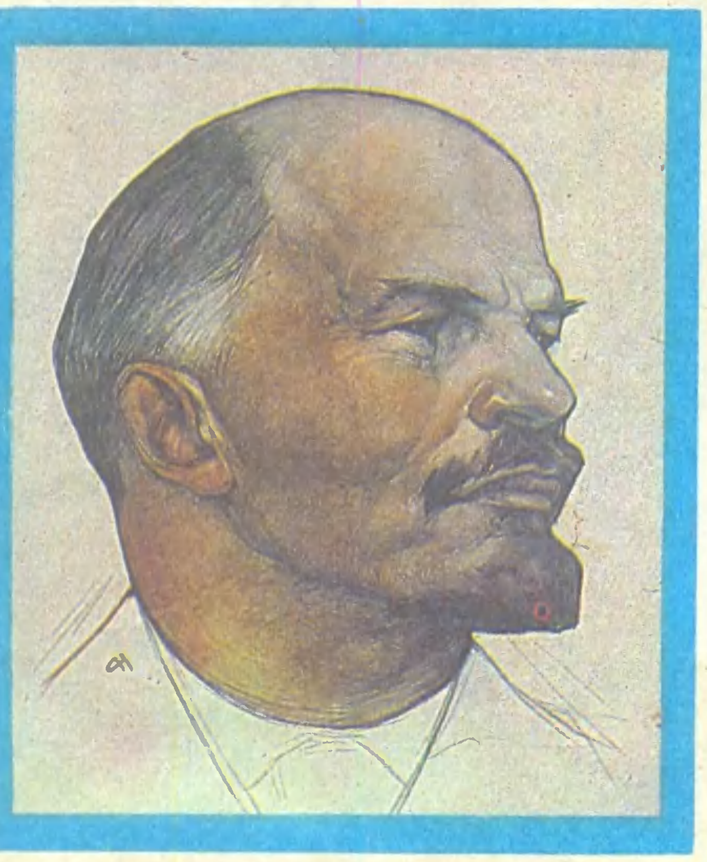
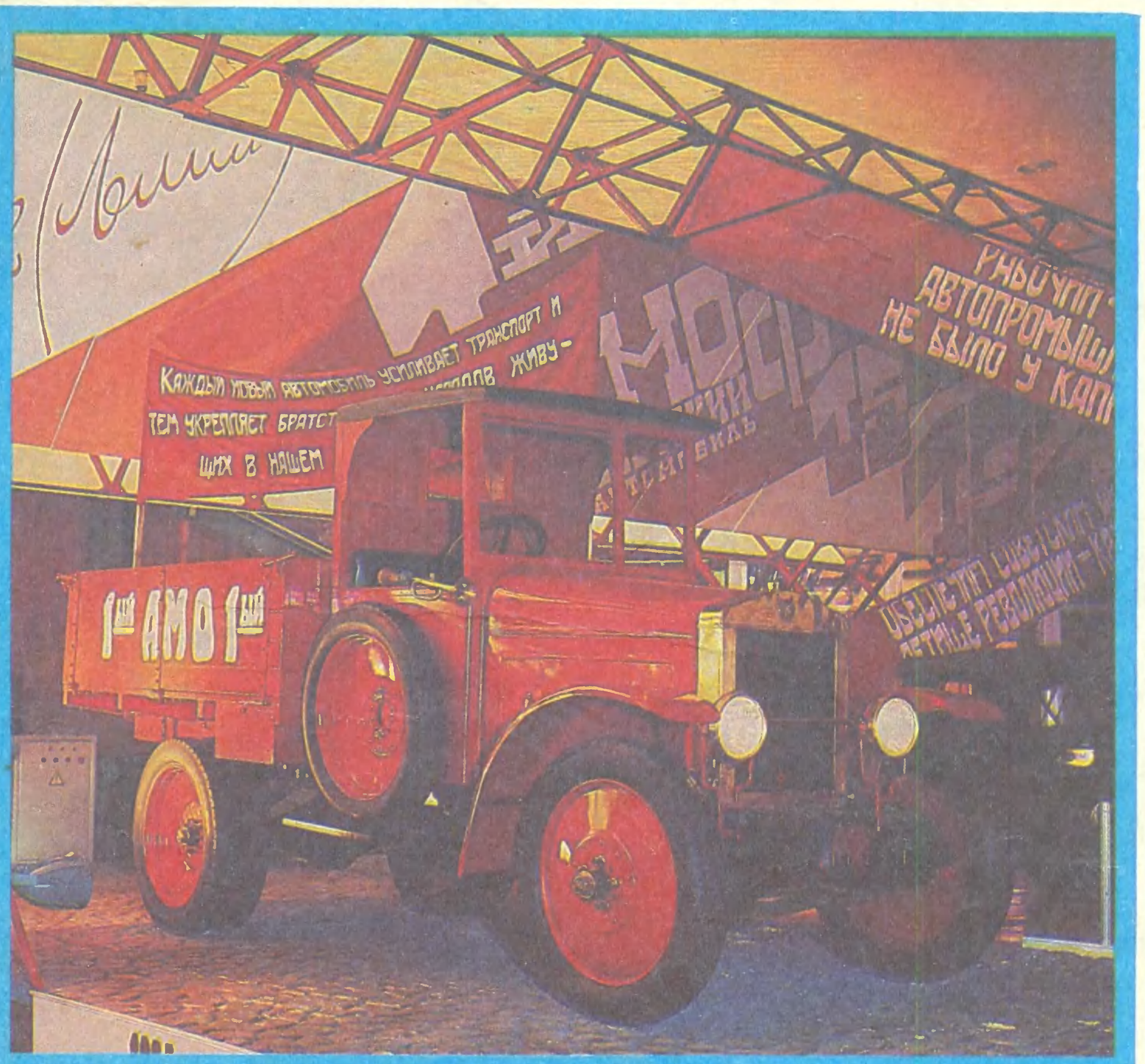
За рулем

ISSN 0321-4249

4 • 1985



22 апреля — 115 лет со дня рождения Владимира Ильича Ленина







Генеральный секретарь ЦК КПСС
Михаил Сергеевич ГОРБАЧЕВ

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ
о Пленуме Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза

11 марта 1985 года состоялся внеочередной Пленум Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза.

По поручению Политбюро ЦК Пленум открыл член Политбюро, секретарь ЦК КПСС т. Горбачев М. С.

В связи с кончиной Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР К. У. Черненко участники Пленума почтили память Константина Устиновича Черненко минутой скорбного молчания.

Пленум отметил, что Коммунистическая партия Советского Союза, весь советский народ понесли тяжелую утрату. Ушел из жизни выдающийся партийный и государственный деятель, патриот и интернационалист, последовательный борец за торжество идеалов коммунизма и мира на земле.

Вся жизнь Константина Устиновича Черненко до конца была отдана делу ленинской партии, интересам советского народа. Куда бы ни направляла его партия, он неизменно, с присущей ему самоотверженностью, боролся за претворение в жизнь политики КПСС.

Много внимания уделял Константин Устинович Черненко последовательному проведению курса на совершенствование развитого социализма, на решение крупных задач экономического и социального развития, повышение благосостояния и культуры советского народа, на дальнейший подъем творческой активности масс, улучшение идеологической работы, укрепление дисциплины, законности и порядка.

