

За рулем

I • 1977



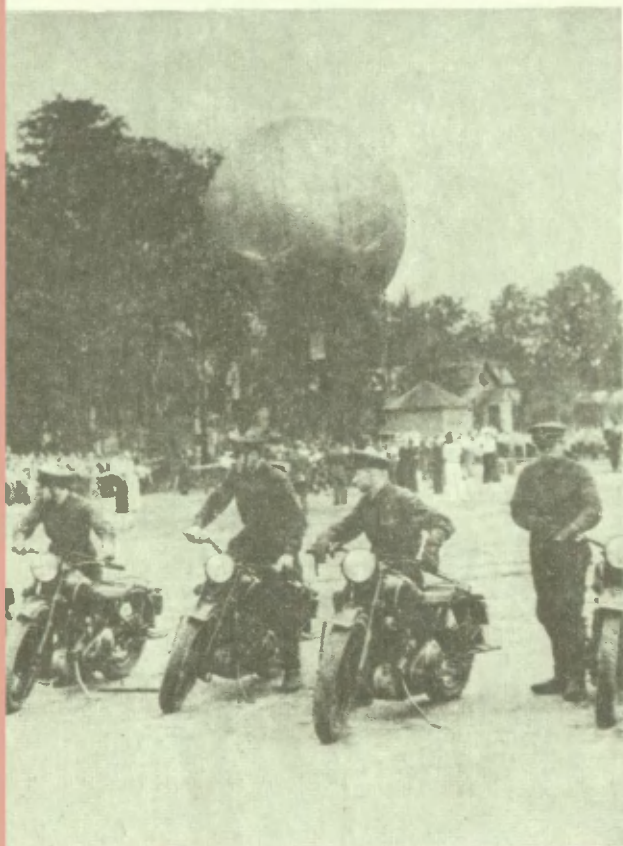
**50
ЛЕТ**

ПОЛВЕКА, ПОМОГАЯ ПАРТИИ, ВЫПОЛНЯЯ ЕЕ РЕШЕНИЯ, НАШЕ ОБОРОННОЕ ОБЩЕСТВО ВОСПИТЫВАЕТ ПАТРИОТОВ, ГОТОВИТ ПОПОЛНЕНИЕ САМОЙ МОГУЧЕЙ И САМОЙ МИРОЛЮБИВОЙ АРМИИ МИРА



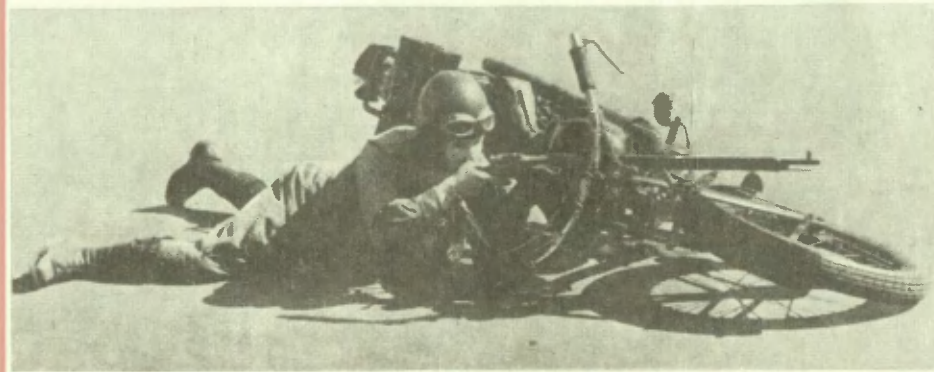


ОСОАВИАХИМ — ДОСААФ



... взявшись за наше мирное строительство, мы приложим все силы, чтобы его продолжать непрерывно. В то же время, товарищи, будьте начеку, берегите обороноспособность нашей страны и нашей Красной Армии, как зеницу ока...

В. И. ЛЕНИН



На этих страницах поместилось лишь несколько фотографий из множества иллюстрирующих славную историю нашего краснознаменного патристического Общества, которое отмечает два важных события в своей жизни — полувековой юбилей и созыв VIII съезда ДОСААФ.

Снимки слева переносят нас в те уже далекие теперь годы довоенных пятилеток, когда наследник ленинского Всеобщего — Осоавиахим развернул по всей стране подготовку населения к защите первого в мире социалистического государства, стал надежным резервом Красной Армии. Воспитанники осоавиахимовских кружков и курсов, школ и клубов — летчики, парашютисты, снайперы, связисты, шоферы, мотоциклисты — доблестно сражались с врагом в годы Великой Отечественной войны.

ШКОЛА МУЖЕСТВА, ШКОЛА ПАТРИОТИЗМА



Снимки справа — из современной жизни Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Приемник Осоавиахима — ДОСААФ, объединяющий в своих рядах 80 миллионов членов и являющийся одной из самых массовых общественных организаций в стране, осуществляет на практике ленинские заветы об укреплении единства армии и народа — одного из важнейших завоеваний Октября. ДОСААФ широко привлекает трудящихся к изучению «азбуки» военного дела, готовит водителей и других технических специалистов для армии и народного хозяйства, руководит развитием технических видов спорта.

Свой полувековой юбилей и VIII съезд оборонное Общество встречает успехами в социалистическом соревновании, в выполнении решений XXV съезда КПСС.



Фото Центрального государственного архива кинофотодокументов СССР, С. Ветрова, В. Горлова, В. Довгялло



СЪЕЗД

С июньского номера регулярно в нашем журнале присутствовала рубрика «ДОСААФ—50». Просматривая и отбирая для нее фотографии, запечатлевшие славные мгновения из полувековой истории оборонного Общества, мы не раз держали в руках похожие кадры разных лет: колонны осоавиахимовцев, досаафовцев в дни парадов на Красной площади. И совсем недавно, когда праздни-

вали 59-ю годовщину Октября, десятки миллионов телезрителей у нас и за рубежом увидели молодых парней и девушек под знаменами ДОСААФ. По-армейски печатая шаг, они демонстрировали стране, всему миру свою готовность защищать социалистическое Отечество. И было что-то символическое в том, что вслед за военным парадом, за маршем батальонов, боевой техники, на главную площадь страны вышли колонны молодежи, досаафовцев. Вот уже пятьдесят лет многомиллионное Общество советских патриотов активно участвует в выполнении ленинских заветов о нерушимом единстве армии и народа, о необходимости вири и вглубь распространять азбуку военного дела, о непосредственном участии широких народных масс в вооруженной защите завоеваний Октября.

Не будет преувеличением сказать, что в жизни почти каждого советского человека, где бы и каким бы ни был занят делом, Осоавиахим — ДОСААФ оставил свой след (об этом говорят и публикуемые в настоящем номере «За рулем» выступления известных в стране людей). Одним оборонное Общество помогло выбрать путь в жизни, профессию, другим позволило стать автолюбителем, мотоциклистом, третьим проявить себя в

спорте. А главное — оно дало миллионам советских граждан знания основ военного дела, уроки мужества, патриотизма, которые так пригодились им и в военное и в мирное время.

Сегодня, отмечая юбилей, стоит еще раз напомнить о том, что в осоавиахимовских клубах, школах, кружках прошли первые военные университеты многие прославившиеся на фронтах Великой Отечественной войны летчики, снайперы, танкисты, партизаны, радисты, автомобилисты и среди них — трижды Герои Советского Союза А. Покрышкин и И. Кожедуб, дважды Герои Советского Союза Т. Бегельдинов, М. Гареев, С. Кунгурцев, Герои Советского Союза А. Маресьев, Я. Павлов, Л. Павлюченко, С. Руднев, И. Фисанович, М. Чечнева. А всего за годы войны этого высокого звания было удостоено более 900 воспитанников Общества.

Наша массовая патриотическая организация по праву гордится и тем, что с ее аэродромов начали свой путь в неизведанные просторы Вселенной первые советские космонавты Ю. Гагарин, Г. Попович, В. Быковский, В. Терешкова, Г. Береговой, В. Волков. На этих и тысячах других примеров можно проследить, как велика причастность Осоавиахима — ДОСААФ к истории первого в мире со-

За нашу Советскую Родину!

За рулем

1 • Январь • 1977

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

циалистического государства, борьбе, труду и победам советского народа. И свидетельство тому — орден боевого Красного Знамени, которым Общество было награждено за успешную работу в деле укрепления обороны страны в связи с 20-летием.

На всех этапах пути оборонное Общество работало под руководством партии, постоянно ощущая ее внимание, заботу, помощь. Уже в марте 1928 года Центральный Комитет принял постановление «О работе Осоавиахима», а спустя несколько лет, в августе 1935 года ЦК ВКП(б) и Совет Народных Комиссаров СССР приняли еще один документ — «Об Осоавиахиме», четко определивший главные задачи оборонной организации в условиях, когда страна готовилась к отпору империалистической агрессии. И в наши дни вся деятельность Общества подчинена выполнению партийного решения — постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содейст-

Марши спортивных досаафовских колонн... Мы видим их на центральных площадях городов и сел в праздники, мы видим их на стадионах, мототреках в дни состязаний. Сотни и сотни тысяч горячих приверженцев военно-технического спорта демонстрируют свое мастерство, мужество, закалку, готовность к защите Родины.

А путь к овладению техникой, водительскому мастерству, к воинской и рабочей профессии шофера, путь в большой спорт начинается с автотренажера, учебного автомобиля, автодрома...

Фото В. Ширшова

школа, секция, каждый спорттехклуб, кружок ДОСААФ посвящали съезду и юбилею самое лучшее, самое значительное, что было достигнуто в социалистическом соревновании.

На страницах этого номера журнала напечатаны сообщения, полученные с мест, из досаафовских организаций. Они — об успехах в подготовке водителей для армии и народного хозяйства, о вводе в строй новых автошкол, современных технических классов, о сооружении мотодромов и мототреков, о достижениях в спорте, о победах в международных соревнованиях. Понятно, что публикуемые материалы могут дать лишь представление о том, чем встречаются досаафовцы страны знаменательные события в жизни своего Общества, но не о масштабах огромной работы. Какую бы сторону деятельности ДОСААФ мы сегодня ни взяли, будь то воспитание трудящихся в духе советского патриотизма и постоянной готовности к защите Родины, подготовка молодежи к службе в Вооруженных Силах, обучение массовым техническим профессиям, развитие военно-технических видов спорта или капитальное строительство, — везде налицо успехи, продвижение вперед.

Высший форум ДОСААФ не только подведет итоги тому, что сделано. Он определит задачи, вытекающие из решений XXV съезда КПСС, наметит конкретные пути их осуществления.

Созыв очередного съезда ДОСААФ по срокам совпадает с началом второго года пятилетки — пятилетки эффективности и качества. И основная особенность современного этапа работы организаций Общества как раз состоит в том, чтобы наряду с количественными на пер-

вый план были выдвинуты качественные показатели. Борьба за качество, за повышение эффективности должна пронизывать все стороны деятельности Общества, и в первую очередь — воспитание, подготовку молодежи к почетной воинской службе.

На имя VIII съезда ДОСААФ идут сотни рапортов и сообщений, в которых товарищи докладывают о досрочном выполнении планов, социалистических обязательствах, подарках съезду. Есть среди этих рапортов и волгоградский. Инициаторы социалистического соревнования организаций ДОСААФ в 1976 году докладывают съезду о том, что более 90% курсантов закончили обучение на «хорошо» и «отлично», около 98% сдали экзамены в ГАИ с первого раза, более 97% выполнили нормативы комплекса ГТО, а 95,7% стали спортсменами-разрядниками. А это значит, что из Волгоградской области, волгоградских автошкол наши Вооруженные Силы получают воинов умелых и знающих, воинов твердых убеждений и высокой морали, сильных, ловких. Верные воинскому долгу, присяге, они с честью несут службу в рядах Советской Армии.

Годы, отдающие восьмой съезд от седьмого, оборонное Общество ознаменовало большими и нужными делами. И в каждом из них — труд многих замечательных людей, отдающих свои знания, силы и энергию нашей военно-патриотической организации. Они, эти люди, — гордость ДОСААФ, им по плечу решение самых сложных задач.

Съезд в год юбилея — знаменательная веха на пути движения нашего оборонного Общества к новым высотам по выверенному партией курсу.

В ГОД ЮБИЛЕЯ

вия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)», которое стало программой для всех организаций Общества на длительный период.

В послевоенные годы ДОСААФ воспринял и творчески развил традиции своего предшественника Осоавиахима и поднял на новую, более высокую ступень всю оборонно-массовую работу в стране. Как отмечал товарищ Леонид Ильич Брежнев, выступая на IV Всесоюзном съезде ДОСААФ «...оборонное Общество не только готовит боевые резервы для Советских Вооруженных Сил, но и всей своей деятельностью способствует дальнейшему сплочению трудящихся вокруг Коммунистической партии, воспитывает их в духе советского патриотизма, беззаветной преданности великому делу строительства коммунизма в нашей стране. Общество играет большую роль в деле укрепления и развития связей между воинами армии и флота и трудящимися фабрик, заводов, колхозов и совхозов».

Полувековой юбилей ДОСААФ по времени совпадает с еще одним важным событием в его жизни: в конце января в Москве откроется VIII съезд оборонного Общества. Этот съезд ждала, к нему готовилась многомиллионная армия досаафовцев. Каждый комитет, каждая





ВСЕСОЮЗНАЯ ЗИМНЯЯ НА МАРШЕ

Генерал-лейтенант А. ШИЛИН, заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР, дважды Герой Советского Союза, главный судья Спартакиады

Много славных дел на счету досаафовских коллективов. Комитеты, учебные и спортивные организации Общества активно включились в социалистическое соревнование за выполнение решений XXV съезда КПСС. Полувековой юбилей и очередной, VIII съезд ДОСААФ они встречают новыми успехами в повышении качества и эффективности оборонно-массовой работы.

Важное место в многогранной деятельности организаций Общества принадлежит спорту. Занятия им расширяют и углубляют технические знания, совершенствуют прикладные навыки, развивают физические и волевые качества, помога-

ют готовиться к высокопроизводительному труду и защите Родины. Популярность военно-технического спорта в нашей стране огромна. Так, в VI Всесоюзной спартакиаде, посвященной 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, на старты соревнований, культивируемых организациями ДОСААФ, вышло свыше 40 миллионов участников, главным образом молодежи.

Военно-технический спорт не стоит на месте — он развивается, появляются новые виды соревнований. Многие из них преодолели сезонность и стали круглогодичными. Взять хотя бы авторалли, мотокроссы, картинг. Спортсмены здесь с успехом выступают как на летних, так и на зимних трассах. А о мотоциклетных гонках по ледяной дорожке, автомобильных по ипподрому и говорить нечего: они по праву считаются основными в программе зимнего сезона. Вот почему такой большой интерес вызывает первая Всесоюзная зимняя спартакиада по военно-техническим видам спорта. Она посвящается 50-летию Всесоюзного ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту и, наверняка, станет заметным событием в спортивной жизни оборонных организаций.

Спартакиада включает одиннадцать видов соревнований: авторалли, трековые автогонки, картинг, парашютное многоборье, морское троеборье, мотоциклетный кросс, мотогонки по ледяной дорожке, «охоту на лис» для радиоспортсменов, многоборье ГТО, биатлон со стрельбой из малокалиберной винтовки и многоборье по служебному собаководству. Характерно, что наиболее полно в программе представлен автоспорт — пять видов соревнований из одиннадцати. Другой особенностью Спартакиады является включение большого количества многоборий, что потребует от участников разносторонней подготовки.

С первых дней декабря начались массовые соревнования в первичных организациях ДОСААФ предприятий, строек, колхозов, вузов и школ, училищ профтехобразования, учреждений, а также районные и городские старты. Это самый важный этап Спартакиады. Продолжится он до конца марта. Областные, краевые, зональные и республиканские соревнования состоятся в январе — феврале, а всеобщие финалы — в январе — марте. Общекомандное первенство среди союзных республик, городов Москвы и Ленинграда будет определяться по лучшим результатам, показанным сборными командами в семи состязаниях из одиннадцати.

Для раллистов финальные старты станут и розыгрышем Кубка СССР. Самые быстрые гонщики страны на автомобилях «Жигули», «Москвич» и «Волга», подготовленных в рамках группы 2, выступят на зимних ипподромах. В картинге спортсмены будут вести спор на машинах класса 175 см³. Сборные команды союзных республик, городов Москвы и Ленинграда по мотокроссу включат четырех гонщиков — по два на мотоциклах классов 250 и 500 см³. Соревнования в мотогонках по льду пройдут на машинах класса 500 см³, каждая команда состоит из двух основных спортсменов и одного запасного; борьба начнется с полужиналов, в которых встретятся по семь команд, по три лучших войдут в финал;

каждое соревнование включает 21 заезд.

Нет сомнения, финальные старты пройдут в острой спортивной борьбе и вызовут большой интерес у зрителей. Но здесь уместно подчеркнуть самую важную часть Спартакиады. Ведь ее основная цель — дальнейшая мобилизация организаций ДОСААФ, клубов, школ и спортивных федераций Общества на выполнение решений XXV съезда КПСС, ознаменованное 50-летие ДОСААФ массовым вовлечением трудящихся, особенно молодежи, в систематические занятия военно-техническим спортом. В ходе Спартакиады необходимо улучшить спортивно-массовую работу в низовых коллективах, а также в районах, городах, областях, краях и союзных республиках, повысить уровень мастерства участников состязаний. От того, насколько часто и организованно будут проводить массовые соревнования первичные организации ДОСААФ, насколько прочно войдет военно-технический спорт в нашу повседневную жизнь, зависит успешное выполнение оборонным Обществом решений XXV съезда КПСС, определивших важное место физической культуры и спорта в общей системе коммунистического воспитания, укрепления здоровья миллионов людей, их подготовке к ударному труду, защите Родины.

А условия для спортивной работы у нас созданы практически всюду. Не беда, если, скажем, в том же Узбекистане или другой южной республике зимой не бывает снега. И здесь можно и нужно в ходе Спартакиады проводить массовые соревнования по фигурному вождению автомобиля и мотоцикла, мотокроссу, картингу и другим военно-техническим дисциплинам. Особенно благоприятные предпосылки для этого существуют в автошколах и спортивно-технических клубах, секциях и кружках Общества. Важно, чтобы каждый курсант, каждый член спортивной секции участвовал в состязаниях Спартакиады, в том числе обязательно по многоборью ГТО.

Успех здесь во многом зависит, как показывает практика, от того, насколько связаны комитеты ДОСААФ с партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями, спортивными обществами. Без тесных контактов, совместных усилий трудно достичь заметных результатов не только в спортивной, но и в любой другой области военно-патристической работы. Важно ведь не просто провести соревнования, но и решить целый ряд важных проблем — создать или укрепить материально-техническую базу, развернуть строительство спортивных сооружений, подготовить общественные кадры тренеров, инструкторов и судей, ярко и доходчиво пропагандировать деятельность оборонного Общества. И конечно, здесь надо опираться на конкретную помощь со стороны партийных и комсомольских организаций, держать тесную связь с военными комиссариатами, комитетами* по физической культуре и спорту.

Первая зимняя Спартакиада на марше. Нет сомнения в том, что организации Общества встретят 50-летие ДОСААФ и свой VIII съезд новыми спортивными достижениями на всесоюзной и международной арене, массовым вовлечением трудящихся, прежде всего молодежи, в систематические занятия спортом.

Фото В. Ширинова

К VIII СЪЕЗДУ ДОСААФ

СООБЩАЮТ КОМИТЕТЫ,
АВТОШКОЛЫ, СПОРТТЕХКЛУБЫ

МОСКВА

За первый год десятой пятилетки в школах, спорттехклубах, на курсах оборонного Общества обучено для народного хозяйства 158 тысяч водителей 3-го класса (категория «С») и 430 тысяч водителей личных автомобилей (категория «В»). Эти данные получены в ЦК ДОСААФ СССР.

ЛЕНИНГРАД



Современным оборудованием оснащена досаафовская автошкола № 1. Фотонор-респондент ТАСС И. САБАДАШ запечатлел занятия в автотренажерном классе, которые проводит преподаватель Г. Мешинин.

ФРУНЗЕ

— Досаафовцы республики, — сказал в беседе с корреспондентом журнала председатель ЦК ДОСААФ Киргизской ССР И. УСЕНБЕКОВ, — вносят свой вклад в дальнейшее укрепление обороноспособности Родины, в осуществление задач, вытекающих из решений XXV съезда КПСС.

Завершением целого учебного комплекса встречает VIII Всесоюзный съезд и 50-летие оборонного Общества коллектив приравленной автошколы. Трехэтажное учебное здание с четырнадцатью классами, просторное общежитие, по-современному оборудованный автодром, гаражи, пункт технического обслуживания, спортивная площадка и

другие сооружения дают возможность эффективно организовать учебно-воспитательную работу с курсантами, дать им максимум теоретических знаний и практических навыков, нужных для умелого управления автомобилем, получить начальную военную подготовку.

В нагруд юбилей ДОСААФ справил новоселье коллектив морской школы в столице Киргизии городе Фрунзе. Заключается сооружение учебного комплекса в Рыбачьем, вводятся в строй объединенная техническая школа в Нарыне, автошкола в Оше, спортивно-технический клуб в селе Карасу. Первая четверть нынешнего учебного года в этих и других учебных организациях ДОСААФ отмечена высокими показателями, которые досаафовцы республики посвящают полувековому юбилею и съезду Общества.

ЦЕЛИНОГРАД

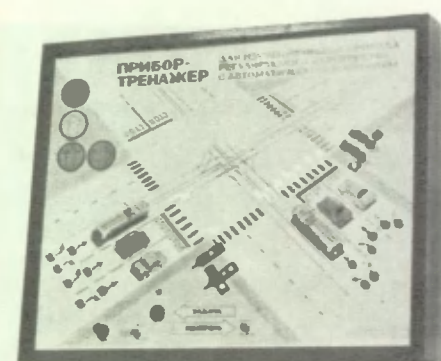
Досаафовский юбилейный год целиноградская техническая школа начала в новом здании площадью 450 м². Оборудование классов действующими стендами, аппаратами программированного обучения и другими техническими средствами взяли на себя школьные рационализаторы — преподаватели, мастера, лучшие курсанты. Не так давно школа получила 16 автомобилей ГАЗ—66, ЗИЛ—130, ГАЗ—53.

В новых условиях, как сообщил редакция преподаватель В. БИТКОВ, коллектив школы работает по-новому, вдохновенно, творчески. Дело спорится: повысилось качество обучения водителей для армии и народного хозяйства. Школа почти в два раза больше по сравнению с прошлыми годами стала готовить водителей личного транспорта.

ОМСК

— Развернув социалистическое соревнование за достойную встречу полувекового юбилей и VIII съезда Общества, — сказал начальник автошколы Н. МУРАШНО, — преподаватели, мастера, курсанты добиваются, чтобы каждый выпускник глубоко знал автомобильную технику, уверенно и умело ею управлял. К имевшимся ранее помещениям только что добавился трехэтажный корпус, выстроенный на автодроме. Гордостью школы является класс автотренажеров с теневыми приставками. Недавно введен в строй еще класс с четырьмя тренажерами, сделанными мастером производственного обучения Г. Рябухиным на базе списанных автомобилей ГАЗ—51. В школе оборудованы ленинская комната, актовый и кинозалы, библиотека.

МИНСК



Производственный комбинат ДОСААФ Белоруссии к съезду и юбилею Общества выпустил очередную партию приборов-тренажеров на электросхемах с заданным управлением (24 задачи) для изучения Правил дорожного движения, комплекты наглядных пособий по военно-патристическому воспитанию и начальной военной подготовке. Об этом событии сообщил нам нештатный корреспондент редакции А. ЕЛИСЕЕВ.

Продукция комбината пользуется большим спросом в автомобильных и технических школах ДОСААФ республики, училищах профтехобразования, средних школах, на военно-учебных пунктах предприятий — всюду, где молодежь изучает автодело, готовится к армейской службе.

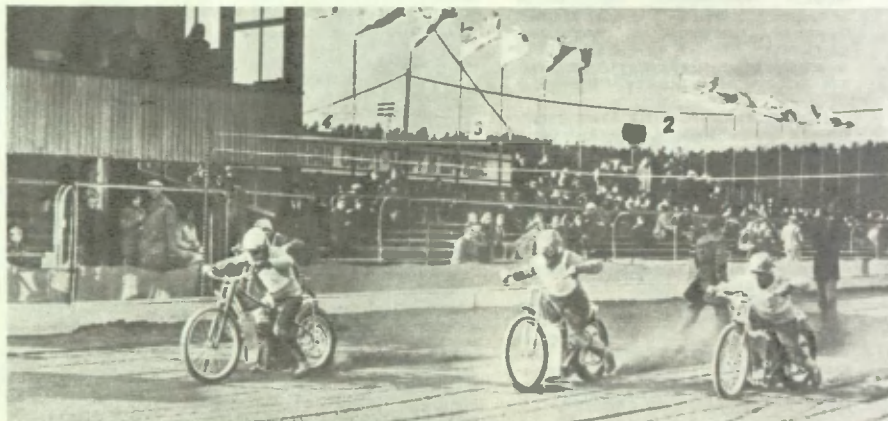
БАКУ

В дни подготовки к 50-летию оборонного Общества в столице Азербайджана вступила в строй новая спортивная база. Трибуны стадиона смогут разместить более 5 тысяч зрителей. Здесь будут проходить соревнования по мотоболу и спидвею. На территории комплекса можно также устраивать спортивные встречи картингистов, автомобилистов и других представителей военно-технического спорта.

Новая спортивная база является и хорошим учебно-тренировочным центром. Здесь созданы все условия для повышения мастерства спортсменов ДОСААФ. К услугам приезжих — гостиница «Хазар». О новом стадионе сообщил нам нештатный корреспондент В. БОГОМОЛОВ.

РИГА

Спортивный комплекс «Бинериньки» в живописных окрестностях столицы Латвии считается одним из лучших в стране. Кольцевая трасса, на которой соревнуются автомобилисты и мотоциклисты, имеет четыре варианта с различной длиной круга. Здесь же расположены картинговая трасса и мотоболный стадион с резиновым покрытием. Теперь комплекс может принять еще и мотоспортсменов, специализирующихся в треновых гонках. На новой гравийной дорожке проведены первые товарищеские соревнования, в которых принимали участие мотоциклисты Риги, Даугавпилса и гости из Эстонии. Этой новостью с редакцией поделился заслуженный тренер СССР В. КАРНЕЕВ, который присутствовал на открытии гравийного трека в Риге. А помещенное здесь фото прислал нам Ю. Малнинш.





ОСОАВИАХИМ — ДОСААФ



Фото Центрального государственного архива кинофото-документов СССР, В. Горлова, В. Довгялло, А. Елисеева, В. Князева

Советский народ ни на минуту не забывает о сохранении социалистических завоеваний. Новые поколения, продолжая эстафету отцов и старших братьев, овладевают мотором, закаляют себя в спорте, чтобы в любую минуту быть готовыми встать на защиту Родины.

Представленные на этих страницах фотографии, сделанные в разные годы, отображают решимость наших людей выполнить ленинские заветы о защите социалистического Отечества, их стремление к военным и техническим знаниям. Противо-химическая защита, обучением которой в предвоенные годы были охвачены широкие массы населения, спортивные состязания, овладение автоделом, военные игры комсомольцев и молодежи, запечатленные на фотографиях, — вклад Осоавиахима — ДОСААФ в укрепление обороноспособности страны.



ШКОЛА МУЖЕСТВА, ШКОЛА ПАТРИОТИЗМА



Все, что создано народом, должно быть надежно защищено. Укреплять Советское государство — это значит укреплять и его Вооруженные Силы, всемерно повышать обороноспособность нашей Родины. И пока мы живем в неспокойном мире, эта задача остается одной из самых главных!

Л. И. БРЕЖНЕВ

Вперед и выше!

Первый мой наставник — инструктор магнитогорского аэроклуба ДОСААФ Николай Константинович Матюшин, шофер по начальной своей технической профессии, в свободные от полетов минуты любил поговорить о жизни. От него мы, аэроклубовцы, частенько слышали: «Вперед, ребята, и — выше. Вперед по земле, по жизни, выше — в небо!» Сам он, сын бедного уральского казака, в тридцатых годах, придя строить Магнит-

ку, овладел автоделом, стал водителем. Перед войной, окончив аэроклуб, пересел из кабины автомобиля в кабину самолета. Отважно сражался с фашистскими захватчиками. После фронта вернулся в родной Магнитогорск, дал путевку в небо Родины сотням летчиков. Словом, «Вперед и выше!» относилось прежде всего к нему самому.

И сегодня, когда оборонное Общество отмечает свое пятидесятилетие, я еще и еще раз вспоминаю аэроклуб, своих первых наставников, всех, кто научил летать, научил жить. Без аэроклуба не было бы и полетов в космос.

Не один я обязан оборонному Обществу выходом на большие высоты. Каж-

дое утро, направляясь на работу, мы, космонавты, проходим мимо памятника Юрию Алексеевичу Гагарину. Наш незабвенный Юра, запечатленный в мраморе, очень бы порадовался сегодня тому, как растут успехи покорителей космоса. Он, Юра, был первым. Я четвертым. Сегодня рядом с нами, ветеранами, шагают молодые, уже побывавшие на орбите или готовые выйти на нее. Многие из нас приобщались к технике, к авиации в оборонном Обществе. Его питомцы Юрий Гагарин, Валентина Николаева-Терешкова, Андриян Николаев, Георгий Береговой, другие мои товарищи по профессии, как и я, сназали бы сегодня от души слова бла-



С любовью к технике

Какой мальчишка не мечтает прокатиться на автомобиле, почувствовать в руках руль! Мне кажется, таких нет. Во всяком случае, мы со сверстниками уже в семь лет бегали в гараж и, чтобы получить разрешение хоть минутку подержаться за «баранку» старенького газогенераторного автомобиля, старательно чистили и промывали сотни «колец Рашека». (Уже гораздо позже узнал я, что кольца эти нужны для очистки газа, получаемого из обычных деревянных чу-

рок. А нынешние ребята и не подозревают, что существовали такие устройства!)

Но постепенно детское любопытство сменялось более зрелым интересом. И, когда мне исполнилось четырнадцать, этот интерес привел меня в Клуб юных автомобилистов при ДОСААФ. Вот с этого момента оборонное Общество вошло в мою жизнь. В КЮА я получил свои первые в жизни, юношеские водительские права. И до сих пор с огромным уважением вспоминаю людей, которые в трудный послевоенный 1946 год сумели научить нас, привить любовь к технике, развить жажду знаний. Были трудности

Я благодарен этим годам

Наверное, в жизни каждого человека есть такая пора, о которой он может впоследствии сказать эти слова. У меня такая пора — 30-е годы.

Техникой тогда «болели» многие. Дело было новое. Увлечен и я. Сам изучил автомобиль, научился разбираться во всех его системах. И в то же время тянуло к самолетам: часами пропадал в

залах музея Аэрохима, читал все о летчиках. Ездил на Первомайскую (ныне ст. Планерная), чтобы полюбоваться полетами планеристов. Но автомобиль, казалось, пересилил. Здесь, в Москве, устроился в ординский автобусный парк. Работал сначала смазчиком, кончил курсы водителей (свидетельство № 14177, выданное 24 апреля 1930 года, храню до сих пор). Вскоре стал работать самостоятельно. В эти годы, конечно, я уже был членом Осоавиахима. Но переход от просто членства к активной работе произошел чуть позже. Толчком послужили занятия в планерной школе. В автобусном парке дисциплина была строжайшая, опоздания на линию не до-

пускались. Но и на занятия в школу тоже опаздывать было нельзя. Приходилось рассчитывать каждую минуту. И это постепенно вошло в привычку, осталось на всю жизнь.

В 1931 году окончательно оставил шоферскую работу и перешел в районный транспортный совет Осоавиахима инструктором, стал штатным работником оборонного Общества.

Потом было много всего. Учился, летал, осваивал новые самолеты. В войну служил в десантных войсках. Случалось водить в тыл врага, к партизанам, планерные поезда; участвовал в боевых вылетах. После войны многие годы испытывал самолеты.

Родина и долг

...1933 год. Сочи. Я регулярно прихожу на квартиру к Николаю Островскому, писателю, бойцу, прикованному недугом к постели, пишу его портрет. Сеанс за сеансом, сеанс за сеансом. Его героический роман «Как закатилась сталь» вызвал целую бурю откликов. Потоном шли письма, автора навещали участники гражданской войны, молодые рабочие, красноармейцы. Однажды, когда я заканчивал очередной сеанс у постели писателя, в комнату вошел военный с ромбами в петлицах, стройный, подтянутый, глаза острые, пронзительные.

Это был Эйдеман. Он поздоровался. Сел в сторонке и ждал, пока я окончу работу. Островский и Эйдеман тепло улыбнулись друг другу. Пошли воспоминания, расспросы. Да и как иначе, ведь революционер-подпольщик, один из храбрейших командиров гражданской войны Роберт Эйдеман и Николай Островский — однополчане: будущий писатель был бойцом в соединении, которым командовал Эйдеман. Роберта Петровича я уже знал. Это было время, когда он стоял во главе Центрального Совета Осоавиахима. Горжусь, что был близок к его делам, к его товарищам и помощникам.

