух миллионов школьников.

Как видим, жизнь подсказала немало интересных и эффективных форм работы, направленной на то, чтобы научить детей и подростков понимать законы дорожного движения, оградить их

**Школа
юного пешехода
и автомобилиста**

**Каждый знак
ко времени
и к месту**

**Еще раз
о защите
автомобиля
против угонов**

**Авария
на ровном месте**

**«Интервью»
со светофором**

от несчастных случаев. И все же, несмотря на эти меры, положение остается тревожным.

В чем же дело? Как организовать работу известно, а результаты оставляют желать лучшего. Видимо, передовой опыт профилактики детского дорожно-транспортного травматизма распространяется слабо. Во многих областях и городах эта работа практически отсутствует или ведется формально. Комсомольские организации здесь не определили еще своего места и роли в выполнении столь важной задачи, не установили необходимых контактов с органами внутренних дел и другими организациями. Чтобы решительно улучшить положение, нужны объединенные и хорошо скоординированные усилия многих заинтересованных организаций и ведомств. И душой этой работы должен стать комсомол.

Вот почему дорожные происшествия стали предметом всестороннего совместного обсуждения в ЦК ВЛКСМ и МВД СССР, в результате которого Секретариат ЦК ВЛКСМ и Коллегия Министерства внутренних дел СССР приняли 17 сентября 1971 года специальное постановление «О совместной работе комсомольских организаций и органов внутренних дел по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма».

Комитетам комсомола и органам внутренних дел во взаимодействии с органами народного и профессионально-технического образования, с другими организациями и ведомствами предложено разработать и утвердить конкретную программу действий. В постановлении подробно перечислены необходимые мероприятия. Сделать предстоит многое.

Предстоит организовать специальные лектории по правилам уличного движения для младших школьников во Дворцах культуры и клубах, в Домах пионеров, в детских кинотеатрах, в школах и по месту жительства. Обеспечить активное участие всех пионерских дружин во Всесоюзной игре-викторине «Светофор». На базе лучших пионерских лагерей ежегодно проводить республиканские, краевые и областные финалы этой игры.

С помощью наиболее подготовленных работников органов внутренних дел, нештатных сотрудников Государственной автомобильной инспекции, работников транспортных предприятий, членов автомотоклубов ДОСААФ необходимо создать во всех общеобразовательных школах отряды юных инспекторов движения. Одной из главных задач таких отрядов будет пропаганда правил движения среди школьников, организация пионерских патрулей в местах с наиболее интенсивным движением возле школ и детских внешкольных учреждений.

Комсомольские организации должны принять активное участие в строительстве и оборудовании детских городков, аттракционов, игротек, в оформлении уголков безопасности движения в школах, парках и садах, во внешкольных учреждениях, пионерских лагерях и по месту жительства. Поставлена задача к концу текущего года совместно с заинтересованными организациями — крупными автотранспортными предприятиями, автозаводами, автомотоклубами ДОСААФ — решить вопрос о строительстве в городах республиканско-



Неприятный разговор

Фото Р. Озерского

го, краевого и областного значения детских автогородков и автотрасс. В нынешнем году будет проведен и Всесоюзный конкурс на лучший детский автогородок.

Большая роль в выполнении поставленных задач отводится комсомольцам автотранспортных предприятий. Необходимо принять меры к улучшению дисциплины и усилению борьбы с пьянством среди молодых водителей, добиваться безаварийной работы. Комсомольские организации автохозяйств, авторемонтных заводов, учебных комбинатов должны значительно активизировать шекскую работу в школах и профтехучилищах по пропаганде правил уличного движения, стать застрельщиками и инициаторами создания отрядов и клубов юных водителей, самостоятельных спортивных клубов юных автомобилистов.

Только в тесном взаимодействии с

широкой общественностью, коллективами водителей-профессионалов и любителей, с работниками автомотоклубов и учебных пунктов ДОСААФ, школой и семьей, со всеми, кому небезразлична судьба подростков, можно решить задачу резкого снижения детского дорожно-транспортного травматизма. Ведущую роль в этом важнейшем деле призван сыграть комсомол. Комсомольцы двадцатых годов провели огромную работу по ликвидации неграмотности в стране. При нынешних темпах автомобилизации ликвидировать дорожную безграмотность — для нас задача тоже актуальная и почетная.

Э. ПРИМАК,
заведующий сектором по работе
с подростками Отдела школьной
молодежи ЦК ВЛКСМ

АВТОРИТЕТ ДОРОЖНОГО ЗНАКА

Знаки нового государственного стандарта приходят на смену старым. Сейчас их можно увидеть на основных магистралях многих городов. Они гораздо лучше смотрятся, больше по размерам, освещаются изнутри. Появились и новые символы, позволяющие водителям лучше ориентироваться в самых различных дорожных условиях.

Несомненно, новые знаки будут способствовать сокращению числа дорожных происшествий, хотя одновременно предъявят более высокие требования ко всем участникам движения. Введение нового ГОСТа я бы назвал вехой в организации безопасного движения. Это — проявление заботы государства и об улучшении условий труда огромной армии автоводителей.

Однако для того, чтобы каждый знак работал с максимальной отдачей, он должен точно соответствовать конкретной дорожной обстановке.

БЕЗЗАЩИТНЫЕ АВТОМОБИЛИ

Шофер самосвала ЗИЛ-585 автобазы Центротрансстройа Василий Старостин приехал в город Мытищи за асфальтом. На привокзальной площади он остановился возле продовольственного магазина и вышел купить сигареты. Когда вернулся, машины не было на месте...

Несколько часов спустя мчавшийся с большой скоростью самосвал привлек внимание старшего инспектора службы дорожного надзора Шорина. Он подал водителю сигнал остановиться, но машина пролетела мимо. Инспектор устремился вдогонку.

— Немедленно остановите машину! Поставьте ее на обочину! — неслось из динамика вслед нарушителю.

Не сбавляя скорости, самосвал мчался по шоссе. Миновав мост, машина круто повернула, а из кабины выскочил и бросился бежать какой-то человек. Но сотрудник милиции настиг его. Это был слесарь Мытищинского машиностроительного завода Михаил Нестерук. Он-то и угнал спяну самосвал, оставленный около магазина шофером Старостиным.

Эпизод второй. На 86-м километре Московской кольцевой дороги сотрудники службы безопасности движения задержали ГАЗ-51, которым управлял пьяный шофер Апрелевского завода

Установленный не к месту или несущий неточную, а порой противоречивую информацию знак вызывает прежде всего досаду, а иногда и определенный протест. Не отсюда ли возникает желание «не заметить» знак?

Известно, что действующие Правила движения ограничивают скорость в городах и населенных пунктах 60 км/час, а на отдельных магистралях 80 км/час. Понятно, когда эти лимиты занижают перед опасными местами на дороге (их, кстати, не так уж много). Но чем объяснить ограничения скорости ниже установленного предела буквально перед каждым населенным пунктом, расположенным у дороги?

Представьте себе положение водителя, который проезжает ряд совершенно одинаковых в смысле дорожной обстановки населенных мест и везде встречает разный режим движения: то 60 км/час, то 40, 30 или даже 20! Со-

грампластинок Николай Коршин. Выяснилось, что машину он угнал от клуба в деревне Мартеньясово Наро-Фоминского района с намерением съездить на ней к жене в город Калинин.

И наконец, эпизод третий. Алексей Альшанников, машинист железнодорожного крана из города Люберцы, пришел как-то пьяный в гараж электромонтажного поезда № 701, завел грузовик ЗИЛ-164, протаранил металлические ворота и уехал. Альшанникова привлекли к уголовной ответственности. Оставаясь до суда на свободе, он среди бела дня снова явился в тот же гараж и угнал еще один ЗИЛ-164.

«Ничего нового, — скажет иной читатель. — Такие случаи всем известны».

Да, это так. К сожалению, угон автомобилей из озорства или, как говорят потом задержанные, просто чтобы покататься, стали довольно распространенным явлением, а точнее сказать преступлением. Не случайно еще в 1965 году в Уголовный кодекс РСФСР была введена специальная статья 212¹ (аналогичные статьи появились и в кодексах других республик), в которой сказано: «Угон автомотортранспортных средств или других самоходных машин

«ЛЫСЫЙ» БАЛЛОН

Чудесное утро. Седьмой час. На полном асфальте вспыхивают солнечные блики. Утопающая в зелени Мытная улица еще пустынна, как аллея для прогулок. Для тех, кто за рулем, такая обстановка почти отдых: никто не мешает, никакой нервозности. Водитель девятого таксомоторного парка столицы М. Пашин вез в своей «Волге» пассажира к центру города и не очень спешил расставаться с этой благословенной утренней тишиной.

Постепенно такси стало нагонять раннего городского труженика — грузовик-мусоровоз. Шел он совсем не торопясь, со скоростью около 40 км/час. Пашин нажал на акселератор, набрал свои «законные» 60 км/час, принял влево и начал обгон. Оставив грузовик позади, Пашин плавно повернул руль вправо... Об остальном он вспоминал, уже очнувшись на больничной койке:

— Кручу руль вправо, а машину пошло влево, жму на тормоза, поздно...

«Волга» врезалась в ствол старой липы на левой стороне улицы. Машиной занялись работники Госавтоинспекции, а водителя и пассажира ее увезли на «скорой помощи».