Большой вклад внес Константин Устинович Черненко в дальнейшее развитие всестороннего сотрудничества с братскими странами социализма, осуществление социалистической экономической интеграции, упрочение позиций социалистического содружества. Под его руководством твердо и последовательно проводились в жизнь принципы мирного сосуществования государств с различным общественным строем, давался решительный отпор агрессивным замыслам империализма, велась неустанная борьба за прекращение навязанной империализмом гонки вооружений, устранение угрозы ядерной войны, за обеспечение надежной безопасности народов.

Как зеницу ока берег Константин Устинович Черненко единство нашей Коммунистической партии, коллективный характер деятельности Центрального Комитета и его Политбюро. Он всегда стремился к тому, чтобы партия на всех уровнях действовала как сплоченный, слаженный и боевой организм. В единстве мыслей и дел коммунистов видел он залог всех наших успехов, преодоление недостатков, залог поступательного движения вперед.

Пленум подчеркнул, что в эти скорбные дни коммунисты, весь советский народ еще теснее сплачиваются вокруг Центрального Комитета партии и его Политбюро. В партии советские люди с полным основанием видят руководящую и направляющую силу общества и полны решимости беззаветно бороться за реализацию ленинской внутренней и внешней политики КПСС.

Участники Пленума ЦК выразили глубокое соболезнование родным и близким покойного.

Пленум ЦК рассмотрел вопрос об избрании Генерального секретаря ЦК КПСС.

По поручению Политбюро с речью по этому вопросу выступил член Политбюро тов. Громыко А. А. Он внес предложение избрать Генеральным секретарем ЦК КПСС тов. Горбачева М. С.

Генеральным секретарем Центрального Комитета КПСС Пленум единодушно избрал тов. Горбачева М. С.

Затем на Пленуме выступил Генеральный секретарь ЦК КПСС тов. Горбачев М. С. Он выразил глубокую признательность за высокое доверие, оказанное ему Центральным Комитетом КПСС, отметил, что очень хорошо понимает, сколь велика связанная с этим ответственность.

Тов. Горбачев М. С. заверил Центральный Комитет КПСС, что он приложит все силы, чтобы верно служить нашей партии, нашему народу, великому ленинскому делу, чтобы неуклонно осуществлялись программные установки КПСС, обеспечивалась преемственность в решении задач дальнейшего укрепления экономического и оборонного могущества СССР, повышения благосостояния советского народа, упрочения мира, чтобы настойчиво воплощалась в жизнь ленинская внутренняя и внешняя политика Коммунистической партии и Советского государства.

На этом Пленум ЦК закончил свою работу.

Михаил Сергеевич ГОРБАЧЕВ

Михаил Сергеевич Горбачев родился 2 марта 1931 года в селе Привольном Красногвардейского района Ставропольского края в семье крестьянина.

Вскоре после Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. в возрасте 15 лет он начал свою трудовую деятельность. Работал механизатором машинно-тракторной станции. В 1952 году вступил в члены КПСС. В 1955 году окончил Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова (юридический факультет), а в 1967 году — Ставропольский сельскохозяйственный институт, получив специальность ученого агронома-экономиста.

С 1955 года М. С. Горбачев — на комсомольской и партийной работе. Работает в Ставропольском крае: первым секретарем Ставропольского горкома ВЛКСМ, заместителем заведующего отделом пропаганды и агитации, а затем вторым и первым секретарем крайкома комсомола.

В марте 1962 года М. С. Горбачев был выдвинут парторгом Ставропольского территориально-производственного колхозно-совхозного управления, а в декабре того же года утвержден заведующим отделом партийных органов крайкома КПСС.

В сентябре 1966 года он избирается первым секретарем Ставропольского горкома партии. С августа 1968 года М. С. Горбачев работает вторым секретарем, а в апреле 1970 года избирается первым секретарем Ставропольского крайкома КПСС.

М. С. Горбачев — член Центрального Комитета КПСС с 1971 года. Был делегатом XXII, XXIV, XXV и XXVI съездов партии. В 1978 году избран секретарем ЦК КПСС, в 1979 году — кандидатом в члены Политбюро ЦК КПСС. В октябре 1980 года М. С. Горбачев переведен из кандидатов в члены Политбюро ЦК КПСС. Депутат Верховного Совета СССР 8—11-го созывов, председатель Комиссии по иностранным делам Совета Союза. Депутат Верховного Совета РСФСР 10—11-го созывов.

Михаил Сергеевич Горбачев — видный деятель Коммунистической партии и Советского государства. На всех постах, которые ему поручает партия, трудится со свойственными ему инициативой, энергией и самоотверженностью, отдает свои знания, богатый опыт и организаторский талант претворению в жизнь политики партии, беззаветно служит великому делу Ленина, интересам трудового народа.

За заслуги перед Коммунистической партией и Советским государством М. С. Горбачев награжден тремя орденами Ленина, орденами Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета» и медалями.

К 115-летию
со дня рождения
В. И. Ленина

ВО ГЛАВЕ ОБОРОНЫ РЕСПУБЛИКИ

С именем В. И. Ленина вошла в XX век Великая Октябрьская социалистическая революция. Неоценима роль вождя рабочего класса в становлении Советского государства, его Вооруженных Сил. Воспоминания современников Владимира Ильича, звучащие со страниц вышедшего в 1984 году сборника «Воспоминания о Ленине» (Издательство политической литературы, Москва), повествуют нам о многогранной деятельности В. И. Ленина по организации защиты молодой Советской Республики от внутренних и внешних врагов.

В приведенных выдержках из воспоминаний видных государственных и военных деятелей В. И. Ленин предстает как организатор обороны социалистического Отечества, вдохновитель побед над интервентами и контрреволюцией, основоположник советской военной науки, создатель Вооруженных Сил молодого Советского государства.

Из воспоминаний М. К. Тер-Арутюнянца, в годы гражданской войны члена ЦК Действующей Армии и Флота

«По мысли В. И. Ленина, Революционный полевой штаб должен был формировать из наиболее сознательных солдат демобилизуемой старой армии добровольческие революционные полки, которые совместно с красногвардейскими отрядами, созданными в промышленных центрах страны, с моряками Балтийского флота, а также с революционными полками старой армии, перешедшими на сторону Советской власти, должны были составить, в частности, на первом этапе существования Советской республики наши основные вооруженные силы в борьбе против контрреволюционных выступлений».

Из воспоминаний М. Д. Бонч-Бруевича, военного руководителя Высшего военного совета в 1918 году

«Ленин, как я впоследствии убедился, отлично разбирался в основных военных вопросах, и особенно в характере и обстоятельствах участия России в первой мировой войне. Работать с ним было легко и даже радостно. Владимир Ильич умел, как никто, слушать и делал это так, что я, например, ощущал душевный подъем после каждого своего доклада, независимо от того, принимал Ленин или не принимал мои предложения».

Из воспоминаний А. Д. Блохина, военного деятеля

«Организуя формирование Рабоче-Крестьянской Красной Армии, Владимир Ильич неоднократно говорил о том, что наша армия должна иметь высокую сознательную дисциплину, что военкомы должны показывать пример в дисциплине, насаждать ее твердо и решительно».