Родина и долг — таковы были помыслы и дела осовиахимовцев предвоенных лет — руководителей и рядовых. И,



К штыку приравняв перо

Смею причислить себя к поколению советских литераторов, чье творчество связано с Великим Октябрем, гражданской войной, советскими пятилетками, с идеями нашей партии о защите социалистического Отечества. От ленинского Всеобуча до сегодняшнего многомиллионно-

го Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту — это, в сущности, и мой путь, путь моих товарищей по литературному творчеству, поэтическому цеху, которые, по выражению Владимира Маяковского, к штыку приравняли перо.

Да, думы и дела партии и народа об укреплении обороны Советского государства, его армии, огромное стремление миллионов трудящихся к овладению азбукой военного дела вдохновляли нас, писателей, поэтов, на поиски новых тем, на создание героического образа защитника Родины. Красноармеец в буденов-



ОБЩЕСТВО В МОЕЙ ЖИЗНИ

годарности в адрес ДОСААФ, в адрес первых своих учителей и наставников.

Моя жена Марина Попович самым непосредственным образом причастна к высоте и скорости. Не берусь судить, какую роль на пути ее в авиацию сыграл я, но ДОСААФ сделал ее летчицей — это точно! Правда, чтобы достичь заветной мечты, ей пришлось обращаться лично к маршалу К. Е. Ворошилову, который был тогда Председателем Президиума Верховного Совета СССР. В семейном архиве у нас хранится копия заявления Марины с такой припиской Клименту Ефремовича:

«Председателю ЦК ДОСААФ генерал-майору тов. Каманину. Рассмотреть за-



явление и, если данные соответствуют, направить в школу летчиков ДОСААФ». Данные, как выяснилось, соответствовали...

Так что юбиляру — оборонному Обществу мы шлем семейное спасибо. А молодежи от души желаем осваивать технику, изучать мотор, учиться управлять мотоциклом, автомобилем, заниматься спортом, закалять себя морально и физически, следовать доброму завету: вперед и выше!

Генерал-майор авиации
П. ПОПОВИЧ,
летчик-космонавт СССР,
дважды Герой Советского Союза

и с помещениями, и с наглядными пособиями, и с учебными автомобилями (кто их тогда не испытывал, трудностей!), но энтузиазм наших учителей, чувство высокой ответственности за каждого из нас не знали границ и помогали преодолеть все. Их любовь к делу, преданность профессии помогли определить дальнейший жизненный путь, выбрать свое ремесло. В 1951 году окончил Московский автомеханический техникум, ушел в армию. Но и там не порвал с дорогими сердцу «железками» — служил в мотоциклетной части. Еще будучи студентом, увлекся мотоспортом, участвовал в соревнованиях. Больших

титолов не имел, но любовь к спорту, умение прилично ездить очень помогли в армейской жизни.

Потом снова была учеба — уже в институте. И опять активная деятельность в ДОСААФ, где по поручению комитета занимался организацией мотоциклетных курсов. Прошло уже около 20 лет, но и сейчас мы, встречаясь, вспоминаем набережную Яузы, где ребята осваивали азы мотоциклетного дела.

Говорю все это не потому, что хочу отметить веки своей «мотоциклетно-автомобильной» биографии. Главное, на мой взгляд, в том, что любой человек, однажды приобщившись к отряду «мото-

ризованных» людей, сумеет лучше понять все прелести и все ущербности, которые несет с собой моторизация и технизация общества. В наш бурный век каждый молодой человек, независимо от профессии, должен, без сомнения, пройти школу автомобилизма. Нельзя понять сущность научно-технической революции, не имея опыта общения с техникой. А успешнее всего это общение складывается в молодые годы в рядах ДОСААФ.

В. ИВАНОВ,
профессор, доктор технических наук,
директор НИИАТА



В работе испытателей случается всякое. И мотор может отказать, и машина перестанет слушаться — режимы-то не рядовые, критические, как у нас принято говорить, «крайние». И потому человек, ведущий испытания, тоже обязан выдерживать перегрузки, как физические, так и психологические.

Не покривлю душой, если скажу, что первичную закалку, помогавшую позже выдерживать эти перегрузки, я получил именно в нашей добровольной патриотической оборонной организации, в Осоавиахиме.

И с преемником Осоавиахима — ДОСААФ у меня прочные связи по сей день. До сих пор езжу на мотоцикле и

готов всемерно агитировать за него. Продолжаю ездить на автомобиле. По душе мне и спорт. Много раз участвовал в планерных соревнованиях, сам судил их. Ко всему прочему, являюсь спортивным комиссаром по регистрации авиационных рекордов.

Подводя итог, могу сказать, что всегда оборонное Общество было для меня лучшей школой жизни. И сегодня, отмечая его полувековой юбилей, мы, ветераны, отдаем ему дань глубокой признательности.

С. АНОХИН,
Герой Советского Союза,
заслуженный летчик-испытатель СССР,
лауреат Государственной премии СССР

не скрою, на моем творчестве это отразилось самым непосредственным образом.

Зверское нападение гитлеровцев на нашу землю застало меня в Ленинграде. И я, как мог, кистью и пером помогал победе над врагом.

Предлагаю «рабочий» портрет шофера Николая Ладанова. История написания его танкова. 26-й ночной авиационный полк, входивший в состав 7-го истребительного авиакорпуса, не знал покоя ни днем ни ночью. Бесстрашные пилоты поднимались в воздух непрерывно. К осени 1941 года в небе над Ленинградом они сбивали свыше 300 вражеских самолетов. Коля Ладанов на ЗИС-8 — автобусе, выдавшем виды, в предассветной мгле доставлял летчиков «дневни-

ков» на аэродром, а по вечерам возил «ночников». Путь пролегал под бомбежками, обстрелами, почти десять километров — по ледовой Ладоге. Однажды ранним осенним утром, уловив минуты между рейсами, я сделал зарисовку водителя. Она вошла в один из восьми альбомов, выпущенных в блокадном Ленинграде. Среди почти 600 работ, сделанных на фронте, портрет водителя Николая Ладанова — один из самых мне дорогих. Шофер Ладанов — воспитанник курсов Осоавиахима — как бы олицетворяет собой образ труженика фронтовых дорог.

А. ЯР-КРАВЧЕНКО,
народный художник РСФСР, лауреат
Государственной премии СССР



ки с винтовкой в руках не раз воспет в стихах Демьяна Бедного, Александра Безыменского и других моих сверстников.

Создание, становление и деятельность Осоавиахима проходили, как известно, в условиях империалистической угрозы, непрерывных военных провокаций против нашей страны. И мы, литераторы, посвящали оборонной теме, участию трудящихся в подготовке резервов для Красной Армии немало своих произведений, нередко прямо призывали к овладению оружием, военной техникой. Снова сошлюсь на Маяковского: «Возьмем винтов-

ки новые, на штык — флажки, и с песнею в стрелковые пойдем кружки!» — звал он молодежь. Эти поэтические призывы никогда не теряли своей актуальности. Помню, как мы в содружестве с композитором Дмитрием Покрассом написали песню, которая была довольно популярна в предвоенные годы. Две последние строчки ее припева тоже напрямую призывали крепить оборону страны, вступать в Осоавиахим.

Тема защиты социалистического Отечества, воспевание героизма воинов армии и флота составляли основу моего творчества в годы Великой Отечествен-

ной войны и после ее победоносного завершения. Стихи, поэмы, песни и сегодня — в строю. Они зовут новые поколения советских людей к бдительности, овладению военными знаниями, готовности к защите завоеваний Октября.

Потому я по праву ветерана оборонного Общества рад поздравить его с полувековым юбилеем и пожелать ему быть и впредь верным помощником и резервом наших славных Вооруженных Сил.

Александр ЖАРОВ,
поэт

ЗАПАСНЫЕ

Проблема запасных частей всегда была жизненно важной для каждого автомобилиста. Ведь у любой, даже самой совершенной машины невозможно обеспечить одинаковую долговечность в эксплуатации всех ее деталей. Невозможно потому, что условия работы, дорожные и климатические и даже хранения машины могут существенно различаться. А если бы все-таки удалось создать идеальную в этом смысле машину, то аварии и некачественная эксплуатация, от чего мы в массе не застрахованы, все равно бы вызвали к жизни вопрос о запасных частях.

Бурный темп автомобилизации, естественно, привел к росту потребности в запчастях. Решение этой проблемы приобрело теперь большое государственное значение, и это отражено в «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы».

Наш корреспондент Н. СЕМИНА обратилась к начальнику отдела автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения Госплана СССР Виктору Яковлевичу СЕЛИФОНОВУ с просьбой рассказать о том, как конкретно будет решаться проблема в десятой пятилетке. Мы выделили из широкого круга вопросов, связанных с запасными частями, те, которые заботят в первую очередь владельцев индивидуальных автомобилей.

— Слово «дефицит» в лексиконе автомобилиста едва ли не самое распространенное, когда речь заходит о запчастях. Как образуется этот дефицит?

— Он складывается из разности спроса и предложения. Спрос на запасные части в общем зависит от парка автомобилей и длительности их службы. По нашим и зарубежным данным, легковая машина живет 10—15 лет. После этого срока эксплуатация становится убыточной и владелец стремится заменить ее новой.

Не секрет, что пока у нас в стране спрос на легковые автомобили еще не удовлетворен, но принятые в прошлой пятилетке меры по росту увеличения их выпуска позволили в немалой степени улучшить положение. Симптоматично, что теперь во многих городах страны подержанные машины старых моделей находят гораздо меньше покупателей.

Эта картина — следствие значительно пополнения парка новыми автомобилями, главным образом волжского и ижевского заводов. В то же время резкий рост парка влечет за собой еще большее увеличение потребности в запасных частях, причем проявляется оно с некоторым запозданием. Потребность в запасных частях возрастает по мере старения автомобилей примерно на 15% в каждом последующем году.

Таким образом, когда мы начали предоставлять населению в больших количествах легковые автомобили (в 1975 году в семь с лишним раз больше, чем в 1970 году), то спустя год или два после поступления крупных партий автолюбители стали испытывать нужду в запасных

частях, хотя сначала не только не ощущалось ее, но даже могло создаться впечатление, что отдельные запчасти имеются в избытке.

— Очевидно, чтобы ликвидировать этот дефицит, надо отчетливо представлять себе его слагаемые!

— Да, можно выделить, на наш взгляд, четыре важнейших составляющих. Первая связана с объемом производства запасных частей. В современном автомобиле более 15 тысяч деталей, но быстро выходят из строя несколько десятков, то есть десятые доли процента. Среди них значительная часть приходится на стекла, фары, щетки стеклоочистителей, тормозные шланги, салники, манжеты. Либо целиком эти детали, либо важнейшие их компоненты заводы автопромышленности получают от других отраслей. Но мера ответственности перед потребителем у автозаводов и этих предприятий-смежников, увы, была разной. Теперь ведущая роль, с вытекающими отсюда правами контроля за выпуском таких деталей, должна быть отведена Министерству автомобильной промышленности. Но это одна сторона дела.

Что касается производства запасных частей на автомобильных заводах, то мировая практика показывает: далеко не все детали следует выпускать для ремонтных нужд. Например, стоит ли поставлять в запчасти кузова? Экономист ответит — нерентабельно: розничная цена кузова в сборе (окрашенного и обитого) составляет 50—60% от цены новой машины. Замена пришедшего в негодность кузова на старом автомобиле — это, по существу, комплектация новой машины.

Особо надо сказать о запасных частях к моделям, снятым с производства. Объем их выпуска в связи с падением спроса постоянно сокращается. Полностью же прекратить его — означает обрекать на бездействие машины, владельцы которых по тем или иным причинам не в состоянии приобрести новый автомобиль. В то же время для завода невыгодно изготовление малых партий таких деталей и сохранение чрезмерно широкой номенклатуры запчастей. Где выход? Может быть, на такие детали следует установить значительно более высокие отпускные, цены для предприятий, как это делают автомобильные фирмы за рубежом, и более высокие розничные цены.

— Мы, кажется, подошли к вопросу о стимулировании производства запчастей. Несколько лет назад считалось, что, как только вступит в строй филиал АЗЛК в Кинешме, проблема с «москвичами» будет решена. Но этого не произошло,

видимо, по причинам экономического характера. Так какие сейчас принимают меры, чтобы стимулировать производство запчастей?

— Обязательная номенклатура по запасным частям — сегодня составная часть плана наших автомобильных заводов. Дело в том, что из-за малой розничной цены мелкие детали всегда оказывались в невыгодном положении. Согласно новому порядку особо учитываемый список деталей, отчет по выпуску которых проходит через ЦСУ СССР, обязывает заводы к изготовлению определенного ассортимента деталей. На первый план выдвинут выпуск уже не только по объему производства в рублях, а именно по ассортименту, достаточно широкому. В стоимостном выражении производство запасных частей на наших заводах составляет существенный процент от всей продукции, и их выпуск растет с каждым годом более высокими темпами, чем самих автомобилей.

— Мы познакомились с первой составляющей дефицита в запчастях. А последующие, например вторая... По логике вещей она связана с движением деталей от завода к потребителю, их распределением и учетом спроса!

— Так оно и есть. Что делается в этом отношении? По существовавшей до сих пор системе распределением запасных частей занимались многие организации и министерства. Одного хозяина в этом деле не было. Теперь картина начала меняться. Так, Волжский автозавод почти полностью осуществляет в своих автоцентрах обслуживание «жигулей» и их ремонт. За снабжение этих центров запчастями отвечает непосредственно завод. Опыт ВАЗа будет распространяться на другие предприятия, выпускающие легковые автомобили.

В годы девятой пятилетки было проведено многостороннее изучение положения, сложившегося с запасными частями для автомобилей, в том числе индивидуального пользования. Его осуществили сотрудники института проблем управления Академии наук СССР совместно с «Союзсельхозтехникой» при участии республиканских министерств автомобильного транспорта. Уже тогда стало ясно, что нехватка запасных частей в значительной мере обусловлена неудовлетворительной организацией распределения.

Нередко заводы — изготовители запчастей сталкиваются с трудностями отгрузки. Магазины и станции обслуживания зачастую не имеют достаточных по площади складских помещений для хранения и не принимают их от заводов, невольно вынуждая последние к сокращению поставок. Случается, когда в

ЧАСТИ

одном городе на складах скапливаются в избытке детали, которые являются дефицитом в другом. При этом надо еще отметить, что есть детали, которые не могут долго храниться или требуют специальных условий для складирования, чтобы не потерять своих основных свойств.

Из сказанного следует, что нам нужна хорошо организованная сеть складов с налаженной системой информации о номенклатуре имеющихся деталей, как это сделано в странах с хорошо организованным обслуживанием автолюбителей. Только поставив дело распределения и учета запчастей на индустриальную основу, мы вправе рассчитывать на устранение дефицита, связанного со второй составляющей.

Третья составляющая — аварии. Они поглощают запасные части в немалых количествах, причем выходят из строя не только крупные детали, такие, как узлы передней подвески, лобовые стекла, крылья, двери, но и мелкие, хотя и очень необходимые: ободки фар, боковые молдинги, задние фонари, указатели поворота. Названные детали быстро попадают в число дефицитных, как только на улицах и дорогах появляется масса малоопытных водителей, которые впервые сели за руль собственного автомобиля. А поскольку за последние несколько лет парк машин индивидуального пользования резко вырос, эта статья дефицита столь же резко прибавила в удельном весе.

Раз речь зашла о третьей составляющей, которая в прошлом не очень-то давала о себе знать, следует сказать об учете спроса на запасные части. Пока это дело находится у нас в зачаточном состоянии. Нет центра, который бы постоянно был в курсе событий, где, какие и в каких количествах нужны детали к машинам той или иной марки. Такой центр, будучи связан с сетью складов и контролируя, таким образом, наличие деталей, помог бы оперативно решать вопросы снабжения автолюбителей запасными частями.

Безусловно, создание такого центра, сети складов и системы учета — дело дорогое. Однако если принять во внимание, что эти затраты окупятся экономией в выпуске запасных частей и к тому же могут быть частично и постепенно отнесены на счет услуг, оказываемых владельцам машин, то надо признать целесообразность такого шага.

— Очевидно, в будущем Минавтопрому, на который теперь возложена большая ответственность за обеспечение автомобильного парка, и в частности индивидуального, запасными частями, придется принять меры по претворению в жизнь той комплексной системы, о которой вы говорили. Тем более что она су-

Осуществить комплекс мероприятий, направленных на усиление ответственности отрасли за обеспечение автомобильного парка запасными частями. Значительно улучшить организацию капитального ремонта автомобилей, а также техническое обслуживание легкового транспорта, принадлежащего гражданам.

Из «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы»

ществует не только в головах ученых и проектировщиков, но нашла практическое применение в ряде стран.

— Да, это действительно так. Но решение проблемы запасных частей невозможно, если не учесть еще одно важное, психологическое обстоятельство. Это четвертая составляющая дефицита.

Мы должны иметь в виду, что автолюбитель — особая категория потребителя. На многолетнем опыте, своем и чужом, он верит в могущество дефицита. Не избалованный сервисом и разнообразием ассортимента в автомагазинах, он привык приобретать детали впрок, иметь запчастей побольше. Такой автолюбитель «старой закалки» внутренне готов эксплуатировать машину лет двадцать и заготавливает детали на будущее. Он может выучить ими приятеля, и у него меньше вероятность бить поклоном «дяде Васе».

С каждым годом положение с обслуживанием автолюбителей, их снабжением запчастями постепенно меняется в лучшую сторону. Но застарелые привычки уходят в прошлое куда медленнее.

Обратимся к примеру. У нас автолюбителю на год нужно две манжеты тормозных цилиндров. Стоят они копейки, и покупают их, конечно, не по две — пять штук, а оптом и складывают про запас. То же с салниками, свечами, щетками стеклоочистителей. Между тем, как правило, промышленность делает запчасти в количестве, не меньшем разумной потребности, то есть в расчете на реальный парк машин. Именно так планируется выпуск деталей, которые сам автолюбитель превращает впоследствии в дефицит.

Я назвал четыре главнейших причины нехватки запасных частей, которые в основном и определяют общую картину. Речь у нас шла об индивидуальных владельцах автомобилей. Добавлю, что все сказанное в равной мере относится и к мотолюбителям, которых у нас сегодня почти втрое больше, чем автолюбителей.

— Анализируя причины дефицита запасных частей, вы попутно указали и способы их устранения. Не могли бы вы в целом обрисовать картину расширения производства запасных частей в десятой пятилетке? Какие пути намечены в этом направлении?

— Логично выделить здесь два пути. Первый — резкое увеличение выпуска запасных частей и второй — более экономное их расходование, более разумное распределение.

Известно, что в десятой пятилетке количество легковых автомобилей, находящихся в личном пользовании граждан, увеличится в 1,9 раза. Сейчас их в стране около 4 миллионов (за девятую пятилетку стало больше в 2,7 раза), а к концу 1980 года ожидается около 8 миллионов.

Поэтому продолжается работа по увеличению мощностей для производства запасных частей и объемов их выпуска. Несмотря на повышение долговечности автомобильной техники, обеспечение потребности в запасных частях остается важной народнохозяйственной задачей, на выполнение которой государство отпускает немалые средства. Например, на развитие мощностей для увеличения общего выпуска запчастей к 1980 году запланировано капиталовложений более 1,5 миллиарда рублей. По пятилетнему плану предусмотрено увеличить выпуск запасных частей в 1980 году почти в 1,5 раза по сравнению с 1975 годом.

Запасные части к легковым автомобилям введены в народнохозяйственный план как товары народного потребления или массового спроса. Эта мера дала большой эффект: производство их с 1972 года увеличилось в три раза. Графа «Особо учитываемая номенклатура изделий» в государственном народнохозяйственном плане включает около 300 позиций запчастей к автомобилю, и это список не окончательный. Он уточняется, обновляется ежегодно с учетом изменения спроса. Однако положение пока еще не назовешь благополучным. Вот почему созрел новый план технического обслуживания и обеспечения автомобилей запасными частями.

В основе его лежит опыт автоцентров, созданных по инициативе ВАЗа. Представляя собой продолжение предприятия, они стали наиболее организованной и непосредственной формой связи потребителей с автозаводом. Сеть их значительно расширяется. В десятой пятилетке планируется построить еще 55 автоцентров, из них 17 с вводом в действие в 1981 году, дополнительно к вступившим в строй в девятую. Это самая ценная практика, которой мы сегодня располагаем.

В развитие этой практики Минавтопром СССР выступил с предложением полностью передать ему в ряде республик дело обслуживания легковых автомобилей. Уже принято решение о сосредоточении автосервиса индивидуальных автомобилей в системе Минавтопрома с реализацией рыночных фондов на запасные части к легковым автомобилям по Белоруссии, Азербайджану, Молдавии, Латвии, Киргизии, Таджикистану, Туркмени. На автозаводах расширяются и создаются механизированные склады запчастей с применением ЭВМ для учета и номенклатурного планирования их производства.

Централизация автосервиса вместе с другими мероприятиями, надо ожидать, позволит решительно улучшить все дело технического обслуживания и обеспечения запасными частями индивидуальных машин.

Как видим, многое из намеченного уже осуществляется в десятой пятилетке и полностью отвечает большим задачам, поставленным перед автомобилестроением на XXV съезде КПСС.

РОДОСЛОВНАЯ СОВЕТСКИХ ДЖИПОВ

Иллюстрации — на вкладке

Первый опытный образец ГАЗ—61-40 постройки 1939 года на испытаниях.



Когда автомобиль, новое средство транспорта, только появился на свет, в умах людей он невольно ассоциировался с шоссе или мостовой, — во всяком случае, проезжей (значит, пригодной для езды) дорогой. Как-то не представлялось, что он сможет преодолевать грязь, пески, заболоченные и заснеженные участки пути. Жизнь показала впоследствии, что может. А конструкторы на основе опыта пришли к выводу, что должен. Так появились особые автомобили, которые по нынешней терминологии мы назвали бы машинами повышенной проходимости. Сначала полугусеничные, потом — трехосные, с двумя задними ведущими мостами (говоря современным языком — с колесной формулой 6×4).

Увлечение «трехосками» в начале 30-х годов приняло широкие масштабы, главным образом на заводах, строивших грузовики. Легковые автомобили с колесной формулой 6×4 получались довольно тяжелыми и непрактичными. Чтобы создать легковую машину повышенной проходимости, представлялось заманчивым использовать колесную формулу 4×4, то есть сделать все колеса ведущими. Все — следовательно, и передние, управляемые.

Для передачи крутящего момента на управляемые колеса в их приводе необходимы карданные шарниры равных угловых скоростей — их называют еще «гомокинетическими». При простых карданных шарнирах на поворотах возникали нежелательные пульсирующие нагрузки, которые приводили к поломкам, а чаще всего к преждевременному износу деталей.

К середине 30-х годов уже были отработаны несколько разновидностей гомокинетических шарниров, причем одна из них — шариковая с делительными канавками — наилучшим образом отвечала требованиям работы на «внедорожных машинах» и впоследст-

вии нашла на них широкое распространение. Отработанные конструкции шарнира открыли дорогу машинам с колесной формулой 6×6 и 4×4.

В нашей стране первым взялся за создание легковых автомобилей повышенной проходимости горьковский автозавод. Такие машины были нужны при освоении новых районов, на стройках, в сельском хозяйстве, в армии.

Проектирование ГАЗ—61 начали в 1938 году, а на следующий год собрали опытные образцы. Для нового автомобиля использовали немало узлов «полутурки» и «эмки», но снабдили его более мощным (тогда экспериментальным) шестицилиндровым двигателем ГАЗ—11. Когда, выдержав все испытания, ГАЗ—61 (а точнее ГАЗ—61-73) был принят в 1941 году к производству, его оснастили кузовом таким же, как у «эмки», по тем временам достаточно комфортабельным. Таким образом, горьковский автозавод первым в мире стал строить машины повышенной проходимости с закрытым кузовом.

К началу второй мировой войны Германия имела отработанные конструкции легких армейских штабных автомобилей с колесной формулой 4×4, двухступенчатой раздаточной коробкой, независимой подвеской всех колес, открытым кузовом без дверей. Они широко использовались как разведывательные, связные, командирские машины. В первые месяцы войны наша армия не имела таких автомобилей. Снабженные закрытыми кузовами ГАЗ—61-73 были дороги в производстве и тяжелы.

Поэтому сразу же с началом боевых действий перед коллективом конструкторов горьковского автозавода была поставлена задача дать армии советский джип, дешевый, с простейшим кузовом, базирующийся на освоенных в производстве узлах. Осенью 1941 года на фронт стали поступать ГАЗ—64,

спроектированные под руководством В. А. Грачева, который был и ведущим конструктором по ГАЗ—61. В этой модели использовали узлы ГАЗ—ММ, ГАЗ—М1, ГАЗ—61-73. Целиком новыми являлись рама, передняя подвеска и кузов, для изготовления которого не требовалось сложных вытяжных штампов (почти все панели имели плоские поверхности).

ГАЗ—64 зарекомендовал себя простой, неприхотливой машиной с хорошими тяговыми качествами. В обслуживании он не представлял трудностей для шофера, знакомого с «полутуркой», работал на любом бензине. В конце 1942 года эту модель модернизировали: расширили на 190 мм колею (сделали ее такой же, как у ГАЗ—61), реконструировали кузов, несколько форсировали двигатель, ввели ряд других усовершенствований. Так родилась модель ГАЗ—67 (после дальнейшей модернизации в 1944 году — ГАЗ—67Б).

Опыт эксплуатации ГАЗ—64 и ГАЗ—67Б показал, что в целом это была удачная машина. Надо, однако, признать, что узлы, из которых ее скомпоновали, не были равноценными. Так, задний мост, использованный в общем от ГАЗ—М1, оказался для джипа недостаточно прочным, и при движении на первой или задней передачах случались поломки его шестерен. Тогда на ГАЗ—67 ввели блокировочный механизм, который позволял включать первую или заднюю передачи только во время работы привода на обе оси. В те годы постоянно включенный привод на все колеса и самоблокирующий межосевой дифференциал еще не привелись, да и к началу освоения выпуска ГАЗ—64 и ГАЗ—67 завод не имел никакого опыта по таким конструкциям. Однако позже, как мы увидим, эта схема нашла применение.

В годы войны прошли проверку две концепции джипов: простые и дешевые машины (ГАЗ—67, «Виллис») и очень сложные немецкие автомобили. Последние имели немало интересных решений (четыре управляемых колеса, блокируемые дифференциалы, реверс в трансмиссии и т. д.), но нередко отказывали в работе, да и в обслуживании и ремонте были сложны. Тщательно изучив опыт эксплуатации всех джипов, конструкторы горьковского автозавода для создания новой модели избрали первый путь. Учли, что машина должна работать в условиях мирного времени и предоставлять необходимый минимум удобств колхознику, геологу, строителю. Минимум, которым на ГАЗ—64 и ГАЗ—67 в свое время пришлось пожертвовать. Новая машина получила современный двигатель, двухступенчатую раздаточную коробку, очень жесткую раму, рессоры, соединенные с ней через резиновые подушки, гидравлический привод тормозов, открывающийся кузов с боковинами, защищающими от непогоды, и отопителем.

Опытные образцы ГАЗ—69, которые

носили условное название «Труженик», появились на испытаниях в самом конце 40-х годов, а вскоре в Горьком начался выпуск пятиместной (ГАЗ—69А) и восьмиместной (ГАЗ—69) модификаций. Производство последней уже в 1954 году было передано на УАЗ, а с 1956 года там стали собирать обе разновидности.

Машина быстро завоевала симпатии автомобилистов благодаря своим высоким эксплуатационным качествам и продержалась в производстве почти два десятка лет. В этом — большая заслуга коллектива горьковских конструкторов, его руководителя А. А. Липгарта, который тогда был главным конструктором, и ведущего конструктора по ГАЗ—69 П. И. Музюкина.

ГАЗ—69 был не одинок. Еще в 1956 году родились опытные образцы джипа ГАЗ—62 с шестичилиндровым двигателем типа ГАЗ—51, базой 2850 мм и снаряженным весом 2300 кг. Эта модель позже подверглась реконструкции в однотонный грузовик повышенной проходимости, который сохранил тот же индекс и выпускался небольшими партиями.

Хотя ГАЗ—69 (как и ГАЗ—62) был задуман со складывающимся брезентовым верхом, в Горьком проходил испытания ГАЗ—69Б с трехдверным закрытым металлическим кузовом. Однако он так и остался опытным образцом: ульяновский автозавод тогда осваивал новую для себя продукцию, а закрытый кузов означал дополнительные производственные сложности. В Горьком же с 1955 года начали собирать «гибрид» ГАЗ—69 и «Победы».

Идея ГАЗ—61-73, как видите, не была забыта. Народное хозяйство испытывало нужду в машине, которая должна сочетать достоинства джипа и городского седана. Конечно, наилучшим решением была бы специальная конструкция, но, как всегда, наиболее практичным выходом явился компромисс.

М—72 — так называлась эта модель — был хорошо принят сельскими водителями и заставил по-иному взглянуть на идею джипа. Да, автомобиль располагал комфортом городского седана — мягкие сиденья, уютная обивка, мощный отопитель, эффективные уплотнители дверей. Правда, он оказался тяжеловатым (несущий кузов «Победы» пришлось усилить) и громоздким. Что касается проходимости, то здесь М—72 был на высоте. Свидетельство тому — его пробег из Москвы во Владивосток (15 тысяч километров), совершенный в 1956 году.

Одна любопытная деталь. Разработкой джипов ГАЗ в эти годы наряду с другими специалистами занимался инженер В. С. Соловьев. Много лет спустя он стал главным конструктором Волжского автозавода, где под его руководством был создан комфортабельный легковой автомобиль повышенной проходимости ВАЗ—2121, о котором речь пойдет ниже.

Стремясь создать джип с закрытым кузовом, горьковские конструкторы в 1956 году разработали экспериментальную модель М—73. Она предназначалась для сельских механизаторов, имела двухместную цельнометаллическую кабину и вместительный багажник, рассчитанный на запчасти, инструмент и все, что может потребоваться «летучке» при ремонте трактора или комбай-

на в поле. Несущий кузов типа «купе», привод на все колеса, база 2000 мм, двигатель и ряд агрегатов от «Москвича—402», 15-дюймовые шины — вот отличительные черты этого необычного автомобиля.

На конвейер М—73 не попал, но послужил катализатором для конструкторов МЗМА (так назывался тогда нынешний АЗЛК). Они с вниманием отнеслись к горьковскому родственнику, учли опыт его разработки, и... с 1957 года начался выпуск «Москвича—410». Это был по существу «Москвич—402» с обоими ведущими мостами. Двухступенчатая раздаточная коробка заблокирована с коробкой передач. Привод на передние колеса включал шариковые шарниры равных угловых скоростей, которые, к слову, получили распространение на большей части отечественных автомобилей повышенной проходимости.

Машина получилась удачной, и из 12 тысяч изготовленных заводом экземпляров многие образцы верой и правдой служат своим владельцам до сих пор. Но четырехдверный закрытый несущий кузов оказался все-таки слишком тяжел. А нужны ли четыре двери? Так ли необходим тут обтекаемый кузов? К чему вместительный багажник, свойственный городским машинам? Эти вопросы возникли при эксплуатации М—72 и «Москвича—410».

С двухдверным (или трехдверным) кузовом типа «универсал», более жестким и более легким, имеющим угловатую форму (благодаря чему он становится и компактней и вместительней), но сохранившим комфортабельность салона, отопитель, надежные уплотнители дверей, хорошую пыле- и шумоизоляцию, можно действительно получить идеальную машину для села. Такой путь не нов. По нему уже с 1947 года пошла американская фирма «Виллис» (ныне «Джип»). Несмотря на длинную базу (2640 мм) и довольно тяжелую раму, одна из ее моделей с цельнометаллическим трехдверным кузовом типа «универсал» весила 1460 кг, то есть на 200 кг меньше, чем М—72.

В связи с этим интересно вспомнить, что МЗМА с 1958 года освоил выпуск «Москвича—410» с кузовом «универсал», правда, четырехдверным. Модель, получившая индекс «411», оказалась очень вместительной и практически не прибавила в весе. Опыт ее эксплуатации свидетельствовал в пользу кузова «универсал» для джипа комфортабельного типа. Поэтому, когда на МЗМА в конце 50-х и начале 60-х годов началась работа с джипом на базе агрегатов «москвичей» моделей «407» и «410Н», то один из его вариантов («Москвич—416») одели в трехдверный закрытый кузов. Здесь уже не пытались добиться унификации с кузовом базовой легковой машины. Усилиями заместителя главного конструктора МЗМА И. А. Гладиллина, «отца» модели «416», удалось создать исключительную машину, которая могла бы стать незаменимой в деревне. Однако производственные возможности завода в то время не позволяли освоить модель «416» без ущерба для выпуска «москвичей—407».