гласится, что такая практика сразу подрывает доверие к знаку. И в конце концов, что же в крупных городах меньше опасность аварий и наездов на пешеходов?

А как вольготно обращаются со знаком «въезд запрещен»? Ответственнойший символ, категорически запрещающий дальнейшее движение, теряет всякое уважение. Происходит это оттого, что за последнее время подобными знаками стали ограждать любые места, куда нежелателен доступ автомобилей. Как будто бы нет для этого других способов. Не пожелали, например, жильцы дома № 1 по Ленинградскому шоссе, чтобы машины въезжали во двор, и установили (не без ведома ГАИ) знак «въезд запрещен». Те, кто в этом отношении не нашел с ГАИ общего языка, прибегают к самодельным знакам, а здесь дело доходит и просто до курьезов. Скажем, «кирпич» висит в конце...

платформы Казанского вокзала в Москве! Подобные вольности с расстановкой знаков прежде всего на руку тем, кто старается не замечать знаки вообще, а организации движения от них пользы никакой. Представим себе такую ситуацию. В такси едет больной или человек с тяжелой поклажей, подъезжает к дому (у современных домов, заметьте, двери выходят во двор), а у ворот — запрет. Водитель, естественно, ехать дальше отказывается, и он формально прав. Ну а каково положение пассажира такси?

Пора наконец понять, что дорожные знаки — это государственный стандарт, и отношение к расстановке их должно быть государственное. Знаки должны быть только там и только те, что отвечают данной дорожной обстановке и способствуют лучшей организации движения. И хозяином в этом деле может быть только Государственная

автомобильная инспекция. Безусловно, она должна действовать в тесном контакте с представителями заинтересованных органов, общественных организаций, а любое решение — согласовываться с требованиями Правил движения. В свою очередь это повысит ответственность тех, на кого возложено благоустройство города, и тогда, может быть, вместо многочисленных «запретительных» знаков появятся оборудованные переходы и другие сооружения, в которых нуждаются многие магистрали.

Конечно, поднятый в этих заметках вопрос не нов. Но мне хотелось привлечь к нему внимание еще раз в связи с начавшимся обновлением дорожных знаков. Это подходящий случай критически взглянуть на практику их применения.

Г. БЕБУТОВ,
автолюбитель

без цели их хищения наказывается лишением свободы на срок до одного года или исправительными работами на тот же срок, или штрафом до 100 рублей, либо влечет применение мер общественного воздействия. Те же действия, совершенные повторно, наказываются лишением свободы на срок до трех лет или исправительными работами на срок до одного года».

Итак, за угон транспортных средств судят теперь со всей строгостью закона. И злоумышленника, севшего за руль чужой машины, и роторея, своей беспечностью предоставившего ему такую возможность. Но здесь речь не о них. Я хотел бы посмотреть на «старую историю» под другим углом зрения. Вернемся к описанным в начале этих заметок эпизодам. Вы помните, о каких машинах шла речь. ГАЗ-51, ЗИЛ-164, ЗИЛ-585(150). Так вот, автомобили эти вовсе не имеют дверных замков. Как говорят, подходи и бери. А к замкам более поздних моделей подобрать отмычку не составляет большого труда, ключ зажигания заменяет порой обычный гвоздь, кусок проволоки, даже... ноготь.

В кого же превращается в таком случае водитель? Уже не машина при нем, а он при ней вроде сторожа. И отлу-

читься нельзя. А на какие только ухищрения не пускаются в поисках защиты от угона индивидуальные владельцы, переходя порой и грань дозволенного. Один додумался до того, что подключил к дверным ручкам электрический ток, другой (помните фильм «Берегись автомобиля»?) воспользовался волчьим капканом! Так можно и самому оказаться на скамье подсудимых!

Нет, разработкой и установкой эффективных противоугонных средств должны вести специалисты. Сейчас некоторые типы механических сторожей стали появляться в продаже. Это хорошо. Но еще лучше было бы выпускать автомобили сразу с встроенными средствами защиты от угона. Стоимость машины они удорожат ненамного, зато сама эта работа в заводских условиях может быть выполнена с меньшими усилиями и с большей пользой. Кстати, подобные требования к фирмам, производящим автомобили, предъявляются сейчас во всем мире. Некоторые из них имеют даже специальные бюро по проектированию противоугонных средств. Пора заняться этим и нашим автозаводам.

И еще один путь решения проблемы. Речь идет об охраняемых стоянках автомобилей. Пока что их в наших горо-

дах крайне мало. В Москве, например, на сто с лишним тысяч машин индивидуального пользования имеется 38 платных стоянок, вмещающих только 5800 автомобилей. Не лучше обстоят дела и в других городах страны. В то же время особых затрат на это не нужно, поскольку содержатся такие стоянки за счет средств, поступающих от автомобилистов. Любый водитель, тем более иногородний, охотно отдаст 20—30 копеек за три-четыре часа, лишь бы иметь уверенность, что по возвращении застанет машину в целости и сохранности.

Может быть, кто-то возразит, что для преступника, вознамерившегося украсть автомобиль, и замок не помеха. Он, мол, и стекло выбьет, чтобы проникнуть в машину. Согласен. Но статистика свидетельствует о том, что за подавляющим числом угонов стоит не кража, а желание «покататься». Такого злоумышленника охраняемый или надежно запечатый автомобиль остановит. Берусь утверждать, что любителей «покататься» плодит легкость овладения автомобилем, его доступность. И надо сделать все, а в общем-то и не так уж много, чтобы автомобиль перед такими людьми не был беззащитным.

Е. ПОПОК

Уголовное дело против Пашина решило не возбуждать. Водитель сам себя достаточно наказал, надолго выйдя из строя, стоимость восстановительного ремонта автомобиля оказа-

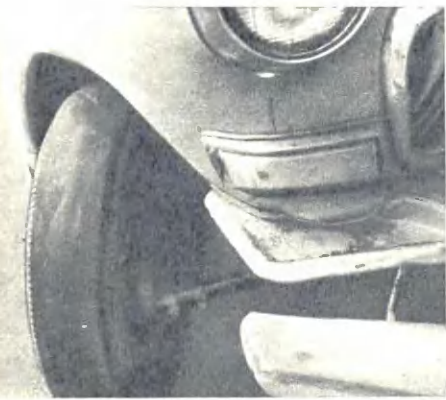
лась не столь уж высокой, а пассажир отделался кратковременным расстройством здоровья. Однако с одним положением в постановлении о прекращении уголовного дела мы согласиться не можем. В нем случившееся представлено так: Пашин, управляя технически исправным автомобилем, при обгоне выехал на левую сторону улицы и наехал на дерево, не успев затормозить, причиной чему невнимательность водителя. Лишь в конце постановления, вроде бы между прочим, говорится, как при осмотре машины было обнаружено, что на шине переднего правого колеса рисунок протектора полностью изношен. А ведь в этом, на наш взгляд, вся суть дела. Взгляните на снимок: машину с такой покрышкой никак нельзя считать технически исправной, а потому пригодной к эксплуатации. И то, что следователь прошел мимо этого факта, удивляет.

Невнимательность к этой «мелочи» прояви-

ли разные люди, имевшие отношение к случившемуся. Беспечно отнесся к своим водительским обязанностям М. Пашин, не имевший права выезжать на «лысом» баллоне. В полной мере ответствен за эту аварию и механик Н. Дроганов, осматривавший машину перед выпуском и подписавший путевку. Потом он говорил, что водитель «имел возможность» снять хорошую резину с любой «Волги», стоящей на ремонте, и не мог объяснить, почему сам не распорядился о такой замене. С большим опозданием реагировал на происшествие, уже третье в парке по одной и той же причине, директор И. Карамов.

Рассказывая читателям об этой истории, мы хотели подчеркнуть, что мелочей в обеспечении безопасности движения не бывает. Каждая из них может привести к непоправимым последствиям.