Из воспоминаний С. С. Каменева, командующего Восточным фронтом в 1918 году

«Возвращаясь к воспоминаниям в отношении важнейшего звена в организации обороны — красным вооруженным силам, особенно подчеркиваю новые, своеобразные методы создания красных вооруженных сил.

Владимир Ильич дал нам непревзойденный в военной истории пример создания армии как инструмента политики.

Основным костяком Красной Армии были рабочий класс и революционные командиры — члены партии. Большевики были цементирующим началом в отношении как политической сознательности, так и боевой стойкости частей».

Из воспоминаний К. Е. Ворошилова, члена РВС 1-й Конной армии

«Первая конная армия была создана по указанию вождя революции Владимира Ильича Ленина...

...Владимир Ильич дал понять мне, что сформированная из неорганизованной крестьянской и казачьей массы Конармия, в том числе и значительная часть командиров, не имеет идейной пролетарской закалки и крепкой воинской дисциплины, заражена в некоторых ее звеньях настроениями партизанщины, не располагает достаточным количеством коммунистов среди рядового и командного состава. Все это надо преодолеть в ходе боевой и походной жизни, пополнить ряды армии за счет передовых рабочих, воспитывать у бойцов и командиров преданность делу партии и народа...»

За нашу Советскую Родину!

За рулем

4 ● Апрель ● 1985

Ежемесячный научно-популярный
и спортивный журнал
Всесоюзного ордена Ленина
и ордена Красного Знамени
добровольного общества
содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года
© «За рулем», 1985 г.

Из воспоминаний С. С. Каменева, главнокомандующего Вооруженными Силами Советской Республики

«Владимир Ильич повседневно и непосредственно руководил Красной Армией. Руководство это выражалось вовсе не в том только, что Владимиру Ильичу ежедневно представляли сводки и зачастую по его требованию делались письменные доклады штабом РВС. Повторяю, Владимир Ильич организовал борьбу страны в целом, борьбу, в которой действия Красной Армии были только частью остальных мер борьбы... Владимир Ильич знал действительную обстановку на фронтах, в армиях и на отдельных участках боевого фронта...

...Руководство Владимира Ильича гражданской войной, повторяю, является законченной наукой о войне всей страной. Эта наука особенно ценна теперь, когда война выливается в технические формы борьбы, когда вся борьба разворачивается вглубь на громадные пространства...»

Из воспоминаний К. Х. Данишевского, члена Реввоенсовета Республики в 1918 году (о событиях по подавлению мятежа эсеров во время работы V Всероссийского съезда Советов)

«Партия большевиков быстро организовала подавление восстания. И непосредственно во главе организации и руководства рабочих дружин и красноармейских частей стал Владимир Ильич. Он подсчитывал силы, следил за мятежниками, давал оперативные указания штабу и руководителям пролетарских сил...

...После июльских дней 1918 года мне было совершенно ясно, что Ленин является центром руководства всеми нашими операциями на фронтах; он мобилизовал рабочие массы, расставлял людей по фронтам, давал исчерпывающие указания командованию относительно ближайших и более отдаленных задач того или другого фронта...

...Владимир Ильич лично вникал во все общие и частные вопросы гражданской войны, в каких бы формах она ни проявлялась в то или другое время».

Из воспоминаний М. К. Тер-Арутюнянца

«Не повезло проекту плана обороны Петрограда с моря. Владимир Ильич внимательно прочитал этот проект и спросил у присутствовавших на совещании моряков о дальности полета снарядов из орудий на военных кораблях, защищавших подступы к столице с моря. Моряки сообщили эти данные. Владимир Ильич взял циркуль, произвел измерения по карте и указал морякам, что при предложенной ими расстановке военных кораблей некоторые пункты нашей обороны при нападении неприятеля с моря окажутся недостаточно защищенными артиллерийским огнем. Владимир Ильич показал, куда, по его мнению, следует передвинуть наши военные корабли, чтобы они вместе с береговой артиллерией могли взять под перекрестный артиллерийский огонь неприятельские суда. Моряки были поражены замечаниями Владимира Ильича и признали свою ошибку. Поправки Владимира Ильича были внесены в план морской обороны Петрограда».

ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЕЛИКВИИ



«Роллс-Ройс» в 1916 году был оснащен резиновыми гусеницами и лыжами.

В истории ЗИЛа есть особенно дорогие нам страницы. Они связаны с Владимиром Ильичем Лениным. Ленин приезжал на АМО в июне 1918 года, выступал перед рабочими. В память об этом событии на главной аллее завода установлен памятник вождю, а на фасаде старого здания заводоуправления — мемориальная доска. В 1920 году завод вместе с другими предприятиями рапортовал председателю Совнаркома об успешном выполнении ответственного задания — постройке первых советских танков (АМО изготовил двигатели). В 1921 году В. И. Ленин откликнулся поздравительной телеграммой на знаменательное событие в жизни коллектива — начало выпуска автомобильных моторов.

Имя В. И. Ленина свято для автозаводцев. Каждый считает почетной обязанностью внести свою лепту в сохранение памяти о вожде. И как знак большого доверия к коллективу, признания его заслуг перед страной была воспринята просьба руководства Центрального музея В. И. Ленина и Дома-музея в Горках оказать помощь в восстановлении реликвии, связанной с жизнью Владимира Ильича.

В 1961 году завод уже получал подобный заказ. Тогда специалистами ЗИЛа были восстановлены два ленинских автомобиля. Один из них, «Роллс-Ройс» № 236, реставрировался прямо на заводе и отсюда своим ходом отправился в Центральный музей В. И. Ленина. Эта машина известна наиболее широко, о ее восстановлении довольно много писали в печати. Другой, полугусеничный «Роллс-Ройс» известен меньше. Его не привозили на завод, все работы проводили на месте, в Горках Ленинских.

С тех пор прошло более двадцати лет, и, несмотря на хорошие условия хранения, машина, конечно, требует нового цикла восстановительных работ. Весной 1984 года было получено письмо директора Дома-музея в Горках с просьбой произвести осмотр исторического автомобиля и, если это необходимо, ремонт.

На заводе ответственное дело поручили специалистам корпуса экспериментально-исследовательских работ. После предварительного знакомства с экспонатом они составили перечень работ, который оказался внушительным. Задача была поставлена такая: добиться, чтобы автомобиль был на ходу и при этом имел «выставочный» внешний вид.

11 ноября приступили к реставрации. Работы шли в три этапа. Первый — приведение в порядок механизмов и агрегатов машины. Этим занимались инженер бюро по исследованию и доводке карбюраторных двигателей Владимир Красотин, специалист по системам охлаждения Михаил Плоткин, инженер-исследователь бюро легковых автомобилей Абдельхад Мухомеджанов.

Состояние картера и зеркала цилиндров изучалось при помощи прибора больше известного в медицине — гибкого световода. Осмотр не выявил ржавчины — поршневая группа оказалась в порядке. Вывернули свечи, капнули в цилиндры масла и осторожно провернули коленчатый вал. Перед этим отправили на анализ пробу масла из картера, чтобы подобрать подходящее по вязкости.