К концу 50-х годов круг фирм, строящих джипы, заметно расширился: «Виллис» и «Ровер», ФИАТ и «Альфа-ромео», ДКВ и «Гочкисс», «Мицубиси» и ИКА. Одновременно появились симп-

томы перехода на новые конструкторские решения, ранее на машинах этого типа не находившие применения: независимая подвеска колес, несущий открытый кузов, торсионы в качестве упругого элемента, шины малого диаметра в сочетании с колесными редукторами. Становилось очевидным, что легковые автомобили повышенной проходимости год от года получают все более широкое распространение, а следовательно, их показатели как по проходимости, так и по комфортабельности должны постоянно улучшаться.

Именно в этот период НАМИ совместно с ирбитским мотоциклетным заводом построил и испытал оригинальный мини-джип НАМИ—049 «Огонек». Позже его реконструировали, и результат работы, машину НАМИ—049А «Целина», можно было видеть летом 1961 года на ВДНХ. Чем отличается этот автомобиль грузоподъемностью 300 кг? Приводом на четыре малых колес (шины размером 5,90—13) колеса и редукторы, обеспечивавшими дорожный просвет в 300 мм; независимой торсионной подвеской всех колес; короткой (1800 мм) базой и малым весом; двигателем от «Запорожца» в блоке с пятиступенчатой трансмиссией; несущим кузовом.

Спустя четыре года появился созданный специалистами запорожского автозавода джип ЗАЗ—969, который по конструкции состоял в близком родстве с НАМИ—049А. Производство модели «969» было передано луцкому автозаводу.

Ульяновский автомобильный завод с 1961 года упорно трудился над преемником испытанного ГАЗ—69. Новая модель (УАЗ—469) получила колесные редукторы для повышения дорожного просвета, 15-дюймовые шины, восьмиступенчатую трансмиссию, унифицированные с УАЗ—452 основные узлы шасси.

Разрыв между УАЗ—469 (который несколько превзошел по габаритам и вместительности ГАЗ—69) и ЗАЗ—969 стал довольно большим. Для народного хозяйства требовалась промежуточная машина, она должна была, наконец, стать комфортабельным джипом — олицетворить у нас тот тип джипа, который теперь в чести.

Среди различных экспериментальных образцов легковых машин повышенной проходимости, спроектированных и построенных нашими заводами, наиболее соответствует этому типу ВАЗ—2121, выпуск которого намечено начать в конце нынешнего года. Подробный рассказ об этом автомобиле еще впереди. Повторим пока, что ВАЗ—2121 универсален по применению, отличается типично «жигулевским» уровнем комфорта в салоне и обладает интересными конструктивными особенностями: постоянным приводом на все колеса, межосевым блокируемым дифференциалом, пружинной подвеской всех колес (передние подвешены независимо). Решения, примененные в нем, продиктованы многолетним опытом постройки таких машин на ГАЗе и других заводах. Здесь умышленно первым назвал горьковский автозавод, который явился пионером постройки советских джипов. Именно с его моделей ведут они свою родословную, которая представлена на цветной вкладке.

Л. ШУТУРОВ, инженер

Смежники не спешат

В июньском номере журнала за прошлый год была опубликована статья «Претензии адресуются смежникам» о редакционных испытаниях легкового автомобиля ИЖ—2125 («Комби»). Там, в частности, отмечались недостатки, затрудняющие эксплуатацию машины в холодное время. Основной из них — трудный пуск двигателя — связывался с качеством продукции уфимского моторостроительного завода, выпускающего жигулевский агрегат, и ленинградского карбюраторно-арматурного завода им. Н.И. Бушарова, поставляющего карбюраторы. Мы получили ответы от этих предприятий, которые здесь публикуем с редакционным комментарием.

Ответ уфимского моторостроительного завода

Уфимскому моторостроительному заводу и АЗЛК, как разработчику двигателя, были известны указанные недоработки, и нами проводилась и проводится планомерная работа по их устранению. Так:

1. Заводом АТЭ-1 освоен стартер СТ—117А повышенной мощности (1,8 л. с. вместо 1,1 л. с.), который устанавливается на двигатели, изготовленные УМЗ, начиная с IV квартала 1975 года.

2. Относительно карбюраторов К126Н, выпускаемых ленинградским заводом «Ленкарз», сообщаем, что наш завод неоднократно обращался с требованием повысить качество карбюраторов. Наши представители неоднократно посещали «Ленкарз» для совместных решений отдельных вопросов, его представители также посещали наш завод для решения вопросов как по отдельным дефектам, так и по разработке мероприятий для устранения дефектов.

Справедливости ради необходимо отметить, «Ленкарзом» принимаются меры, но делается это медленно, что не устраивает как нас, так и владельцев автомобилей.

В настоящее время произведена некоторая модернизация карбюратора. Так, с IV квартала 1975 года УМЗ выпускает двигатели с полуавтоматическим устройством для улучшения пусковых ка-

чества в холодное время года. С октября 1976 года планируется начало поставки карбюраторов с фиксированным винтом токсичности, что стабилизирует работу двигателя на всех режимах.

Однако, как правильно отмечено в статье, полумерами этот вопрос решить невозможно, поэтому требуется кардинальное решение. По мнению как нашего завода, так и АЗЛК, наиболее правильной является постановка модернизированного карбюратора типа ВАЗ, изготавливаемого димитровградским автоагрегатным заводом.

УМЗ освоил производство модернизированного двигателя 412-1000301-21 с модернизированным карбюратором типа ВАЗ, обеспечивающим надежный пуск двигателя в холодное время. Ныне такие двигатели выпускаются для части автомобилей АЗЛК. Однако завод не может поставлять указанные двигатели на полную программу из-за того, что Минавтопром не решил вопроса по снабжению УМЗ карбюраторами димитровградского завода.

3. Замечание относительно затрудненного самоочищения свечей также справедливо, и уфимским агрегатным заводом проделана работа по стабилизации тепловой характеристики свечей.

4. Относительно медленного прогрева двигателя в холодную погоду сообщаем, что заводом освоена еще одна модификация двигателя (412-1000301-20), предусматривающая постановку карбюратора и термостата типа ВАЗ. Указанная модификация позволяет использовать полностью закрытую систему охлаждения с расширительным бачком, что значительно повышает эксплуатационные качества, снижает затраты на обслуживание, обеспечивает уверенный пуск двигателя в холодное время и избавляет владельцев в этот период от подогрева двигателя горячей водой.

Как видно из перечисленного, уфимским моторостроительным заводом принимаются меры к улучшению эксплуатационных качеств двигателя, но так же, как и ижевские машиностроители, мы ничего не можем сделать без помощи наших поставщиков и планирующих органов.

Со своей стороны считаем необходимым предложить редакции журнала «За рулем» провести эксплуатационные испытания модернизированного двигателя.

Заместитель директора завода
И. Бойчев

Ответ ленинградского карбюраторно-арматурного завода

Два из трех замечаний по работе карбюратора К126Н, содержащихся в статье «Претензии адресуются смежникам», совершенно справедливы.

Одно замечание, в котором утверждается, что плохой пуск двигателя в холодную погоду обусловлен исчезновением топлива из поплавковой камеры, содержит некоторые неточности. При стоянке автомобиля уровень топлива в поплавковой камере карбюратора К126Н, действительно, понижается, и это можно наблюдать в смотровое окно. Однако неприятности при пуске связаны с наполнением камеры. Вручную заполнить камеру сложно, так как толкатель бензонасоса, приводимый от распределительного вала, необходимо привести в

нужное положение, а сделать это не так просто. Кроме того, в результате малой частоты вращения распределительного вала при работе стартера бензонасос практически не подает топлива.

Таким образом, для улучшения пуска двигателя в холодную погоду необходимо совершенствовать бензонасос и повысить частоту вращения коленчатого вала, например, путем использования упомянутого в статье всесезонного масла М-10ГИ, применяемого в «жигулях».

В том случае, когда на двигатель автомобиля монтируется карбюратор димитровградского автоагрегатного завода (ДААЗ), уровень топлива в поплавковой камере при стоянке понижается так же, как и у карбюратора К126Н. Однаковиду отсутствия окна у камеры этого увидеть нельзя. Более легкий пуск двигателя с этим карбюратором достигается благодаря тому, что, во-первых, его поплавковая камера имеет меньший объем и наполняется топливом быстрее; во-вторых, пусковое устройство этого карбюратора более совершенно. Изменить объем поплавковой камеры карбюратора К126Н мы теперь уже не в состоянии, да этого и не требуется при наличии хорошего бензонасоса и вращении коленчатого вала при пуске с более высокой частотой. Пусковое же устройство карбюратора К126Н в настоящее время подвергается модернизации.

Неполное закрытие вторичной дроссельной заслонки при отпущенной педали «газа», действительно, связано с осевым смещением заслонки. В настоящее время разрабатывается специальная технологическая оснастка, которая позволит более точно собирать узел вторичной смесительной камеры.

С целью более точного выполнения переходного отверстия системы холодного хода в смесительной камере с сентября 1976 года внедрен кондуктор с индикаторным устройством.

Помимо улучшения качества изготовления карбюраторов К126Н в результате перечисленных мероприятий на заводе ведутся работы по модернизации конструкции. Серийный выпуск модернизированной модели карбюратора К126Н начат в октябре 1976 года.

Главный инженер завода
С. Никулин

Редакционный комментарий

Познакомившись с ответом уфимского моторостроительного завода, можно прийти к выводу, что проблема приспособленности двигателя «Москвич—412» к зимнему пуску технически решена (надеемся убедиться в этом при редакционных испытаниях, провести которые предлагает сам завод). Необходимо лишь оснастить его карбюратором типа ВАЗ, выпускаемым димитровградским автоагрегатным заводом (ДААЗ), и закрытой системой охлаждения с термостатом тоже вазовского типа (изготовитель — ставропольский завод автотракторного оборудования).

Но это лишь одна сторона дела, как уже сказано, техническая. А организационная? Ведь владельцу машины, в конечном счете, нужно, чтобы легко пускался его двигатель. Между тем вопрос о поставке названных устройств на всю программу УМЗ, снабжающего двигателями АЗЛК и ижевский автомобильный завод, остается открытым.

Министерство автомобильной промышленности, в чьем ведении находятся АЗЛК, ДААЗ и «Ленкарз», продолжает планировать модернизацию ленинградских карбюраторов для комплектации двигателей «Москвич-412», хотя их основные параметры (как подтверждает УМЗ) не отвечают требованиям сегодняшнего дня. Полагаем, что министерство вернется к этому вопросу.

В статье об ижевской малолитражке был высказан и ряд других замечаний, также касавшихся главным образом смежников. Они обсуждались на очередной технической конференции по качеству поставляемых изделий, организованной осенью прошлого года в Ижевске.

Туда съехались представители всех заводов, чьи агрегаты, узлы, приборы, детали и материалы идут на изготовление уральской малолитражки. Об их роли в деле повышения качества машины говорит тот факт, что сегодня 93% (!) рекламаций, предъявляемых владельцами автомобилей, приходится на долю смежников ижевских автомобилестроителей. Правда, этот факт, по нашему мнению, не уменьшает ответственности головного завода. Малопочетное первенство здесь, как сообщил в докладе главный инженер автозавода, удерживают УМЗ (силовой агрегат), ижевский механический завод (задний мост), пермский велосипедный (передняя подвеска), завод точного машиностроения (комбинация приборов). На конференции были проанализированы повторяющиеся дефекты и разработаны мероприятия по их ликвидации.

Однако остались нерешенными два важных вопроса. Первый касается редуктора заднего моста. Мы говорили в статье, что применяемый в нем «ниграл» застывает при температуре минус 15° так, что колеса вращаются с большим трудом. Использовать же вместо него более морозостойкое трансмиссионное масло ТАД-17 (как на «жигулях») завод не рекомендует во избежание возможного задира шестерен. Их зубья не имеют специального покрытия, применяемого на ВАЗе. Когда эта операция будет освоена — неясно.

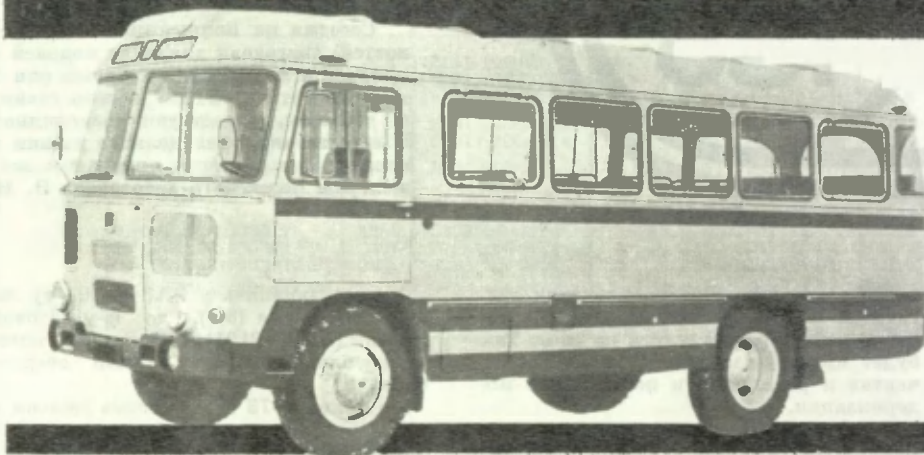
Другой вопрос касается коробки передач. Она в основе осталась такой же, как была еще на «Москвиче-407». Не удивляет поэтому ее низкая надежность на современных машинах, где стоят более мощные моторы. Уже давно была создана новая, значительно более совершенная коробка. Она прошла все испытания, в том числе на «москвичах», участвовавших в труднейших международных ралли. Однако уже несколько лет продолжается ее освоение на омском моторостроительном заводе, и начало серийного выпуска еще не видно.

Такие темпы создания более совершенных изделий никак не соответствуют девизу нынешней пятилетки «эффективность и качество». В условиях глубокой специализации и широкой кооперации по мере роста и усложнения экономики конечные результаты все больше зависят от множества промежуточных звеньев, от сложной системы внутриотраслевых и межотраслевых связей. Это положение полностью относится и к такой сложной машине, как автомобиль. Только общими усилиями предприятий, участвующих в производственной цепи, можно поднять его качество до сегодняшних требований.

Расширить типаж и производство... автомобилей для различных климатических зон и природных условий.

Из «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы»

ГОРНЫЙ АВТОБУС



Примерно треть всей территории нашей страны составляют горные районы. И на этой огромной площади, которая приходится в основном на республики Кавказа и Средней Азии, почти все перевозки, где они доступны, осуществляются автомобилями. Условия эксплуатации на горных дорогах предъявляют специфические требования к конструкции. Недавно один из павловских автобусов получил индекс «Г» — как специально приспособленный для эксплуатации в горных условиях. Впервые его увидели в Москве в 1976 году на выставке «Научно-техническое творчество молодежи». ПАЗ-672Г — первый в нашей стране автобус, специально предназначенный для эксплуатации в сложных условиях горной местности.

Эта модификация максимально унифицирована с базовой, широко известной моделью малого городского автобуса ПАЗ-672, у нее тот же несущий цельнометаллический кузов. Но специальное назначение определило специфические конструктивные особенности новой машины.

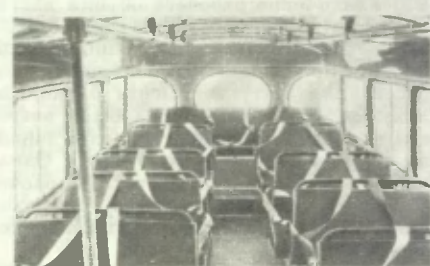
Когда входешь в салон, прежде всего бросаются в глаза ремни безопасности — при каждом сиденье. Мест в салоне больше — 26, а не 23, как у базовой модели.

Задние окна обеих боковин и второе окно левой боковины также приспособлены для аварийного выхода пассажиров. В салоне приготовлены два молотка для разбивания оконных стекол.

Силовая установка горного автобуса, как у базового: двигатель ЗМЗ-672 мощностью 115 л. с., однодисковое сухое сцепление, механическая четырехступенчатая коробка передач, гипоидная главная передача. В карданную передачу введены дополнительно предохранительные опоры. Они срабатывают при обрыве карданных валов и не дают оторвавшемуся концу вала упереться в дорогу, что вызывает обычно резкий бросок машины в сторону.

У нового автобуса руль снабжен гидроусилителем от ЗИЛ-130. Значительно изменено тормозное управление: кроме традиционных рабочих барабанных тормозов с раздельным гидравлическим приводом и гидровакуумным усилите-

У левого заднего колеса виден башмак «горного упора». Второе и заднее окна левой боковины открываются наружу для эвакуации пассажиров в аварийной ситуации.



Все пассажирские места снабжены ремнями безопасности. Задние окна боковин открываются специальными ручками как снаружи, так и изнутри автобуса. Заднее, пятиместное сиденье установлено в надстройке, образующей багажное отделение. Доступ в багажник — через задний люк.

лем и стояночного барабанного трансмиссионного тормоза с механическим приводом, на автобусе установлены вспомогательный и дополнительный тормоза. Вспомогательный — замедлитель электродинамического типа — на месте промежуточной опоры карданного вала, а переключатель его ступеней — на рулевой колонке. Дополнительный представляет собой противооткатное устройство «горный упор». В транспортном положении башмак упора крепится под полом автобуса сзади левого заднего колеса; опускается «горный упор» посредством дистанционного привода с места водителя. Противооткатное устройство должно удерживать полностью загруженный автобус на подъемах крутизной до 25%.

Подвеска — зависимая, рессорная, шины 240—508 «радиальные». Наибольшая скорость — 80 км/час. Средний эксплуатационный расход топлива составляет около 45 л/100 км, что при наличии двух топливных баков емкостью по 105 л дает новой машине достаточно большой запас хода.

Г. КОНСТАНТИНОВ,
Е. МАТВЕЕВ



Как различать двигатели ВАЗ

Сегодня на Волжском автозаводе выпускают пять моделей (десять разновидностей) двигателя для пяти моделей «жигулей», сходящих с конвейеров. Индексы моторов и машин, для которых они предназначены, совпадают. Но есть исключение. Двигатель «2101» можно ставить и на ВАЗ—2102. Кроме того, как видно из таблицы, существуют разновидности у двигателей «2101», «21011» и «2103». И естественно, у владельцев машин возникают вопросы: чем различаются и как опознать по внешним признакам все эти двигатели? Слово — специалистам, инженерам Волжского автозавода Э. НЕСТЕРОВОЙ и В. ЯКОВЕНКО.

Мы расскажем о разновидностях двигателей ВАЗ в той последовательности, в которой они появлялись на свет. Так будет проще разобраться в их общих чертах и различиях и понять суть модернизации.

Первым был создан, естественно, ВАЗ—2101, рабочим объемом 1198 см³. За ним — ВАЗ—2103 (1452 см³). У них одинаковые головки блока (номер по каталогу 2101-1003011); такая унификация создает удобства в производстве, ремонте и снабжении запасными частями. Увеличение рабочего объема двигателя при конструировании ВАЗ—2103 было достигнуто удлинением хода поршня при неизменном межцентровом расстоянии шатуна. Высота блока цилиндров при этом должна была возрасти на величину разности ходов поршня (80 мм — 66 мм = 14 мм). Однако ее сделали больше, с таким расчетом, чтобы поршни на 1,8 мм не доходили до верхнего торца блока. Это по-

зволило сохранить у ВАЗ—2103 ту же степень сжатия (8,8), что и у базовой модели (ВАЗ—2101). Назовем их головками и блоки условно узлами старого образца.

До конца 1973 года степень сжатия у обоих этих двигателей была равна 8,8. Затем, после широких экспериментов было решено снизить ее до 8,5. При этом мотор стал работать заметно мягче, увеличилась долговечность. А мощностные, экономические, динамические характеристики практически не изменились.

Как известно, степень сжатия ε (рис. 1) — это частное от деления полного рабочего объема цилиндра ($V_{ц} + V_{с}$) на объем камеры сгорания ($V_{с}$). Поэтому конструктивно снижение степени сжатия у двигателей моделей «2101» и «2103» было достигнуто увеличением объема камер сгорания, а также благодаря тому, что поршни не доходят до торца блока цилиндров на

0,1 мм (у ВАЗ—2101) или на 1,9 мм (у ВАЗ—2103). На рис. 2 показана камера сгорания обоих двигателей до и после изменения конструкции.

Новые модели «жигулей» потребовали новых, более мощных двигателей: ВАЗ—21011 (рабочий объем 1294 см³ против 1198 см³ у ВАЗ—2101) и ВАЗ—2106 (1568 см³ против 1452 см³ у ВАЗ—2103). Диаметр цилиндров у них увеличен с 76 до 79 мм, спроектирована новая головка с большим объемом камер сгорания и измененными проходными сечениями протоков для охлаждающей жидкости (рис. 3). При этом поршень не доходит до торца на те же величины, что и у модели «2103».

Получалось, что в производстве надо иметь две разновидности головок цилиндров. Назовем их узлами промежуточного образца.

Испытания всех названных выше двигателей показали, что можно унифици-

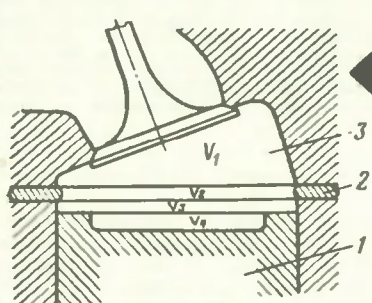


Рис. 1. Определение степени сжатия: 1 — поршень; 2 — прокладка; 3 — головка; V_1 — объем камеры сгорания в головке; V_2 — объем камеры сгорания в прокладке; V_3 — объем камеры сгорания в блоке двигателя; V_4 — объем выемки в поршне; $V_{ц}$ — рабочий объем одного цилиндра; $V_{с}$ — объем всей камеры сгорания; ε — степень сжатия.

$$V_{с} = V_1 + V_2 + V_3 + V_4 \quad \varepsilon = \frac{V_{ц} + V_{с}}{V_{с}}$$

Рис. 2. Изменение камер сгорания у двигателей ВАЗ: слева — до 1974 года (степень сжатия 8,8); справа — с 1974 года (степень сжатия 8,5).

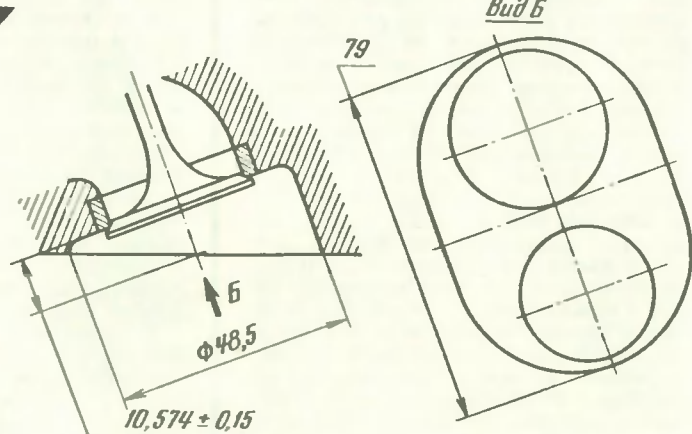
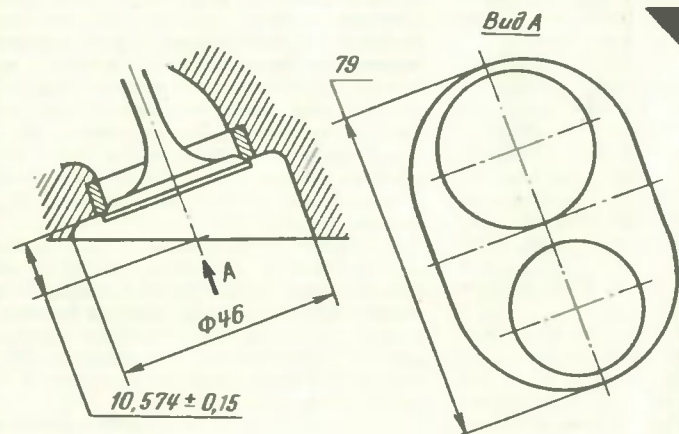


Рис. 3. Различия головок блока ВАЗ—2101 (ВАЗ—2103) и ВАЗ—21011: а — ВАЗ—2101 и 2103; б — ВАЗ—21011-10.

Рис. 4. Применение новой, унифицированной головки блока на всех моделях двигателя ВАЗ: а — ВАЗ—2101 и 2103; б — ВАЗ—21011 и 2106.

ровать обе головки. У единой головки размеры и объем камер сгорания такие же, как на двигателях с цилиндрами диаметром 76 мм, а размеры протоков для охлаждающей жидкости — как на двигателях с цилиндрами диаметром 79 мм. Новым, унифицированным для всех моделей головкам присвоен номер 21011-1003015-10. Эти головки — последнего образца, которые завод выпускает сейчас. Для того чтобы степень сжатия не превышала 8,5, на днищах поршней «ноль-одинадцатой» и «ноль-шестой» моделей делают углубление (рис. 4).

Итак, какие же двигатели ВАЗ могут нам встретиться?

Во-первых, ВАЗ—2101 и ВАЗ—2103 старого образца со степенью сжатия 8,8. Во-вторых, более новые двигатели, промежуточного образца — тех же моделей с увеличенным объемом камер сгорания ($V_1 + V_2$) и степенью сжатия 8,5.

Моторы для автомобилей ВАЗ—21011 могут быть, как говорилось ранее, двух разновидностей: в первом случае на них ставились либо головки 21011-1003015 (для степени сжатия 8,8), либо унифицированные 21011-1003015-10 и поршни с обычным плоским днищем (степень сжатия 8,5). Чтобы отличить такие двигатели, на них наносят несмываемой краской дополнительную маркировку «011» в круге.

Второй случай — комплектация только унифицированными головками и поршнями с выборкой на днище (степень сжатия 8,5). У таких моторов — маркировка 21011-01.

Как мы уже говорили, все мощностные, экономические и динамические ха-

Разновидности двигателей «жигулей»

Модель двигателя и его рабочий объем, см ³ (в скобках)	Степень сжатия	Головка		Поршень		Блок цилиндров	
		Индекс и номер	$V_1 + V_2$ (см. рис. 1)	Индекс и номер	V_1 (см. рис. 1)	Индекс и номер	V_2 (см. рис. 1)
2101 (1198)	8,8	2101-1003011	38,4	2101-1004014	0	2101-1002011	0
	8,5	2101-1003015	39,5	2101-1004014	0	2101-1002011-01	0,5
	8,5	21011-1003015-10	39,5	2101-1004014	0	2101-1002011-01	0,5
21011 (1294)	8,8	21011-1003011	41,9	21011-1004014	0	21011-1002011	0
	8,5	21011-1003015-10	39,5	21011-1004014	0	21011-1002011-01	0,5
	8,5	21011-1003015-10	39,5	2106-1004014	4,5	21011-1002011-01	0,5
2103 (1452)	8,8	2101-1003011	38,4	2101-1004014	0	2103-1002011	8,3
	8,5	21011-1003015	39,5	2101-1004014	0	2103-1002011-01	8,66
	8,5	21011-1003015-10	39,5	2101-1004014	0	2103-1002011-01	8,66
2106 (1568)	8,5	21011-1003015-10	39,5	2106-1004014	4,5	2106-1002011	9,14

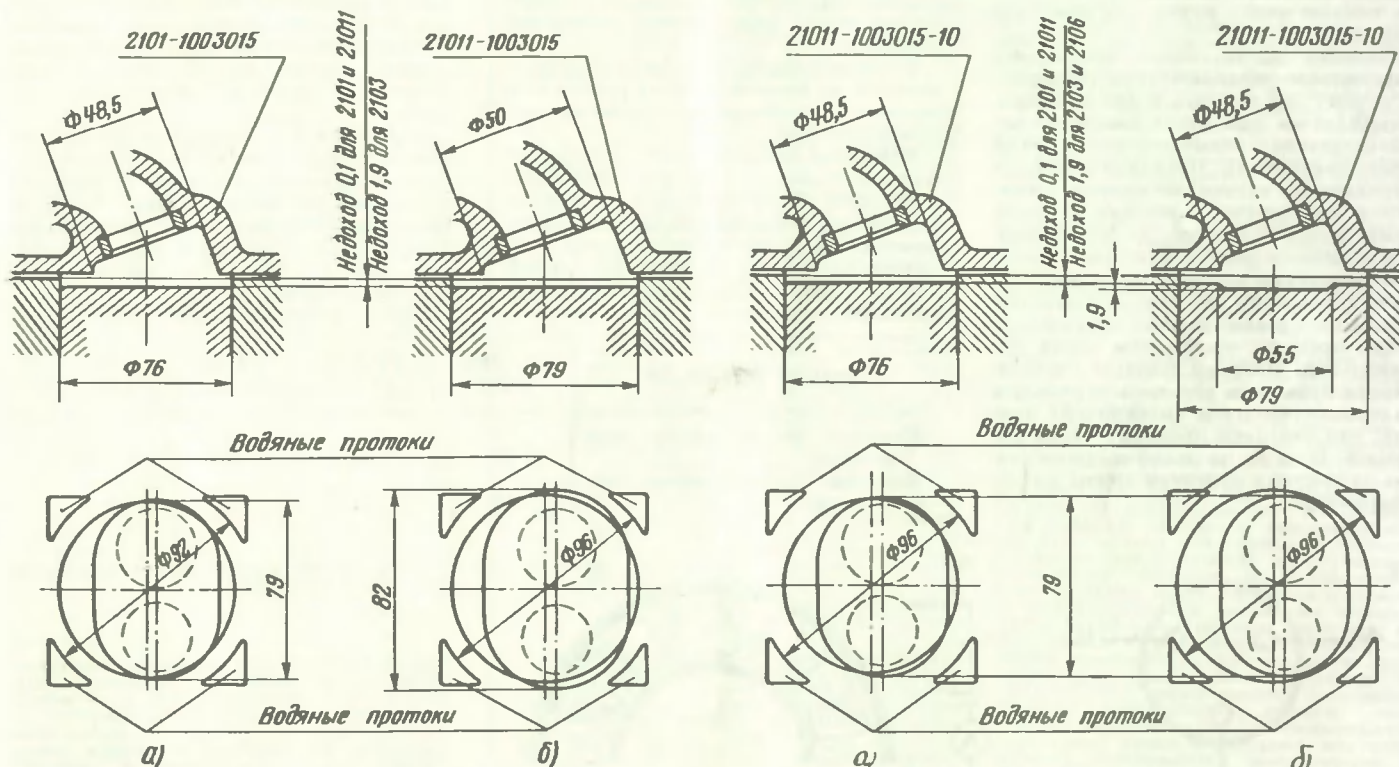
рактеристики автомобилей с двигателями ВАЗ—21011 и ВАЗ—21011-01 практически одинаковы.

Последняя модель — ВАЗ—2106. На этот мотор ставят только унифицированную головку 21011-1003015-10 и поршни с выборкой. Поэтому не удивляйтесь, если на своем новом «ноль-первом», «ноль-третьем» или «ноль-шестом» вы увидите отлитые на головке блока цифры 21011-1003015-10 в сплошной или пунктирной рамке. Они означают, что на машине стоит унифицированная головка.

В заключение считаем необходимым сказать несколько слов о топливе. Категорически запрещается эксплуатиро-

вать любой двигатель ВАЗ на бензине с октановым числом ниже 93. Применение всякого рода переходников под свечи зажигания, дополнительных прокладок разной толщины под головкой цилиндров и другие «хитрости», которые, к сожалению, находят еще сторонники среди владельцев машин, не дают никакой выгоды, ускоряют износ двигателя, как правило, заканчиваются серьезными поломками в нем, снижают все технико-экономические показатели автомобиля.

Посчитайте сами, выгодно ли это — сэкономить на бензине 30—35 рублей в год и покупать двигатель взамен вышедшего из строя.



Генераторы, реле, выпрямители

Современные легковые, да и многие грузовые автомобили оборудованы генераторами переменного тока с соответствующим комплексом реле и выпрямляющих устройств. Преимущества этих систем неоспоримы и широко известны. Однако при неожиданных отказах незнакомого генератора или «хитрой» электроники автолюбители частенько становятся в тупик и не могут себе чем-либо помочь.

Какие же неисправности чаще всего выводят из строя генератор и сопутствующие ему приборы? Как определить, что именно неисправно? Что и как можно «лечить» самому, а в чем лучше попросить помощи специализированной мастерской?

Сегодня в нашем «Клубе» выступит специалист-электрик, один из мастеров СТОА № 14 г. Москвы А. М. ЗАХАРОВ. Он поделится с членами «Клуба» своим опытом.

Современный генератор «переменник» — надежный и долговечный агрегат. Но к нам в мастерскую их поступает порядочно. Больше, чем должно бы. В чем дело? Как правило, причина отказа — неосторожность владельцев автомобилей, граничащая с технической неграмотностью. Между тем освоить основы этой науки не так уж сложно.

Наиболее часто отказ вызывается неправильным подключением «чужого», да к тому же нередко более мощного, аккумулятора при пуске двигателя зимой (водители называют этот способ «прикуриванием»). Неаккуратность и торопливость, спутанные «плюс» и «минус» в этом случае приводят к пробиванию выпрямляющих диодов генератора и отказу реле-регулятора.

Отсоединение «плюса» генератора от аккумулятора на работающем двигателе вызывает резкий скачок напряжения и, как правило, пробивание блока выпрямителей. Поэтому советую систематически проверять всю цепь зарядки, а владельцам «волг» и «москвичей» помнить, что эта цепь проходит через амперметр. И даже на новой машине следить за тем, как затянуты винты клемм амперметра.