Г. МЕНДЕЛЕВИЧ





1

2

МОЖНО

нельзя

3

4

да

нет

5

6



7

3

9

водитель автомобиля

МОТОЦИКЛИСТ

10

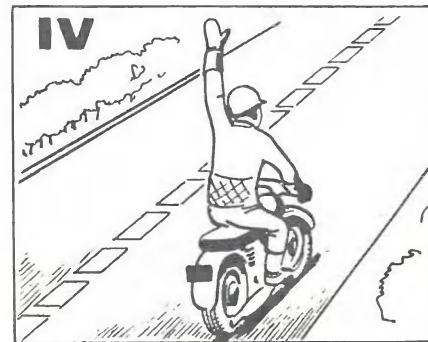
11

можно нельзя только не выезжая на
полосу встречного
движения

12

13

14



можно нельзя только на неосвещенных
 улицах

15

16

1

17

2.5 M

3.8 M

4.0 M

4.5 M

5.5

1

19

20

21

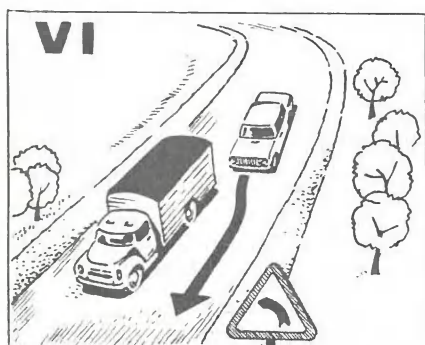
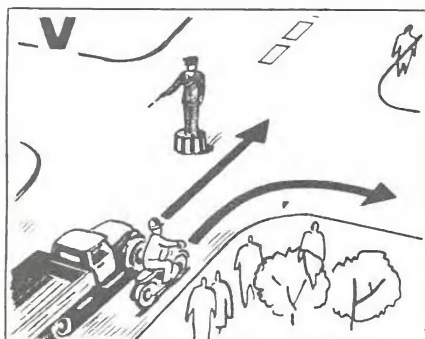
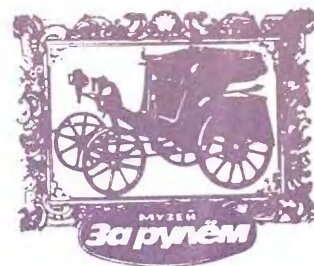
5

На горозах Всего свема



Обеспечивает это нового вида бампер. Он представляет собой серию ячеистых пластмассовых блоков: в переднем бампере таких блоков девять, в заднем — восемь. По форме они напоминают ганочки, применяемые в холодильниках для приготовления льда. При столкновении пластмассовые блоки поглощают энергию удара, а затем приобретают первоначальную форму.

СВЕТОФОР НА ПЕРЕКРЕСТКЕ



ПОПРАВКА

В небольшой части тиража предыдущего номера на плакате «Запрещающие знаки» (стр. 28—29) допущены ошибки в наименовании и порядковых местах нескольких знаков. Приводим их правильные названия и нумерацию:

- 2.2. Движение запрещено.
- 2.4. Грузовое движение запрещено.
- 2.5. Мотоциклетное движение запрещено.
- 2.6. Гужевое движение запрещено.
- 2.7. Движение тракторов запрещено.
- 2.8. Движение с прицепом запрещено.
- 2.22. Остановка запрещена.
- 2.24. Преимущество в движении встречных транспортных средств.

В эту группу следует включить также знак

- 2.25 г. Конец всех ограничений.

Редакция приносит извинения читателям.

Виновные наказаны,

Водители привыкли думать, что светофор если уж не моложе самого автомобиля, то, во всяком случае, его ровесник. Но, оказывается, светофоры существовали еще тогда, когда автомобилей, как говорят, и в помине не было.

Известно, что в 1868 году одна английская фирма, выпускавшая железнодорожные семафоры, изготовила первый в мире светофор для регулирования уличного движения экипажей. Собственно, это был фонарь, работавший на светильном газе, с опускавшимися, как у семафора, светофильтрами. Его установили в центре Лондона на шестиметровой колонне. При помощи системы ремней полицейский поочередно «открывал» и «закрывал» в фонаре красный и зеленый свет. По свидетельству очевидцев, первый светофор работал довольно успешно.

Электрические светофоры появились впервые в 1918 году в Нью-Йорке и Чикаго, а в 1924 году — и в Европе. Сначала они тоже имели только два сигнала — красный и зеленый, а предупреждением при их смене служил свисток полицейского. И только в 1930 году светофор стал трехсекционным, хотя цветам его, видимо, поверили не сразу. Так, в Берлине в 1930 году светофор подсвечивал зеленым, желтым и красным светом соответственно буквы F, A, H (начальные в словах «езда», «внимание» и «стой» в немецком).

К этому же времени относятся первые попытки автоматического регулирования уличного движения. В Нью-Йорке был опробован светофор, который включали сами автомобили, придавляя колесами плиту, уложенную в мостовую около перекрестка. В 1929 году в Лос-Анджелесе, а в 1930 году в Манчестере были установлены первые светофоры, как теперь говорят, с вызывным устройством для пешеходов. Человек, переходящий улицу, мог нажать на кнопку, и на 15 секунд загорался для транспорта красный свет.

У нас светофоры тоже прошли несколько этапов развития. В 1929 году это были уличные семафоры в виде невысокого столба с вращающейся стрелкой, вроде старых железнодорожных. Потом вместо них на перекрестках появились регулировщики. Но ненадолго. Движение все усложнялось, методы «ручного регулирования» стали небезопасными как для самого милиционера, который просто терялся в потоке транспорта, так и для водителей, которые не могли своевременно увидеть его сигналы. И вот в 1930 году в Москве и Ленинграде появились электрические светофоры. Старожилы столпы еще помнят, вероятно, на Садовом кольце светофор с цветными стеклами-секторами, которые попеременно «открывались» стрелкой, движущейся с постоянной угловой скоростью. По нему, например, водители могли судить даже о том, сколько еще времени оста-

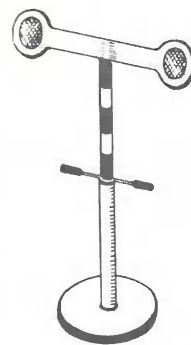
лось до смены сигналов. Но и он был несовершенен, не позволял варьировать продолжительность каждого из сигналов в пределах общего цикла. В 1932 году на смену таким устройствам пришли трехсекционные светофоры.

Почему были выбраны эти три цвета — красный, желтый, зеленый? Для запрещающего сигнала красный цвет взяли потому, что он хорошо виден и днем и ночью. Такой сигнал не меняет цвета даже в тумане. Вот почему мы видим красные огни на мачтах кораблей и радиовышках, на заводских трубах и высотных зданиях. Зеленый виден несколько хуже, но зато в спектре он стоит далеко от красного, и его нельзя с ним спутать.

Долгое время сверху в светофоре располагался зеленый сигнал (а в горизонтальном варианте — слева). Однако международная Конвенция о дорожных знаках и сигналах, к которой присоединился и Советский Союз, установила новый порядок: сверху — красный, внизу — зеленый, а между ними — желтый. И это справедливо: движение на красный сигнал недопустимо, а поэтому он должен быть хорошо виден всем водителям и пешеходам.

Итак, светофору исполнилось 104 года, но и сегодня он, если можно так сказать, продолжает расти. Благодаря специальным датчикам он учится «видеть» ситуацию на перекрестке и реагировать на нее своими сигналами; появились светофоры, управляемые сложнейшими вычислительными устройствами, светофоры с предварительным предупреждением водителей о смене сигналов и многие другие. Все это, бесспорно, открывает новые возможности для дальнейшего повышения безопасности дорожного движения.

Г. ЗИНГЕР



Один из первых светофоров.



Так выглядел светофор на московских улицах в 1932 году.



Современный светофор — комбинация транспортных и пешеходных сигналов.



Самоутверждение личности

Фельетон

Моему знакомому, шестилетнему Сереже, подарили автомобиль. Самосвал был небольшим, игрушечным, и все же машина очень напоминала настоящую, только что сошедшую с конвейера. На ней имелись даже противотуманные фары и зеркала заднего вида. Прошло три дня, и красавец-самосвал стал до удивительности похож на карьерного работягу накануне его списания в металлолом. Сережка выдрал из него противотуманные фары, открутил зеркала заднего вида и, озабоченно сопя, пытался снять наружные шины с задних двоярных колес. По его мнению, машине достаточно было и четырех колес. Так Сережка относился ко всем своим игрушкам: чем ярче и затейливее они были, тем быстрее он отламывал поразившие его воображение детали.

Родители не препятствовали этим стараниям. Они даже теоретически обосновали их, объяснив, что это способ-

ствует самоутверждению личности ребенка.

История эта вспомнилась потому, что в редакцию стали приходить письма с жалобами на точно такое же отношение к новеньким грузовикам Минского автозавода. В машинах этих предусмотрено многое для улучшения условий труда водителей: установлены радиоприемники, противотуманные фары, зеркала заднего вида. Работать при такой оснащенности одно удовольствие — хорошо видна обстановка вокруг машины, не страшны туманы и непогода, есть чем развеять дремотную монотонность дальней дороги. Такая забота о водителе весьма благотворно сказывается на производительности его нелегкого труда и безопасности движения.

И все-таки от фактов не уйти. «Мы получили на Минском автозаводе пятнадцать новых машин МАЗ-503А, пригнали их в автопарк, а на утро нам приказали снять с них радиоприемники и противотуманные фары, — писали, например, водители Чкаловской автоколонны Каховской автотранспортной конторы «Укрводстроя». — Пришлось снять, иначе нам грозили увольнением с работы».

Что, и здесь «самоутверждение личности»?

В Каховке я познакомился с нею — начальником автотранспортной конторы Владимиром Павловичем Ларченко. За три года он избавил от всех «излишеств» свыше семидесяти новых МАЗов. По его категорическому приказу их лишили заодно с противотуманными фарами и радиоприемниками еще и зеркал заднего вида. Вот так. Конструкторы ломали головы над улучшением машины, министерство утвердило стандарт на новый автомобиль, представители завода не давали покоя смежникам, требуя комплектующую продукцию, рабочие соревновались за качество, а он одним махом решил, что «красота вся эта ни к чему».

Теоретический базис, правда, был другой: ничего лишнего на машинах оставлять нельзя, иначе непременно украдут. Что ж, при таком душевном настрое от него вполне можно было ожидать распоряжения снимать и «лишние» шины с задних колес, поскольку машине достаточно и четырех.