Много хлопот доставила система охлаждения — от времени пришли в негодность все резиновые патрубки. Их, как и другие дефектные детали, заменили, и 22 ноября мотор в первый раз за 23 года ожил.

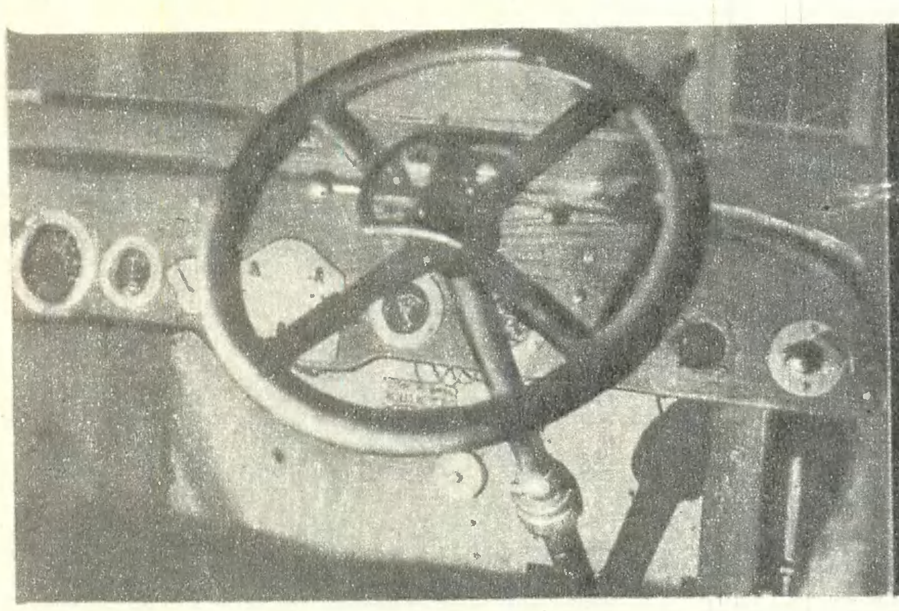
Следующим этапом было восстановление электрооборудования. Проводку пришлось заменять всю. Этим занимался Евгений Муравьев, специалист исключительно ответственный и грамотный. Между прочим, он участвовал в реставрации этого «Роллс-Ройса» и в 1961 году. Сейчас пригодилось знание машины.

Заключительный этап — ремонт кузова, весьма кропотливый и трудоемкий, потребовавший привлечения специалистов самых разных профессий, от жестянщика до обойщика.

Немного о самой машине. Это автомобиль марки «Роллс-Ройс» модели «Сильвер гоуст кантинентал» 1914 года, во многом похожий на машину, хранящуюся в Центральном музее В. И. Ленина. В 1916 году на Путиловском заводе автомобиль был переоборудован. Его снабдили движителем конструкции Адольфа Кегресса с резиновыми гусеницами, установили усиленную переднюю ось с колесами и лыжами. Лыжи, гусеницы, большой дорожный просвет, хороший запас мощности (около 65 л. с.) позволяли передвигаться по снежной целине на достаточно высокой скорости. Автомобиль использовался для поездок между Горками и Москвой.

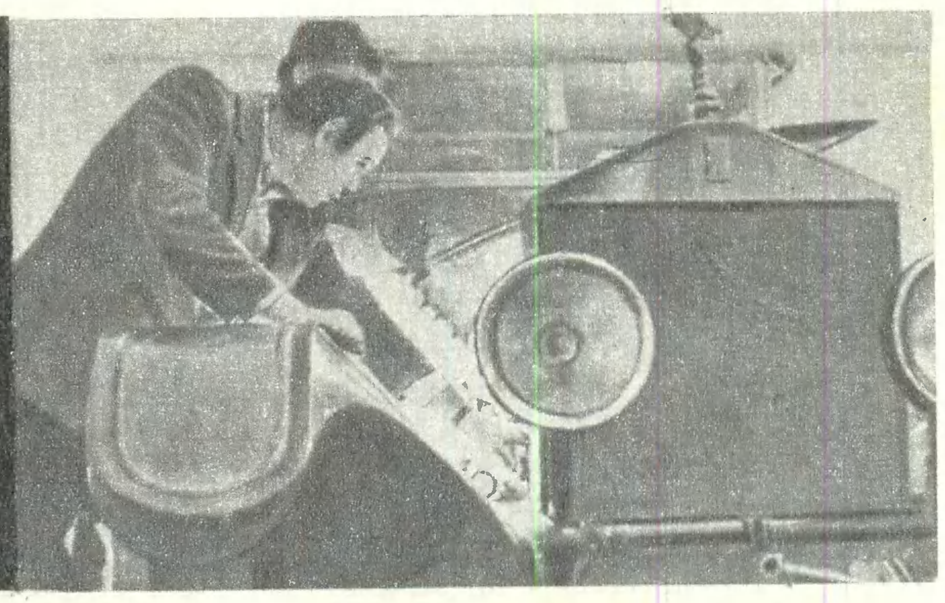
Автомобиль хорошо сохранился. И не только благодаря небольшому пробегу (8 тысяч миль), но главным образом в результате бережного обращения с ним в музее. И тем не менее много загадок задал он реставраторам. Простейшие для любого автомобилиста вещи — измерить уровень масла в картере двигателя, включить зажигание — составляли порой проблему: малоизвестная конструкция, неожиданные неполадки, опасение сделать неверный шаг. Суметь разобраться во всем, чтобы не повредить машине, а, наоборот, помочь ей сбросить с себя груз почти семидесятилетнего возраста — такая задача стояла перед специалистами ЗИЛа. И они с ней отлично справились. Сейчас ленинский «Роллс-Ройс» как новый. Он не только прекрасно выглядит, но готов, если надо, отправиться в путь.

С. РЕШЕТНИКОВ,
сотрудник многотиражной газеты
«Московский автозаводец»



За семьдесят лет машина прошла 8 тысяч миль — 13 тысяч километров.

И двигатель наконец заработал после 23-летнего перерыва...





ВЕСНА 1945-го

Всесокрушающая волна наступления катилась по всему советско-германскому фронту. 3 апреля 1945 года армии правого крыла 3-го Украинского фронта вышли в район Венской низменности и на подступы к самой Вене. 4 апреля части 2-го Украинского фронта штурмом взяли Братиславу.

Отход разбитых войск группы армий «Юг» порой превращался в паническое бегство. Но перед столицей Австрии сопротивление усилилось. Вену оккупанты пытались превратить в мощный узел обороны, не останавливаясь перед огромными разрушениями города.

Стремясь сохранить Вену, ее исторические памятники культуры и искусства, маршал Ф. И. Толбухин от имени Советского правительства обратился к венцам с воззванием не покидать город, чтобы помешать фашистам минировать его. Обращение произвело огромное впечатление на жителей города. Они приняли участие в борьбе против гитлеровцев.

Непрерывные бои в городе шли до 13 апреля. По сложному лабиринту улиц и переулков, через взорванные противником мосты штурмовые группы советских войск упорно пробивались вперед. Автомобилисты, проводя машины через осыпи щебня и кирпича, сквозь разрывы мин и снарядов, подвозили боеприпасы прямо в боевые порядки наступающих подразделений, передавали снаряды из кузовов в башни танков.