Изоляция обмоток статора очень чувствительна к горячему маслу. Особенно важно знать это владельцам «запорожцев», так как генератор на этих автомобилях работает в самых тяжелых условиях, между блоками цилиндров.

Регулярно осматривайте лопасти вентилятора, и если заметите на них даже следы масла, это тревожный симптом. Снимите генератор и тщательно промойте в керосине (но не в бензине и не в дизельном топливе!).

Время от времени отсоединяйте щеткодержатель (к нему подходит желтый провод), убедитесь, что на корпусе возле выхода щетки нет черноты, то есть следов подгорания. Если же заметите черноту, нужно поменять щеткодержатели местами. Иначе сгорит катушка регулятора напряжения реле-регулятора. Помните, что щетка, к которой подходит желтый провод, изолирована от корпуса, а другая соединена с ним. Собирая соединение, не забудьте поставить на место изолирующую шайбу.

Ослабление натяжения ремня вначале создает впечатление, что генератор «то работает, то нет». С увеличением же нагрузки (например, ночью при включении фар) ротор генератора сильнее тормозится, ослабший ремень проскальзывает, и генератор вообще перестает давать ток. Результат — быстрый разряд аккумулятора.

Замыкание клеммы «Ш» реле-регулятора на «массу» приводит к повреждению этого узла. Исключение — реле-регулятор РР-362 автомобиля «Москвич», где тотчас сработает реле защиты и отключит реле-регулятор от генератора.

Как проверить генератор? Дайте двигателю примерно 700—800 оборотов в минуту (чуть выше холостого хода), включите дальний свет фар и отсоедините аккумулятор (это неопасно, так как генератор нагружен). Если отключение аккумулятора никак не отразится на свете фар, значит генератор исправен.

Несколько слов о реле-регуляторах, от которых во многом зависит работа всей системы «генератор—потребитель—аккумулятор».

Контакты вибрационных электромагнитных реле-регуляторов РР-380 (ВАЗ) и РР-310Б (ВАЗ—968) при работе постоянно и с большой частотой переключаются. Это приводит со временем к образованию нагара и создает потребность в ремонте и регулировке. Самому, пожалуй, с этим не справиться. Дело

в том, что зачистить вольфрамовые контакты РР-310 шкуркой невозможно, нужен мелкий наждачный круг и последующая шлифовка. А значит, придется снять контакты с реле, удалить нагар и раковины, поставить контакты, отрегулировать зазор на специальном стенде.

В работе с контактами РР-380 (ВАЗ) или РР-362 («Москвич») шкурка вообще недопустима. Она оставит многочисленные «заозы» в мягком серебре контактов этих приборов и выведет их из строя. Годится только надфиль с мелкой насечкой, а значит, не избежать и снятия контактов со всем, что названо выше. Поэтому в таких случаях советую обратиться в мастерскую.

Реле-регуляторы всех наших легковых машин взаимозаменяемы. Сняв один, можно поставить на его место другой и присоединить провода к клеммам согласно приводимой здесь таблице. Реле РР-380, РР-310Б и РР-362 (соответственно ВАЗ, «Запорожец» и «Москвич») имеют маркировку на крышке. У «Волги» (реле РР-350) контакты соединяют по схеме, показанной на рис. 1.

В случае, если реле вышло из строя и нет замены, можно на некоторое время обойтись без него, подключив между проводами (замкнув клеммы «67» и «15» или соответствующие им — см. таблицу) кусок спирали от электроплитки с сопротивлением примерно 50—80 ом, естественно, с надежной изоляцией керамическими «бусами» или чем-то вроде них. При исправности всего остального зарядный ток в этом случае будет величиной примерно 10—15 а. Но надо помнить, что это все же временный выход. Ведь даже не очень значительное (10—12%) усиление зарядного тока, если сделать его постоянным, сократит жизнь аккумулятора вдвое. Поэтому при первой же возможности вновь замените «жучок» настоящим реле.

Если амперметр показывает разрядку или, что то же самое, горит красная контрольная лампа, не спешите сразу снимать генератор. Сначала нужно установить причину тревожного сигнала.

Первый этап — проверяем натяжение ремня. Затем (только для ВАЗов) — состояние предохранителя № 10. Если все в порядке, переходим к более сложной проверке. Отсоединяем от реле-регулятора провода, подключенные к клеммам «Ш» и «ВЗ» («Запорожец») или соответствующие им (см. таблицу).

Теперь внимание. При работающем

Модели регулятора	РР-380 (ВАЗ)	РР-310Б (ВАЗ)	РР-362 («Москвич»)	РР-350 (ВАЗ—24)
Клеммы аналогичного подключения	67	Ш	Ш	Ш
Клеммы аналогичного подключения	15	ВЗ	ВЗ	+

Рис. 1. Схема расположения контактов разъема у реле РР-350.

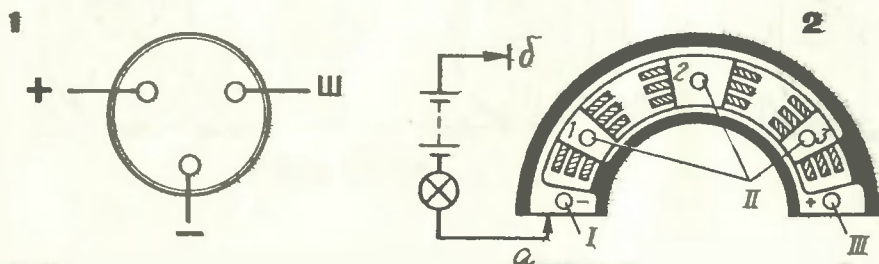


Рис. 2. Пробник для проверки блока выпрямителей: проверка положительных диодов: I — «минус» блока; II — точки 1, 2, 3 подключения шупа «б»; III — «плюс» блока; «а» и «б» — шупы. Для проверки отрицательных диодов наконечник «а» присоединяют к «плюсу» блока, а наконечник «б» — так же и клеммам 1, 2 и 3.

двигателе замкнем между собой провода. Если они «искрят», слышно «гудение» генератора, двигатель несколько снижает обороты и может работать с отключенным аккумулятором — цепь шунта в порядке (внешнее освещение должно быть выключено). Держать провода замкнутыми при такой проверке допустимо не более 3—4 секунд, так как зарядный ток при подобном «коротком» замыкании резко возрастает. Если контакты не искрят, значит неисправность надо искать в цепи шунта.

На генераторах у ЗАЗ, «волг» и «москвичей» можно, также на несколько секунд, замкнуть каким-либо проводом клеммы «+» и «Ш» (у ВАЗ — клеммы «+» и «67»), не отсоединяя проводов. При этом будет исключен провод от реле до генератора, где также может быть обрыв.

Если на выводе плюсовой щетки нет искрения, снимите щетки и проверьте, не заедают ли они в держателе.

Проверьте, как запаян выводной канатик в щетку. Это место должно быть залито припоем заподлицо. Осмотрите контактные кольца. Если канавка превышает 1,5 мм, кольцо можно проточить.

На «жигулях» частой причиной тревожного сигнала бывает окисление контакта клеммы «67» в разъеме на генераторе. Тщательная очистка обеих частей разъема часто «гасит» красную лампу.

Блок выпрямителей проверяют «прозваниванием», отсоединив его предварительно от стартера. Помните, здесь разрешается источник тока только низкого напряжения — аккумулятор, батарейка карманного фонарика или тестер.

Проверить нужно каждый из шести диодов. Для этого соберите простейший пробник (рис. 2). Щупом «а» соединяем его с «минусом» блока выпрямителей, а щупом «б» поочередно касаемся клемм 1, 2 и 3, к которым присоединены выводы фаз стартера. Затем меняем местами щупы «а» и «б». В одном случае лампочка должна гореть, в другом — нет.

Ватем проверяем оставшиеся три диода. На этот раз подключаем пробник одним щупом к «плюсу» выпрямительного блока, а другим, как при предыдущей операции, пробуем выводы клемм 1, 2 и 3. Меняем щупы местами — в одном случае лампа горит, в другом — нет.

Короткое замыкание даже одного диода (лампа горит в обоих случаях) приводит к повреждению статора генератора, а обрыв в цепи одного из них — к большой потере мощности. Такой генератор иногда не может обеспечить все потребности в энергии, в том числе и аккумулятор. Блоки выпрямителей ВВГ-1 и ВВГ-2А ремонту не подлежат. Если они отказали, нужно заменять их.

При необходимости на «Запорожце» с генератором Г-502 можно установить селеновый блок ВВГ-1 от генератора Г-250 или блок на мощных диодах, например Д-242. Схема соединения такая же, как у генератора Г-501.

Реле блокировки РБ-1 («Запорожец») или реле контроля («Жигули») в работе генератора не участвуют. Они только контролируют ее. Не спешите снимать эти реле. Маловероятно, что они вышли из строя, а методы проверки их просты и хорошо изложены в инструкциях.

Дисковые тормоза на мотоциклах

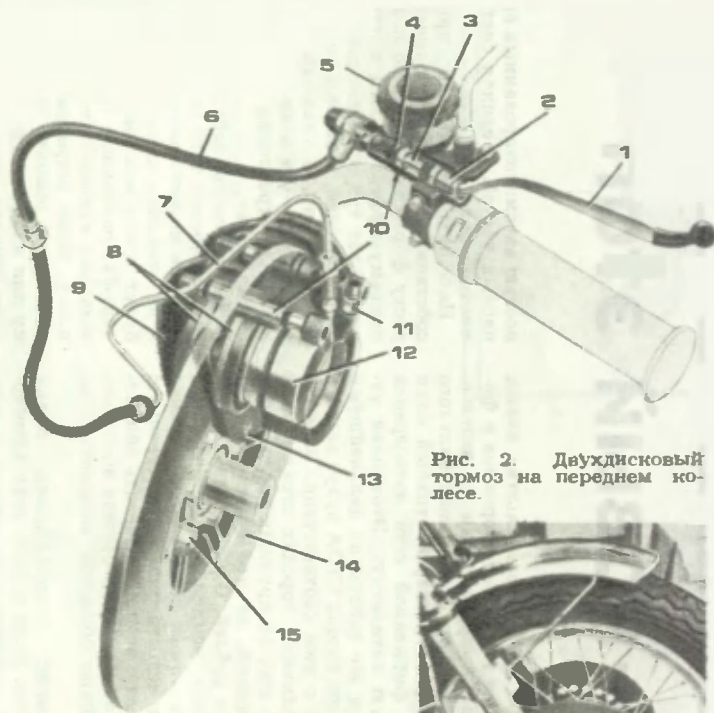


Рис. 1. Устройство однодискового переднего тормоза: 1 — тормозной рычаг; 2 — главный тормозной цилиндр; 3 — поршень; 4 — манжета; 5 — бачок с тормозной жидкостью; 6 — гибкий шланг; 7 — тормозной трубопровод; 8 — тормозные накладки; 9 — скоба; 10 — болт; 11 — штуцер для прокачки; 12 — рабочий поршень; 13 — опорный кронштейн скобы; 14 — диск; 15 — болты крепления диска к ступице.

«Я много раз читал о дисковых тормозах автомобилей. А применяются ли подобные конструкции на мотоциклах? На каких именно?» Этот вопрос задал нам читатель В. Бахрушев. Ответить мы попросили инженера Б. НЕФЕДОВА.

У современных мотоциклов с увеличением мощности двигателей, улучшением их динамических качеств и ростом максимальных скоростей все большая ответственность ложится на тормоза. От эффективности их действия во многом зависит, как быстро сможет остановить мотоциклист мчащуюся тяжелую машину, удастся ли ему обеспечить безопасность движения. Традиционные барабанные тормоза, которыми в недалеком прошлом оснащались почти все мотоциклы, уже не всегда отвечают нынешним требованиям.

Сейчас в связи с ростом интенсивности движения усложнилась обстановка на дорогах, тормозить приходится чаще, а при повторном действии барабанные тормоза быстро нагреваются и начинают при этом терять эффективность. Дисковый тормоз свободен от такого недостатка — охлаждаемая воздухом поверхность у него больше, он лучше рассеивает тепло и поэтому меньше нагревается при частых остановках и притормаживаниях. Вот почему в последнее время расширяется применение дисковых тормозов на мотоциклах, главным образом на тяжелых и мощных. Сейчас их применяют 14 фирм, в частности «Венелли», БМВ, «Дукати», «Харлей-Давидсон», «Хонда».

Дисковые тормоза можно монтировать на обоих колесах, но во многих случаях на заднем колесе пока еще сохраняют более дешевый, барабанный. Дисковый тормоз, как правило, имеет гидропривод, который работает следующим образом. Когда мотоциклист нажимает на тормозной рычаг 1 (рис. 1), смонтированный у правой рукоятки руля, то выступ рычага нажимает на поршень 3 главного тор-

мозного цилиндра 2. При этом поршень перемещается влево и перекрывает своей манжетой питающее отверстие, через которое тормозная жидкость поступает из резервуара в рабочую полость главного тормозного цилиндра. По гибкому шлангу 6 и трубопроводу 7 тормозная жидкость под давлением подается в цилиндрическую полость скобы 9. Находящийся там поршень 12, соединенный с одной из тормозных накладок 8, под действием давления перемещается влево в направлении к диску 14, жестко закрепленному на ступице колеса. Тормозная накладка 8 прижимается к торцевой поверхности диска. Одновременно под действием давления жидкости на внутреннюю стенку полости скобы 9 тормоза, которая может передвигаться относительно болтов 10, смещается вправо. Таким образом другая накладка 8 оказывается прижатой к диску 14. Эти же болты 10 соединяют скобу 9 с опорным кронштейном 13, который, в свою очередь, жестко прикреплен болтами к перу передней вилки.

Применяется также конструкция не с «плавающей» скобой, как показано на рисунке, а с шарнирным соединением скобы и вилки. Есть различие и в устройстве самих дисков. Например, довольно часто ставят два тормозных диска (рис. 2), расположенных симметрично центральной плоскости вращения колеса. Дело в том, что проекция тормозного диска, закрепленного на ступице колеса сбоку, смещена по отношению к центру пятна контакта шины с дорогой, и при торможении возникает момент с плечом действия, равным величине этого смещения. В результате колесо стремится вывернуться в сторону, и происходит деформация вилки, причем тем сильнее, чем интенсивнее торможение; поэтому мотоциклист должен очень крепко держать руль. Два симметричных тормозных диска исключают эту неприятность. Встречаются конструкции, где для лучшего охлаждения в дисках сделаны отверстия, обеспечивающие циркуляцию воздуха.

Рис. 2. Двухдисковый тормоз на переднем колесе.



Автосервис ВАЗ — новый этап

Сегодня уже у большинства специальностей вызывает сомнений, что система автосервиса должна быть фирменной. Что сам завод-изготовитель обязан заботиться и о предпродажной подготовке своей продукции, и о современных формах ее реализации, и о техническом обслуживании и восстановительном ремонте проданных машин. Триединая формула ВАЗа — выпуск, реализация, сервис, — как показал опыт, это не плод досужих размышлений, а автостроителей из города Тольятти, а самый реальный путь решения многих проблем, связанных с появлением в нашей стране автомобиля массового производства.

Фирменная система автосервиса укрепляет и расширяет контакт производителей и потребителей, поскольку исчезают промежуточные звенья — магазины и автотехстанции, работающие на чисто договорных началах. А раз так, появляется возможность оперативно получать и обрабатывать информацию о поведении отдельных узлов автомобиля в разных условиях эксплуатации, добиваться быстрого совершенствования конструкции этих узлов. Гораздо точнее можно планировать и выпуск запасных частей — по объему и, что особенно важно, по номенклатуре. И наконец, создаются все основные предпосылки для того, чтобы резко повысить качество и культуру обслуживания сотен тысяч клиентов.

Фирменная сеть «АвтоВАЗтехобслуживание», конечно, еще очень молода. В 1971 году наш завод располагал лишь одной собственной станцией технического обслуживания. Сегодня в его распоряжении больше 250 таких предприятий — свыше 30 крупных специализированных автоцентров, 135 стационарных и 100 с лишним передвижных станций автосервиса. В основу структуры этой сети положен зональный принцип: каждый автоцентр как бы возглавляет в своей зоне группу мелких станций-филиалов. Иными словами, именно автоцентр определяет техническую политику, общие организационные основы, снабжает филиалы запасными ча-

стями и централизованно отремонтированными агрегатами.

Автоцентр — это не только комплекс производственных цехов общей площадью 10500 м², где трижды в течение года могут пройти профилактическое обслуживание и ремонт 13 тысяч «жигулей», это и автосалон, реализующий ежегодно примерно 5000 новых автомобилей, прошедших весь цикл предпродажной подготовки. В принципе нет такой работы по обслуживанию и ремонту автомобиля, которую не могли бы выполнить в автоцентрах, — каждый из них в достатке обеспечен точным и высокопроизводительным современным оборудованием. Круг услуг постоянно расширяется. В частности, по желанию клиента автоцентры оказывают техническую помощь и на дому и в дороге. А для тех, кто очень горюпится, в каждом автоцентре к его услугам участок срочного ремонта, где можно быстро устранить неисправность, если трудоемкость восстановительных работ не превышает двух часов. В автоцентре владелец машины может получить квалифицированную консультацию специалиста, встретиться с представителями завода.

Сеть нашего автосервиса, повторяю, молода. Однако не настолько, чтобы этим извинялись все недостатки и промахи, и поныне существующие в таком важном деле, как техническое обслуживание автомобилей. Не секрет, что лишь двое из пяти владельцев «жигулей» могут воспользоваться сегодня услугами наших станций. Прямо скажем, немногочисленными. Причина отчасти кроется в значительном отношении ряда местных организаций к острому нуждам автослужителей. Ничем иным нельзя объяснить, скажем, такие факты. Четырех лет, всего положенных по нормативам двух, не хватило, чтобы закончить строительство и пустить в эксплуатацию автоцентры в Краснодаре, Воронеже и Калининграде. Медленно сооружаются предприятия в некоторых других районах. Особенно обидно, что плохо обстоят дела во Владивостоке и Улан-Уде, где все автогособслуживание до сих пор производится буквально на «пятачке»

площадью 100 м², а строительство новых станций при наличии материалов и финансирования практически не ведется.

Коллектив Волжского автомобильного завода разрабатывает перспективный план развития фирменной сети автосервиса на десятилетнюю перспективу. Этот план утвержден, и все работы по дальнейшему расширению наших СТОА будут вестись в полном с ним соответствии. За пять лет в различных городах страны надо построить еще 65 крупных автоцентров и 100 станций, на что выделено 200 миллионов рублей. Однако, как показала практика, усилий одного завода для реализации намеченного может оказаться недостаточно. Существенную помощь делу могла бы оказать общественность на местах, и прежде всего республиканские общества автомобилистов.

Выполнение утвержденного плана даст многое. Если в 1975 году автосервис ВАЗа принимал на ремонт и профилактику в среднем 6 тысяч автомобилей ежедневно, то в 1980 году в автоцентры и на станции завода каждый день смогут прибывать на «лечение» 15 тысяч машин. Более чем в десять раз возрастет к концу пятилетки количество новых автомобилей населения через фирменную сеть ВАЗа.

Значительно расширится география фирменной сети. При этом новые предприятия появятся не только в центральных районах страны, но и на Севере, на Камчатке, на Дальнем Востоке. Лишь в десяти из 153 областей страны положение практически не изменится. Речь идет о некоторых районах Западной и Восточной Сибири, где пока нет нормальных дорожных условий для эксплуатации «жигулей».

Все предприятия фирменного автосервиса будут снабжены первоклассным диагностическим и гаражным оборудованием отечественного и зарубежного производства. Планом предусмотрено освоение наиболее перспективных технологий ремонтных работ, и научная организация труда в цехах, вспомогательных службах, и подготовка необходимых кадров, и создание централизованных, под-

ностью автоматизированных складов запасных частей, и единая система документооборота.

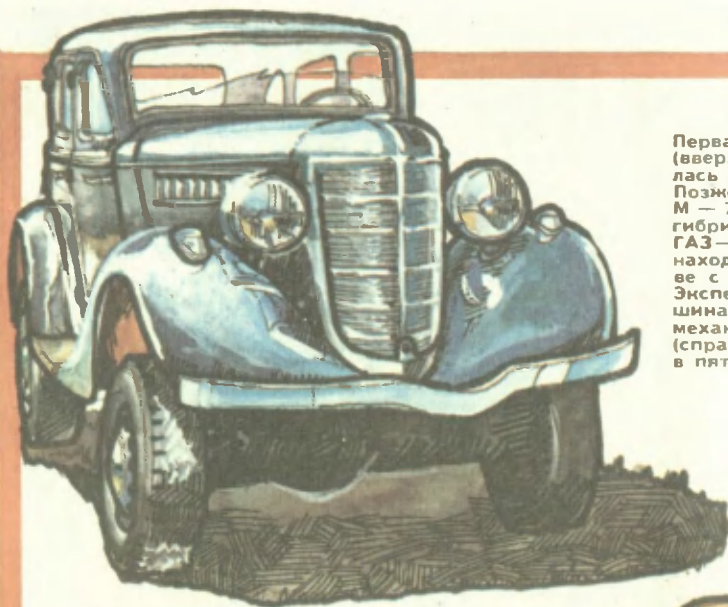
Наш пятилетний план призван способствовать не только количественному росту фирменной сети, но и заметному подъему эффективности и качества услуг. И вот тут основное зависит уже не от строителей, и вообще не от внешних обстоятельств, а главным образом от нас самих — от всех работников автозавода и управления «АвтоВАЗтехобслуживание».

Мы намерены добиваться дальнейшего расширения того ассортимента услуг, которые может получить в автоцентрах и на станциях клиент. Так, постепенно будут вводиться ремонт по срочному тарифу, различные формы самообслуживания автолюбителей за умеренную плату, более широкие возможности по-являться для ремонта по вызову — на дому или в дороге, где по какой-либо причине машина отказала. Почти повсюду будут оформляться документы по оценке восстановительного ремонта автомобиля в случае аварии. Очень важной мерой для повышения моральной и материальной ответственности предприятий автосервиса за проделанную работу мы считаем введение гарантийных сроков для отремонтированных узлов и агрегатов. Надо полагать, что это способствовать и росту культуры в обслуживании клиентов.

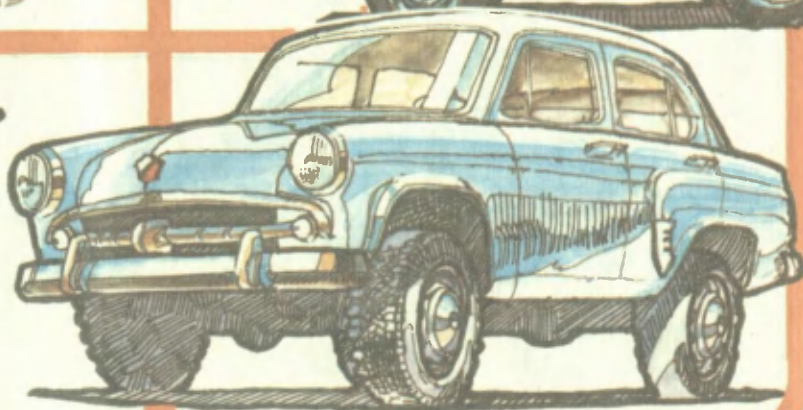
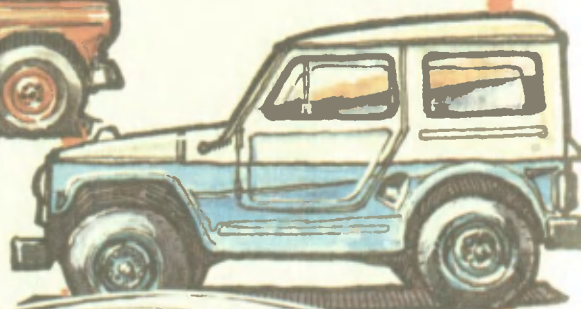
Тысячи рабочих и инженеров, занятых ныне в системе «АвтоВАЗтехобслуживание», понимают всю меру своей ответственности перед миллионными автолюбителями, ставших владельцами «жигулей». Отличной работой, внимательным, чутким отношением к нуждам автолюбителей мы обязаны завоевать их полное доверие и благодарности. Достижению этой цели будут отданы все силы работников фирменной сети автосервиса в нынешней пятилетке.

Р. КИСЛОК,
начальник производственного управления
«АвтоВАЗтехобслуживание»

Г. Тольятти



Первая машина, ГАЗ—61 (вверху слева), выпускалась недолго, в 1941 году. Позже появилась модель М—72 (ниже слева) — гибрид популярных тогда ГАЗ—69 и «Победы». Она находилась в производстве с 1955 по 1958 год. Экспериментальная машина ГАЗа для сельских механизаторов — М—73 (справа) была построена в пятидесятые годы.



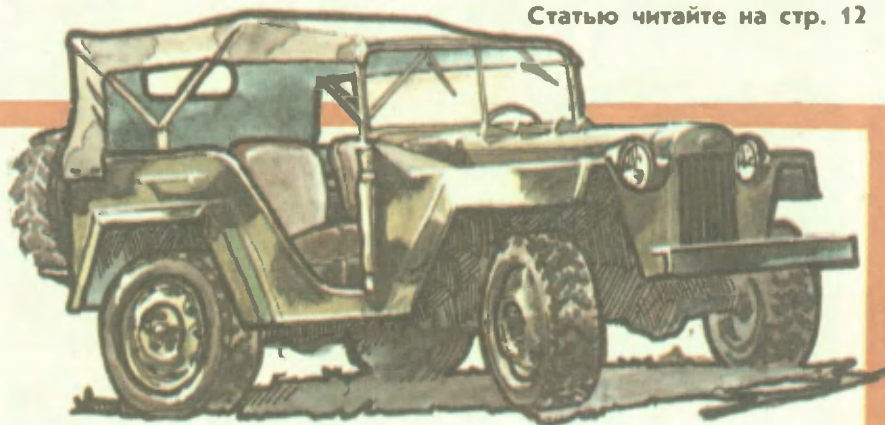
Конструкторы волжского завода создали автомобиль ВАЗ—2121, который является примером наиболее удачного сочетания достоинств джипа и комфортабельности седана. Впервые на отечественных легковых автомобилях повышенной проходимости здесь применен постоянный привод на все колеса и блокируемый межосевой дифференциал.



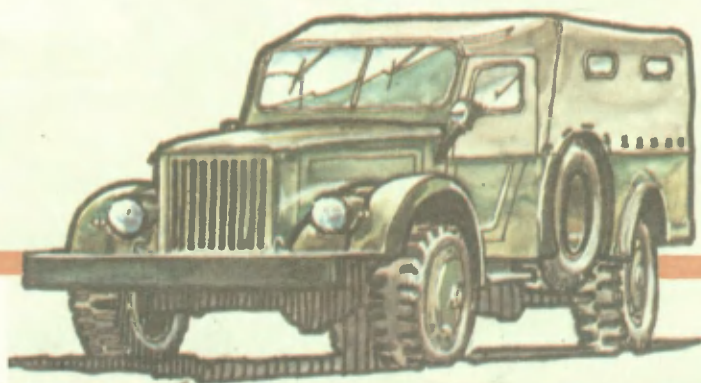
Художник А. Захаров

РОДОСЛОВНАЯ СОВЕТСКИХ ДЖИПОВ

Статью читайте на стр. 12



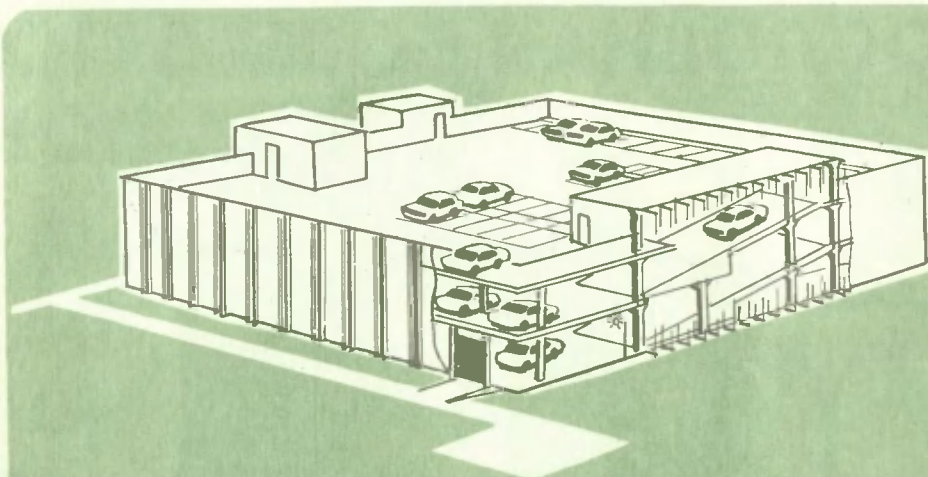
Джипы горьковского автомобильного завода на протяжении многих лет отличали простота и работоспособность конструкции: сверху — ГАЗ—67, он выпускался с 1942 по 1953 гг.; слева — опытный ГАЗ—62 (1956 год) с шестицилиндровым двигателем; справа — ГАЗ—69, который строили с 1953 по 1956 гг. в Горьком, а затем по 1972-й — в Ульяновске.



Наш самый легкий джип ЛуАЗ—969 (слева), спроектированный в Запорожье, необычен тем, что на нем применены двигатель с воздушным охлаждением, независимая подвеска всех колес и отключаемый задний мост.



Наследником ГАЗ—69 стал УАЗ—469 (справа) с колесными редукторами для увеличения дорожного просвета и трансмиссией с восьмью передачами.

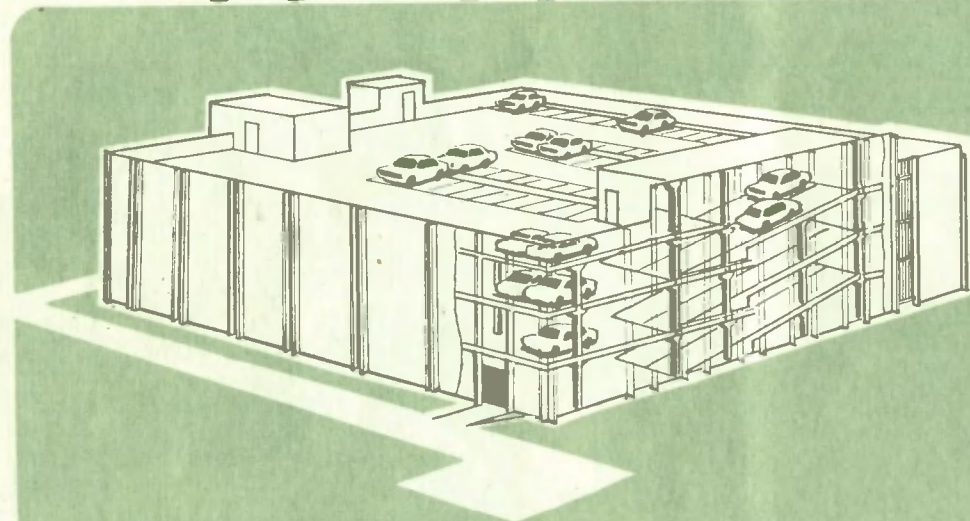


100

Площадь участка, га	0,36
Площадь застройки здания, м ²	1495
Полезная площадь здания, м ²	2875
Объем здания, м ³	9915

Количество машино-мест в здании	110
Количество машино-мест на кровле	44
Сметная стоимость строительства, тыс. руб.	218,94

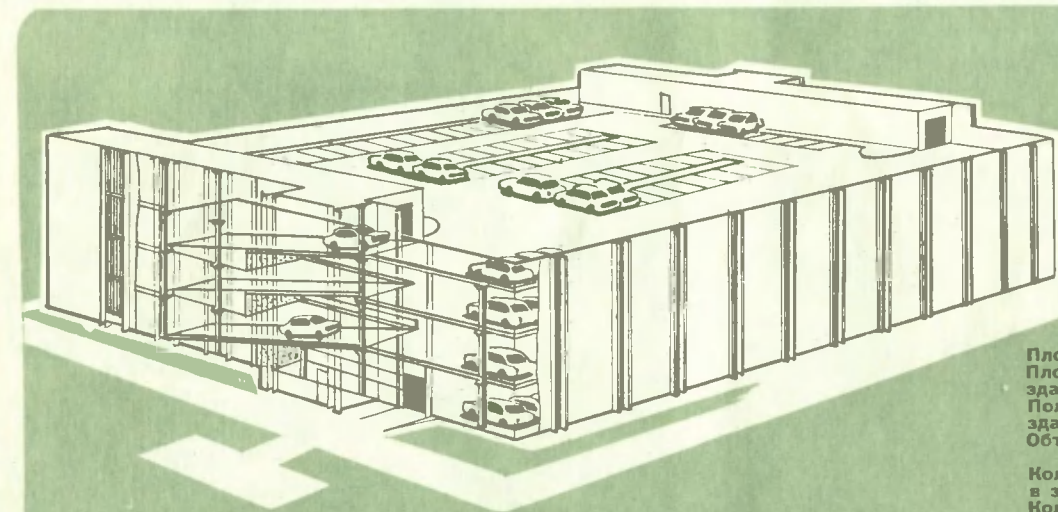
ПОД ОДНОЙ КРЫШЕЙ



200

Площадь участка, га	0,42
Площадь застройки здания, м ²	1840
Полезная площадь здания, м ²	5131
Объем здания, м ³	17600

Количество машино-мест в здании	202
Количество машино-мест на кровле	62
Сметная стоимость строительства, тыс. руб.	307,46



300

Площадь участка, га	0,58
Площадь застройки здания, м ²	2790
Полезная площадь здания, м ²	7960
Объем здания, м ³	26820

Количество машино-мест в здании	300
Количество машино-мест на кровле	100
Сметная стоимость строительства, тыс. руб.	469,01

Невиданными ранее темпами растет за последние годы автомобильный парк страны. Автомобилизация приняла поистине массовый характер, и это сразу же поставило ряд новых проблем перед градостроителями. Одна из них, пожалуй, самая острая — строительство гаражей и стоянок для автомобилей, принадлежащих населению. Не случайно «Основными направлениями развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы» она возведена в ранг задач государственного значения.