Попытка установить, а были ли случаи хищений и куда подевалось все снятое с автомобилей, полной ясности не дала. Радиоприемники начальник АТК продавал по безналичному расчету своему областному управлению «Укрводстроя», районной «Сельхозтехнике», комбинату коммунальных предприятий и другим потребителям, а все остальное отдал в бесконтрольное ведение старшему механику на предмет распределения кому вздумается. По-

скольку механик бухгалтерским учетом не увлекался и списков не составлял, эта категория обгодотельствованных потонула во мраке неизвестности.

Точно такой же нездоровый интерес к новым МАЗам проявляли и руководители Бориспольской автотранспортной конторы «Киевводстроя». Министерство мелиорации и водного хозяйства Украинской ССР по просьбе редакции журнала «За рулем» заинтересовалось этими стараниями, и осенью минувшего года разуконплектование машин было строгайше запрещено. Приказано было даже поставить все снятое на свои места. Это требование вызывает, правда, чисто техническое любопытство: интересно было бы посмотреть, каким образом можно вернуть распроданные радиоприемники и тайнственно утраченные фары и зеркала.

Раздевание могучих МАЗов практиковалось не только на Украине. Аналогичные действия описывали в своих письмах водители из Заволжья Горьковской области, Обнинска — Калужской, Иркутска. Трудно совместить все это с требованиями времени. Неужели до сих пор находятся люди, которые не видят разницы между архаичным извозчиком и современным водителем, представляют его себе этаким биндюжником автомобильного века, которому положена телега на резиновом ходу с мотором и баранкой и ничего больше, а всякое дополнение считают баловством, которое извозчик по темноте своей душевной оценить не способен и потому ломает или проплет? Вряд ли это так. Каждому автомобилисту известно, что труд нынешнего водителя по своей сложности и ответственности сравним в какой-то мере даже с работой пилота. И тому и другому не обойтись без сложного вспомогательного оборудования. Для летчиков по радио регулярно передают метеосводки. Теперь трижды в день такие передачи ведут и для шоферов. В них прогноз погоды, предупреждения об ожидающихся туманах и гололеде, информация о дорожной обстановке. Чтобы водитель услышал эту важную информацию, радиоприемники нужны и на грузовиках.

...Серьезной ошибкой родителей малолетнего разрушителя Сережки было то, что они не удосужились научить его уважать чужой труд. По-видимому, здесь ключ к разгадке поведения и великовозрастных потрошителей машин, в данном случае в неуважении к труду водителя. Работали раньше без этого, сможем и дальше. Такое отношение надо ломать. Вот эта ломка будет всем на пользу.

В. ИНДИН

Рис. О. Шороха

По письму приняты меры

Читатель И. Тарабанько из Брянской области прислал в редакцию письмо, в котором просил помочь ему и другим товарищам, занимавшимся на курсах мотоциклистов при Климовском районном комитете ДОСААФ, сдать экзамены и получить права. «Курсы окончили давно, —

пишет он, — а вот экзамены у нас никто не принимает».

Редакция направила это письмо в областной комитет ДОСААФ с просьбой проверить сигнал и принять необходимые меры.

Вот что ответил заместитель председателя Брянского обкома ДОСААФ Ф. Сашко. Причиной задержки в приеме экзаменов явилось безответственное отношение к своим обязанностям бывшего председателя Климовского райкома ДОСААФ В. Кункина. За это он снят с работы. От всех окончивших курсы экзамены приняты.

П. Зуев из г. Снежное Донецкой области написал, что закрепленный за ним автомобиль Горьковского автозавода с кабиной, имеющей деревянный каркас, не принимает в ремонт Горловский АРЗ.

Редакция обратилась в Министерство автомобильного транспорта УССР. Нам ответил начальник Главного управления промышленных предприятий министерства В. Гаевой. Он сообщил, что жалоба читателя рассмотрена. Горловскому авторемонтному заводу дано указание принимать в ремонт автомобили семейства ГАЗ с кабинами всех модификаций.

Отвергнуто практикой

Читатель С. Николаев из Варнаула спрашивает, почему промышленность не выпускает трехколесные пассажирские мотороллеры. В. Марченко из Краснодара, считая целесообразным производством мотоциклов-одночех с кузовом автомобильного типа, интересуется, что делают конструкторы в этом направлении.

Трехколесные трехколейные пассажирские машины на базе агрегатов мотоциклов и мотороллеров выпускались в нашей стране с 1952 по 1957 год. Это были мотоциклы Серпуховского мотозавода С1Л, СЛ-0 и С3Л, предназначенные для инвалидов и имевшие одно колесо спереди и два — сзади.

Тогда же появились и некоторое время эксплуатировались (в частности, на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке в Москве) туристские мотороллеры-такси Вятско-Полянского машиностроительного завода, выпускавшиеся в двух вариантах. Один, мотороллер МГ-150Т, имел колесо спереди и два сзади, где находилось и сиденье для двух пассажиров. У другого мотороллера, ВП-150Т, было, наоборот, одно колесо сзади и два управляемых впереди, здесь же располагалось двухместное пассажирское сиденье. Кузова обеих машин — открытого типа.

Практика эксплуатации показала, что такие машины отличаются низкой проходимостью и недостаточной устойчивостью при движении по проселочным дорогам. Это особенно характерно для машин с одним передним колесом, встречающим большое сопротивление при движении по ненакатанной части межколесного полотна дороги. Три колеса снижают удобство движения по булыжной и вообще неровной дороге.

Естественно, что потребители отдали предпочтение мотоциклам с боновым прицепом, не имеющим таких недостатков. Трехколесная трехколейная схема пока сохранилась лишь у грузовых мотороллеров, эксплуатируемых только на дорогах с усовершенствованным покрытием. А мотоциклы для инвалидов обрели четвертое колесо и превратились, таким образом, в двухколейный экипаж, подобный обычному автомобилю.

Попытки конструкторов сочетать в одной машине свойства автомобиля и мотоцикла, отойдя от установившихся принципов конструирования каждого из этих экипажей, относятся еще к началу века. Все машины, построенные по этому принципу, оказались чрезмерно тяжелыми, неудобными (а подчас и опасными) в эксплуатации.

С начала шестидесятых годов таких конструкций уже не создавалось ввиду окончательно выяснившейся их бесперспективности.

О плате за проезд в такси

Читатель В. Алексеев из г. Кострома интересуется порядком взимания платы за проезд в такси в тех случаях, когда едет несколько пассажиров, не имеющих отношения друг к другу. Вот что сообщили нам в Главном пассажирском управлении Министерства автомобильного транспорта РСФСР.

В тех случаях, когда пассажиры воспользовались на стоянке таксомотором для совместной поездки (поскольку совпадал их путь следования), водитель такси обязан при каждой высадке пассажира ставить таксометр на нассу, производить полный расчет с каждым пассажиром равными долями, т. е. сумму, указанную таксометром, делить на количество пассажиров. При дальнейшем следовании таксометр снова должен быть переключен на тариф.

Сколько вмещает багажник?

Группа автолюбителей из Ростова-на-Дону обратилась в редакцию с просьбой сообщить данные о емкости багажников отечественных легковых автомобилей.

Приводим интересные их сведения, взятые из книги В. Родионова и Б. Фиттермана «Легковые автомобили», выпу-

щенной в 1971 году издательством «Машиностроение».

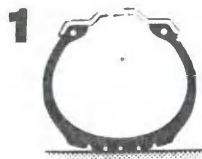
«Запорожец-965» и «965А» — 0,10 м³; «Запорожец-966» и «966В» — 0,24; «Москвич-402», «403» и «407» — 0,34; «Москвич-408» и «412» — 0,37; «Жигули» ВАЗ-2101 — 0,38; «Волга» ГАЗ-21Р — 0,48; «Волга» ГАЗ-24 — 0,70.

О чем говорит неравномерный износ шин

«Я заметил, что на одном из передних колес моего «Москвича-408» шина больше изнашивается по середине протектора, а края остаются почти без изменений. Перестановка этого колеса назад не дала результата. Затем через некоторое время такая неравномерность прошла сама собой, без какого-либо вмешательства с моей стороны. Объясните, пожалуйста, в чем было дело, опасно ли это», — с такой просьбой обратился в редакцию киевлянин Н. Поддубенко.

Неравномерный износ шин беспокоит также москвичей А. Борисова и М. Красного, ленинградца С. Петрова.

Если протектор шины изнашивается не равномерно по всей беговой дорожке, а больше по краям или в центре, — причина, видимо, в том, что вы не контролируете давление воздуха в колесе. На рисунках 1 и 2 хорошо видно, как в зависимости от давления изнашивается покрышка. На слишком «жестком накачанном» колесе (рис. 1) в контакт с дорогой вступает лишь средняя часть шины. Она, естественно, и снашивается, а края, которые не достают до земли, сохраняются. Это ведет не только к преждевременному износу покрышки. Из-за того, что площадь контакта такого колеса с дорогой меньше, чем полагается, возможен занос при резком торможении.



Если давление в шине меньше нормы, она как бы прогибается внутрь, нагрузка ложится в основном на более жесткие края (рис. 2). При этом износ имеет резкий выраженный характер — края протектора гладкие, середина целая. «Мягкая» покрышка также опасна — при торможении возможен занос в ее сторону.