С началом наступления фронтовой и армейский автомобильный транспорт работал на плече подвоза 300—400 километров и более. В связи с высоким темпом продвижения большое количество автомобилей требовалось для перемещения тыловых частей и учреждений войск, особенно госпиталей. Десятки понтонных парков выдвигались к Дунаю для наведения переправ. Автомобильный транспорт только 3-го Украинского фронта и его армий в период боев за столицу Австрии перевез свыше 1400 тысяч тонн грузов.

В разгар боев за Вену, 9 апреля 1945 года было сделано заявление: «Советское правительство не преследует цели приобретения какой-либо части австрийской территории или изменения социального строя Австрии. Оно будет содействовать ликвидации режима немецко-фашистских оккупантов и восстановлению в Австрии демократических порядков и учреждений».

К 14 часам 13 апреля советские войска полностью заняли Вену — политический, экономический и культурный центр Австрии, стратегически важный узел обороны врага.

Вал наступления захлестнул огромную территорию. К 15 апреля войска Красной Армии овладели рубежом река Морава — Санкт-Пельтен — Марибор и далее по левому берегу Дравы охватили с юга крупную гитлеровскую группировку в Чехословакии. Тем самым были созданы благоприятные условия для освобождения Праги. С выходом наших войск на стык границ Венгрии, Австрии и Югославии и освобождением Вены немецко-фашистские войска, находившиеся в Югославии и Северной Италии, оказались в тяжелом положении. Многие их коммуникации были прерваны. По приказанию Верховного Главнокомандования соединения Красной Армии на этом участке временно перешли к обороне.

Но в целом наступление продолжалось. Прорывал оборону у Моравска-Остравы 4-й Украинский фронт. Рано утром 16 апреля в наступление с одерских плацдармов перешли войска 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов. 25 апреля передовые части 5-й гвардейской армии в районе Торгау на Эльбе встретились с войсками 1-й американской армии. Красная Армия с упорными боями неудержимо надвигалась на Берлин.

Победа была близка.

★ На подступах к Вене. Апрель 1945 года.
Фото Е. Халдея
(из архива ЦМВС СССР)

★ Разведчики 3-го Украинского фронта на улицах Вены.
Фото О. Ландер (ТАСС)

★ Через завалы к центру города.
Фото из архива ТАСС

★ Население Чехословакии встречает советские войска. Апрель 1945 года.
Фото М. Альперина (ТАСС)

★ Советские и американские офицеры беседуют на улице в Торгау. 25 апреля 1945 года.
Фото А. Устинова (из архива ТАСС)



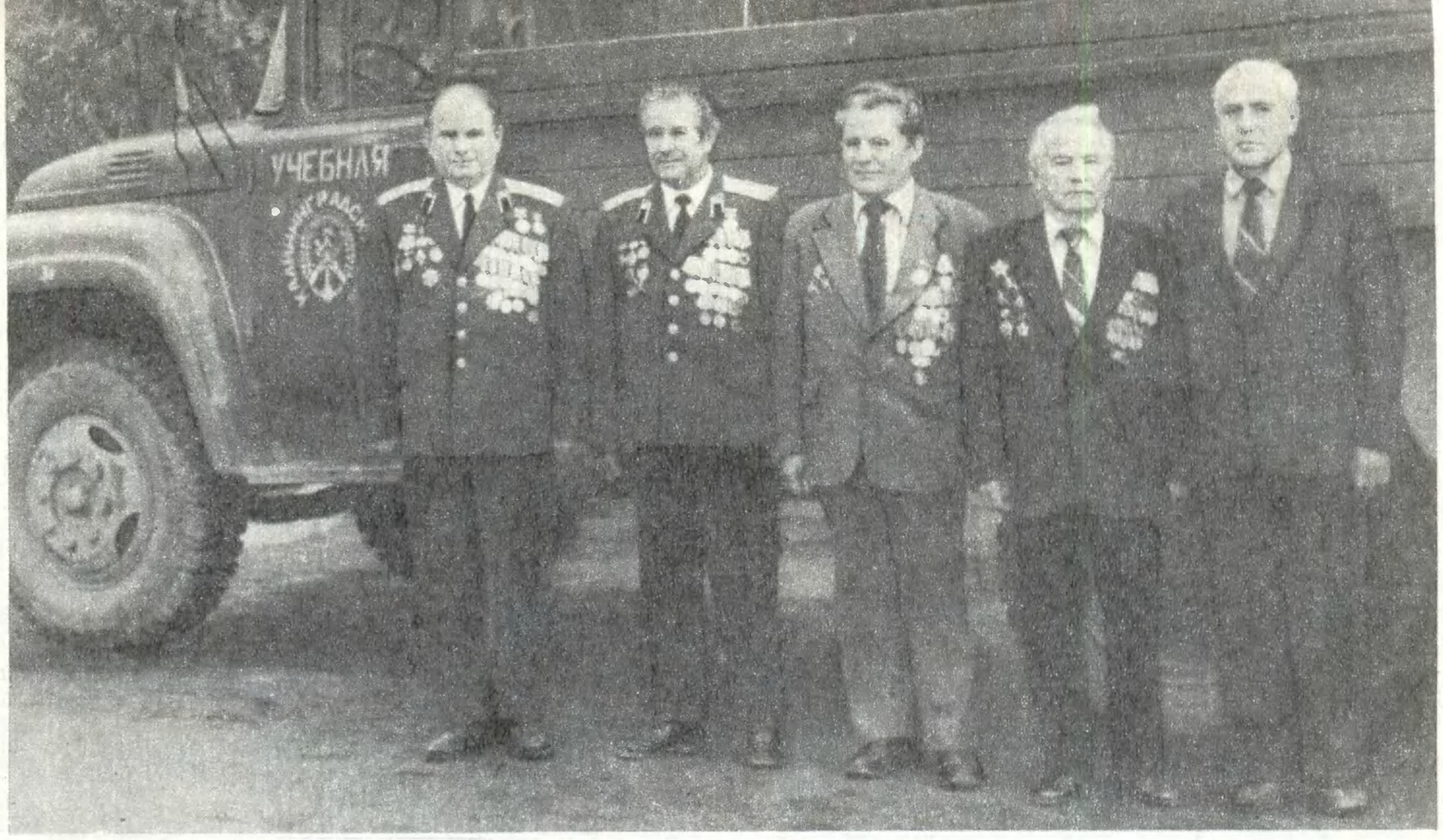








В ЗАПАСЕ? НЕТ, В СТРОЮ!



Фронтовики — преподаватели и мастера калининградской автошколы (слева направо): Б. И. Кочерыгин, И. А. Фещенко, А. В. Коновалов, Н. И. Кононов, А. Н. Нефедов.
Фото О. Крекнина, заместителя начальника школы

Готовясь отметить 40-летие Победы, организации ДОСААФ обращаются к славным страницам истории оборонного Общества, связанным с Великой Отечественной войной. Уже в начале войны по мобилизации и добровольно на фронт ушли 7200 тысяч членов Осоавиахима — свыше половины его состава. В авиации, танковых войсках, в пехоте и на флоте, в партизанских отрядах доблестно сражались с врагом воспитанники оборонного Общества. Около тысячи из них были удостоены звания Героя Советского Союза.