В наших крупных промышленных городах в не таком уж далеком будущем на каждую тысячу жителей, по расчетам, придется 120—150 автомобилей. Цифра сама по себе значительна, но и она может быть перекрыта: потребности людей, их покупательные возможности с ростом благосостояния все увеличиваются. Не учитывать этих факторов в планах развития городов нельзя. Одним словом, гаражи необходимы городу. Но какие и где?

Как показала жизнь, для каждого автомобиля следует предусматривать два места стоянки: постоянного хранения — в пешеходной доступности от дома, где живет владелец, и временного — возле предприятия, где он работает, и учреждений культурно-бытового обслуживания. Но во многих городах свободных территорий практически не осталось. А если они и есть, то зарезервированы под жилые кварталы и предприятия.

При дефиците площади наиболее разумное, на наш взгляд, решение — строительство многоэтажных наземных гаражей-стоянок. Если в расчете на один автомобиль одноэтажный боксовый гараж занимает 18 м², то двухэтажный — уже 12 м², а пятиэтажный — только 5 м². Видите, как существенно уменьшается потребность для гаражей площадь. Этот экономический фактор, конечно же, учитывают наши проектировщики.

И еще один. Средства владельца машины пока остаются основным источником финансирования гаражного строительства. Поэтому надо, чтобы стоимость машиноместа была минимальной, как и затраты на эксплуатацию здания. Многоэтажные гаражи-стоянки этим требованиям соответствуют.

Итак, финансовые возможности, имеющиеся материальные и трудовые ресурсы — все говорит за то, что для крупных городов целесообразно планировать строительство гаражей-стоянок манежного типа, которыми будут владеть кооперативы или объединения «Автотехобслуживания».

Новые типовые проекты коллективных гаражей

Учитывая все эти факторы, «Гипроавтотранс» разработал серию типовых проектов многоэтажных отапливаемых гаражей-стоянок на 100, 200 и 300 легковых автомобилей для внутриквартальной (жилой) и межквартальной (микрорайонной) городской застройки.

Такие гаражи можно сооружать в районах, где зимняя температура падает до минус 40°. Расстановку автомобилей на этажах, а при определенных условиях и на кровле, принята односторонняя, двусторонняя и с проездами, благодаря чему каждый водитель может поставить машину без помех. Проекты рассчитаны на автомобили типа «Москвич» и «Жигули», однако при необходимости на первых этажах можно разместить и «волги».

Гараж должен отвечать всем современным требованиям к предприятиям бытового обслуживания. Это начинается с закладки здания. По нашим расчетам, в строительстве будут применены сборные железобетонные конструкции, каркасные стены. Такие детали и материалы широко используются сейчас в жилищном и промышленном строительстве.

Гаражи имеют приточно-вытяжную вентиляцию и центральное отопление, электроосвещение, водопровод, канализацию и телефоны. Для тех, кто любит «повозиться» с машиной в свободное время, запроектированы посты самообслуживания на осмотровых канавах. Здесь можно сделать и небольшой ремонт.

Во дворах гаражей будут асфальтированные площадки для мытья автомобилей из шланга в теплое время с отстойником для очистки стоков от загрязнений перед их спуском в городскую канализацию. Расчет делается на то, что за текущим ремонтом и тщательной мойкой владельцы машин будут обращаться на станции технического обслуживания.

Въезд и выезд машин предусмотрен таким образом. В гараже на 100 машин — по однопутным наклонным пандусам, размещенным в фасадной части корпуса. Так как здесь невозможно встречное движение, въезды и выезды оборудуются световой сигнализацией. Гаражи на 200 автомобилей будут иметь двухпутные наклонные пандусы, по ширине допускающие встречное движение автомобилей, а на 300 автомобилей — две раздельные системы однопутных пандусов, расположенные по боковым сторонам здания и образующие два самостоятельных винта подъема и спуска без встречного движения.

Стоянки всех этажей можно эксплуатировать самостоятельно, поскольку они изолированы и имеют раздельные въезды и выезды. Такое объемно-планировочное решение способствует и лучшей организации противопожарной охраны.

Те, кто хочет знать основные технико-экономические показатели гаражей, могут ознакомиться с ними — они приведены рядом с рисунками.

Сейчас «Гипроавтотранс» заканчивает разработку типовых проектов гаражей-стоянок на 340—530 машин. Существует и немало хороших индивидуальных проектов. Скажем, очень интересный экспериментальный многоэтажный гараж на 400 легковых автомобилей уже строится в Ереване. Есть у нас и другие не менее оригинальные проекты, которые должны быть воплощены в жизнь. Пока же они находятся в папках, а судьба их туманна. И здесь надо сказать вот о чем.

Поскольку проблема гаражного строительства стала государственной, то и решать ее нужно по-государственному. Мы создаем проекты, градостроители занимаются планировкой и размещением гаражей. Однако наши совместные усилия не дадут желаемого эффекта, пока не будет создана необходимая для этих целей строительная индустрия. Гаражи строятся не на год, не на два. Их внешний вид не должен нарушать сложившегося городского ансамбля. Но мы не имеем специальных конструкций для гаражей и довольствуемся некондицией от других видов строительства. Не потому ли осуществление наших проектов затягивается на долгие годы.

Сейчас приступаем к проектированию подземных гаражей-стоянок. Обладая рядом преимуществ, они пока еще не получили широкого распространения. Освоение подземного пространства крупных городов имеет свои трудности — перенос инженерных коммуникаций, создание более сложных средств вентиляции и пожарной безопасности и т. д. Но все эти мероприятия выполняемы и потребуют не так много времени. Сложность опять-таки в недостатке материалов и специальных конструкций, необходимых для массового строительства подземных гаражных комплексов.

Мы не считаем, что наше дело — выдать проект, об остальном, мол, пусть строители и монтажники думают. Настоящий конструктор всегда беспокоится о том, чтобы путь проекта от чертежного стола до строительной площадки был как можно короче. И проблему гаражного строительства нужно сегодня решать комплексно, сообща и проектировщикам, и строителям, и планировщикам городов, и, конечно, горсоветам — от кого зависит положительное решение гаражной проблемы.

М. ШАХНЕС,
главный инженер «Гипроавтотранса»

УНИВЕРСАЛЬНАЯ ЛОПАТА

Отправляясь на машине за город, трудно предвидеть, какие препятствия встретятся на пути. Опытный водитель всегда берет с собой лопату, топор, а иногда и пилу. Если они и не понадобятся для освобождения застрявшей машины, то будут полезны на привале.

Харьковский завод контрольно-измерительных приборов взялся помочь автолюбителям, приступив к выпуску компактного комплекта. На прочную рукоятку можно по выбору установить штык лопаты, топорик или пилу. Благодаря шарнирной головке каждый из этих инструментов легко и быстро можно смонтировать в одном из трех фиксированных положений. В сложенном виде лопата со сменными насадками укладывается в чехол и весит всего 1,5 кг. В багажнике автомобиля, мотоцикла, даже в рюкзаке туриста для нее всегда найдется место.

Цена лопаты ЛА (артикул ХК-049-02-44) 8 руб. 50 коп. Торговые организации могут обратиться в харьковскую контору объединения «Спорттовары» по адресу: 310009, Харьков-9, проспект Гагарина, 183-а.

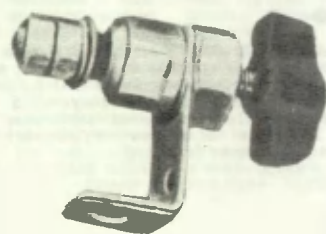


ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ «МАССЫ»

Во время стоянки автомобиля рекомендуется отключать батарею от его сети. Обычно снимают провод с клеммы аккумулятора. Однако такой способ порой приводит к разрушению заливной мастики близ клеммы и раскачиванию вывода. Намного проще и удобнее устройства, прерывающие цепь «батарея — масса».

Одним из самых несложных и надежных является выключатель, выпускаемый в Алма-Ате. Установленный в каком-нибудь укромном месте, он служит и противокоррозийным устройством.

Цена выключателя «массы» — 4 рубля. Торговые организации могут заказать его в неограниченном количестве, обратившись по адресу: 480083, Алма-Ата, машиностроительный завод имени С. М. Кирова.



КОРОТКО

● ● ●
Машиностроительный завод «Раба» (ВНР) начал выпуск трехосного 11-тонного самосвала со всеми ведущими колесами. Машина оснащена 236-сильным дизелем.

● ● ●
В СРР на Заводе имени Тудора Владимиреску по лицензии, купленной у фирмы MAN (ФРГ), начато производство дизельных автобусов «Роман-112УД» и «Роман-169УД», рассчитанных соответственно на 107 и 80 пассажиров.

● ● ●
Из 117 моделей мотоциклов, выпускаемых в настоящее время 18 ведущими заводами мира, 74 (64%) оснащены двухтактными двигателями.

● ● ●
Австрийские дорожные мотоциклы «Пух» модели «Монца-6Л» (50 см³, 6,25 л. с.) в 1977 году будут оснащаться дисковыми передними тормозами, литыми из магниевого сплава колесами, шестиступенчатыми коробками передач и электронными бесконтактными системами зажигания.

● ● ●
Бразильский филиал ФИАТа подготовил новую модель «147», созданную специально для производства в Южной Америке. Экономисты ожидают, что эта машина бросит вызов самому массовому автомобилю в стране — «Фольксвагену-бразилиа».

● ● ●
В США инженеры Л. Уле и Г. Микельсон построили и испытали опытный образец автомобильного двигателя с гидростатическим приводом клапанов, где управление моментами открытия и закрытия осуществляет электронное устройство. Подробности конструкции пока не разглашаются.

● ● ●
Французский завод «Рено» провел испытания гоночного автомобиля формулы 1, предназначенного для чемпионата мира 1977 года. Он оснащен 1,5-литровым двигателем с турбонаддувом и располагает мощностью 500 л. с. при 11 000 об/мин.

● ● ●
Француз Филипп Мош построил специальный мотоцикл с двумя двигателями «Кавасаки» (суммарный рабочий объем — 1296 см³) и турбоагнетателями. Расчетная скорость машины, предназначенной для побития абсолютного мирового рекорда на мотоцикле, составляет 650 км/час.

● ● ●
Завод BMW (ФРГ) изготовил для кольцевых гонок в группе спортивных машин «Б5» по классификации ФИА несколько образцов модели «Турбо-купе-3,5 НСЛ». Двигатель этой машины рабочим объемом 3500 см³ оснащен турбоагнетателем и развивает 800 л. с.

«ТОМОС» — «СПРИНТ» И «90»

Мотоциклетный завод «Томос» (СФРЮ) существует уже более двух десятилетий. Впервые о его машинах у нас услышали в 1956 году, когда на кольцевых гонках в Ленинграде на «томосах» были одержаны победы в классах 175 и 250 см³.

В настоящее время завод все внимание перенес на машины легкого класса, которые строит по лицензии австрийского завода «Пух». Производственная программа «Томоса» включает две основные модели: «Спринт» и «90». Обе они во многом однотипны и различаются цилиндром и кривошипным механизмом, размером колес.

Техническая характеристика

(отличающиеся данные модели «90» указаны в скобках)

Двигатель — одноцилиндровый, двухтактный. Рабочий объем — 49 (87) см³. Степень сжатия — 11,0 (9,5). Мощность — 6 л. с. при 8500 об/мин (9 при 7500). Цилиндр — чугунный (алюминиевый хромированный). Зажигание — бесконтактное.

Трансмиссия. Сцепление — многодисковое в масле. Коробка передач — пяти-



«Томос» модели «Спринт».

ступенчатая. Главная передача — цепная.

Эксплуатационная часть. Рама — трубчатая, дуплексная. Тормоза — колодочные, диаметром 140 мм спереди и 125 мм сзади. Колеса с шинами размером 2,75—16 (2,75—17).

Общие данные. Вес без заправки — 67 (70) кг, скорость — 80 (100) км/час. Расход топлива — 2,8 (3,7) л/100 км.

«МЦ-ГЕЙШКЕЛЬ»

Известный в прошлом гонщик Т. Гейшкель (ГДР) организовал на одном из предприятий республики мелкосерийный выпуск двухцилиндровых двигателей рабочим объемом 344 см³ для дорожных мотоциклов МЦ. Этот мотор, построенный по идеям Гейшкеля, базируется на узлах и деталях мотоциклов МЦ-8С175 и

МЦ-9С250. У него два карбюратора, он сблокирован с коробкой передач от дорожной модели МЦ. Двигатель «МЦ-Гейшкель» имеет степень сжатия 9,0 и развивает около 24 л. с. при 5000 об/мин. Расход топлива — 5 л/100 км.

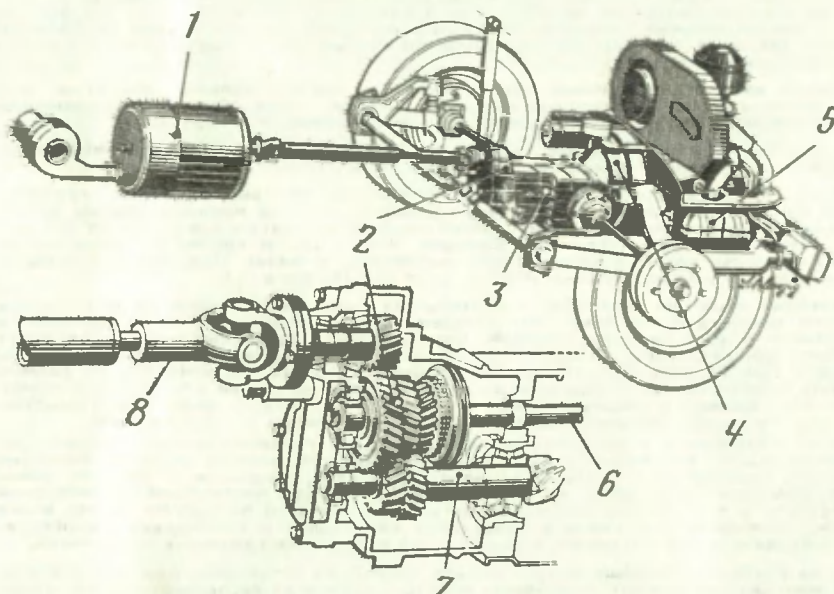
Новый мотор полностью взаимозаменяем с двигателем МЦ-ТС250.

ГИБРИДНЫЙ СИЛОВОЙ АГРЕГАТ

Музей современного искусства в Нью-Йорке в рамках организованной им экспозиции «Городские такси» демонстрировал машину с гибридным силовым агрегатом. Она построена при участии фирмы «Фольксваген» на базе ее микроавтобуса.

Трансмиссия этого автомобиля может быть подключена либо к двигателю

внутреннего сгорания, либо к электромотору. Последний получает питание от 11 аккумуляторных батарей и используется только в городе. Двигатель же внутреннего сгорания служит для езды по окраинным районам или по магистралям. При этом связанный с ним генератор постоянного тока подзаряжает аккумуляторы.



1 — электродвигатель; 2 — редуктор; 3 — коробка передач; 4 — гидродинамический трансформатор; 5 — двигатель внутреннего сгорания; 6 — первичный вал трансмиссии; 7 — вторичный вал трансмиссии; 8 — вал привода от электромотора.

НОВЫЙ «ЭСКОРТ»

После семи лет пришла замена английскому «Форду-эскорту» первого поколения. Теперешняя модель, сохранившая то же имя, хотя и имеет новый, более приятных форм кузов, основывается на днище старой. Остались прежними и двигатели, рабочим объемом от 1097 до 1598 см³. Как известно, моторы большего литража монтировали на «эскорты» и ранее, но это были автомобили мелкосерийного производства (модели «Мекино» и «1600РС»). Ныне диапазон стандартных вариантов расширен, а спортивные выпускаются с двигателями 1.8 и 2.0 л. Потребитель может за дополнительную плату заказать вместо серийной четырехступенчатой коробки трехступенчатую автоматическую. У новых «эскортов» подвеска осталась принципиально прежней, но ее параметры подверглись изменениям. В результате улучшились



ОСНОВНЫЕ МОДЕЛИ «ФОРД-ЭСКОРТ»

Параметры	«1100»	«1300»	«1300ГТ»	«1600ГТ»
Число цилиндров	4	4	4	4
Рабочий объем, см ³	1097	1297	1297	1598
Степень сжатия	9,0	9,2	9,2	9,0
Мощность, л. с.	48	57	70	84
Число об/мин	5500	5500	5500	5500
Число камер карбюратора	1	1	2	2
Передаточное число главной передачи	4,125	3,890	4,125	3,540
Вес, кг	830	850	8800	900
Скорость, км/час	130	140	150	160

ездовые качества, кузов стал меньше крениться на поворотах.

Что касается тормозов, то лишь у модели «1100» стоят барабанные. У других моделей передние колеса снабжаются дисковыми тормозами. Гидровакуумным усилителем (присущим модели «1600») за дополнительную плату оборудуются также «1100» и «1400».

У нового кузова не только более чистые очертания. При почти тех же габаритах площадь остекления увеличена на 23%, а объем багажника на 10%. Гораздо приятнее теперь интерьер салона. Переделаны сиденья, и пространство между ними увеличено на 50 мм. Улучшена звукоизоляция салона более широким применением специальных материалов, установлены новые точки крепления двигателя (сзади) и выпускного тракта, переработана вентиляция, что тоже способствовало уменьшению шума в кузове.

Габарит четырех основных моделей «Эскаорта» одинаков: длина — 3975 мм, ширина — 1595 мм, высота — 1367 мм; база — 2400 мм. Таким образом, этот четырехместный автомобиль, выпускаемый в вариантах «седан» и «универсал», находится где-то между «запорожцем» и «жигулями».

МАГИСТРАЛЬНЫЙ МАН

Две крупные фирмы ФРГ — «Бюссинг» и МАН, выпускающие тяжелые грузовики, недавно объединили усилия, чтобы противостоять натиску конкурентов. Одновременно они приступили к совместной разработке новых моделей для дальних перевозок.

Новый «МАН — Бюссинг» модели «16320V» интересен тем, что его двигатель — горизонтальный дизель мощностью 320 л. с. — расположен не под кабиной, а подвешен к раме позади кабины. Вес автомобиля с грузом — 16 тонн, а в составе автопоезда (с трехосным прицепом) — 38 тонн.

Среди конструктивных особенностей машины — стеклоочистители фар, специальная система пожаротушения, обогреваемые наружные зеркала заднего вида. Все это является новшествами для машин такого типа.



«СИТИ-БУС»

Так называется малый автобус австрийской фирмы «Штейр». В его конструкции учтены требования, предъявляемые небольшими европейскими городами с узкими улицами, перенасыщенными автомобильным транспортом.



Машина оснащена 14-сильным двигателем (рабочий объем — 613 см³), работающим на сжиженном газе, продукты сгорания которого содержат значительно меньшее количество вредных примесей по сравнению с бензином. Независимая подвеска всех колес, шины размером 6,70—13 дюймов, двухступенчатая коробка передач, оригинальная планировка салона — другие отличительные черты «Сити-буса». Небольшая длина (5,12 м) и малый радиус поворота (6,5 м) делают машину очень маневренной.

Автобус рассчитан на 20 человек. Для десяти из них предусмотрены сиденья, расположенные вдоль кузова. Дверь сделана сзади. Весит «Сити-бус» 3270 кг. Скорость — 40 км/час.

ЮБИЛЕЙНАЯ ПАРТИЯ

Завод ФИАТ (Италия) отметил выпуск 50-тысячного экземпляра спортивной машины «Икс 1/9» («За рулем», 1975, № 7) юбилейной партией автомобилей. От своих собратьев они отличаются литыми алюминиевыми колесами, двумя дополнительными фарами, увеличенным передним антикрылом (под передним бампером), а также специальной окраской — характерный орнамент на боковине кузова, — разработанной известным итальянским дизайнером Н. Бертоне — автором кузова этой модели.

Следует отметить, что подготовка юбилейной партии автомобилей — не новшество. Так, еще в 1947 году завод малолитражных автомобилей в Москве изготовил к 800-летию столицы партию «москвичей», отмеченных памятным знаком — он стоял на нижней части кузова между передним левым крылом и передней дверью.

Следует отметить, что подготовка юбилейной партии автомобилей — не новшество. Так, еще в 1947 году завод малолитражных автомобилей в Москве изготовил к 800-летию столицы партию «москвичей», отмеченных памятным знаком — он стоял на нижней части кузова между передним левым крылом и передней дверью.



«Икс 1/9».

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ПРОВЕРЬТЕ ЗАМОК ЗАЖИГАНИЯ

«В последнее время при пуске двигателя на «жигулях» приходится несколько раз поворачивать ключ в положение «стартер», прежде чем он включится. В чем может быть причина?» — спрашивает ленинградец К. Сосновский.

Наиболее вероятная причина в том, что нет надежного контакта в замке зажигания, точнее в его контактной группе (так называют деталь замка с токонесущими пластинами). Чтобы убедиться в этом, снимите с клеммы «50» замка красный провод и прикоснитесь им к клемме «30» с розовым проводом. Включившийся в этот момент стартер подтвердит диагноз. Для осмотра контактов надо снять контактную группу. Эта деталь закреплена в корпусе замка пружинным проволочным кольцом, которое удаляют при помощи тонкой отвертки.

Работать будет удобнее, если снять весь замок. Как? Отверните два болта (с левой и правой стороны), которыми он закреплен в кронштейне. Поставьте ключ в положение «0» (все выключено, ключ располагается горизонтально). Нажимая на фиксатор замка (через левое отверстие в кронштейне) шилом или проволочкой диаметром около 3 мм, выдвиньте замок на себя. Теперь, когда он в руках, снимите стопорное кольцо и контактную группу (в дальнейшем, зная, как все делается, вы сможете демонтировать ее,

не снимая замка). Чтобы застраховаться от случайного замыкания проводов, отключите предварительно батарею.

При осмотре вы, вероятно, обнаружите обгоревший контакт включения цепи стартера и закопченную пластину, по которой он скользит. Их состояние укажет, что делать: почистить контактирующие элементы или заменить контактную группу. Эта деталь поставляется в качестве запасной части.

После ремонта замка до установки его в кронштейн подсоедините провода к клеммам (пользуясь схемой или записями, сделанными при снятии проводов) и проверьте включение цепей, держа замок в руках.

Чтобы в будущем продлить жизнь контактов, поворачивайте ключ замка из одного положения в другое быстро, тем самым сокращая время искрения, возникающего в момент сближения находящихся под напряжением контактов.

АДРЕСА ГАРАНТИЙНЫХ ПУНКТОВ

«В инструкции по эксплуатации «Москвича-1500» указаны адреса пунктов гарантийного обслуживания. Нет ли в этих адресах изменений?» — спрашивает Д. Старчик из Полоцка.

В бюро многогородного обслуживания автозавода имени Ленинского комсомола редакции сообщили, что сменил адрес только харьковский гарантийный пункт. Теперь он выглядит так: 312156, пос. Песочин Харьковской области, ул. Крупской, 15, телефон 76-22-71.

Кроме того, открыты новые гарантийные пункты в некоторых других городах. Вот их адреса и телефоны: 241000, Брянск, ул. Спартаковская, 110, тел. 4-49-52; 286011, Винница, ул. Ватутина, 120, тел. 3-59-95; 348901, Ворошиловград, Александровск, Новая, 1, тел. 5-23-34; 320079, Днепрпетровск, ул. Винокурова, 22, тел. 27-20-55; 316050, Кировоград, Бережнское шоссе, 123, тел. 2-38-65; 141200, ст. Пушкино Московской области, ул. Базарная, 24, тел. 184-29-42; 357500, Пятигорск, ул. Вунимовича, 15, тел. 35-13; 142200, Серпухов Московской области, Заводской пр., СТОА, тел. 2-72-52; 280000, Хмельницкий, просп. Мира, 102, тел. 6-70-74 и 6-71-98; 257000, Чернасы, Сме-

лянское шоссе, 8-й километр, тел. 2-21-69; 250015, Чернигов, ул. Ленина, 231, тел. 2-30-34; 150049, Ярославль, Вспольинское поле, 32, тел. 2-70-87.

В скором времени АЗЛК наметает открыть гарантийные пункты в Могилеве, Сумах, Свердловске, Коломне, Ногинске, Клину и ряде других городов. Все новые адреса и телефоны будут внесены в очередное издание инструкции по эксплуатации автомобилей.

ОТРЕГУЛИРУЙТЕ АБРИС

«На мотоцикле «Восход» после нескольких лет эксплуатации нарушилась работа системы зажигания. Если зазор между контактами прерывателя 0,35—0,45 мм (согласно инструкции), то нет искры на свече. Она появляется лишь при зазоре 0,1—0,2 мм, но тогда двигатель не развивает оборотов. В чем причина?» — спрашивает читатель Ф. Тарасов из Пскова.

Отвечают специалисты НИИавтоприборов.

Наиболее вероятная причина неисправности заключается в том, что в результате износа текстолитового упора подвижного контакта прерывателя нарушился абрис генератора (то есть такое положение прерывателя относительно полюсов статора, когда в момент разрыва контактов в катушке образуется высокое напряжение).

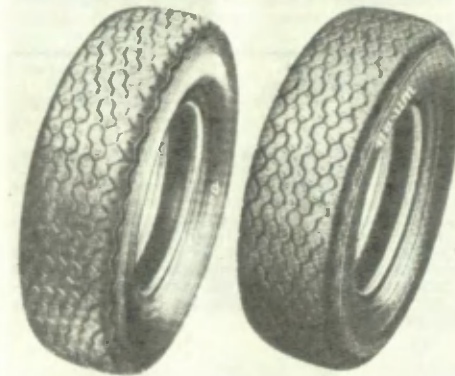
Чтобы восстановить абрис, отпустите винты крепления пластины прерывателя и сдвиньте ее примерно на 2 мм вправо. Установите зазор между контактами 0,35—0,45 мм и отрегулируйте момент опережения зажигания согласно инструкции. Теперь проверьте пуск и работу двигателя. Если они неудовлетворительны, сдвиньте пластину еще на 1—2 мм и снова отрегулируйте зазор и опережение зажигания.

Может случиться, что длины прорезей в пластине не хватит. Тогда нужно заменить контакты, а если нечем, то пропилить прорези на 2—3 мм. Удлинять их больше не следует, так как это приведет к «поздней» установке абриса, что вызовет ухудшение пуска двигателя и сильное искрение между контактами прерывателя.

ШИНЫ «БАРУМ»

«Прошу объяснить значение цифр, букв и надписей на покрышках чехословацкой фирмы «Барум», — просит автолюбитель К. Батыршин из Ташкента. — Такие покрышки у нас продаются, а рассказать о них, дать их полную характеристику никто не может. Этот вопрос задают и многие другие автомобилисты.

На бортовой части шины «Барум» можно прочитать практически все ее характеристики. За названием фирмы следует обозначение типа рисунка протектора (в наших магазинах, в частности, можно было увидеть шины с протектором OR6 или OR6A — см. фото). Затем заводской многозначный номер, расшифровывать который нет необходимости. За номером следует размер, например 155SR13,



175HR13 или другой. Здесь первая цифра — ширина шины в миллиметрах, вторая — диаметр обода в дюймах. Буквы между ними обозначают максимально допустимую скорость: SR — до 180 км/час, HR — до 210 км/час. M + S — шины для снега и грязи.

Надписи, как правило, делаются на английском языке. Обозначается тип шины — с камерой (Tube Type) или бескамерная (Tubeless), число и расположение слоев корда, его материал. Важными характеристиками шины являются максимально допустимая нагрузка (max. load), максимальное давление (max. pressure) и максимально допустимая скорость (max. speed).

Приводим технические характеристики наиболее распространенных типов шин «Барум» для легковых автомобилей.

Обозначение	Рисунок протектора	Обод	Тип	Камера	Допустимая скорость, км/час	Статический радиус, мм	Грузоподъемность (кг) при разных давлениях (кг/см²)			
							1,7	1,8	1,9	2,0
145SR13	OR6.7	4J×13	Камерная, радиальная	145/155R—13	180	257	305	320	335	350
155SR13	OR6.7, 11, 15	4 1/2 J×13	Камерная, радиальная	145/165R—13	180	263	335	355	370	390
165SR13	OR6.7, 11, 15	4 1/2 J×13	Камерная, радиальная	5,60/5,90/6,0 165R—13	180	271	360	375	395	410
175HR13	OR6.7	5J×13	Камерная, радиальная	175R—13	210	276	395	415	430	450
5,60—13	OS13, 14	4J×13	Камерная, диагональная	560/590—13	150	278	330	—	360	—
5,90—13	OS13, 14	4J×13 4 1/2 J×13	Камерная, диагональная	640/670/700—13	150	284	370	—	400	—

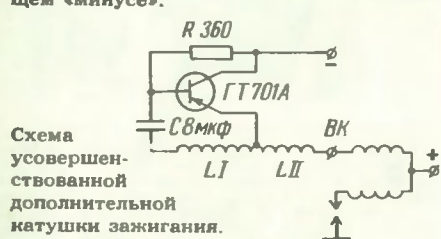
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ЧТОБЫ НЕ ПЕРЕДЕЛЫВАТЬ КАТУШКУ

Надежность розжига отопителя у «Запорожца» — серьезный вопрос для владельца машины. В журнале приводились разные решения, позволяющие перейти от свечи накалывания к искровому розжигу, более эффективному и экономичному (1973, № 12; 1974, № 9). Но многих желающих провести такую переделку останавливает необходимость довольно сложной доработки дополнительной катушки зажигания.

Предлагаем сравнительно простую схему, позволяющую получить отличный эффект без переделки катушки. На ферритовое кольцо марки М2000НМ размерами 28×16×9 равномерно наматываем две обмотки (см. схему) по всему кольцу: сначала в один слой L_1 , поверх нее — L_2 . Первая — из девятнадцати витков провода марки ПЭЛШО диаметром 0,4 мм; вторая — из восьми витков гибкого монтажного провода ПМВГ сечением 0,5 мм². Концы обмоток соединяем последовательно.

Кроме того, нужны транзистор ГТ701А, конденсатор МБГП емкостью 8 мкФ и сопротивление типа МЛТ-2 на 360 Ом. Транзистор монтируем непосредственно на радиатор без изолирующей прокладки, так как его коллектор — на общем «минусе».



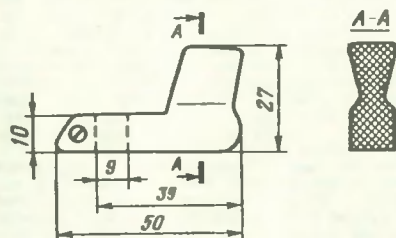
Соединим детали, как показано на схеме, подключаем к клеммам катушки зажигания — искры на свече появляются сразу. Свечу, понятно, следует переделать («За рулем», 1974, № 9).

В. НИМ, В. ГОЛУБЕНКО
600027, г. Ташкент,
ул. 9-го января, 18, кв. 22 (Голубенко)

ПЕРЕКЛЮЧАТЬ УДОБНЕЕ

На мотоциклах ЯВА-634 пользоваться переключателем указателя поворота довольно неудобно. Если же этот рычажок снабдить удлинителем (из пластмассы — например эбонита и др.), показанным на рисунке, управлять переключателем станет намного легче.

С. ТАРХАНОВ
450015, г. Уфа, 15,
ул. К. Маркса, 64, кв. 16



ОБЛОМИЛСЯ ПАЛЕЦ

Если это произошло с задним амортизатором ВАЗ-2101, требуется довольно сложный ремонт. На СТОА в таких случаях вырезают часть лонжерона и вваривают на это место новый кусок, с исправным пальцем.