Перестановка колеса с неправильным давлением в шине, понятно, ничего не дала. Но при проверке и доведении в шине давления до нормы (рис. 3) положение исправилось. Отсюда следует, что



необходимо периодически контролировать давление в шинах. Делают это на «холодном» колесе, перед началом движения.

Износ одной стороны покрышки переднего колеса — сигнал о том, что необходимо проверить углы установки, то есть сходимость и развал. Чаще всего после регулировки этих очень важных параметров удается приостановить преждевременный выход покрышки из строя.

Надо сказать еще о «пятнистом» износе протектора шины. При нем на вполне благополучном общем фоне появляются «проплешины», где совершенно стерт рисунок. Причина — сильный динамический дисбаланс колеса. Возможно, при демонтаже шины нарушена балансировка или слетели с обода и потерялись грузики. «Равновесие» необходимо восстановить на станции обслуживания, имеющей специальный стенд.

Стойкость накладок

у дисковых тормозов

«Хотелось бы знать, — спрашивает минчанин С. Соколов, — насколько быстрее изнашиваются накладки у дисковых тормозов по сравнению с барабанными».

Во время сравнительных испытаний легковых автомобилей с барабанными («Москвич-408») и дисковыми («Пежо-204» и «Триумф-1300») тормозами на булыжной дороге, покрытой жидкой грязью, были получены следующие результаты: износ накладок составил на 1000 километров пробега: «Москвич» — 0,007 — 0,178 мм; «Пежо» — 0,148 — 0,345 мм; «Триумф» — 0,269 — 1,286 мм.

В среднем срок службы накладок дискового тормоза в сухую погоду составляет 15—20 тысяч километров, а в сырую погоду при движении по грязи он падает до 6—7 тысяч.

«Электронный карбюратор»? Нет

Большая группа читателей журнала, в том числе В. Костромин (Ивано-Франковск), К. Макаров (Ярославль), В. Колесник (Ровно), Е. Богданевич (Краматорск) и другие, интересуется, что представляет собой «электронный карбюратор» Ленинградского карбюраторного завода, о котором сообщалось в прессе.

Завод изготовил в нынешнем году опытную партию аппаратуры впрыска с электронным управлением подачи топлива. Принципиальная схема работы подобных систем и их устройство были подробно описаны в нашем журнале (1962, № 12, стр. 22—23). Исходя из принципа работы этой аппаратуры, называть ее «электронным карбюратором» неверно. Правильнее будет ее характеризовать как «систему электронного впрыска».

Как показывает зарубежный опыт, такие системы (одна из них описана в № 2 «За рулем» за 1972 год) сложнее и в 3—3,5 раза дороже, чем обычные карбюраторы. Установка их требует замены или переделки ряда деталей двигателя.

Так называемый «электронный впрыск топлива» находит применение в первую очередь на спортивных автомобилях и автомобилях высшего класса. На мотоциклах же он вообще серийно не устанавливается. Конечно, эту систему невозможно изготовить кустарным способом, как того хотят отдельные читатели.



ПЯТАЯ МОДИФИКАЦИЯ

Семейство легковых автомобилей «Шкода-110» («За рулем», 1970, № 7) до недавнего времени состояло из четырех модификаций базовой модели «100» (988 см³, 43 л. с. при 4650 об/мин, вес 805 кг, скорость 125 км/час). У модификации «100Л» основные параметры те же, но применена несколько лучшая отделка («люкс»), и в связи с этим увели-

чился вес (до 825 кг). Следующий вариант — «110Л» представляет собой «Шкоду-100Л», но с более мощным (1107 см³, 48 л. с. при 4900 об/мин) двигателем, который позволяет поднять скорость до 135 км/час. При этом возрос (до 7,6 л/100 км) расход топлива, составляющий для машин «100» и «100Л» 7 л.

Все эти три «шкоды» снабжены четырехместными четырехдверными кузовами типа «седан». У модификации «110Р» («За рулем», 1971, № 6) — двухдверный четырехместный кузов типа «купе» и

«ПАННОНИЯ-350»

Мотоциклостроители Венгрии ведут разработку новых, отвечающих современным требованиям конструкций. Не первый год завод «Паннония» Чепельского комбината наряду с известной моделью Т-5 (250 см³, 16 л. с.) собирает двухцилиндровые двухтактные мотоциклы П-20 того же класса (см. «За рулем», 1971, № 10), отличающиеся более высокими динамическими показателями.

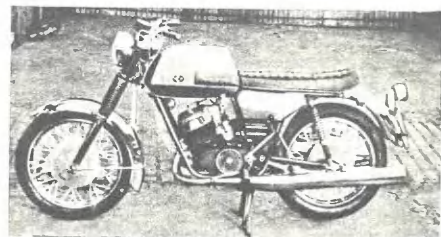
«Паннония-П20» (250 см³, 23 л. с., 130 км/час) быстро завоевала симпатии туристов и любителей дальних скоростных поездок. Предвидя, что в ближайшие годы может возникнуть спрос на еще более мощную и быстроходную машину, чепельские конструкторы на базе П-20 разработали новый мотоцикл, которому присвоили индекс П-350. Построены опытные образцы и ведутся испытания. Что же представляет собой экспериментальная «Паннония»? У нее форсированный двигатель модели П-20 с увели-

ченным до 324 см³ рабочим объемом и усовершенствованной ходовой частью П-20.

Большая скорость и отличная приемистость мотоцикла потребовали применения более эффективных, чем у П-20, тормозов. Поэтому диаметр тормозных барабанов увеличен до 200 мм, а колодки с накладками шириной 40 мм на переднем колесе приводятся двумя кулачками. Новый бак и гармонирующие с ним

Краткая техническая характеристика

Максимальная скорость, км/час	140
Максимальная мощность, л. с. при об/мин	32/7500
Максимальный крутящий момент, кгм при об/мин	3/6000 — 6500
Рабочий объем двигателя, см³	324
Диаметр цилиндра × ход поршня, мм	62 × 54
Число карбюраторов — диаметр диффузора, мм	2 — 28
Степень сжатия	11
Емкость бака, л	16,5
Сухой вес, кг	148



крышки инструментальных ящиков придали машине оригинальную стремительную форму. Сравнительно плоская фара, отдельно расположенный спидометр, чехлы на перьях передней вилки, открытая цепь главной передачи и пружины задних амортизаторов подчеркивают спортивный характер мотоцикла. Наряду с этим наличие длинного профилированного седла, фонарей указателей поворота, высокий и широкий руль создают необходимые удобства и водителю и пассажиру.

КОРОТКО

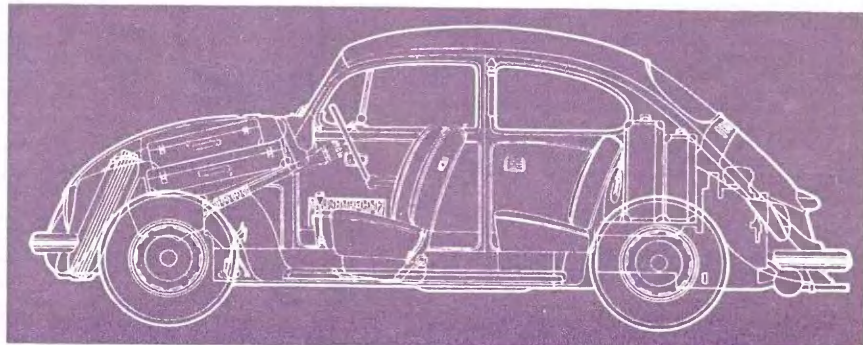
В Турине подписан договор о научно-техническом сотрудничестве между Министерством машиностроения ПНР и итальянской фирмой ФИАТ. В соответствии с ним Польша приобретает лицензию на производство микролитражки, призванной стать массовым автомобилем в стране. Это будет четырехместная машина с двухдверным кузовом, способная развивать скорость 100 км/час при расходе топлива, не превышающем 5 л/100 км. Ее выпуск начнется в 1974 году на новых предприятиях в городах Тихи и Вельско-Вяля. Проектная мощность обоих заводов — 150 тысяч машин в год.

В соответствии с пятым пятилетним планом развития народного хозяйства ЧССР, директивы по которому принял XIV съезд КПЧ, автопромышленность страны получит дальнейшее развитие. За годы новой пятилетки (1971—1975) будет выпущено 785 тысяч легковых автомобилей «Шкода», 49 тысяч легких и средних грузовиков «Авиа» и «Прага», 60 тысяч тяжелых грузовиков «Шкода» и 38 тысяч грузовиков «Татра». Кроме того, намечается изготовить 13 тысяч автобусов «Шкода» и «Кароса» и 487 тысяч мотоциклов «Ява» и «Чезет».

По итогам анкеты «Автомобиль года», традиционно проводимой голландским журналом «Ауто-визи», наиболее удачной моделью 1971 года признана малолитражка ФИАТ-127 (см. «За рулем», 1971, № 11).

Три крупные европейские автомобильные фирмы — «Рено» и «Пежо» (Франция) и «Вольво» (Швеция) объединили свои усилия в разработке перспективного двигателя для легковой машины среднего класса. Ее выпуск намечено начать в 1980 году в количестве 350 тысяч штук в год.