Уволившись в запас, многие фронтовики связали свою судьбу с ДОСААФ — преемником Осоавиахима. Среди руководителей комитетов, преподавателей школ и актива оборонного Общества — десятки тысяч ветеранов войны, отдающих свой опыт и знания воспитанию подрастающего поколения, подготовке его к службе в Советских Вооруженных Силах и защите социалистической Родины.

Ниже мы публикуем корреспонденцию о ветеранах войны — преподавателях и мастерах производственного обучения одной автомобильной школы ДОСААФ, в городе Калининграде.

О своих ветеранах начальник калининградской школы Геннадий Станиславович Козлаускас отзывается так:

— Долг выполняют как подобает фронтовикам.

И называет имена: С. Ф. Рогоза, А. Н. Нефедов, Б. И. Кочерыгин, И. А. Фещенко, Н. И. Кононов, А. В. Коновалов, В. Е. Матвиенко.

— Что у них общее? Неиссякаемый энтузиазм в воспитании патриотов, умение привить любовь к профессии водителя. Каждый фронтовик не по форме, а по существу чувствует себя наставником курсантов, ведет политическую работу.

Политическая работа... Она — в уроках мужества и политических занятиях, которые проводят фронтовики, в организуемых ими встречах курсантов с ветеранами войны на местах минувших боев, с передовиками калининградских автотранспортных предприятий. Смысл этой работы — воспитание высоких морально-волевых качеств. В том, что усилия ветеранов приносят свои плоды, можно убедиться, ознакомившись со школьным стендом, где помещены фотографии и письма выпускников школы, отличившихся в боевой учебе.

«Наш лозунг должен быть один — учиться военному делу настоящим образом». Этой ленинской мыслью проникнута вся работа большого педагогического коллектива автошколы. А сплачивают, цементируют его бывшие фронтовики. Эти люди кровью своей добывали победы в бою. Они и теперь, спустя четыре десятилетия после Победы, остались в строю.

Правая рука начальника школы — его заместитель по учебно-производственной части полковник запаса Алексей Никанорович Нефедов. В бой двадцатилетний командир танка Т—34 вступил в Польше и дошел до Берлина командиром танкового взвода. В день Победы рядом с Бранденбургскими воротами стояла и «тридцатьчетверка» Алексея Нефедова. Была она в шрамах и выбоинах от снарядов.

Нефедов в ходе подготовки к 40-летию Победы выступал по калининградскому телевидению, встречался со школьниками. Часто беседует ветеран с курсантами автошколы. О себе рассказывать не очень любит, хотя в работе «не застенчив».

— Критерий у Нефедова, у всех ветеранов один, — говорит начальник школы, — готовить таких специалистов, чтобы армия сказала спасибо.

Остается добавить, что фронтовика, награжденного орденом Красного Знамени, орденами Отечественной войны I и II степени и многими медалями, ЦК ДОСААФ удостоил двух Почетных знаков.

Наградами оборонного Общества отмечены и другие ветераны, работающие в автошколе. Гвардии полковник запаса Борис Иванович Кочерыгин, ныне преподаватель автодела, закончил войну с тремя медалями «За боевые заслуги» и орденом Монгольской Народной Республики за образцовое выполнение интернационального долга. Оборонное Общество отметило его Почетным юбилейным знаком к 50-летию ДОСААФ.

Гвардии полковник в отставке Николай Иванович Кононов — кавалер орденов Отечественной войны II степени и Красной Звезды, также награжден Почетным знаком ДОСААФ.

Кто не знает поэтических строк: «Из одного металла льют медаль за бой, медаль за труд». Они как нельзя лучше подходят к наградам майора в отставке Александра Васильевича Коновалова. На ратной службе отмечен ветеран орденом Отечественной войны II степени, двумя орденами Красной Звезды, десятью медалями. А как старший мастер автошколы за активную работу по подготовке специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства награжден орденом «Знак Почета».

Когда входит в ленинскую комнату подполковник запаса, преподаватель Сергей Федорович Рогоза, юноши встают и аплодисментами встречают фронтовика. Как принято в автошколе, уроки мужества ветераны проводят одетыми по-праздничному со всеми наградами. А их у Сергея Федоровича очень много. Воевал с сорок первого и все на решающих участках. Последний бой — очень тяжелый — застал С. Ф. Рогозу в районе столицы Чехословакии. Мы праздновали Победу в Великой Отечественной войне. Для Рогозы победа пришла позднее, потому что эшелон вез его полк на Дальний Восток, где предстояла битва против японских милитаристов. Шесть боевых орденов: Александра Невского, Кутузова III степени, Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды (их два), многие медали украшают грудь ветерана. Но не только награды напоминают о войне. И раны тоже.

Самым молодым фронтовикам — шестьдесят. По всем законам они давно могут быть на заслуженном отдыхе. Но их сердца остались на переднем крае дел и забот Родины. И за будничной работой они видят своих учеников на великих и малых стройках, за рычагами танков, за рулем автомобиля во всех родах войск.

В постоянном творческом поиске преподаватель А. Коновалов. Он председатель бюро рационализации школы. К слову, все ветераны участвуют в рационализаторской работе — предложением, идеей, советом. Дельные предложения быстро внедряются. В том, несомненно, и его заслуга.

Активным рационализатором зарекомендовал себя и Б. Кочерыгин, работающий преподавателем в школе с 1975 года. Он автор заслуживших признание наглядных действующих схем по системам двигателя.

С 1976 года работает мастером производственного обучения ветеран войны гвардии полковник запаса Иван Алексеевич Фещенко. Пользуется славой одного из лучших методистов. Он так организовал работу курсантов на тренажерах, что переход на автомобиль почти не ощущается.

Есть в школе еще один ветеран, участник двух войн, с маннергеймовской Финляндией и Великой Отечественной, тогда сержант, водитель с 1939 года, а ныне мастер производственного обучения В. Е. Матвиенко. На ЗИС—5 он по льду Ладожского озера возил в блокадный Ленинград хлеб, а из Ленинграда — раненых бойцов, стариков, женщин, детей. Семнадцать лет Василий Ефимович передает свой опыт молодым.

Такие они, фронтовики, работающие в калининградской автошколе. Старые бойцы знают: после выздоровления раненые всеми силами старались попасть именно в свои, ставшие родными роту, батальон, полк. Такой родной частью для калининградских фронтовиков давно стала автомобильная школа. Здесь они чувствуют себя на переднем крае.

Мы рассказали о ветеранах войны из одной только школы ДОСААФ. Но с полным основанием можно сказать, что в каждой из других школ, где трудятся бывшие фронтовики, они идут в первых рядах, цементируют коллективы своим опытом, знаниями, неиссякаемой энергией. Здесь продолжается их бессрочная служба во имя того, чтобы крепло оборонное могущество их Советской Отчизны.

М. ЛЬВОВ,
спец. корр. «За рулем»

г. Калининград

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ



ПАМЯТЬ

Экспедиция продолжается. Дороги Кубани приводят нас в Ейск — маленький городок на берегу Азовского моря. Здесь живет фронтовой водитель Алексей Евстафиевич Шмаровоз, о котором мы знаем, что в годы войны он спас знамя Таманской дивизии. Об этом сообщил редакции сотрудник ейского краеведческого музея А. Б. Висневский. И вместе с ним мы едем к Шмаровозу.