Я нашел другое решение. Изнутри багажника делаем разметку, чтобы установить на лонжероне место, где находится приваренный конец крепежного пальца. От продольной оси автомобиля эти точки лежат на расстоянии 210 мм (на правом лонжероне) и 200 мм (на левом); каждое — между круглым и треугольными отверстиями на коробе лонжерона. Найдя приблизительно это место, высверлим там кружок диаметром около 30 мм, после чего должна открыться заваренная головка пальца. Пройдем ее сначала сверлом диаметром 4—6 мм, а затем при помощи 17-миллиметрового сверла удалим палец. Заранее заготовим новый (рис. 1) из конструкционной стали и стальную же планку-подкладку (рис. 2). Обратите внимание на то, чтобы расстояние от центра отверстия в планке до ее ребра было 14 мм, как показано на рис. 2. Подкладку ставим снизу вместе с пальцем. А сверху крепим его гайкой с простой и пружинной шайбами и раскерниваем или

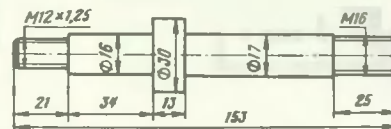
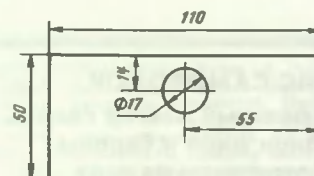


Рис. 1. Новый крепежный палец.
Рис. 2. Планка.



обвариваем электросварной. Затем гайку желательно надежно обмазать антикоррозийной мастикой.

Л. ЕВСТРАТОВ

352703, г. Майкоп,
Апшеронская, 55, кв. 2

АМОРТИЗАТОРЫ ВМЕСТО ПРУЖИН

Боковой прицеп БП-65 к мотоциклам ИЖ станет намного «мягче», если вместо пружины подвески кузова поставить задние амортизаторы от мотоцикла «Восход». Для крепления нижнего конца в чашке сверлим отверстие диаметром 10,5 мм под болт М10, а для крепления к кузову делаем П-образную скобу из стальной полосы шириной 30 мм. Скобу за середину приворачиваем к кузову

болтом М10, а между ее концами вставляем верхнее ухо амортизатора и закрепляем его таким же болтом с гайкой. Чтобы кузов стоял горизонтально, можно отрегулировать положение рамы прицепа.

В. ГАВРИЛОВ

113546, Москва,
Востряковский проезд,
1, корп. 2, кв. 319

РЕМОНТИРУЕМ ПЕТЛИ ДВЕРЕЙ

Распространенные «болезни» автомобилей «в пожилом возрасте» — плохая работа дверных замков, потеря герметичности по дверному проему, стук дверей при езде по неровной дороге. Сплошь и рядом эти неприятные дефекты вызваны не замком, как кажется на первый взгляд, а разболтавшимися дверными петлями. Чтобы снять их для ремонта или замены, нужно вывернуть большие винты с «потайными» головками. После многих лет службы сделать это непросто. Один-два почти наверняка придется высверливать с риском испортить гнездо.

Предлагаю достаточно простой и проверенный на практике способ ремонта дверных петель без снятия их с машины. На своем «Москвиче-407» я сделал это так.

Выбил старые оси (их диаметр 7 мм) и снял двери. Затем рассверлил петли до 7,8 мм. При этом ликвидировал эллипсную выработку, образовавшуюся вследствие естественного многолетнего износа. Окончательная обработка отверстий ведется стандартной разверткой диаметром 8 мм при помощи несложного приспособления — «наездника», как показано на рисунке.

«Наездник» закрепляем на петле на двух болтах М10×40. Затем устанавливаем развертку и проходим ею отверстия в шарнире, поджимая и центрируя инструмент центральным болтом М10×100.

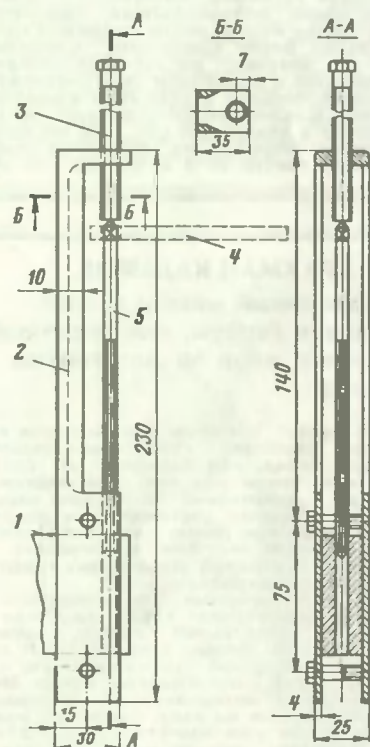
Развертку я вращаю ключом-трещоткой с внутренним шестигранником S=10. Поскольку развертка имеет квадратный хвостовик размером 8×8 мм, пришлось приспособить в качестве переходника обычную гайку с размером под ключ 10 мм, распилив ее резьбовое отверстие под квадрат 8×8.

Двери на петлях с осями, выточенными по образцу старых, но диаметром 8 мм отлично работают.

Конечно, для других марок автомобилей понадобятся иные, чем указано, размеры приспособления. Но принцип останется неизменным.

**665820, г. Ангарск,
94-й квартал, 4, кв. 75**

А. ПОПОВ



Приспособление для развертки отверстий петель дверей: 1 — петля; 2 — «наездник»; 3 — центрирующий болт М10×100; 4 — ключ-трещотка (показан условно); 5 — развертка диаметром 8 мм; 6 — крепежные болты М10×40.

В истории нашего мотоспорта было пять чемпионов мира: в гонках на ледяной дорожке этого звания добивались Габдрахман Кадыров, Борис Самородов, Сергей Тарабанько, в мотокроссе — Виктор Арбеков и Геннадий Моисеев. Все они воспитанники ДОСААФ.

БОРИС САМОРОДОВ,
заслуженный мастер спорта,
чемпион мира и Европы
по мотогонкам на льду



В конце пятидесятых годов Башкирия выдвинула целую плеяду замечательных мастеров треновых мотогонки — новых в то время мотоциклетных соревнований. Самое видное место среди них сразу же занял Борис Самородов. Случилось так, что впервые он заставил говорить о себе уже в немолодом для спортсмена возрасте, победив в 1958 году в соревнованиях Всесоюзной спартакиады по мотокроссу в классе 350 см³. Тем же летом 27-летний водитель из уфимского строительного треста № 3 в Москве на ста-

дионе имени В. И. Ленина выиграл первые гонки по гравейной дорожке. Год спустя в спортивном календаре появилась новинка — чемпионат страны в гонках по льду в классе машин 350 см³. Золотую медаль завоевал Самородов.

После этого сомнений быть не могло — в наш спорт пришел редкий по разносторонности таланта мотоциклист. Даже сейчас, спустя много лет с тех пор, как у нас в стране стали проводиться треновые соревнования, можно с уверенностью сказать, что в советском спорте не было гонщика, столь успешно выступавшего и на ледяных и на гравейных дорожках. В спидвее он завоевал две золотые, две серебряные и одну бронзовую медали, на льду — семь раз выигрывал всесоюзные первенства, был победителем Кубка ФИМ, чемпионом Европы и мира. Ему принадлежит редкое достижение — в 1962 году он выиграл три золотые медали чемпиона СССР.

Семнадцать лет отдал Борис Самородов мотоциклетному спорту. Дважды казалось, что он навсегда оставил гоночный мотоцикл. И дважды после перерывов Борис возвращался. В 1973 году, уже 42-летним ветераном, неожиданно для всех вновь выступил в чемпионате мира по мотогонкам на льду и лишь из-за нелепой случайности упустил победу, став в итоге серебряным призером. 1975 год — первый чемпионат страны по 1000-метровому трену. И вновь неожиданность — Самородов занял почетное второе место. Остается добавить, что он безуспешно пробовал свои силы и в автомобильных ипподромных гонках.

Сейчас заслуженный мастер спорта Борис Александрович Самородов является тренером мотоклуба при первичной организации ДОСААФ уфимского строительного треста № 3 — того самого коллектива, в котором он делал первые шаги и спортивные цвета которого самоотверженно защищал много лет. Ему есть что передать молодым.

СЕРГЕЙ ТАРАБАНЫКО,
заслуженный мастер спорта,
двукратный чемпион мира
по мотогонкам на льду



В начале семидесятых годов перед тренерами сборной встала проблема омоложения состава команды, пополнения ее новыми гонщиками, которые смогли бы продолжить победную эстафету, начатую Г. Кадыровым, Б. Самородовым и другими ветеранами зимнего спидвея. Одним из кандидатов оказался Сергей Тарабанько. В спорте он был не новичком: первые

ГАБДРАХМАН КАДЫРОВ,
заслуженный мастер спорта,
чемпион Европы, шестикратный
чемпион мира по мотогонкам
на льду

Не много в мировом мотоспорте гонщиков, имеющих столь блистательный список побед, как Кадыров. И совсем уж мало среди них тех, кто поднимался так стремительно к самым вершинам спортивных достижений и удерживался там так долго, как Габдрахман. Более десяти лет его фотографии не сходили со страниц зарубежных спортивных газет и журналов.

Москвичи впервые познакомились с Г. Кадыровым зимой 1963 года. Тогда на большой спортивной арене стадиона имени В. И. Ленина сборная СССР проводила последнюю тренировочную прикиду перед розыгрышем Кубка Международной мотоциклетной федерации по мотогонкам на льду. Основные участники были уже известны — уфимец Б. Самородов, москвичи В. Нерытов и Б. Захаров. А на роль запасного претендовали двое — опытный С. Старых из подмосковного города Жуковского и никому не известный Кадыров, о котором знали только, что ему 22 года, занимается спортом в мотоклубе при первичной



организации ДОСААФ уфимского строительного треста № 3, имеет в «послужном списке» второе место на первенстве страны (класс 175 см³) и титул победителя чемпионата России 1963 года на «пятисотках». Азарт, настойчивость, с которой вел борьбу Кадыров, его умение одинаково хорошо вести гонку на любом участке трасса, в любой позиции не остались незамеченными.

Случилось так, что на последнем, пятом соревновании Кубка ФИМ, проводившемся в Советском Союзе, Б. Захаров получил травму, и в оставшихся пяти гонках в Швеции его заменил Г. Кадыров. И сразу неожиданность — дебютант набрал лишь на пол-очка меньше лидера шведов О. Естблума, который занял третье место вслед за нашими асами Самородовым и Нерытовым, стартовав по полной десятиэтапной программе. То, что это не случайный результат, Кадыров доказал уже в следующем сезоне, уверенно выиграв звание чемпиона СССР и Европы. А затем последовали десять лет почти беспрерывного триумфа замечательного советского гонщика: он еще дважды побеждал во всесоюзных первенствах и шесть раз становился чемпионом мира.

Мастерство Габдрахмана Кадырова было безупречным. Умный тактик, в совершенстве владеющий всеми секретами вождения мотоцикла по ледяным дорожкам, он каждый заезд разыгрывал как гроссмейстер шахматную партию.

Биографии чемпионов, пути, приведшие к блестящим победам, типичны для многих и многих автомобилистов и мотоциклистов, которые в секциях и клубах оборонного Общества постигают секреты спортивного мастерства, готовят себя к высокопроизводительному труду и защите Родины.

Шаги на мотоциклетных трассах делал в Ангарске, занимался в местном автомотоклубе ДОСААФ. Как и большинство сибирских и дальневосточных гонциков, предпочтение отдавал классу 350 см³, в котором ему дважды удалось выиграть звание чемпиона страны.

Неизвестно, как сложилась бы дальнейшая спортивная судьба Тарабанько, не окажись он в Новосибирске — признанном центре ледового спидвея. Здесь Сергей получил возможность тренироваться и выступать на «пятисотках» вместе с такими опытными мастерами, как Валерий Хайкин, братья Вячеслав и Юрий Дубинины, Владимир Пазников. Три года Тарабанько держался в тени, не поднимаясь в чемпионатах страны выше десятого места. А потом — как прозрение: все стало получаться легко и просто. В 1974 году он вне конкуренции на первенстве СССР, следующий сезон — и вновь золотая медаль. В том же 1975 году десятки тысяч зрителей, заполнивших трибуны московского стадиона «Динамо», рукоплескали новому чемпиону мира Сергею Тарабанько, не проигравшему за два дня соревнований ни одного заезда. Прошлой зимой он повторил свой успех — на этот раз на глазах любителей спорта Голландии.

Да, у советских «ледовиков» теперь много, бесспорный лидер. Как и любой выдающийся мастер, 27-летний Сергей Тарабанько имеет свой почерк, его не спутаешь на ледяной дорожке ни с кем другим. Старт, прохождение поворотов, атаки с любой позиции — во всем уверенность, тонкий расчет, даже элегантность. И кроме этого — безупречно подготовленный мотоцикл.

В конце 1976 года Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР присвоил Сергею Александровичу Тарабанько высокое звание заслуженного мастера спорта. Редакция «За рулем» поздравляет его с этим радостным событием и желает новых побед на ледяных треках.

ВИКТОР АРБЕКОВ, мастер спорта международного класса, чемпион мира по мотокроссу (250 см³)



В спортивную санцию подольского автомотоклуба ДОСААФ Виктор Арбеков пришел в 1951 году, когда ему было девять лет. Опытные гонцики быстро привлекли к пареню, который охотно помогал мыть мотоциклы, подавал гаечные ключи. В виде награды ему иногда разрешали немного покататься в клубном дво-

ре. Ничего необычного в этом не было — таким образом знакомились с мотоспортом многие будущие гонцики. Необычное началось в биографии Виктора позже, когда ему исполнилось 17 лет и появилась возможность самому выйти на старт. Дебют получился отменным — дважды, в 1959 и 1960 годах он выигрывал первенство страны по мотокроссу среди юношей в классе 125 см³. Тогда о Викторе заговорили, ставили в пример не только его сверстникам, но и взрослым гонщикам арбековскую технику езды, неуемную жажду победы.

В 1961 году в спортивной судьбе Арбекова произошло еще одно важное событие — он был призван в ряды Советской Армии и принят в мотоциклетную команду ЦСКА. Коллектив армейских гонщиков находился в пору расцвета. Не легко было показать себя рядом с такими известными мастерами мотоциклетных трасс, как В. Пылаев, А. Савельев, А. Олейников. И тем не менее Виктор Арбеков вскоре стал лидером команды. Ему, вместе с инвальнойником Игорем Григорьевым, доверили защищать честь советского спорта на первенствах мира в классе 250 см³, где всегда собирались асы мотокросса и конкуренция была самой острой. Арбеков первым из советских гонщиков достиг заветной цели: заняв в 1964 году третье место, он в следующем сезоне уверенно выиграл золотую медаль.

Список побед этого кроссмена уникален — на его счету четырнадцать побед в чемпионатах Советского Союза, причем четыре года подряд (с 1964-го по 1967-й) он добивался высшего успеха сразу в двух классах. Сейчас Виктору Арбекову, капитану Советской Армии, воспитаннику оборонного Общества, 34 года. И каждый спортивный сезон он отмечает очередной медалью. В прошлом году добыто «серебро» за второе место в классе 350 см³. Верится, что это не последняя награда: возможности таланта В. Арбекова еще далеко не исчерпаны.

ГЕННАДИЙ МОИСЕЕВ, мастер спорта международного класса, чемпион мира по мотокроссу (250 см³)

Зимой 1975 года прямо с трассы его доставили в больницу. Диагноз: многократный перелом руки. Об участии в очередном первенстве мира не могло быть и речи: предстояло несколько сложных операций. Но не прошло пяти месяцев, а Моисеев уже стартовал в финале VI Спартакиады народов СССР и атаках чемпионата мира. И что поразительно — не был в этих соревнованиях статистом, в каждом заезде упорно боролся за победу. Тогда высоких результатов он, конечно, не достиг, но зато в прошлом году с еще не залеченной до конца рукой стал вторым призером мирового первенства, проиграв всего одно очко победителю финну Х. Микколе. К этому «серебру» Геннадий добавил золотую медаль чемпиона СССР в классе 175 см³.

Удивительная настойчивость, преданность спорту, целеустремленность, трудолюбие — главные черты характера Г. Моисеева. Не каждый сумел бы совмещать учебу в школе и тренировки в юношеском автомотоклубе ленинградского Дворца пионеров и школьников

имени Жданова, затрачивая на дорогу два с лишним часа каждый день. Геннадий это выдержал. Быстро добившись первого успеха (в 18 лет после двухгодичных занятий мотоспортом он стал третьим призером первенства страны среди юношей в классе 175 см³ и был включен в сборную команду СССР), Моисеев долгое время никак не мог показать высокий результат. Однажды, правда, наметился просвет: в 1968 году в составе команды удалось выиграть «Трофей наций», но на чемпионатах мира и страны упорно не везло. Не каждый на его месте сохранил бы веру в свои силы. Моисеев же упорно шел к намеченной цели. И вот в 1970 году завоевана первая золотая медаль на чемпионате СССР в классе 250 см³. Но потребовалось еще долгих пять сезонов, в которых, пожалуй, было больше горечи и неудач, чтобы прийти к тому, ради чего затрачено столько сил и пролито пота: Геннадий Моисеев стал вторым в истории советского спорта чемпионом мира по мотокроссу.

Дворец пионеров и школьников, автомотоклуб ДОСААФ, спортивный клуб армии — вот спортивные коллективы, которые воспитали, закаляли характер, отточили мастерство Г. Моисеева. Сейчас 29-летний прапорщик, четырехкратный чемпион СССР находится в расцвете сил, и любители мотоспорта ждут от него новых побед.



*Кубок дружбы
у советских
картингистов*



ДОЛГОЖДАННАЯ ПОБЕДА

Хороший подарок к 50-летию оборонного Общества сделали наши картингисты, одержавшие победу в Кубке дружбы социалистических стран. Корреспондент журнала встретился с тренером сборной команды СССР по картингу Юрием Евгеньевичем СТАВРОВСКИМ сразу после возвращения команды с последнего этапа соревнований.

— Как вы оцениваете достигнутые результаты? Наши читатели знают, что на протяжении ряда лет советская сборная традиционно занимала второе место в командном зачете Кубка.

— Что ж, традиции ведь можно не только поддерживать, но и устанавливать. В советском картинге был период, когда наша сборная завоевывала первые места в Кубке. Последний раз — в 1969 году. Потом расстановка сил изменилась, и три сезона подряд мы регулярно выходили на второе место в командном зачете. Первенствовали спортсмены ЧССР. Наша команда год от года методично приближалась к ним, и вот наконец долгожданная победа. Мы рассматриваем ее не как неожиданность, а как дело закономерное. Надеемся, что она станет традицией. Свой успех посвящаем юбилею оборонного Общества, играющего большую роль в развитии автотехнического спорта.

— Расскажите, пожалуйста, о ходе борьбы в командном зачете от этапа к этапу.

— На первом этапе в ГДР выиграли у команды ЧССР 22 очка. Ребята начали выступление с большим подъемом, отлично работала техника (чего нельзя сказать о соперниках), так что со старта был создан солидный запас очков.

Картингисты ЧССР решили в Москве, на втором этапе, восстановить равновесие. Но дома, как говорят, и стены помогают. Несмотря на упорное сопротивление соперников, сборная СССР вновь взяла верх, правда, с перевесом всего в

девять очков. Итог — преимущество в 31 очко. Оно очень пригодилось нам в Венгрии, где на трассе в Дунайвароше пришлось нелегко: говоря языком баскетбола — прессинг по всему полю; соперники отыграли у нас пять очков.

У себя дома, на четвертом этапе картингисты ЧССР дали нам генеральное сражение. Разрыв сократился еще на 13 очков. Полностью он растаял на пятом этапе, в ПНР, где не удалось хорошо выступить из-за дефектов в машинах. К шестому, последнему этапу мы пришли уже с дефицитом в шесть очков. В такой ситуации не всякая команда сохранит самообладание, найдет достаточно сил бороться за победу. Нашим ребятам это удалось. Последний этап они провели с большой ответственностью, полной отдачей сил и выиграли у чехословацких картингистов 27 очков. В результате — первое место в командном зачете с перевесом в 21 очко. Победа, которую мы ждали семь лет.

— А как обстоят дела в личном зачете?

— Здесь впереди чехословацкий спортсмен Павел Кыселы. На сегодня он, безусловно, сильнейший. Я имею в виду не только отлично подготовленную машину, ее технические возможности, но и уровень спортивного мастерства. Остальные призовые места наши: Михаил Рябчиков — второй, Петр Бушланов — третий, Роберт Акопов — четвертый. В десятке сильнейших также Александр Таскин и Александр Зайцев.

Считаю, что в нынешнем сезоне есть все основания быть довольными тем, что достигнуто членами сборной в личном зачете. Они год от года прогрессируют. И дело, в общем, не в том, что мы наконец после многолетнего перерыва вернулись в число призеров. Мне представляется куда более важным тот факт, что результаты стали плотнее.

Сборная команда СССР по картингу: верхний ряд — Р. Акопов, А. Таскин, тренер Ю. Ставровский, А. Зайцев; нижний ряд — В. Иванченко, П. Бушланов и М. Рябчиков (слева направо).

Фото В. Ольшевского

Значит, команда стала ровнее, основная часть ее подтянулась до общего, довольно высокого уровня. И конечно, прямым следствием является победа в командном зачете.

— Читатели хорошо знают имена М. Рябчикова, Р. Акопова, А. Таскина. Хотелось бы услышать от вас о молодых членах сборной.

— Прежде все-таки скажу о ее костяке. Нынешний успех — во многом заслуга тех, кто его составляет. Важно, что удалось добиться стабильности в их выступлениях. Никогда не будет серьезных достижений у команды, состав которой постоянно тасуют.

А теперь о «новобранцах» сборной. Еще года три назад с кандидатами было трудно. Опытные гонщики могли раз-другой выручить команду. Но они уже сделали все, на что были способны, за это их надо поблагодарить. Для сборной же, для ее будущих успехов следовало искать способных гонщиков среди юных картингистов. Руководствуясь этим принципом, тренеры ввели в сборную (тогда 19-летнего) П. Бушланова. Сейчас рядом с обстрелянными бойцами выступают В. Иванченко и А. Зайцев. На последнем заседании президиума ФАС СССР комитет картинга назвал 16 кандидатов в сборную на 1977 год, больше половины среди них 18—19-летних ребят, выступавших еще недавно в юношеском классе. Не буду называть всех, скажу лишь, что резервы для главной команды есть.

— В скольких соревнованиях на протяжении года выступают члены сборной, чем занимаются в межсезонье?

— В течение сезона мы проводим для них учебно-тренировочные сборы, в программу каждого входит и соревновательная часть. Об их содержании можно рассказывать много. Приведу два примера. Года два назад для отработки приемов вождения на большой скорости мы использовали карты, оснащенные не 125-кубовыми двигателями (19—20 л. с.), а 250-кубовыми (27—29 л. с.). Такие тренировки дали желаемые результаты. Не упускаем случая использовать дождливую погоду для выработки навыка езды по мокрой трассе. За год наши ребята стартуют в 12—14 соревнованиях, включая этапы Кубка.

Зимой М. Рябчиков и П. Бушланов занимаются мотокроссом, который не только помогает сохранять форму, но и способствует выработке обостренного чувства машины. Р. Акопов, живущий в Тбилиси, имеет возможность выступать на карте круглый год.

— Как вы оцениваете силы сегодняшней сборной?

— Об уровне спортивного мастерства наших гонщиков могли судить многочисленные зрители московского этапа, не раз аплодировавшие в ходе заездов Рябчикову, Акопову, Бушланову. Что касается Иванченко и Зайцева, то еще предстоит немало поработать над совершенствованием их ездового мастерства.

Теперь о технике. По мощности двигателей и быстроходности карт чехословацкие спортсмены идут немного впереди наших. Естественно, мы тоже стараемся повысить динамические показатели двигателей, эту работу ведем на базе Московского автомобильно-дорожного института. В то же время машинам отдельных чехословацких спортсменов для достижения успеха не хватало надежности, которая приобретает все большее значение. В этом отношении и нам предстоит дальнейшая работа; мы планируем ее главным образом на зиму.

Очень важно понимание членами сборной тактических задач, умение в ходе гонки видеть меняющуюся обстановку на трассе, чувство ответственности за командный результат. Сейчас трудно отдать кому-либо из лидеров предпочтение в этих качествах. Очевидно, надо быть чуть-чуть сильнее во всех отношениях. Из сочетания самих по себе «чуть-чуть» и образуется перевес. На достижение его и направим силы, начиная подготовку к будущему сезону.

Беседу вел С. МАРЬИН

Результаты соревнований

IV этап (ЧССР). Личный зачет: 1. М. Рябчиков (СССР); 2. П. Бушланов (СССР); 3. С. Волин (ЧССР); 4. З. Кыселы (ЧССР); 5. И. Крейчикжик (ЧССР); 6. А. Таскин (СССР). **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ПНР; 4. ГДР; 5. ВНР.

V этап (ПНР). Личный зачет: 1. П. Кыселы (ЧССР); 2. Рябчиков; 3. Волин; 4. А. Холвей (ПНР); 5. Бушланов; 6. З. Кыселы... 8. Р. Акопов (СССР). **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ПНР; 4. ГДР; 5. ВНР; 6. НРБ.

VI этап (НРБ). Личный зачет: 1. П. Кыселы; 2. Акопов; 3. Рябчиков; 4. Бушланов; 5. З. Кыселы; 6. А. Зайцев (СССР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ПНР; 4. ГДР; 5. НРБ.

Итоговый результат. Личный зачет: 1. П. Кыселы; 2. Рябчиков; 3. Бушланов; 4. Акопов; 5. З. Кыселы; 6. М. Шимак (ЧССР)... 9. Таскин; 10. Зайцев. **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ПНР; 4. ГДР; 5. ВНР; 6. НРБ.



АВТОГОНКИ

Десять месяцев шла борьба за титул чемпиона мира на машинах формулы 1. Ее вели 43 гонщика на 16 трассах Европы, Америки, Африки, Азии. Драматичными были последние этапы.

Международная автомобильная федерация осенью аннулировала результат (9 очков за первое место), показанный Д. Хантом в гонках на «Большой приз Англии». Разрыв между ним и лидером чемпионата Н. Лаудой после этого увеличился. Однако авария на трассе «Нюрбургринг» (ФРГ) вывела Лауду из строя на два следующих этапа.

Перед последним, японским этапом в активе у Лауды было 68 очков; у его единственного соперника Ханта — 65. А это означало, что для победы в чемпионате Ханту мало выиграть этап. Ему нужно было, чтобы при этом Лауда показал результат не выше третьего места (за первое место дается 9 очков, за второе — 6, за третье — 4). Весьма проблематичный вариант, если учесть, что руководитель команды «Феррари» заявил перед последним этапом: «Мы будем бороться до конца».

Лауда боролся до конца второго круга. Гонки начались в проливной дождь. По словам австрийца, на скорости 180 км/час он вообще ничего не видел из-за тумана и брызг. «Я прекратил гонку», — сказал Лауда, — потому что в таких условиях идти было опасно. Собственная жизнь мне дороже титула чемпиона мира». Казалось, Ханту открылась зеленая улица к победе. И действительно, он долгое время лидировал, но на 50-м круге (из 73) у него начала терять воздух передняя шина. Претендента в чемпионы обошли Андретти и Деналле, он терял скорость, все больше отставал. А чтобы выиграть почетный титул, 29-летнему англичанину после схода Лауды надо было финишировать по меньшей мере четвертым. За шесть кругов до финиша Хант остановился для замены колеса. Механики потратили на это всего 7 секунд (рекорд за всю историю автогонок), и гонщик вновь включился в борьбу, но уже на пятом месте. Когда до финиша оставалось три круга, многие считали, что волею судьбы чемпионом все-таки станет Лауда. Но Хант на последних кругах наверстал упущенное и финишировал третьим, опередив Лауду на одно очко.

Так закончился 27-й чемпионат мира, насыщенный драматичной борьбой, протестами, дисквалификациями.

XIV этап (Канада): 1. Д. Хант (Англия), «Мак-Ларен-M23»; 2. П. Деналле (Франция), «Тиррел-П34»; 3. М. Андретти (США), «Лотос-77»; 4. И. Шехтер (ЮАР), «Тиррел-П34»; 5. И. Масс (ФРГ), «Мак-Ларен-M23»; 6. К. Регаццони (Швейцария), «Феррари-312-T2».

XV этап (США): 1. Хант; 2. Шехтер; 3. Н. Лауда (Австрия), «Феррари-312-T2»; 4. Масс; 5. Г. Штук (ФРГ), «Марч-761»; 6. Д. Уотсон (Англия), «Пенске-ПК4».

Чемпионат СССР по мотокроссу

Личный зачет. 125 см³: 1. В. Овчинников (Москва); 2. П. Рулев (Ленинград); 3. Ю. Семко (Украинская ССР); 4. Р. Брамманс (Латвийская ССР); 5. А. Ефимов; 6. А. Мандриченко (оба — Молдавская ССР). **175 см³:** 1. Т. Моисеев (Ленинград); 2. В. Кавинов (Украинская ССР); 3. В. Худяков; 4. А. Бочков (оба — Ленинград); 5. В. Корнеев (РСФСР); 6. Д. Киспа (Латвийская ССР).

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Украинская ССР; 3. Молдавская ССР; 4. Москва; 5. Литовская ССР; 6. Ленинград.

Чемпионат СССР по мотоболу

Класс «А»: 1. «Автомобилист» (Элиста) — 26 очков (забитые и пропущенные

XVI этап (Япония): 1. Андретти; 2. Деналле; 3. Хант; 4. А. Джонс (Англия), «Сертис-ТС19»; 5. Регаццони; 6. Г. Нильссон (Швеция), «Лотос-77».

Итоговая сумма очков: 1. Хант — 69; 2. Лауда — 68; 3. Шехтер — 49; 4. Деналле — 39; 5. Регаццони — 31; 6. Андретти — 22.

Чемпионом Европы на машинах формулы 2 стал француз Ж. Жабуиль («Эльф-2-Рено»).

КАРТИНГ

Первенство мира в классе 100-кубовых машин (без коробки передач) проходило в г. Хаген (ФРГ). Его выиграл в отсутствие на старте пятикратного чемпиона мира Ф. Гольдштейна шведский гонщик Л. Ларссон на машине «Сирио» с мотором «Сирио-СТ50».

МОТОГОНКИ

Финишировал чемпионат мира, который включал 12 этапов на трассах Франции, Австрии, Италии, СФРЮ, Англии, Голландии, Бельгии, Швеции, Финляндии, ЧССР, ФРГ и Испании. Итоги этих соревнований по классам таковы:

50 см³: 1. А. Ньето (Испания), «Вультако» — 97 очков; 2. Г. Риттенбергер (ФРГ), «Крайдлер» — 84; 3. У. Граф (Швейцария), «Крайдлер» — 71.

125 см³: 1. П. Бьянки (Италия), «Морбиделли» — 90; 2. А. Ньето (Испания), «Вультако» — 66; 3. П. Пилери (Италия), «Морбиделли» — 64.

250 см³: 1. В. Вилла (Италия), «Харлей-Давидсон» — 90; 2. Т. Катаяма (Япония), «Ямаха» — 73; 3. Д. Вонера (Италия), «Харлей-Давидсон» — 61.

350 см³: 1. В. Вилла (Италия), «Харлей-Давидсон» — 76; 2. Д. Четотто (Венесуэла), «Ямаха» — 65; 3. Ч. Мортимер (Англия), «Ямаха» — 54.

500 см³: 1. Б. Шийн (Англия), «Сузуки» — 72; 2. Т. Лянсвуори (Финляндия), «Сузуки» — 48; 3. П. Хеннен (США), «Сузуки» — 46.

500 см³ с коляской: 1. Р. Штайнхаузен — И. Хубер (ФРГ), «Вуш-Кениг» — 65; 2. В. Шварцель — А. Хубер (ФРГ), «Кениг» — 61; 3. Г. Шмид — И. Матиле (Швейцария), «Ямаха» — 38.

МОТОКРОСС

Чемпионат Европы в классе 1000 см³ с коляской выиграла швейцарская пара А. Грогг — А. Хюссер на мотоцикле «Нортон-850» с коляской «Уосп».

СПИДВЕЙ

В финале командного первенства мира, который проходил на лондонском стадионе «Уэмбли», победила сборная Австралии. На последующих местах — спортсмены ПНР, Швеции и СССР.

На традиционной серии соревнований на Кубок Балтики, проходивших в четырех городах ГДР, уверенно победил советский гонщик М. Старостин. На последующих местах: 2. Х. Эрнст (ГДР); 3. В. Пазников (СССР); 4. К. Вефер (ГДР); 5. Д. Тетцлафф (ГДР).

ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ

мячи 60—23); 2. «Молния» (Зеленокумск, Ставропольский край) — 18 (43—23); 3. «Восход» (Вознесенск, Николаевская область) — 18 (34—23); 4. «Алмаз» (Полтава) — 15 (33—32); 5. «Адажи» (Рига) — 14 (21—26); 6. «Металлург» (Видное, Московская область) — 10 (18—32); 7. «Кавказ» (Невинномысск, Ставропольский край) — 7 (21—42); 8. «Труд» (станция Новопавловская, Ставропольский край) — 4 (13—42). **Класс «Б»:** 1. «Ковровец» (Ковров, Владимирская область) — 8 (17—4); 2. «Нива» (село Вешняки, Полтавская область) — 7 (12—7); 3. «Вартува» (Скуодас, Литовская ССР) — 5 (12—11); 4. «Швитурис» (Кретинга, Литовская ССР) — 5 (6—9); 5. «Омич» (Омск) — 4 (12—19); 6. «Хазри» (Ваку) — 1 (7—16). «Труд» переходит в класс «В», а «Ковровец» — в класс «А».