Настоящий «жук» (модель «113» с 30-летним стажем)



СЕМЕЙСТВО «ЖУКОВ»

«Фольксваген» — крупнейшее автомобильное предприятие ФРГ. С конвейера его заводов ежедневно сходит по 5000 машин: легковых, микроавтобусов, фургончиков, пикапов. Ему также принадлежит фирма «Ауто-Унион» и НСУ, строящие легковые автомобили.

Среди многообразия моделей и модификаций «Фольксвагенов» самым популярным слывет «жук», конструкция которого была разработана Ф. Порше еще до войны. Его прототип впервые был показан на берлинской автомобильной выставке в 1939 году.

С тех пор «жук» многократно усовершенствовался. Передняя подвеска на поперечных пластинчатых торсионах уступила место пружинной, а «косолопая» задняя, с качающимися полусоями, заменена четырехшарнирной рычажной. Став вместительней багажник, улучшена система вентиляции. Правда, наряду с модернизированным таким образом «Фольксвагеном-1302» производится и

его устаревший предшественник, носящий индекс «113».

Помимо базовой модели с двухдверным кузовом выпускается на небольшом кузовном заводе «Карманн» модификация со складывающимся верхом (модель «151»), а также двухместное «купе» (модель «143»), разработанное в 1955 году итальянской фирмой «Гиас».

Десять лет назад концерн «Фольксваген» столкнулся с трудностями сбыта своей устаревшей машины, и тогда появилась новая модель — «315». Она существует в трех разновидностях: «седан», «седан» с покатой крышей (так называемый «фастбек») и «универсал». За дополнительную плату (14 процентов) этот автомобиль оборудуется системой впрыска топлива, которая позволяет повысить мощность с 51 до 60 л. с.

В 1968 году «Фольксваген» освоил еще одну машину («За рулем», 1969, № 4), которой присвоен индекс «411», выпускаемую с двухдверным и четырехдвер-

еще более мощный двигатель (1107 см³, 52 л. с. при 5500 об/мин). Он обеспечивает этой машине, весящей 885 кг, скорость 145 км/час. Расход горючего — 8,8 л/100 км. Специально для спортсменов выпускается модификация «110Л-ралли» (см. «За рулем», 1972, № 2) с 73-сильным двигателем.

Начиная с этого года семейство «Шкода» пополнится еще одной машиной. Ее индекс — «110ЛС». Это «седан» «110Л» с двигателем от купе «110Р». Автомобиль весит 840 кг, а по скорости и расходу

топлива не отличается от модификации «110Р».

Каждая из пяти модификаций и базовая модель в 1972 году будут иметь безопасный, деформируемый при столкновении вал руля, четырехскоростной стеклоочиститель, новое зеркало заднего вида, уменьшающее ослепление водителя, вентиляционные решетки в задних стойках кузова, улучшенную резьбовую пробку бензобака, который по-прежнему располагается в правом переднем крыле.

С ОБОИМИ ВЕДУЩИМИ КОЛЕСАМИ

Необычный мотоцикл, представленный на снимке, носит название «Трейлбрекер» (по-английски — прокладывающий путь). Эта экспериментальная машина построена американской компанией «Кайзер Аллюминум» и предназначена для эксплуатации по бездорожью. Она снабжена двухтактным двигателем мощностью 8 л. с., вентилятором для обдува цилиндра и цепным приводом на оба колеса. Передача на переднее колесо получила достаточно сложной и заставила отказаться от его подвески. Кстати, и заднее колесо не имеет упругой подвески. Полагают, что ее отсутствие в какой-то мере может быть компенсировано применением широкопрофильных шин низкого давления.

Хотя «Трейлбрекер» рекламируется как машина для охотников и рыболовов, спо-

собная передвигаться по болотам и преодолевать большие подъемы, ее серийное производство еще не начато. Значительный вес мотоцикла, высокое расположение центра тяжести и отсутствие подвески должны ухудшить его устойчивость и управляемость.



КОРОТКО

На новых покрышках, изготавливаемых во Франции, в глубине протектора уложены слои цветной резины. Они «протупают» на поверхности изношенной покрышки, когда протектор утоньшится до 1 миллиметра. Таким образом водители смогут получать более точное представление об износе шин своих автомобилей.

Недавно в Бухаресте открылся музей спорта. Среди его экспонатов — легковая машина «Олдсмобиль» 1893 года. Это один из первых автомобилей, появившихся в свое время на улицах румынской столицы.

Завод «Мотос», строящий гоночные автомобили, сообщил, что на каждую машину формулы 1, весящую 530 кг, требуется во время ее «жизни» 3 тонны запчастей, специальных шин и эксплуатационных материалов (не считая топлива).

Легковой автомобиль ФИАТ-128, подготовленный для кольцевых гонок в рамках технических требований ФИА по группе 2, имеет увеличенные рабочий объем (с 1116 до 1290 см³) и мощность (с 55 до 135 л. с.), уменьшенный вес (с 805 до 725 кг), у него выше скорость (185 против 142 км/час) и цена (на 73%).

Известные «скоростники» Крэг Бридлав и Гарри Габелич намерены осенью этого года предпринять на Бонневильском солончаковом плато в штате Юта (США) новые попытки побить абсолютный мировой рекорд скорости на автомобиле.

ным кузовом (все ее предшественницы были двухдверными), а также с кузовом «универсал». Как и модели «1302С», «141», «143» и «315», она снабжается дисковыми тормозами передних колес. На легковых автомобилях «411» устанавливается система впрыска топлива с электронным управлением и автоматическая трансмиссия. Эта трансмиссия делает машину на 20 кг тяжелее и монтируется только по заказу с надбавкой к цене в 9 процентов. Почти одновременно с моделью «411» увидел свет так называемый «охотничий» «Фольксваген-181» («За рулем», 1970, № 9), базирующийся на агрегатах «седана» «315».

Все «Фольксвагены», начиная от «жука» и кончая «411-м», имели много общего в конструкции: расположенный сзади двигатель с воздушным охлажде-

нием и четырьмя оппозитными цилиндрами, штанговый привод клапанов, независимую подвеску всех колес, 15-дюймовые шины, раздельную систему гидропривода тормозов передних и задних колес.

Последняя же модель «К70» («За рулем», 1971, № 6), спроектированная инженерами НСУ, выпускается с 1971 года и в корне отличается от прежних «Фольксвагенов»: ведущие колеса — передние, водяное охлаждение, четыре цилиндра, расположенные в ряд, гидровакуумный усилитель тормозов, распределительный вал в головке цилиндров. «К70» снабжается только четырехдверным кузовом.

Технические характеристики выпускаемых сегодня «Фольксвагенов» приведены в таблице.

Модель	Рабочий объем, см ³	Мощность (л. с.) и число об/мин	Длина, мм	Вес, кг	Скорость, км/час	Разгон с места до 100 км/час, сек.	Расход топлива, л/100 км	Индекс цены, %	Конструктивные особенности
113 («Жук»)	1192	34—3600	4070	820	115	37	7,5	100	Т
151	1285	44—4100	4070	870	125	23	7,5	140	Т
1302	1285	44—4100	4080	845	125	23	7,5	122	—
1302С	1584	50—4000	4080	845	130	22	7,8	129	Д
143									
(«Карманн-Гиа»)	1584	50—4000	4140	870	140	20	9,0	145	ТД
315-1600Л	1493	44—3800	4340	920	125	—	8,4	—	ТД
315-1600ТЛ	1584	54—4000	4340	920	135	20	8,9	140	ТДК
411В	1679	80—4900	4520	1020	153	18,5	10,4	190	ДВ
181	1493	44—3800	3780	900	110	—	9,4	180	ТД
К70 (75 л. с.)	1605	75—5200	4420	1050	148	16,0	10,4	200	ДДУ
К70 (90 л. с.)	1605	90—5200	4420	1050	158	14,0	10,4	211	ДДУ

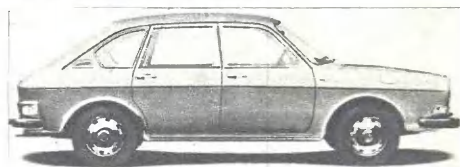
Примечание. Цена модели «113» принята за 100%. Обозначения: В — система впрыска топлива; Д — дисковые тормоза на передних колесах; ДД — дисковые тормоза на всех колесах; К — два карбюратора; Т — торсионная подвеска передних колес; У — гидровакуумный усилитель тормозов.



Двухместный «Фольксваген-Карманн Гиа».



Представитель второго поколения «Фольксваген-315-1600ТЛ».



Модель «411», дебют которой состоялся в 1968 году на ярмарке в Брно.

Последняя новинка фирмы — «Фольксваген-К70».



Улыбки ралли



Кто из вас Кадочников?

В 1957 году в качестве корреспондента газеты «Советский патриот» вместе с коллегами из журнала «За рулем» я сопровождал первые всесоюзные авторалли, проходившие по маршруту Москва — Минск — Вильнюс — Рига — Москва. На пути участников было множество небольших населенных пунктов. Именно здесь публика проявляла особый интерес к гонщикам и их автомобилям. В одном городке (точно не помню, как будто в Опочке Псковской области), чтобы отвлечь от себя внимание и получить возможность продолжить соревнование, кто-то из спортсменов в ответ на расспросы объяснил:

— Мы торопимся, да и вряд ли что интересное сможем вам рассказать, а вот в машине, идущей за нами под № 40, едет артист Кадочников, тот самый, что снимался в картине «Подвиг разведчика». Он вам расскажет много интересного, споет и спляшет...