Войну Алексей Евстафиевич встретил в Бессарабии. Отступал под Белую Церковь, потом воевал у Смоленска. После тяжелейших боев на Десне остатки их дивизии были переформированы в Вязьме и отправлены под Ельню: начиналось сражение за Москву. После этих боев 127-я дивизия стала именоваться 2-й гвардейской... Потом фронтовые дороги водителя Шмаровоза пролегли через Курск и Касторную, Старый Оскол и Ростов, Таганрог и Миус. Привели они его и на Северный Кавказ.

— Техники тогда не хватало, — рассказывал Алексей Евстафиевич, — и я возил начальника штаба на полуторке. Когда на Кавказе создалась угроза прорыва фашистских войск, нас маршем срочно бросили под Пятигорск. Чтобы ускорить продвижение, мы сажали солдат в кузова, везли километров 15—20, потом высаживали, и они шли дальше сами, а мы возвращались, брали на буксир пушки, грузили снаряды и перебрасывали все это еще дальше вперед. Потом все повторялось. Так через горы мы прошли к Нальчику и заняли позиции недалеко от него.

Когда фашисты сунулись на нас, то потеряли пятьдесят танков и отступили. А на соседнем участке они прошли. И наши тылы оказались в опасности. Тогда меня вызвал начальник штаба полковник Головин и сказал: «Леша (он меня всегда по имени называл), возьми парня из 4-го отделения и отправляйтесь на двух машинах в село, заберите комендантский взвод и знамя. Ты за это отвечаешь головой!»

Дело было утром, стоял туман, и мы поехали довольно смело. Но едва переехали реку, как туман рассеялся. Нас обнаружили и обстреляли вражеские самолеты. Машина напарника сразу загорелась. И дальше мы поехали на одной моей.

В селе, где стоял штаб, я бывал не раз, отлично знал расположение улиц. На этот раз полное безлюдье и тишина показались мне подозрительными. Но я продолжал ехать вперед, не понимая еще, что произошло. И вот, когда я повернул за угол, то совершенно неожиданно увидел идущие навстречу фашистские танки. На раздумья времени не было. Крутанув руль влево, я врезался в плетень и кубарем вывалился из кабины в огород. Всем телом ждал пулеметных очередей, пушечного выстрела, но танки прошли мимо, не сбавляя скорости, не открывая огня. И где-то уже там, в другом конце, разгорелся бой.

Мы стали пробираться огородами — и тут встретили ребят из комендантского взвода. Увидев, что знамя с ними, в чехле, я успокоился. Мы вернулись к машине и решили возвращаться к своим кружными дорогами, которые я тоже хорошо знал. Несколько раз нас обстреливали с воздуха. Однажды машина загорелась, но огонь удалось погасить.

Зная, что дальше будет еще труднее, я предложил снять знамя с древка. Так мы и сделали. Я обмотал его вокруг себя, под гимнастерку, а сверху надел солдатский бушлат.

Последним и самым серьезным препятствием на пути к своим была река. Долго искали спуск. Наконец нашли подходящее место. Подкопали берег, убрали камни. Я завел перед радиатором плащ-палатку и привязал за углы. Потом снял ремень вентилятора и двинулся. Течение было шальное, машину даже временами стаскивало. Вода залила пол в кабине. Но мы потихоньку добрались до другого берега, раскопали спуск — и благополучно выбрались. Своих нашли уже под Алагиром, в лесочке.

Начальник штаба как увидел — кинулся сразу ко мне: «Где знамя?» Я показываю на себя: «Тут, на мне». Обнял он меня при всех, расцеловал. А начальник политотдела дивизии Калашников даже заплакал. Честно если сказать, то я тоже слезу не сдержал... Ну, командир дивизии мне там же вручил орден Красной Звезды. А чуть позже приняли меня в партию...

Долго еще рассказывал в тот вечер Алексей Евстафиевич о том, как дошел до Берлина и Праги, как был контужен, подорвавшись на мине. Как вернулся домой, стал снова мирным шофером. И о том, что, двенадцать лет назад уйдя на пенсию, до сих пор не бросает руль, перегоняет новые легковые автомобили с базы в магазин Ейска. И что не забывают его в родной Таманской дивизии, приглашают на встречи с молодыми солдатами. И подумалось, что этот немолодой человек делает свое дело и сейчас так же хорошо, как раньше.

Эта же мысль приходила и позже, когда мы (в Донецке нас стало двое) беседовали с другим фронтовым водителем, Александром Павловичем Рощупкиным, живущим ныне в городе Славянске.

Он прислал в редакцию письмо, просил помочь найти боевых друзей. И так мало сообщал о себе. Только «воевал, как все» — и больше ничего.

Эпизоды его фронтовой жизни и вправду выглядят буднично и неромантично.

1943 год. Саша обслуживает, как водитель, командный пункт штаба армии. Он уже обстрелянный солдат, до тонкостей, до последнего винтика знает мотор ЗИСа и полуторки. Но порой не хватает простых человеческих сил, валит с ног усталость. И тогда ложится на его плечо натруженная рука старого солдата, и слышит он добродушное: «Ну что, не ладится, сынок?» И от этого внимания и сдержанной ласки будто удесятеряются силы.

Зима. Метет метель в огромном белом поле, несет снежные вихри, завивает в косы. В кабине рядом с Александром — старшина, в кузове — автоматчики. Слипаются от усталости глаза водителя, намерзает лед на стекле... И вдруг — даже в жар кинуло: и справа и слева таблички «мины». Выглянул из кабины — и далеко сзади стоят такие же. Видно, сбились с дороги, заехали на минное поле. Решение должен был принимать он, водитель. И он его принял: включил заднюю передачу и тихонько-тихонько, по собственному следу, который уже начала заметать пурга, в постоянном молчаливом ожидании взрыва двинулся назад. Выехал! Спасая других, спас себя. Как же они зависели друг от друга!

1944 год. Старший сержант Рощупкин служит на летучке в 157-й подвижной танкоремонтной базе. И каждый отремонтированный ими танк был ударом по врагу. И в эти удары ремонтники вкладывали всю силу ненависти и всю веру в победу. «Ты сам знаешь, куда идут эти танки, — говорил командир летучки. — Разве мы можем делать их плохо?!» Плохо делать они не могли. Чувство ответственности друг за друга, за большое общее дело уже неистребимо жило в людях. С этим чувством живет Александр Павлович Рощупкин и сейчас.

В Славянске его «Шкоду» с 12-тонным прицепом хорошо знают и водители и инспекторы. «Еще бы, — говорит дочь Александра Павловича, — двадцать три года на этой машине! Она у нас как член семьи, все ее болезни знаем».

На автопредприятии, где работает Рощупкин, думают так же. И когда встречается трудный случай, посылают к нему как к последней инстанции: «Если Палыч не поможет — никто не поможет». И не было случая, чтобы «Палыч» отказал. Такой уж он расположенный к людям человек. И когда задумываешься над этой чертой его характера, то невольно поражаешься: ведь видел столько страшного, столько смертей — и не озлобился, не огрубел, не очерствел душой! Какой же неисчерпаемый запас душевных сил должен быть в этом широком и добром сердце!..