ИЗ КЛАССА В КЛАСС

Ступени повышения водительской квалификации

В минувшем году, как известно, было введено в действие новое «Положение о порядке присвоения квалификации водителя, выдачи водительских удостоверений и допуска водителей к управлению транспортными средствами» (см. статью С. Зайчикова «Право быть водителем», «За рулем», 1976, № 6, стр. 14—15). Для водителей разных категорий транспортных средств стала обязательной теоретическая и практическая подготовка по соответствующей для каждой категории транспортных средств программе. В связи с этим многих наших читателей интересует, как отныне будут решаться вопросы повышения водительского мастерства, сохранится ли понятие «класс квалификации», и если да, то какие новые права с ним водитель приобретает. За разъяснениями мы обратились в Государственный комитет Совета Министров СССР по труду и социальным вопросам. Отвечает нам Главный специалист отдела транспорта и связи П. С. УЛИЦКИЙ.

— Прежде всего наших читателей волнует вопрос: не утратили ли значение с введением водительских категорий то, что называется «классностью квалификации»?

— Нет, конечно. Дифференцированная система подготовки водителей вовсе не исключает дальнейшего повышения их квалификации, профессионального мастерства, теоретической подготовки. Ясно, что на любом производстве специ-

алист более высокой квалификации выполняет более сложные работы с лучшим качеством и меньшей затратой времени и средств, бережнее содержит закрепленные за ним машины, оборудование, инструмент. Поэтому государство всеми мерами стимулирует рост профессионального мастерства, в первую очередь материальным и моральным поощрением. Все сказанное приобретает особую роль, когда мы говорим о водителе. Ведь в их руках не просто машины, а то, что именуют источником повышенной опасности. Здесь более высокий класс — гарантия не только повышения производительности труда, но и уменьшения аварийности, угрозы жизни и здоровью людей. Поэтому, само собой разумеется, деление водителей на классы, система совершенствования их квалификации сохраняются. Стоит ли говорить, какое важное значение имеет все это для выполнения задач, поставленных XXV съездом партии перед автотранспортниками в новой пятилетке, девиз которой эффективность и качество.

Правда, в свете новых требований прежний порядок присвоения классности водителям не мог остаться неизменным. Недавно введены в действие новые «Квалификационные характеристики профессий водителей автотранспорта и городского электротранспорта». Они утверждены Государственным комитетом Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы и Секретариатом ВЦСПС.

Это основной документ, четко определяющий, что должен знать, уметь и

делать водитель, каким требованиям отвечать для присвоения ему соответствующего класса. «Квалификационные характеристики» служат основой и для составления программ подготовки водителей и повышения профессионального мастерства. В этом смысле они имеют то же назначение, что и тарифно-квалификационные справочники, утверждаемые для профессий рабочих, тарифицируемых по разрядам.

— Какие же классы квалификации утверждены для водителей?

— Третий, второй и первый. Как и раньше, высшим является первый класс.

Для каждого класса квалификационная характеристика состоит из двух разделов: «Характеристика работ» и «Должен знать». В первом указывается, какими автомобилями водитель того или иного класса обязан уметь управлять и какие работы в гараже и на линии входят в его функции. Второй раздел определяет объем профессиональных знаний водителя для получения права на присвоение соответствующего класса.

Водители более высокой квалификации, естественно, должны обладать знаниями и навыками для выполнения всех работ, предусмотренных квалификационными характеристиками и для водителей низшей квалификации.

Водители, в обязанности которых входит и управление специальным оборудованием, смонтированным на автомобиле (крановой, холодильной установкой и др.), должны знать и соблюдать правила, инструкции и особые требования по обслуживанию этого оборудования и иметь в необходимых случаях соответствующий документ о прохождении дополнительной подготовки.

— Какова взаимозависимость класса квалификации водителя и его права работать на автомобилях разных категорий?

— Водитель третьего класса может управлять легковыми и грузовыми автомобилями всех типов и марок, отнесенными к категориям «В» или «С», и обслуживать смонтированные на специализированных и специальных автомобилях установки и оборудование. К вождению автомобилей со специальными звуковыми и световыми сигналами он может быть допущен только после трех лет непрерывного стажа. Новым является и то, что теперь водителю третьего класса позволено буксировать лишь такие прицепы, разрешенный максимальный вес которых не более 750 кг. Чтобы получить право буксировать более тяжелые прицепы, нужно иметь не менее го-

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ПОЛЬША. За последние пять лет на развитие автомобильных дорог израсходовано 88 миллиардов злотых, построено и реконструировано более 25 тысяч километров с твердым покрытием. Сейчас в Варшаве начал работать специальный информационный центр, собирающий данные об интенсивности движения, авариях, состоянии покрытия и технической оснащенности улиц в столице республики. По результатам исследования будет разработан план развития дорожной сети Варшавы.

АНГЛИЯ. Зеркало заднего вида для автомобилей до сих пор является объектом

серьезных исследований. Одна из последних конструкций — сферическое зеркало из акрилового полимера, который обладает идеальной поверхностью и хорошо соединяется с металлической фольгой. Его выливают на фольгу под давлением. Такая технология позволяет получить зеркало точно заданной кривизны.

БЕЛЬГИЯ. Здесь собираются ввести специальные экзамены для желающих получить водительские права. До сих пор Бельгия являлась единственной страной в мире, где гражданин, достигший 18 лет, мог водить собственный автомобиль без всяких испытаний. Сначала он получал

кандидатскую книжку шофера, а через год — обычное водительское удостоверение.

США. Много лет назад в целях повышения безопасности движения на автомобилях начали применять рефлектирующие номерные знаки. Предполагали, что это резко сократит количество наездов сзади на движущиеся или стоящие машины, особенно в темное время суток. Для определения эффективности в штате Вирджиния было проведено специальное исследование: выдано 100 тысяч номерных знаков с белым светоотражающим полем и по прошествии года про-

да стажа работы за рулем, пройти специальную подготовку и получить в водительском удостоверении разрешающую отметку категории «Е». Кроме того, отныне он должен знать приемы оказания первой доврачебной помощи при несчастных случаях.

Водитель второго класса может работать на легковых и грузовых автомобилях всех типов и марок, отнесенных к категориям «В», «С» и «Е», или управлять автобусами категорий «D» и «Е». Для присвоения второго класса требуется непрерывный стаж не менее трех лет в качестве водителя третьего класса независимо от продолжительности работы на данном предприятии. В связи с тем, что перед допуском к работе на автобусах водители проходят специальную, более длительную подготовку, им для присвоения второго класса стажа работы в качестве водителя третьего класса не требуется. Водитель автобуса без кондуктора должен, естественно, нести дополнительные обязанности, связанные с продажей билетов, абонементных книжек и т. д. И любому водителю автобуса должен быть знаком порядок экстренной эвакуации пассажиров при дорожно-транспортных происшествиях.

Водителю первого класса разрешено управлять легковыми и грузовыми автомобилями и автобусами всех типов и марок, отнесенными к категориям «В», «С», «D» и «Е». Чтобы получить этот высший класс, необходим непрерывный стаж работы не менее двух лет в качестве водителя второго класса независимо от времени работы на данном предприятии.

— Можно ли водителям второго класса, которые имеют разрешающие отметки на управление лишь автобусами, водить, например, собственный легковой автомобиль?

— Нет. Чтобы сесть за руль легкового автомобиля или грузовика, они должны сдать экзамены и получить в водительских удостоверениях разрешающие отметки на право управления автомобилями категорий «В» или «С».

— Может ли повысить свой класс водитель, постоянно работающий на машине одной категории, например на такси?

— Да, администрации автопредприятия предоставлено право присвоить проработавшему не менее трех лет водителю легкового или грузового автомобиля второй класс после прохождения им соответствующей подготовки и получения двух разрешающих отметок («В»

и «С»). Однако водителем первого класса он может стать, лишь получив право на управление автомобилями и автобусами всех типов и марок.

— Каков порядок присвоения класса квалификации водителя?

— Класс присваивается непосредственно на предприятиях, в учреждениях и организациях водителям, прошедшим подготовку или переподготовку в учебных заведениях и получившим в ГАИ водительское удостоверение на управление соответствующими категориями автомобилей. Третий класс присваивается администрацией предприятия каждому принятому на работу водителю легкового или грузового автомобиля сразу после получения им водительского удостоверения с отметкой в категории «В» или «С». Повышение квалификации водителей на второй или первый классы проводится учебными комбинатами и автошколами министерств и ведомств, спортехклубами ДОСААФ. Лица, сдавшие выпускные экзамены, получают свидетельства установленной формы. Они и являются основанием для рассмотрения квалификационной комиссией по месту работы вопроса о присвоении водителю соответствующего класса. Если он имеет хорошие показатели в работе, дисциплинирован, если у него за последние три года нет нарушений Правил движения, повлекших дорожно-транспортное происшествие или лишение «прав», у водителя есть основание получить более высокий класс, а с ним и надбавку к заработной плате.

Весь этот порядок определен «Общими положениями» «Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих народного хозяйства СССР» и квалификационными характеристиками. Начинается все с заявления водителя и представления руководителя соответствующего подразделения (начальника колонны, автотранспортного цеха, гаража и др.).

Председателем квалификационной комиссии для проверки теоретических знаний и практических навыков водителя назначает главного инженера предприятия или его заместителя, заместителем председателя — представителя профсоюзной организации, членами комиссии — начальника отдела (бюро) или инженера по производственно-техническому обучению, начальника отдела труда (организации труда) и заработной платы, инженера по технике безопасности, руководителя соответствующего подразделения (колонны, цеха, гаража), а также инженера по безопасности движения. В ко-

миссию могут входить и опытные водители.

При положительном заключении комиссии администрация предприятия по согласованию с комитетом профсоюза приказом утверждает водителю класс квалификации. Эти данные заносятся в его трудовую и расчетную книжки.

Водителям, работающим в колхозах, класс присваивает правление колхоза после представления аттестационной комиссии районного объединения «Сельхозтехника».

— Может ли водитель утратить право на ранее присвоенный класс?

— Может. Класс — не пожизненная привилегия. Водителям, не работавшим за рулем в течение последних 12 месяцев, и тем, кому Госавтоинспекцией заменено водительское удостоверение, второй или первый класс присваивается вновь на общих основаниях. Если после замены водительского удостоверения в нем будет разрешающая отметка на управление автомобилем только одной категории «В» или «С», водителю присваивается третий класс.

Класс водителя аналогичен квалификационному разряду рабочих других профессий. Однако в связи с упомянутыми уже особенностями профессии водителя автомобиля вопрос о снижении класса его квалификации решается по-иному. Если в общем случае снижение разряда не допускается без согласия рабочего, то водителям второй или первый класс может быть снижен и без этого. Однако эта мера должна быть согласована администрацией с комитетом профсоюза предприятия.

Известно, что за нарушение правил движения и правил пользования транспортными средствами водитель может быть лишен «прав» на различные сроки. Если этот срок больше года, то по истечении его водительское удостоверение заменяется и вопрос о присвоении класса рассматривается вновь на общих основаниях (как не управлявшему транспортными средствами в течение последних 12 месяцев). В случае лишения водителя прав на управление автомобилем сроком менее года администрация предприятия также вправе рассмотреть вопрос о понижении класса квалификации.

— Пересматриваются ли ранее присвоенные классы квалификации в связи с новыми требованиями к подготовке водителей?

— Нет. Введение новых квалификационных характеристик не влечет за собой пересмотра ранее присвоенных классов.

анализированы данные о дорожных происшествиях с «мечеными» и обычными автомобилями. Выяснилось, что распределение дорожных происшествий между ними почти одинаково. К такому же выводу привели исследования и в штате Огайо.

США. Проведено исследование по определению степени «читаемости» дорожных знаков с буквенными обозначениями и рисунками-символами. Среднее расстояние читаемости знаков-символов составило 270 метров, а знаков с надписями — только 142.

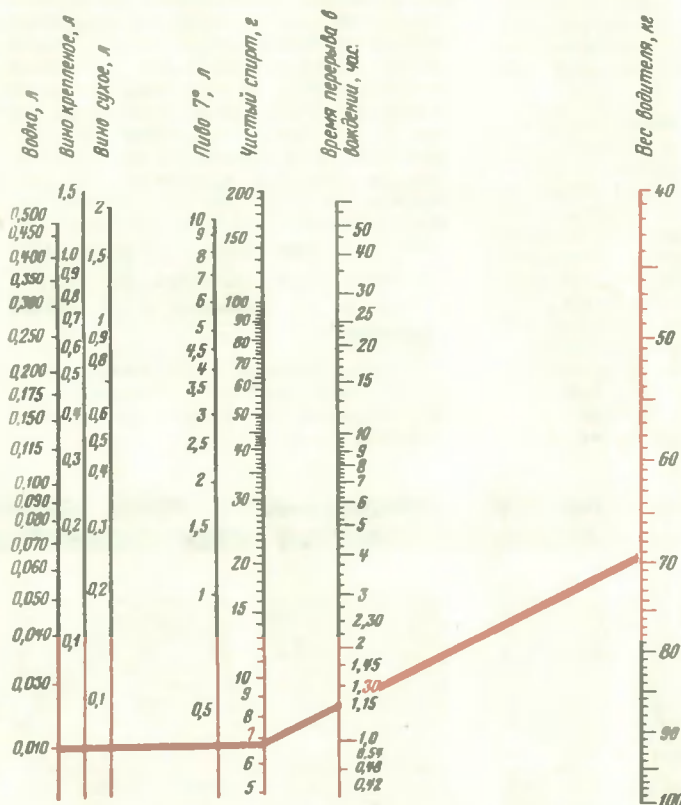
ФРАНЦИЯ. Проведен анализ аварийности с двухколесными транспортными средствами. В 1975 году на них погибло 4000 человек, причем доля водителей и пассажиров мототранспорта в общем числе погибших на дорогах страны по сравнению с 1974 годом увеличилась на 27%. Из этих 4000 человек 2530 ехали на мотоциклах, 600 — на мопедах, 150 — на велосипедах с мотором и 600 — на обычных велосипедах. Исследователи считают, что небольшие размеры этих транспортных средств создают у водителей иллюзию свободы в маневрах и поведении на дороге и требования к ним со стороны полиции должны быть усилены.

ФРГ. С этого года принято постановление об обязательном применении ремней безопасности и оснащении ими всех легковых автомобилей, а также грузовых весом до 2,8 т. Детей до 12 лет отныне можно перевозить только на задних сиденьях легковых автомобилей.

ШВЕЦИЯ. Центральное статистическое бюро сообщило, что число угонов автомобилей по стране в целом увеличилось за год почти на 15%. Чем крупнее город, тем эта цифра выше. В Стокгольме она равняется 46%, в Гётеборге — 20, в Мальмё — 18.

Опасен ли сегодня водитель, выпивший вчера?

Пьяный за рулем — серьезная опасность, очевидная угроза жизни и здоровью всех участников дорожного движения. В мнении о том, что садиться за руль в нетрезвом виде — преступление, единодушны все. В комплексе мер, призванных на борьбу с этим грубым нарушением закона, свое место занимают и методы экспертизы состояния опьянения, которые постоянно совершенствуются. Надо полагать, уже в самом скором времени на вооружении у работников ГАИ появятся новейшие приборы, определяющие на месте наличие и степень опьянения. Но пока что применяемая аппаратура (индикаторные трубки, портативные газоанализаторы и т. д.) устанавливает в основном факт — есть в организме следы алкоголя или их нет. Но следы эти, так сказать, надводная часть алкогольного айсберга. Мы же хотим поговорить о его скрытой, подводной части.



Эксперименты, проведенные нами в Тюменском государственном медицинском институте совместно с областным бюро судебной экспертизы, со всей очевидностью подтвердили, что в применении к алкоголю принцип «с исчезновением причины исчезает и ее действие» неправилен. Опыты на животных свидетельствуют, что под влиянием алкогольной интоксикации наступают очень глубокие нарушения в строении и функциях клеток печени, где происходит расщепление почти всего попавшего в организм алкоголя. Этиловый спирт вызывает перебои и в работе головного мозга, сердца, легких, почек. Они проявляются, прежде всего, в остановке так называемых «биологических часов» организма, его гармонично чередующихся в течение суток биоритмов обмена веществ. А четкий ритм физиологических процессов, доказано биологией и медициной, — это суммарный показатель состояния здоровья и работоспособности организма. Так вот, результаты наших опытов говорят о том, что полное расщепление алкоголя и восстановление биоритмов в организме не совпадают по времени. Через 12 часов после введения алкоголя спирт уже не обнаруживался в печени, однако последствия этого еще проявлялись в серьезных нарушениях биоритмов. Их восстановление, а значит, возвращение организма к здоровому состоянию наступало только через сутки, а иногда и позже. Замечу, что опыты велись на животных, гораздо более стойких к дозам алкоголя (в пересчете на единицу веса тела), чем человек.

По-видимому, токсическое действие на организм и после полного расщепления спирта оказывает продукт этого расщепления — ацетальдегид, который является очень сильным ядом, блокирующим гормоны организма.

Вот мы и спрашиваем: можно ли гарантировать полную работоспособность водителя даже тогда, когда спустя какое-то время после выпивки инструментальная, по выражению медиков, регистрация не обнаруживает в его организме следов алкоголя? Вывод, мы думаем, очевиден: нет, никто таких гарантий дать не в состоянии, и выпивавший вчера может быть опасен за рулем и сегодня.

Статистика дорожных происшествий, публикуемая, в частности, в журнале («За рулем», 1976, № 4), отмечает, что больше всего погибших и раненых, по сравнению с другими днями недели, в субботу. Не следствие ли это того, что часто слишком мало времени проходит между обильной выпивкой в последний вечер рабочей недели и субботними поездками за рулем? По нашему мнению, оптимальный срок, после которого человек, принявший большую дозу алкоголя (200—300 г водки), может с чистой и ясной головой сесть за руль, — 36 часов, а минимальный — 24 часа.

В заключение не можем не сказать и еще об одной стороне дела. Любители спиртного нередко пытаются добиться быстрого отрезвления при помощи различного рода медикаментозных средств. Это самообман. Форсированное отрезвление никоим образом не восстанавливает биоритм организма, не приводит его в норму. Такого человека за рулем нельзя считать здоровым, а больной водитель — это всегда взрывоопасная ситуация.

Г. ГУБИН,
доктор медицинских наук
В. ЛАТЕНКОВ,
кандидат медицинских наук

г. Тюмень

ОТ РЕДАКЦИИ. Авторы статьи правы: раз уж прикоснулся к спиртному — не торопись садиться за руль! Но у читателей, наверняка, возникнет такой вопрос: как же образцом водителю, не имеющему в руках, естественно, диагностической аппаратуры, определить тот срок, в течение которого ему после приема алкоголя нельзя управлять автомобилем? С этой целью мы и решили дополнить сказанное вот этой номограммой, которую предлагают для самоконтроля чехословацкие специалисты. Пользоваться ей надо так. На одной (нужной) из четырех шкал в левой части найти количество выпитого спиртного и от этой цифры провести прямую до пересечения со шкалой «чистый спирт». Затем на правой крайней шкале найти вес и полученные две точки соединить второй прямой линией. Там, где она пересечет шкалу времени, вы увидите, через сколько минут, часов или дней можно сесть за руль. В таблице, разумеется, усредненные цифры, но и они в определенной степени могут служить ориентиром.



ТЕСТ **ЭР**

НА 59-м КИЛОМЕТРЕ

Осеннее утро было дождливым. Правда, к полудню распогодилось, и жаркое еще сентябрьское солнце быстро просушило асфальт. Но обочины держали предательскую влагу, а подступивший к самой дороге лес дышал сыростью.

...Тормозной след вел к обочине. Видимо, водитель «Москвича», объезжая какое-то препятствие, свернул вправо, а на мокром грунте машину занесло, и она, «спикировав» по невысокой насыпи, опрокинулась на бок. Возле нее, упав ничком в траву в каких-нибудь метре-полутора от проезжей части, лежал водитель. Из рассеченной головы его текла кровь...

Авария случилась в 11.45. Прошла минута, другая, третья... Наконец послышался шум мотора, и вдали показался ЗИЛ. Вот он все ближе, ближе. Вот уже ясно, что водитель заметил и разбитый «Москвич» и лежащего у дороги человека — ЗИЛ снижает скорость. Кажется, помощь подошла вовремя. Но что это? ЗИЛ уносится дальше. Его номер — 12-03 ЮБ4. Буквально через минуту с той стороны, где он скрылся, появилась другая машина. Увы, картина повторяется: чуть притормозив, водитель прибавил «газ»... 12.00. Приближается мотоцикл 71-51 ЮАЦ. Водитель и пассажир в коляске внимательно смотрят на лежащего у дороги и... едут дальше. А время идет. С момента аварии — уже двадцать минут. Мимо проехало пять машин, и ни одна не остановилась. Двадцать минут раненый остается без помощи.

(Для справки: при сильных кровотечениях у пострадавших в авариях нужны срочные меры, ибо, как утверждают врачи, в течение 10—15 минут потеря крови может оказаться роковой.)

12.10. Наконец-то! Скрипнули тормоза, и напротив распростертого на земле человека останавливается автофургон «Овощи» 74-49 МКР. Хлопает дверца на-

бины, водитель направляется к месту аварии.

— Эй, друг! Слышишь? Эй! — опустившись на колени, он долго тормозит пострадавшего. Ничего не добившись, водитель фургона выпрямляется и в нерешительности устремляет взгляд вдаль: не видно ли кого-нибудь? Ага, кто-то едет. Стой! В затормозившей машине три человека, но и они, оказывается, не знают, что делать, чем помочь пострадавшему. Стоят в раздумье...

Оставим их на время и поспешим за теми, кто уже скрылся вдали. Не волнуйтесь, они близко: в нескольких километрах отсюда посты ГАИ, с которыми у нас надежная радиосвязь, а весь район «операции» контролирует вертолетный патруль.

Тут, как говорится, пора открыть карты. Никакой аварии на самом деле не было. Была «модель» ее. Все выглядело так, как и могло быть в подобных обстоятельствах. Хотя «Москвич» 64-80 ЮБИ потерпел аварию в другой день и по другой причине, а «пострадавшего» со знанием дела (сам автомобилист) сыграл антер одного из московских театров Г. Корнев. Эти и все другие детали операции были, конечно, проработаны со специалистами — сотрудниками ГАИ, врачами-травматологами, которые вместе с сотрудниками редакции и несли эту вахту на дороге. С какой целью?

(Для справки: по данным НИИ скорой помощи имени Н. В. Склифосовского, приблизительно 10% погибавших в дорожных происшествиях умирают не от тяжести травм, а оттого, что им вовремя не была оказана элементарная доврачебная помощь.)

В самом деле, жизнь на автомобильных дорогах не затихает сейчас ни днем ни ночью. Отчего же человек, попавший в беду, остается порой без помощи? В чем причина — в равнодушии других водителей, в боязни оказаться свиде-

лем, в неумении обращаться с раненым? В поисках ответов на эти вопросы и был предпринят этот тест «За рулем». Теперь, когда цели его всем ясны, вернемся на место «аварии» и продолжим наш разговор.

Вы помните, что первая машина остановилась возле «пострадавшего» лишь через 25 минут после ЧП на дороге. Известно вам и то, что за такое время его жизни могла угрожать смертельная опасность. Что же ответят те, кто оказался рядом?

— Сейчас ведь день, машин на дороге полно, — оправдывался В. Спасов из АТК № 1130 г. Дмитрова, — кто-нибудь поможет. Я хотел сообщить на всякий случай на ближайший пост ГАИ...

— Увидел опрокинутую машину. Снизил скорость, — действительно, авария, человек лежит... Хотел остановиться, да некогда. А потом — врачи-то зачем? — так отпарировал наши вопросы С. Буденков с 28-й автобазы Мосторгтранса.

— А чего останавливаться! — почти одними и теми же словами заявили Н. Марченко (55-52 ММГ) и В. Антонов (12-03 ЮБ4). — Потом скажут, что ты и сбил... А там доказывай!

— Не стал останавливаться, — ответил убежденный в своей правоте Б. Рубцов (25-65 ЮБТ), — потому что торопился сообщить об аварии в милицию!

Вот какие объяснения услышали мы от тех, кого, извините за резкость, пришлось ловить, за кем надо было послать погоню. За два с половиной часа таких, и сожалению, набралось больше, чем тех, кто пытался в меру сил отвести беду от потерпевшего аварии водителя. Будем называть случившееся этим словом без всяких навыков, ибо так все и воспринимали наши собеседники. Мы могли бы дополнить сказанное только перечнем фамилий, номеров машин, но вряд ли в том есть нужда — мотивы действий водителей (а вернее — бездействия) были одни и те же.



Вроде бы, правильными выглядят поступки тех, кто тут же кинулся сообщить о случившемся в автоинспекцию. Но ведь это надо было делать «во-вторых». А во-первых? Прежде всего — осмотреть раненого, при необходимости остановить кровотечение, сделать все, чтобы пострадавший продержался до прибытия «скорой». А затем уже думать о том, как известить милицию.

(Для справки: врачи «скорой», прибыв на место происшествия, нередко констатируют, что смерть пострадавшего наступила от удушья, из-за того, что никто не догадался придать ему позу, не затрудняющую дыхание.)

Тех, кто откровенно струсил, решил остаться в стороне, были единицы. Формально никого из них привлечь к ответственности нельзя. Нет такого закона. Оказать помощь пострадавшим обязан тот, кто непосредственно причастен к происшествию. Правила движения не требуют этого от каждого водителя. А мы с вами? Поставим себя на место человека, когда, может быть, минуты решают вопрос его жизни или смерти, и ответ, мы уверены, будет однозначным: можем и должны! Взаимовыручка — неписаный закон дороги. Конечно, есть много служб, которые обязаны следить за порядком и благополучием на автомобильных трассах. Не даром едят свой хлеб и врачи. Но ведь первым на месте происшествия обычно оказывается кто-нибудь из водителей. Это обстоятельство и делает его подчас главным действующим лицом, пока не подоспеют врачи.

И здесь самое время остановиться на другой стороне дела. Увы, те водители, которые пытались чем-то помочь пострадавшему, оказались лицами бездействующими. Почему? Они были совершенно не обучены способам оказания первой помощи. На большинстве машин даже не было аптечек. В других случаях водители не имели ни малейшего представления об их содержимом и о том, как и чем пользоваться и когда.

«Аптечка есть, а что в ней — не знаю, ни разу не открывал. Нам выдали, а как со всем этим обращаться, никто не объяснил!» Такие ответы дали Н. Бровкин (Мосторгтранс), С. Сапожников (Мосхозстрой), Б. Гушин (РСУ Министерства геологии СССР). Так что честь им и хвала за желание прийти на помощь, но одного желания в таком деле мало. Тут надо уметь, а его-то и не оказалось. Одно из немногих исключений — Б. Воин с автофургона 26-06 ЮБЧ «Почта». Но, простите за каламбур, и Воин один в поле не воин. Правда, как это порой и бывает в жизни, в одной из проезжавших машин оказалась врач Н. Жембровская. Она тут же преподала окружающим ее водителям своеобразный медминимум. Но случилось это уже на втором часу нашего эксперимента, когда, могло статься, и ее старания мало чем помогли бы.

Вот мы и хотим спросить у руководителей уже названных и других автотранспортных предприятий: почему же в гаражах ограничились лишь выдачей аптечек? Что мешает в плане повышения квалификации водителей организовывать и занятия по оказанию доврачебной помощи?

Последний вопрос с тем же правом должен быть адресован и советам добровольных обществ автомобилистов. Их подопечные — индивидуальные владельцы транспортных средств — к таким ситуациям оказались подготовленными тоже не лучшим образом. А некоторые из них даже не поняли до сих пор, что овладеть знаниями и навыками по оказанию первой помощи пострадавшим в дорожных происшествиях нынче просто необходимо. Мы говорим об этом потому, что в редакционной почте за последнее время немало жалоб на решения местных органов об обязательных медминимумах для водителей. Думаем, что мнение журнала на этот счет в публикуемом материале выражено достаточно ясно: авторы таких писем пусть союзника в нем не ищут.

Вот так и получилось, что многие водители, имея в руках все для того, чтобы



Увы, дальше этого дело большей частью не шло. Потрясли за плечо — и вся помощи!



Вот он вроде бы нашатырный спирт... А что с ним делать?



Только случайно оказавшийся у места происшествия врач спасает положение.

По письму приняты меры

Сейчас всем уже ясно, что без авто-сервиса далеко не уедешь. И поэтому совсем неудивительна та заинтересованность, с которой следят автолюбители за развитием сети станций обслуживания, за их работой. А вот на некоторых СТО она, к сожалению, оставляет желать лучшего.

Так, большие претензии в адрес загорской СТО высказал В. Струц из Болшева Московской области; В. Вдовкин из Оренбурга и В. Вибяев из Рыбинска сообщили о нарушении местными станциями порядка приема машин и оплаты выполненных работ.

Все эти жалобы автолюбителей были направлены редакцией в соответствующие организации, которые на них ответили.

Главный инженер объединения «Росавтотехобслуживание» В. Борисов: «Факты, изложенные в письме В. Г. Струца, подтвердились. За допущенные нарушения директор загорской станции обслуживания Г. И. Харин от занимаемой должности освобожден».

Начальник оренбургского областного транспортного управления Д. Фесенко: «По вине мастера смены оренбургской СТО Е. А. Ильиных с владельца «Жигулей» В. П. Вдовкина была взята плата за работы, которые не были выполнены. Этот случай был обсужден на производственном совещании инженерно-технических работников объединения «Оренбургавтотехобслуживание».

Приказом по объединению № 155-П от 28.7.76 г. за халатное отношение к своим обязанностям мастеру смены Е. А. Ильиных объявлен строгий выговор, старшему мастеру производства Б. Н. Шанкину и инженеру по техническому контролю А. А. Шаропову — выговор. Деньги т. Вдовкину возвращены за счет виновных».

И. о. директора объединения «Ярославльавтотехобслуживание» Г. Волков: «Рыбинской СТО было отказано в ремонте автомобиля В. П. Вибяева на том основании, что предшествовавшее ремонту обслуживание машины он проводил не на этой станции. Такой отказ не что иное, как нарушение «Правил предоставления и пользования услугами станций технического обслуживания».

Жалоба автолюбителя была обсуждена в коллективе работников СТО. Начальнику станции В. А. Валиулину указано на недопустимость подобных нарушений. Работникам стола заказов дано указание строго соблюдать установленные Правила».

В письме водителей свердловского автотранспортного предприятия № 2 рассказывалось о нездоровой обстановке, сложившейся в АТП, о фактах нарушений отдельными лицами трудового законодательства, производственной дисциплины.

Как сообщил заместитель начальника республиканского объединения «Уралавтотранс» Е. Сарбаев, по поручению Министерства автомобильного транспорта РСФСР, куда редакция направляла письмо, проведено расследование изложенных в нем фактов. В основном они подтвердились.

На предприятиях и в строительных организациях Свердловска (завод шампанских вин, СУ-18 и другие), не обеспечивающих рациональное использование автотранспорта и уклоняющихся от ответственности за сверхнормативные простои машин, искажаются отчетные данные и допускаются приписки. Некоторые водители скрывают эти нарушения ради заработка. Руководящий состав автотранспортного предприятия ослабил контроль.

По результатам проверки в АТП-2 проведено расширенное совещание с участием представителя транспортного управления, где были обсуждены факты, о которых писали водители. Разработаны конкретные меры по усилению воспитательной работы в коллективе предприятия. Виновные понесли наказание.

Объединением «Уралавтотранс» издан приказ, определяющий комплекс мер по предупреждению приписок и других нарушений.

Некоторые, увидев ЧП на дороге, бросались наутек с такой быстротой, что нагнать их мог только вертолетный патруль.

Фото В. Князева и С. Львова

привести человека в чувство, остановить кровотечение, перевязать рану, лишь беспомощно трясли его за плечо.

(Для справки: новые квалификационные характеристики профессий водителей, начиная с 3-го класса, требуют знания приемов оказания первой доврачебной помощи при несчастных случаях.)

Итак, подведем итоги. Они, признаться, малоутешительны. В среднем только каждый пятый водитель из оказавшихся у места происшествия принимал правильное решение — остановиться и узнать: нужна ли его помощь? В среднем только каждый десятый представлял себе, как это нужно делать. Мы отдаем себе отчет в том, что сам эксперимент носил локальный характер, что полученные в ходе его сведения ввиду этого весьма приблизительны. Но и они дают достаточное основание, чтобы сказать: мириться с таким положением нельзя. Как говорят, где встретиться, как не в дороге. А встречи могут быть не только приятные. В пути всякое может случиться. Ведь водитель всегда в зоне повышенной опасности, ибо в его руках сам источник ее — автомобиль. Он часто ближе всех и к месту какого-нибудь ЧП. Конечно, главное направление работы — принимать все меры к тому, чтобы аварии на наших дорогах случались реже. Но если уж несчастье произошло, мы должны быть уверены в том, что другие водители придут на помощь и примут все для спасения попавших в беду. Наш рейд показал, что для этого многое еще надо сделать и в их воспитании и в обучении.