Стоило машине под «роковым» номером затормозить у заправочного пункта, как оба гонщика (кажется, инженер и врач, даже не участники самодельности) в один миг были извлечены из автомобиля.

— Кто из вас Кадочников? — один и тот же вопрос повторяли десятки людей. — Спойте что-нибудь... Расскажите, как вы снимались в кино, — требовали от обоих «кадочниковых» сразу.

С большим трудом удалось экипажу навестить на следующем этапе время, потраченное на разъяснение, что «никто из них не имеет отношения к кино».

Почти пятнадцать лет прошло с тех пор. Популярность ралли возросла до таких масштабов, которые не виделись и в мечтах даже самым ярым их приверженцам. И в сегодняшнем варианте этот забавный эпизод мог бы выглядеть уже совсем по-другому. Ну, скажем, так.

Едет группа артистов на нескольких автомобилях. И вдруг в каком-то городке останавливают и окружают первую машину:

— Кто из вас Щавелев?..

Вероятно? Вполне. Мало кому не известны имена героев автомарафонов Лондон—Сидней и Лондон—Мехико, а ралли увлекли людей самых разных профессий.

«Ралли века» не имели себе равных по протяженности и трудностям. На их огромной дистанции разыгрывались подлинные драмы. Было немало и курьезов. Ну а коль мы настроились на веселый лад, то я позволю себе привести несколько забавных историй, многим, возможно, неизвестных.



„Будем меньше спорить“

Вместе с последними моделями ведущих мировых фирм в ралли Лондон—Сидней стартовал «Бентли»... 1930 года выпуска. Не менее экзотическим был и экипаж 39-летнего «старичка» — машину вели два англичанина, в недавнем прошлом чемпионы по... бобслею. А на одном из «фордов» ехала манекенщица из Ирландии Розмари Смит. Вместе с ней стартовала француженка Люсетт Пуэнте. Девушки говорили каждая только на своем родном языке. «Это и хорошо, — сказала журналистам высокая блондинка Смит, — мы будем меньше спорить на маршруте».



„Роллс-ройсы“ — машины для асфальта

Из Лондона в Мехико два экипажа стартовали на фешенебельных «роллс-ройсах». Машины этой марки не участвовали в массовых состязаниях с 1913 года. Поначалу автомобилисты были очень довольны своими шикарными каретами: на контрольных пунктах они ничего не ремонтировали, а лишь смахивали особыми щеточками пыль. Удобно было в поместительном салоне отдыхать и есть.

Но горных дорог Южной Америки «ройлс-ройсы» не выдержали и сошли с трассы.



„Футбол — воскресная забава“

На дорогах Югославии были два участка скоростных испытаний. Неожиданно для многих один из них выиграл экипаж в составе профессионального гонщика Тома Фола и... известного английского футболиста Джимми Гривса.

Гривс был самым популярным участником ралли Лондон—Мехико. На контрольных пунктах его одолевали фоторепортеры, любители автографов. Поначалу знаменитый форвард в силу своих футбольных привычек не скупился на выказывания, охотно расписывался, позировал фотографам около своего автомобиля. В Софии Гривс ска-

зал: «Гонка — легкая прогулка, и, если так пойдет дальше, я надеюсь добраться до стадиона «Ацтека», сохранив свежесть и бодрость».

Однако уже в Лиссабоне Гривс загворил по-другому: «Труд автогонщика — один из самых тяжелых, играть в футбол — воскресная забава по сравнению с участием в больших автомобильных ралли».



Признание прессы

Многие западные газеты, которые до этого обходили молчанием советские автомобили, участвовавшие в ралли, после того как «москвичи» успешно преодолели несколько тысяч километров по дорогам Южной Америки, вынуждены были поместить на своих страницах положительные отзывы.

«Дейли миррор» напечатала корреспонденцию Патрика Менена из Ла-Паса, где, в частности, говорилось: «Советские гонщики доказали, что их страна в состоянии выпускать выносливые, надежные машины».

У других команд в ходу была шутка, что победит одна из советских машин технической службы: так успешно сопровождали своих гонщиков советские «технички».



От Москвы до Бреста

«Горы теперь не люблю, — рассказывал по возвращении домой водитель такси из Вильнюса Леонтий Потапчик. — Почти 1000 километров — это расстояние от Москвы до Бреста — пришлось проехать в горах Южной Америки на первой и второй передачах. Быстрее было невозможно: там сплошные повороты. Такая езда — пытка для водителя».



Привыкаешь даже к авто- марафонам

По возвращении в Москву я спросил одного из «марафонцев» Валерия Широченко:

— Что вы делали в первый день после финиша в Мехико?

— Первые сутки спали как убитые. А потом ходили на футбол, смотрели корриду, были гостями художника Сикейроса... Человек привыкает ко всему, даже к автомарафонам.

В. ДВОРЦОВ

Рис. М. Каширова



Еще один приз ГАЗ-69М

Победа на автокроссе в Италии

Большой интерес у итальянских любителей спорта вызвал кросс, организатором которого выступил автоклуб города Маджоре.

На старт вышли 75 «вездеходов» известнейших марок — «Лэнд-ровер», «Джип-Форд», ФИАТ, «Штейер-пук», «Тойота» и другие. Среди них были и семь советских ГАЗ-69М, которые поставлены в Италию Всесоюзным объединением «Автоэкспорт» через фирму «Марброс».

Трасса соревнований пролегла по узкому руслу горной реки. Участникам пришлось преодолевать многочисленные скалистые и толстые участки. Самое трудное испытание ожидало гонщиков при

пересечении брода реки Понончелло. В некоторых местах глубина достигала 70 сантиметров. Автомобили настолько погружались в воду, что издали напоминали аппараты на воздушной подушке, скользящие в облаках брызг.

Все семь советских автомобилей завершили гонку. Победил ГАЗ-69М, за рулем которого находился руководитель фирмы «Марброс» Марторелли. Второе место занял «Джип-Форд М51». На пятом и шестом местах также были автомобили ГАЗ-69М.

Это второй спортивный приз, который выигрывает ГАЗ-69М на подобных соревнованиях в Италии.

А. ФЕДОСЕЕВ

Разыскивается

„номер
811867“

«Последнее сообщение из редакционной почты. «Майко-МД250» украден! Рама № 810908. Мотор № 811867. Этот «Майко» с 250-кубовым золотниковым двигателем — сенсация Миланской выставки и непосредственный конкурент японских машин — был украден в ночь с 27 на 28 декабря 1971 года.

Для запросов ссылайтесь на завод «Майко» в Пфаффингене. При телефонных звонках спрашивать инженера Г. Шира.

В СЛУЧАЕ, ЕСЛИ ОБНАРУЖИТСЯ МОТОЦИКЛ ИЛИ ЕГО ДЕТАЛИ, ИЗВЕСТИТЕ, ПОЖАЛУЙСТА, БЛИЖАЙШИЙ ПОЛИЦЕЙСКИЙ УЧАСТОК».

Такое сообщение можно было прочесть не только в мотоциклетном журнале «Моторрад» (ФРГ). Еще бы — пропал опытный образец перспективной модели. Той самой, которая была призвана стать равноценной конкуренткой «ямахам», «сузуки» и «кавасаки» и наделала столько шума на традиционной выставке в Милане.

Неизвестно, «обнаружился» ли мотоцикл, неизвестно, кто его украл. Но содержащийся в газетном объявлении намек имеет вполне реальную почву.

Действительно, представителям соперничающих фирм было над чем задуматься. Новый 250-кубовый «Майко» по мощности не уступал их лучшим моделям. Отработанные на кроссовых машинах конфигурация каналов цилиндра, фазы газораспределения, новая форма ребер, улучшающая охлаждение, бесконтактная транзисторная система зажигания, наконец, дисковый золотник, управляющий подачей горючей смеси, позволили значительно форсировать двигатель — до 32 л. с. Вот почему мотор № 811867 кое для кого представлял лакомый кусочек.

Законы капиталистического рынка просты: не можешь одолеть соперника — купи его, не можешь купить — укради его секреты. Прототип новой модели был похищен среди ночи, как в самом скверном детективе. Собственно, нужен, видимо, был лишь мотор. Но почему бы не взять все целиком? Ведь на мотоцикле применены последние новинки других фирм, поставляющих комплектующие изделия. Тут испанские приборы зажигания и передняя вилка, итальянские тормоза и обода колес, английские амортизаторы. Представляла, очевидно, интерес и шестиступенчатая коробка передач, и дуплексная рама — дорожный «Майко», рассчитанный на двух человек, весит столько, сколько лучшая машина для чемпионата мира по мотокроссу, — 100 кг. Следовательно, в дело пошли какие-то сверхлегкие или сверхпрочные материалы (лабораторный анализ потом покажет какие).

«Известите ближайший полицейский участок», — взывают сообщения о похищении опытного образца мотоцикла незадолго до начала его серийного производства. Что и говорить, скандальная история. Но стоит ли этому удивляться. Таковы законы бизнеса.