Н. ЕВГРАФОВ, начальник 12-го отделения ГАИ Московской области; В. ШИШКИН, К. МИХАЙЛОВ, А. РУФОВ, инспекторы 12-го отделения ГАИ Московской области; И. БЯЛИК, врач-травматолог НИИ скорой помощи имени Н. В. Склифосовского; Г. ЗИНГЕР, Б. ДЕМЧЕНКО, Е. ЮДОВСКАЯ, Д. АБЕЗЬЯНИН, корреспонденты «За рулем»

— Ну да, остановишься, а потом доказывай, что не ты виноват в аварии!

— Так кто же из вас, друзья, знает, чем помочь пострадавшему?

Кто виноват?

Не проскочил

Мысль о том, что Правила дорожного движения (как, впрочем, и любые правила вообще) смогут выполнить свое предназначение лишь при условии единообразного понимания всеми их положений и требований, не нуждается в особых доказательствах. Не случайно в нынешней редакции Правил даже появился специальный пункт, в котором довольно подробно раскрывается содержание всех основных применяемых в них терминов и понятий. И что же? К сожалению, аварии показывают, что многие водители отнеслись к этому, можно сказать, основополагающему пункту без должного внимания.

Обратимся к конкретному примеру. Г. Швец из Новгорода был направлен на автомобиле ГАЗ—53А № 30-61 НОЖ перевозить торф для колхоза. Около 10 часов утра он подъехал к пересечению с дорогой Новгород—Шимск, собираясь повернуть налево. Слева на главной дороге помех не было. Справа он увидел какой-то легковой автомобиль (как выяснилось впоследствии, ГАЗ—24 такси). Тем не менее Г. Швец заспешил и выехал на перекресток. Между тем дорога была скользкой (дело происходило в январе), и автомобиль стало заносить. Пришлось сбросить «газ», чтобы выровнять машину. А такси — уже рядом. Водитель грузовика успел только принять еще правее к обочине, когда почувствовал сильный удар в заднюю часть автомобиля. В это время его ГАЗ—53А проехал от перекрестка около 15 метров и уже начал набирать скорость, но после столкновения его стало «бросать» по дороге из стороны в сторону, и остановить машину удалось лишь в кювете на расстоянии 35 метров от места аварии. Соглашаясь, что он сам должен нести ответственность за случившееся, Швец вместе с тем считает, что в данном происшествии виновен и водитель такси. Аргументы? Авария, мол, случилась уже за перекрестком, когда грузовик отъехал на какое-то расстояние.

Этот «довод» из его письма в редакцию и дает основание предположить, что причина аварии не только в спешке

и неосторожности водителя, но и в отсутствии у него четкого представления о смысле термина «уступить дорогу». Напомним же ему пункт 9 Правил дорожного движения: «Уступить дорогу — требование, означающее, что водитель не должен продолжать или возобновлять движение или осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других водителей внезапно изменить направление движения или скорость».

В письме Г. Швеца прямо не говорится о том, вынуждал ли его маневр водителя такси снижать скорость, но это легко устанавливается по тем сведениям, что в нем содержится. Да, само столкновение машин случилось уже за перекрестком. Но на схеме, приложенной к письму, отмечены следы торможения автомобиля ГАЗ—24 еще до места столкновения. Если приплюсовать к этому еще около 20 метров пути, которые прошла «Волга» за время реакции водителя и срабатывания тормозного привода (скорость такси была выше 60 км/час), то картина предстает довольно ясная. Конечно, водитель такси, находясь на главной дороге, не мог предполагать, что ему не уступят путь, и неожиданный выезд автомобиля ГАЗ—53А вынудил его внезапно изменить скорость. Не исключено, что в какой-то момент у него была техническая возможность предотвратить столкновение экстренным торможением, но установить это обстоятельство может только экспертное исследование ситуации, для чего необходимо гораздо больше данных, чем есть в письме. В то же время можно возразить Швецу: не строите свои расчеты на том, что другой водитель в случае чего затормозит — и не будете попадать в такие переделки.

Не уступить дорогу — это не только заставить другого водителя внезапно изменить скорость. Нельзя вынуждать его и внезапно изменять направление движения. А ведь как часто еще приходится слышать такие рассуждения: «Еще (или уже) оставалось место, чтобы меня объехать! Чем же я виноват?»

Вот в г. Алатырь Чувашской АССР на перекрестке улиц Горького и Богдана Хмельницкого автомобиль ГАЗ—53 столкнулся с мотоциклом «Урал». Обстоятельства происшествия водитель ГАЗ—53 Н. Жирнов излагал так. Он двигался от железнодорожного вокзала по ул. Горького со скоростью 30 км/час. Перед перекрестком улиц Горького и Богдана Хмельницкого снизил ее до 20 км/час, так как по ходу его движения был знак «Пересечение с главной дорогой». После этого посмотрел налево и примерно в 70 метрах увидел при-

ближающийся мотоцикл с коляской. Решив, что успеет проскочить, выехал на перекресток. Влево уже и не смотрел. Когда же передняя часть машины пересекла осевую линию дороги, почувствовал удар и, сразу же затормозив, увидел через окно мотоцикл с коляской, уткнувшийся в заднее колесо грузовика. Жирнов также свою вину признал лишь частично, считая, что мотоциклист мог бы объехать его, если бы свернул не влево, а вправо.

Следствие и суд, с помощью автотехнической экспертизы проверив обстоятельства происшествия, установили, что в момент пересечения автомобилем границы проезжей части дороги водитель мотоцикла не имел технической возможности предотвратить столкновение посредством остановки. Поэтому маневр водителя мотоцикла влево следует рассценивать как вынужденную меру. Дальнейший анализ показал, что в момент столкновения задняя габаритная точка ГАЗ—53 находилась от правой по ходу движения мотоцикла границы проезжей части на расстоянии около 1,6 метра, а для «Урала—2» с коляской такой ширины недостаточно, даже если бы мотоциклист принял правее и двигался по самому краю дороги.

Таким образом, стремление водителя ГАЗ—53 проскочить вынудило мотоциклиста маневрировать, изменить направление движения, а это и называется «не уступил дорогу». Вот как оценил действия водителя Жирнова в своем приговоре народный суд: «Довод подсудимого о том, что он надеялся проехать без столкновения с мотоциклом, говорит о его самонадеянности, которая и привела к смертельному исходу для мотоциклиста». Под самонадеянностью советское уголовное право имеет в виду, что лицо, совершившее правонарушение, предвидело возможность общественно опасных последствий своих действий или бездействия, но легкомысленно рассчитывало на их предотвращения. Увы, именно так вел себя Жирнов.

Мы хотим напомнить всем еще раз: по Правилам «уступить дорогу» вовсе не означает оставить другому водителю какую-то лазейку, в которой он, может быть, сумеет сманеврировать, или надеяться на то, что другой водитель затормозит и тем самым спасет положение. Не рискуйте «проскочить», не предпринимайте маневры, если они могут вынудить других водителей внезапно изменить направление движения или скорость. Не мешайте тем, кто пользуется преимуществом.

В. ЯНИН,
заведующий сектором ВНИИ
судебных экспертиз



Может ли выступление цирковой труппы или, скажем, лекция по экономике создать угрозы безопасности движения? Такой вопрос, наверняка, вызовет лишь недоумение, если вообще будет принят кем-либо всерьез. Но посмотрите, как иногда устанавливают в городах рекламные щиты или афишные тумбы. Вот эта, например, красуется в Вильнюсе на ул. Студентов. Чтобы прочесть выклеенные на ней объявления и афиши, особенно нижние, надо выйти на проезжую часть, рискуя попасть под колеса машин. И потому наш вопрос вовсе не так фантастичен. Хотя, конечно, угрожает безопасности движения не сама тумба, а непродуманный подход к организации уличной рекламы.



ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. В каких направлениях может двигаться этот водитель?

- | | |
|--------------|-----------------|
| только прямо | прямо и направо |
| 1 | 2 |

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

- | | | |
|-----------|-----------|-----------|
| автобус | трамвай А | трамвай А |
| трамвай А | автобус | трамвай Б |
| трамвай Б | мотоцикл | автобус |
| мотоцикл | трамвай Б | мотоцикл |
| 3 | 4 | 5 |

III. Кто из водителей правильно остановился на дороге?

- | | |
|--------------------|---------------------|
| водитель мотоцикла | водитель автомобиля |
| 6 | 7 |
| оба правильно | оба неправильно |
| 8 | 9 |

IV. Разрешен ли этому водителю обгон в показанной обстановке?

- | | |
|----------|-------------|
| разрешен | не разрешен |
| 10 | 11 |

V. Правильно ли остановились эти водители?

- | | | |
|----|-----|--------------------------|
| да | нет | только водитель автобуса |
| 12 | 13 | 14 |

VI. Какое транспортное средство должно проехать перекресток первым?

- | | | |
|------------------|--------------|----------|
| грузовая повозка | автоцистерна | мотоцикл |
| 15 | 16 | 17 |

VII. Кто должен уступить дорогу?

- | | |
|------------------|----------------------|
| водитель трамвая | водители автомобилей |
| 18 | 19 |

VIII. Можно ли таким образом буксировать транспортное средство с неисправным тормозом?

- | | |
|-------|--------|
| можно | нельзя |
| 20 | 21 |

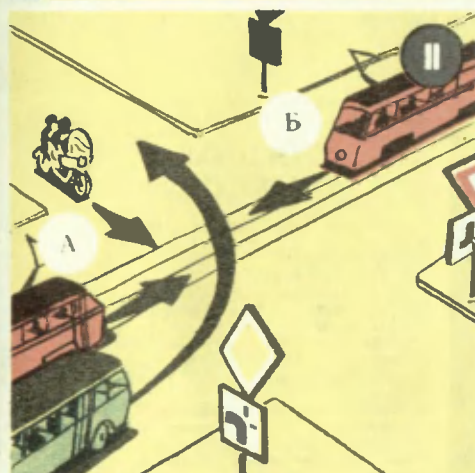
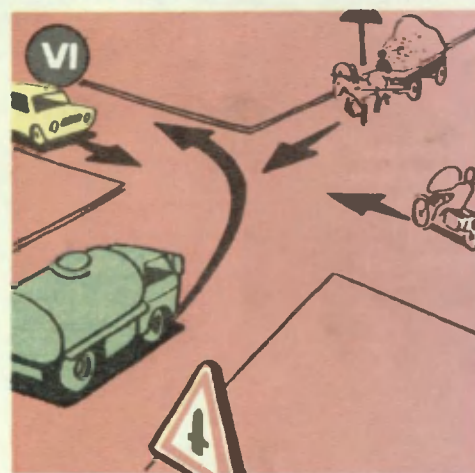
IX. При какой глубине рисунка протектора шина легкового автомобиля должна быть снята с эксплуатации?

- | | | |
|------------|--------------|------------|
| менее 1 мм | менее 1,6 мм | менее 2 мм |
| 22 | 23 | 24 |

X. Можно ли эксплуатировать автомобиль с неисправным звуковым сигналом?

- | | | |
|-------|--------|---------------------------------|
| можно | нельзя | можно лишь в населенных пунктах |
| 25 | 26 | 27 |

Ответы — на стр. 38



БЛИЗИТСЯ ВРЕМЯ ФИНАЛОВ

В январе и феврале пройдут решающие старты первой Всесоюзной зимней спартакиады по военно-техническим видам спорта, посвященной 50-летию ДОСААФ. Для любителей автомобильных и мотоциклетных соревнований публикуем афишу финалов.

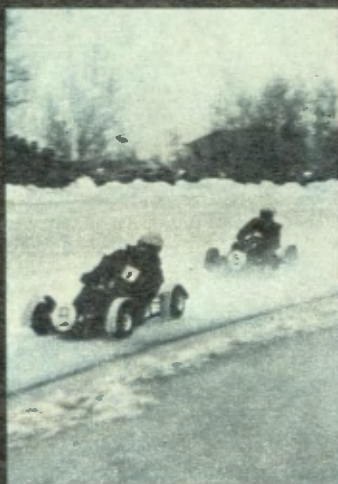


Авторалли —
Рига,
18—21
февраля

Трековые
автогонки —
Москва,
12—13
февраля



Картинг —
Калинин,
19—20
февраля



Мотогонки
по ледяной дорожке
(класс 500 см³) —
Москва,
26—27 февраля

Мотокросс
(классы 250
и 500 см³) —
Москва,
29—30 января

Строки из писем

Я автолюбитель, а работаю на станции обслуживания малолитражных и приходится иметь дело мне с машинами, окрашенными в разные цвета синтетическими эмалями как отечественного, так и зарубежного производства. При продаже к автомобилю прилагается двухсотграммовая баночка с нитроэмалью. Применять ее удобно. Но что делать, если кузов получил повреждение, требующее, скажем, рихтовки или замены крыла?

Тут уж баночка не поможет. В этом случае нужна другая эмаль — та, которой автомобиль окрашен на заводе, — синтетическая. Станции же обслуживания, разумеется, не могут иметь на своих складах всю гамму красок. И приходится нам искать выход, смешивая эмали разных цветов. Но подобрать нужный колер таким методом удастся далеко не всегда. Какой же выход? Мне кажется (а мое мнение совпадает с мнением многих автолюбителей, и, собственно, по их просьбам я пишу это письмо), автомобили следовало бы комплектовать прямо на заводе дополнительной, не менее чем килограммовой банкой синтетической эмали, как, например, делают на ГАЗе, и тогда затруднений с подкраской не станет.

В. КУХАРЧУК,
маляр СТО-13

Ленинградская область,
г. Луга

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 37.

Правильные ответы — 1, 4, 7, 11, 12, 15, 19, 21, 23, 26.

I. Грузовым автомобилям с наклонной белой полосой на бортах можно проезжать за знак «Грузовое движение запрещено». Однако знак «Движение легковых автомобилей» водителям таких машин этого права не дает (пункт 26, 2.4 и 30, 3.4).

II. Вслед за трамваем А перекресток проезжают (по правилу «правой руки») водители нерельсового транспорта, ибо они находятся на главной дороге, а водитель трамвая Б — на второстепенной (пункты 110 и 112).

III. При наличии обочины остановка и стоянка разрешены только на ней, а не на проезжей части дороги (пункт 96). Для выполнения этого маневра водителям разрешено пересекать обозначающую край проезжей части сплошную линию продольной разметки (пункт 43).

IV. Оттого, что на правой стороне дороги с двусторонним движением ведется ремонт, она не перестает быть трехполосной. А при таком условии выезжать для обгона на левую крайнюю полосу водителям запрещено (пункт 80).

V. Дополнительная табличка под знаком «Остановка запрещена» говорит о том, что его зона действия началась в 20 метрах перед знаком и дальше не распространяется (пункт 35, 5.3 «д»). Поэтому оба водителя за знаком останавливаться имеют полное право.

VI. В показанной обстановке гужевая повозка имеет преимущество перед всеми остальными: перед водителями автомобиля и мотоцикла — как находящаяся на главной дороге (пункт 110), а перед водителем автоцистерны — как движущаяся прямо во встречном направлении по отношению к поворачивающему налево (пункт 113).

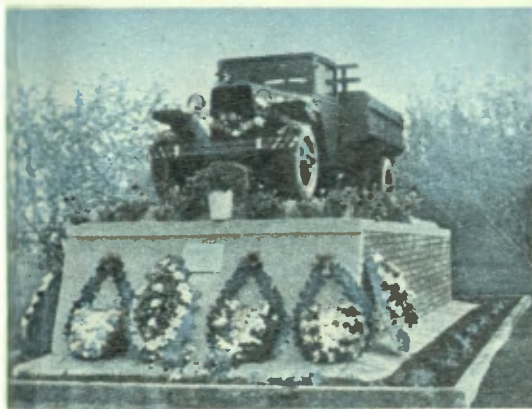
VII. Знак «Круговое движение» никому из водителей преимуществ в движении не дает (пункт 30, 3.3.), так что перед нами перекресток равнозначных дорог. А здесь водители нерельсовых транспортных средств обязаны уступать дорогу трамваю (пункт 111).

VIII. При буксировке автомобиля с неисправным тормозом его вес должен быть меньше веса тягача минимум в два раза (пункт 142 «е»). В задаче же показаны два порожних автомобиля одной модели, стало быть, их веса равны.

IX. Запрещается эксплуатация легкового автомобиля, если его шины имеют остаточную глубину рисунка протектора по центру беговой дорожки менее 1,6 мм (пункт 165, III «а»).

X. Звуковой сигнал в критических ситуациях можно подавать и в населенных пунктах (пункт 72). Поэтому во всех случаях эксплуатировать транспортное средство с неисправным звуковым сигналом нельзя (пункт 165, VI «г»).

АВТОМОБИЛЬ-ВETERAN НА ПЬЕДЕСТАЛЕ



В городе Кузнецке Пензенской области есть автоколонна 1178, которая была организована еще за несколько лет до Великой Отечественной войны. Правда, этого номера она тогда не носила. В начале войны многие водители ушли на защиту Родины вместе со своими автомобилями (в большинстве — ГАЗ—АА), из которых организовалась авторота. Кстати, водительские удостоверения почти все шоферы получили в кружках и на курсах Осоавиахима. Многие войны автороты пали смертью храбрых, а те, кто вернулся с фронта, продолжают трудиться и теперь.

В ознаменование 30-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне коллектив автоколонны соорудил постамент, на котором установлен автомобиль ГАЗ—ММ с номерным знаком 16-35А.

Интересно, что автомобиль-ветеран до последнего времени находился в эксплуатации, он принял участие в общегородских торжествах в честь великой Победы, своим ходом взойшел на постамент, где и замер как памятник, как символ воинской и трудовой славы советских шоферов. Фотография подарена мне руководством автоколонны как ветерану автомобильного транспорта. Вам посылаю ее с надеждой, что она будет опубликована в журнале.

Одновременно сообщая, что коллектив колонны трудится по-ударному, получил недавно 40 богатырей КамАЗов, которые в умелых руках позволят успешно справиться с заданиями нынешней пятилетки.

Н. БАСОВ,
водитель

Пензенская область,
г. Кузнецк

«МОСКВИЧУ» ТРИДЦАТЬ ЛЕТ

В январе 1947 года с конвейера московского завода малолитражных автомобилей (бывший имени КИМ) начали сходить машины марки «Москвич». За тридцать лет предприятие, носящее теперь название АЗЛК, выпустило более двух миллионов машин.

Сегодня один из ведущих автомобильных заводов страны ежедневно изготавливает свыше 600 машин. Для дальнейшего увеличения производственных мощностей начато сооружение прессового корпуса площадью 70 тысяч м². В новом здании разместятся несколько цехов, где будет вестись штамповка панелей кузова, ремонт штампов, склад стального листа. Из прессового корпуса кузовные детали по конвейерам станут поступать на конвейер сборки и сварки кузова.

Ввод в строй нового корпуса позволит АЗЛК в конце десятой пятилетки выйти на выпуск 220 тысяч автомобилей в год.

ЗИЛ-ММЗ — 4502

Мытищинский машиностроительный завод освоил выпуск нового самосвала ЗИЛ-ММЗ—4502. Его грузоподъемность — 5000 кг, на 500 кг больше, чем у предшественника, ЗИЛ-ММЗ—555, а емкость кузова увеличена с 3,0 до 3,8 м³. В то же время масса снаряженного автомобиля выросла всего на 300 кг и составляет 4800 кг.

Кузов новой машины имеет существенные отличия. Если у прежней модели он был корытообразного сечения, то теперь его сделали прямобортным. Изготовлен кузов из гнутых профилей и тонколистовой стали методом сварки. Кабина защищена козырьком. При установке надставных бортов (из тонколистовой стали) объем кузова увеличивается до 5,1 м³.

Длина ЗИЛ-ММЗ—4502 — 5490 мм, ширина — 2500 мм, высота по козырьку — 2540 мм.

Кроме базовой модели, которая создана на шасси ЗИЛ—130Д1, выпускаются две модификации: ЗИЛ-ММЗ—45022 на шасси ЗИЛ—130Д2 и ЗИЛ-ММЗ—45021 на шасси ЗИЛ—130К.

Самосвал «45022» может работать с самосвальным прицепом, для чего оборудован пневмо-, гидро- и электровыводами. У него восьмицилиндровый двигатель ЗИЛ—130 мощностью 150 л. с., позволяющий развивать максимальную скорость 90 км/час. Контрольный расход топлива при движении полностью груженного автомобиля со скоростью 40 км/час составляет 28 л/100 км.



На автомобиле ЗИЛ-ММЗ—45021 установлен экономичный шестицилиндровый двигатель ЗИЛ—157Д. Контрольный расход топлива при движении полностью груженного автомобиля со скоростью 40 км/час — 26 л/100 км. Максимальная скорость — 80 км/час.

Шасси этих двух автомобилей при своем государственном Знаке качества.

ОПЫТНЫЕ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ ВЫШЛИ НА РАБОТУ

Восемь таких машин начали курсировать по улицам подмосковного города Подольска. Новый электромобиль — модель А925.01 — создан научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта, ВНИИэлектротранспорта и рижским заводом РЗЗ. И сейчас на испытания вышла экспериментальная партия из 10 штук, изготовленная опытным заводом НИИАТ.

Машина, рассчитанная на перевозку 0,5 тонны груза, оснащена батареей свинцово-кислотных аккумуляторов. С одной ускоренной промежуточной подзарядкой А925.01 может пройти 70 километров. Наибольшая скорость — 70 км/час.

Конструкторы постарались максималь-



но облегчить машину (в частности, наружные панели кузова выполнены из дюралюминия), и снаряженный вес ее равен 2 тоннам.

Электромобиль используется как развозной фургон для доставки промтоваров, продуктов. Его компоновка выполнена с учетом специфики этой работы: частых остановок, разгрузки в тесных проездах. Поэтому у него сдвигающиеся боковые двери, а руль установлен справа. Подвеска сделана независимой пружинной спереди и зависимой пружинной сзади.

В ТАЛСЫ НА «ЭМКЕ»

Осенью 1976 года рижский клуб антикварных автомобилей провел первые ралли на машинах-ветеранах. С небольшим интервалом «дедушки», выпускаемые клубы дыма, вырывались на трассу. Им предстояло пройти 170 километров по маршруту Рига — Талсы — Сабиле. Коммерческие знаки говорили о том, что в ралли участвовали автомобилисты из Латвии, Эстонии, Ленинграда, Москвы.

День был жарким во всех отношениях: уже через 50—70 километров после старта на обочине можно было видеть машины участников ралли: у кого-то закипела вода, у других подгорели тормозные колодки.

Вечером в кемпинге начищались до блеска «эмки», «форды», «мерседесы», «роллс-ройсы», «ягуары» — всего около 80 автомобилей и мотоциклов; на следующий день для них был устроен торжественный парад в местном аэропорту. Десятки тысяч зрителей увидели фигурную езду ветеранов, соревнования по спринту, демонстрационные поездки и аттракционы. Интересно, что, согласно программе автопраздника, водитель и пассажиры были одеты по моде эпохи своего автомобиля.

А в конце этого необычного и веселого праздника участников ралли ждали призы, подарки и сувениры.

А. КОВТУН

г. Талсы



В НОМЕРЕ:

ДОСААФ — 50 лет	Осоавиахим — ДОСААФ. Школа мужества, школа патриотизма	1, 6
	Съезд в год юбилея	2
	А. Шилин. Всесоюзная зимняя на марше	4
	К VIII съезду ДОСААФ. Сообщают комитеты, автошколы, спорттехклубы	5
	Оборонное Общество в моей жизни	
	П. Попович. Вперед и выше!	8
	В. Иванов. С любовью к технике	8
	С. Анохин. Я благодарен этим годам	8
	А. Яр-Кравченко. Родина и долг	8
	А. Жаров. К штыку приравняв перо	8
	Великолепная пятерка. Советские гонщики — чемпионы мира	26
	Близится время финалов	38
	В. Селифонов. Запасные части	10
	Л. Шугуров. Родословная советских джипов	12
	Смежники не спешат	14
	Г. Константинов, Е. Матвеев. Горный автобус	15
Клуб «Автолюбитель»	Э. Нестерова, В. Яковенко. Как различать двигатели ВАЗ	16
	А. Захаров. Генераторы, реле, выпрямители	18
Инженеры отвечают читателям	Б. Нефедов. Дисковые тормоза на мотоциклах	19
	Р. Кислюк. Автосервис ВАЗ — новый этап	20
	М. Шахнес. Под одной крышей	21
Для вас и вашей машины		21
В мире моторов		22
Справочная служба		24
Советы бывалых		25
Спорт	С. Марьин. Долгожданная победа	28
	Табло чемпионатов	29
Спортивный глобус		29
Зеленая волна	П. Улицкий. Из класса в класс	30
	На дорогах всего света	30
	Г. Губин, В. Латенков. Опасен ли сегодня водитель, выпивший вчера?	32
	На 59-м километре	33
	В. Янин. Не проскочил	36
	Экзамен на дому	37, 38
По письму приняты меры		35
Строки из писем		38
Новости, события, факты		39
	А. Лубенский. Девиз: братство и дружба	40

На 1-й странице обложки — группа курсантов краснопресненской автошколы ДОСААФ г. Москвы. Фото В. Князева

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлана. Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30. Сдано в произв. 2.11.1976 г. Подписано в печать 29.11.1976 г. Тираж 2 550 000

Рукописи не возвращаются. Бум. 60×90¹/₈, 2,75 бум. л.—5,5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 612. Г-83545.

Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в Ордена Трудового Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск. Издательство ДОСААФ. Москва

© «За рулем», 1977 г.



Встреча мотомногоборцев оборонных обществ социалистических стран

На календаре январь. В разгаре зимний спортивный сезон. На ледовых дорожках, заснеженных трассах гудят моторы спортивных машин. А мы вернемся на несколько месяцев назад, вспомним один из погожих дней, которыми, к сожалению, не так уже часто радовало нас минувшее лето.

Олимпийский комплекс Раубичи, недалеко от Минска. Одна из лучших в стране спортивных баз. Здесь не раз проходили международные встречи биатлонистов, а сейчас на площадках и в окрестностях ведут спор участники седьмых международных соревнований по комплексному мотомногоборью команд оборонных обществ социалистических стран.

На табло, которое находится на самом видном месте, ярко светятся слова приветствия спортсменам и девиз, под которым проходит встреча: «За дружбу и братство».

Мужчинам предстоит пройти по три 27-километровых круга, юниорам — на круг меньше. В остальной программе для тех и других одинакова и аналогична регламенту чемпионата страны по мотомногоборью на личных мотоциклах. Разница лишь в том, что здесь спортсмены

ДЕВИЗ: БРАТСТВО И ДРУЖБА

стартуют, как и в лыжном биатлоне, с винтовкой и на клубных машинах.

Взмах судейского флага — и первая пара ушла на трассу. Неумолимые стрелки секундомеров отсчитывают время, которое служит главным и беспристрастным критерием мастерства спортсменов. Наши юниоры демонстрируют высокий класс. Меньше часа затратил каждый из них на всю программу. Дебютанту соревнований Вячеславу Фисенно пришлось после стрельбы дважды пройти полторакилометровый штрафной круг, и все же он сумел победить. Второй результат показал другой член советской команды Виктор Братковский. Третьим был Анатолий Большагин.

Успешно выступили и мужчины — Олег Флоринский, Владимир Каблуков, Михаил Моськин. Они метко поразили мишени, удачно метали гранату, на высокой скорости прошли кроссовую трассу. Вторую ступень пьедестала почета среди юниоров заняли спортсмены ГДР, третья — ЧССР, а среди мужчин эти команды поменялись местами.

Соревнования удалась по всем статьям. Они прошли безукоризненно — таково общее мнение.

— Вся атмосфера, царившая здесь, отдала основную цель состязаний — укреплению уз дружбы между народами братских социалистических стран, — заявил руководитель делегации ГДР Роланд Леман. — Наши встречи помогают не только обмену спортивным опытом, но и расширению контактов между оборонными обществами.

А. ЛУБЕНСКИЙ

г. Минск

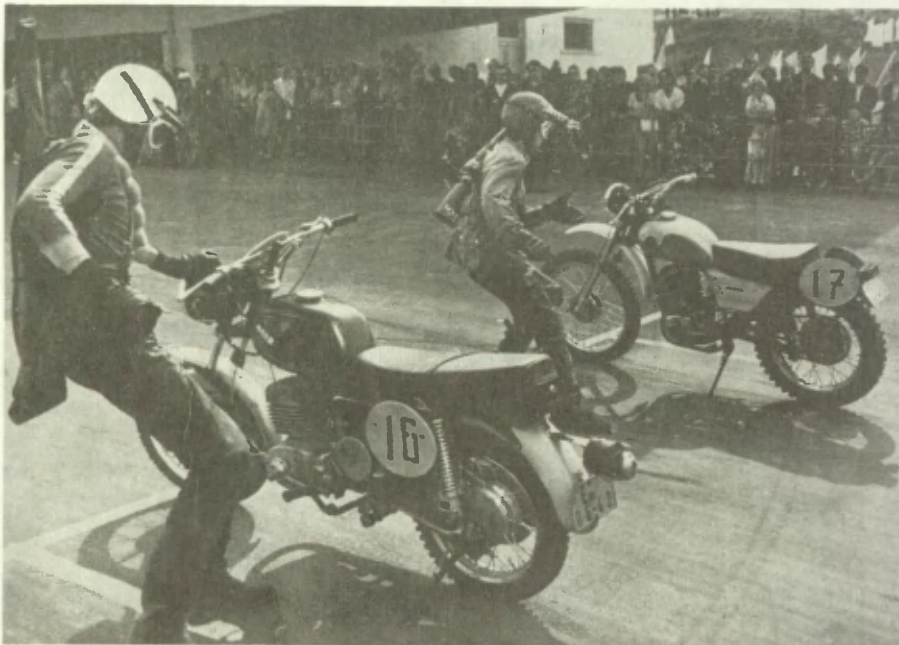
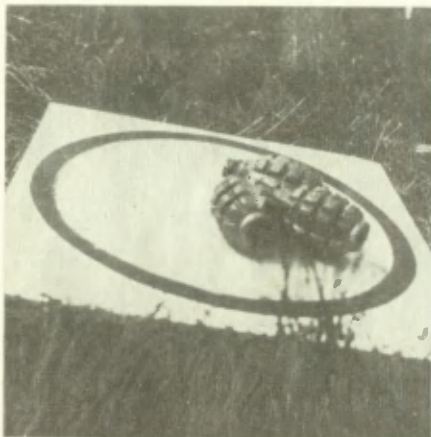
Скорость, только скорость решает успех на трассе.

Три гранаты. Хотя бы одна из них должна быть брошена за отметку 40 метров, иначе не миновать штрафных кругов.

Перед началом соревнований — традиционный парад участников.

Особенно дорога каждая секунда на старте. Здесь время, затраченное на то, чтобы добежать до мотоцикла (20 метров), пустить двигатель и пересечь стартовую линию, учитывается в десятикратном раз-

Фото А. Елисеева



Самым важным событием этого года станет празднование 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции. К этой дате приурочена очередная коллекция журнала «За рулем». В ней читатель найдет машины, оставившие след в истории нашей борьбы и побед, истории первого в мире социалистического государства.

С башни этого броневика 3 апреля 1917 года Владимир Ильич Ленин обратился с речью к рабочим, солдатам и матросам революционного Питера, собравшимся на площади у Финляндского вокзала. Здесь прозвучали его исторические слова: «Да здравствует социалистическая революция!»

На броневике вожди революции направились в штаб большевиков, который размещался в бывшем дворце Кшесинской. Ныне этот автомобиль — реликвия Октября находится в филиале музея В. И. Ленина в Ленинграде.

Для этих машин, представлявших наиболее распространенный тип броневика русской армии тех лет и называвшихся «Остин-Путиловский», броневые корпуса изготовляли на Путиловском заводе.

В октябрьские дни, в годы гражданской войны, в первые годы становления Советской власти многие из этих машин сослужили добрую службу нашим Вооруженным Силам.

Броневомобиль Путиловского завода на шасси «Остин». Год постройки — 1916; число цилиндров — 4; мощность двигателя — 30 л. с.; экипаж — 5 чел.; снаряженный вес — 5200 кг; длина — 4900 мм; ширина — 1900 мм; высота — 2400 мм.

В 1917 году революционные солдаты и матросы встали на сторону большевиков вместе с той боевой техникой, которой располагали. Военные автомобилисты, самокатчики активно участвовали в боях. На своих «уайтах», «рено», «лаурин-клементах» они доставляли красногвардейцев, оружие, продовольствие. Были среди этих автомобилей и отечественные машины — грузовики, изготовленные Русско-Балтийским заводом по заказу военного ведомства. С 1911 по 1915 годы он выпускал три модели таких машин. Одна из них представлена здесь: на высоких колесах, с цепной передачей, без кабины (вариант 1913 года).

Грузовой автомобиль Русско-Балтийского вагонного завода модели «М». Год постройки — 1913; грузоподъемность — 1900 кг; число цилиндров — 4; рабочий объем — 4501 см³; мощность — 40 л. с. при 1200 об/мин; снаряженный вес — 1920 кг; скорость — 18 км/час; длина — 6100 мм; ширина — 1950 мм.



1. «ОСТИН-ПУТИЛОВСКИЙ»

К шестидесятилетию Октября
ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»



2. «РУССО-БАЛТ-М»