Letzte Mitteilung nach Redaktionsschluss:
Maico MD 250 gestohlen! Fahrgest.-Nr. 810908 — Motor-Nr. 811867
Die in Heft 26/1971 vorgestellte 250-ccm-Drehkopfmotor-Maico, Sensation der Mailänder Ausstellung und direkte Konkurrentin zum japanischen Angebot, wurde in der Nacht vom 27. zum 28. Dezember 1971 gestohlen. Hinweise erbitet das Werk Maico in Pfaffingen, Telefon 0712 02 824. Herr Dipl.-Ing. G. Schier. Bei Aufbauchen der Maschine oder von Teilen derselben bitte die nächste Polizeidienststelle benachrichtigen!

Главный редактор
И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия:

Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ,
А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН,
В. Г. ДЕЙКУН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ,
Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ,
Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ,
Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС [отв.
секретарь], В. И. НИКИТИН,
В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО,
Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ
[зам. главного редактора],
Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ,
Л. М. ШУГУРОВ

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

Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции:
103092, Москва, К-92, 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. 2.2.1972

Подписано в печ. 29.2.1972.

Тираж 2 080 000

Бум. 60×90^{1/4}, 2,75 бум. л.—5,5 печ. л.

Цена 50 коп.

Зак. 56. Г-17011.

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

Автомобиль — умная и строгая машина. Конструкторы предусматривают в ней все до мельчайших деталей. Думают и над тем, как улучшить обзорность, увеличить лобовое стекло. И вот навстречу попадаются автомобили, у которых все стекло обрамляют какие-то бубенчики или болтаются перед глазами какие-то чертики, куклы. Зачем водители создают опасности и портят себе зрение? Ведь просидеть за рулем 8—10 часов — это не отдых, как многие думают, а напряженный труд. И вот десять часов подряд перед глазами болтаются эти ненужные игрушки. Да ведь они во сне будут снится. Надо, чтобы сотрудники ГАИ останавливали такие машины и удаляли все лишнее со стекол. Только так! А есть еще водители, которые буквально лежат на руле. Разве такой шофер — «весь внимательный»? Или некоторые еле придерживают рулевое колесо одним пальцем. Ведь руль требует твердости, готовности к мгновенному действию. Думаю, что права в руках таких водителей — опасность для окружающих.

Ю. АЛЕКСЕЕВ,
водитель

Татарская АССР,
г. Набережные Челны

* * *

Когда в военкомате Ленинского района Одессы спрашивают юношей-призывников, где бы они хотели учиться, какая

техническая специальность им больше по душе, многие отвечают примерно так:
— Хочу быть водителем. Направьте в автотоклуб ДОСААФ.

Популярность районного клуба среди молодежи близлежащих сел и среди наших горожан объяснима: ведь многие из прежних его воспитанников, которые служат в армии, трудятся в народном хозяйстве, отзываются о нем с похвалой, сами рекомендуют знакомым ребятам идти в клуб, чтобы получить профессию шофера.

Большинство выпускников сдают экзамены на «хорошо» и «отлично». Они от души благодарят преподавателей Н. Трошина, С. Фарцева и других своих наставников.

За успехи в подготовке водителей для армии и активную военно-патриотическую работу с молодежью клуб награжден Почетной грамотой Краснознаменного Одесского военного округа.

г. Одесса

П. КАРАСЬ

Справочная книга автомобилиста

будет выпущена Лениздатом в 1972 году. Авторы ее М. Д. Попов и М. Я. Бронштейн. Цена 2 руб. 15 коп.

В книге приведены технические характеристики автомобилей и прицепов различных типов и марок, выпускаемых и намеченных к выпуску отечественной промышленностью, излагаются рациональные способы их технической эксплуатации, в том числе в сложных дорожных и климатических условиях.

В справочнике вы найдете сведения о синтетических материалах, красках, применяемых на автомобилях, о правилах и приемах безаварийного вождения и о многом другом.

Для получения книги наложенным платежом следует направлять заказы по адресу: Ленинград, 193131, Ивановская ул., 20. Магазин № 71. Предварительный заказ гарантирует своевременное приобретение книги.

«ЛЕНКНИГА»

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 32

Правильные ответы — 1, 4, 5, 8, 11, 12, 17, 19.

I. Уступает дорогу водитель автобуса, так как он находится на второстепенной улице (ст. 66).

II. На перекрестках двигаться задним ходом запрещено (ст. 31). Значит, в таких ситуациях придется разворачиваться на перегонах улиц.

III. При видимости менее 20 м буксировка разрешена, но с соблюдением требований ст. 108 и 109.

IV. Поднятая вверх рука — сигнал об остановке (ст. 26в).

V. При таком положении регулировщика можно двигаться только направо (ст. 85).

VI. В показанной обстановке ограничений для обгона нет, так как водитель уже миновал поворот (ст. 49в).

VII. Дальним светом в городах можно пользоваться только на неосвещенных улицах (ст. 53).

VIII. 3,8 м. Именно такая норма приведена в ст. 137.

Разъяснение

У некоторых наших читателей вызвал недоумение ответ на вторую задачу «Экзамена на дому» в январском номере журнала. Почему при проезде площади легкой автомобиль уступает дорогу грузовику, движущемуся справа от него? Разве въезжающий на площадь в соответствии со статьей 92 Правил не обязан пропустить движущихся по ней? Конечно, обязан. Но в данной задаче определить, кто из двух водителей уже находится в границах площади, а кто еще нет, совсем не надо. В самом условии-рисунке задачи стрелками было показано, что пути машин пересеклись уже на въезде с площади, когда оба водителя вправе были считать себя «проезжающими по ней». А такие ситуации правилами решаются однозначно и четко — «водители... в местах пересечений транспортных потоков обязаны выполнить требования, установленные для проезда перекрестков» (статья 91). Вот почему в конечном счете мы приходим к статье 68, которая и указана в нашем ответе.

За рулём

4
АПРЕЛЬ
1972

С каждым годом крепнет и ширится сотрудничество между предприятиями братских социалистических стран в рамках Совета Экономической Взаимопомощи (СЭВ).

Ярким примером может служить Орский нефтеперерабатывающий завод имени Чкалова в Оренбургской области. Недавно здесь сдана в эксплуатацию новая установка по выпуску высокооктанового бензина для «жигулей» и «москвичей». Все узлы и детали установки изготовлены в ГДР по проекту ленинградских инженеров. В ее пуске (верхний левый снимок) принимали участие специалисты СССР и ГДР.

Перенесемся в Венгрию. На улицах городов немало советских автомобилей ВАЗ-2101. Среди них — и специальные трениро-

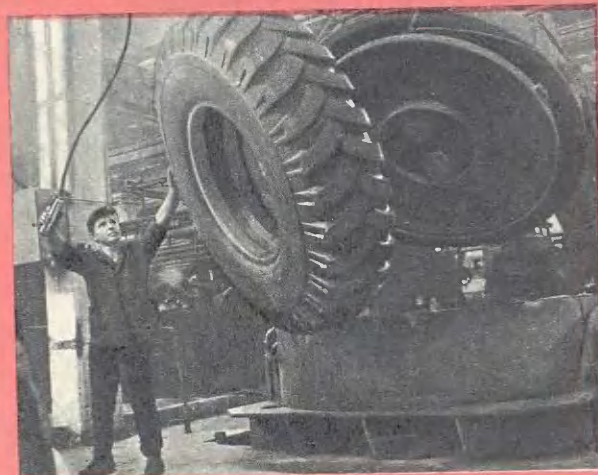
СОТРУДНИЧЕСТВО РАЗВИВАЕТСЯ

Фото Н. Кузнецова, А. Батанова, К. Болдохонова
(ТАСС) и В. Липовского (АПИ)



вочные, с буквой «Т» на облицовке радиатора. За их рулем будущие владельцы «жигулей» обучаются вождению (снимок вверху справа). В 1971 году ВНР получила из СССР 13 тысяч автомобилей Волжского завода, для которого венгерские предприятия, в свою очередь, поставляют ряд комплектующих узлов и деталей. ВАЗ-2101 «Жигули» включает изделия не только венгерской промышленности, но и заводов других стран, входящих в СЭВ, — Болгарии, Польши, Чехословакии, а также Югославии.

Заслуженной славой в братских странах пользуются наши БелАЗы. Незаменимы, например, 27-тонные БелАЗ-540А в Шарыньском угольном разрезе в МНР (средний снимок). Много таких машин работает и в других странах СЭВ. На нижнем снимке запечатлен момент изготовления на Омском ордена Ленина шинном заводе покрышки для БелАЗа. Крупную партию таких шин завод должен поставить в Социалистическую Республику Румынию. Цех, производящий эти покрышки, еще один пример развивающегося с каждым годом экономического сотрудничества социалистических стран. Так, одна из его линий по производству металлокордных шин изготовлена в ЧССР, а обслуживающие ее точные приборы поступили из ГДР.





Азербайджанская ССР.

Нет такой республики, нет такой отрасли хозяйства, где автотранспорт не являлся бы одним из важнейших звеньев производственного процесса. Но, пожалуй, только на нефтяных промыслах Каспия под колесами автомобилей столь необычные дороги, поднятые над морем стальными плечами металлоконструкций.

Фото А. Владимирова