За Донецком дорога окунулась в легкую пелену тумана. Так проехали Харьков, миновали Белгород, свернули на Прохоровку. И с большим трудом, уже в полной темноте, находим мы неприметный указатель «с. Красное». Свора-

---

Окончание. Начало — в № 2 и 3.



Группа водителей 390-го отдельного автотранспортного батальона. В верхнем ряду слева направо: В. Семенченко, С. Крутов, Дешко, М. Литвинов, М. Ляпкало, А. Некипелов, Г. Царенко; в нижнем ряду В. Санин, Горобец, Матвиенко. Фото из архива М. Литвинова

чиваем на грунтовую дорогу (точнее — на колею, пробитую тракторами) и еще через два-три километра, кажущиеся непомерно длинными, въезжаем в село. Это — последняя точка маршрута.

Разговор с Максимом Иосифовичем Литвиновым начинается легко и просто. О письме в редакцию он помнит — его писала дочь, просила сообщить адрес фронтового друга Миши Ляпкало. Спасибо, адрес он получил. Потом Миша приезжал в гости, неделю жил. Вот тут за столом сидели. И вспоминали Ладогу, всех своих друзей — и тех, кто уцелел, и тех, кто остался на дне. И плакали. И смеялись. И радовались, что столько лет уже живем без войны, что дети наши и внуки не слышат воя бомб и свиста пуль, не знают, как это страшно — получать 125 граммов хлеба в сутки... Мы старались не прерывать этот так естественно начавшийся рассказ. Лишь иногда переспрашивали, если было непонятно. И Максим Иосифович уточнял и продолжал.

... — Да. Осень была морозная, снега долго не было. Едешь — синее небо, синий лед. Ни кустика, ни лощинки. Особенно одно место было пакостное. Течение там какое-то, что ли, только никак оно не замерзало, хоть убей. У нас один парень три машины туда запропастил! А сам, глядишь, выскочит из воды, как пробка, — и опять живой! Дешко его фамилия. А мне везло, ни разу не провалился. А то бы утоп сразу, плавать не умею.

Ну, про то, что возили, известно: в Ленинград муку, уголь, металл, продукты. Оттуда — людей. Страшно вспоминать, что это были за люди. Один профессор, помню, все дарил мне ключи от квартиры: «Возьми, — говорит, — сынок, после войны живи в моей квартире, а я-то уж не доживу». А я ему, спасибо говорю, а про себя думаю: «Эх, батя, о чем ты толкуешь! Я, может, сам последний раз еду!» Но, видите, везло мне, остался жив.

Наша экспедиция началась с рассказа одного героя Ладоги и закончилась рассказом другого. Никто так не планировал. Получилось само собой. Но в этой

А. Е. Шмаровоз у памятника автомобилю в Ейске.

Фото А. Висневского



случайности нам вдруг увиделась удивительная закономерность. Ведь нигде, пожалуй, не проявилась с такой силой роль фронтовых шоферов, как на Ладоге! Там героями были все. И те, с кем мы встретились, говорили от своего имени и от имени павших. И считали своим долгом сохранить и передать грядущим поколениям самое главное: память о страшной войне и великой Победе. И пока в нас живет эта память — рядом с нами шагают по жизни и те, кого «зарыли в шар земной», и те, кто уцелел, кто за них и за себя живет и радуется завоеванному счастью.

Б. ДЕМЧЕНКО,
П. МЕНЬШИХ,
спец. корр. «За рулем»

Керчь — Ейск — Славянск — с. Красное — Москва

ДОСААФ — НАВСТРЕЧУ СЛАВНОМУ ЮБИЛЕЮ

ЛУЧШАЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

За последние годы кавалеровская автошкола ДОСААФ Приморского края стала подлинной кузницей водительских кадров не только для своего района, но и для соседних — Дальнегорского, Ольгинского, Чугуевского. Она располагает прочной учебно-материальной базой и хорошо подготовленным составом преподавателей и мастеров. Отвечают современным требованиям классы и лаборатории, автодром со всеми необходимыми элементами.

Включившись во Всесоюзный смотр-конкурс школ и аэроклубов ДОСААФ в честь 40-летия Победы, коллектив школы добился заметных успехов в подготовке специалистов для Вооруженных Сил. Ей присуждено переходящее Красное знамя Краснознаменного Дальневосточного военного округа.

ВЫСТУПИЛИ С ОБРАЩЕНИЕМ

Липецкая объединенная техническая школа ДОСААФ носит звание образцовой. Это одна из лучших учебных организаций в области. Мастера производственного обучения вождению обратились ко всем водителям-наставникам школ и СТК ДОСААФ области с призывом достойно встретить 40-летие Победы, выполнив принятые на слете мастеров социалистические обязательства, в том числе не иметь случаев дорожно-транспортных происшествий.

ГЛАВНЫЙ РЕКОРД

Спартакиада, посвященная 40-летию Победы, проведена в киевской автошколе ДОСААФ. Призывники соревновались в силе и выносливости, в умении быстро заменить колесо автомобиля, отыскать и устранить неисправность. Отличились Г. Шаровенко, В. Кравченко, О. Левинский, Е. Сливинский.

Большинство курсантов выполнило нормы ГТО по метанию гранаты и стрельбе, в некоторых видах улучшены прежние рекорды. Но главный рекорд этих состязаний — массовость. Все призывники вышли на старт.

ПО МЕСТАМ БОЕВ

Спортсмены досаафовцы Лутугинского района Ворошиловградской области провели мотопробег, посвященный 40-летию Победы. Путь мотоциклистов проходил по местам боев, которые вели наши войска, освобождая Украину от фашистских захватчиков. В пробеге приняли участие люди разных возрастов и профессий: ветераны войны В. Татаренко, В. Стрижаченко и его внук Саша, учащийся ПТУ № 20, тракторист птицесовхоза «Лутугинский» И. Сторчак, горнорабочий шахты «Белореченская» В. Товкас и многие другие. Возглавили пробег заместитель председателя райисполкома В. Соколов и председатель райкома ДОСААФ Ю. Шаповалов.

НА УДАРНОЙ ВАХТЕ

Выполнить полугодовое задание к 9 мая обязалась бригада водителей мариинского лесокомбината Кемеровской области, вставшая в конце прошлого года на ударную вахту в честь 40-летия Победы. Одним из лучших считается в бригаде экипаж братьев Николая и Ивана Емельяновых и Ивана Недосеева. Их сменная выработка достигает 150—160%.

С ветеранов берет пример молодежь: В. Кинев, В. Попов, В. Маслов, Н. Кирчежинский. Все они пришли в бригаду после окончания автошколы ДОСААФ. Отслужив в армии, вернулись в родной коллектив.

После выступления журнала

«КОНТРОЛЬНАЯ ЗАПРАВКА»

Редакции отвечают Прокуратура РСФСР и Госкомнефтепродукт СССР

Вначале, с некоторыми сокращениями, не наносящими ущерба существу содержания, — письмо первого заместителя прокурора Российской Федерации М. А. Сергеева.

«Статья «Контрольная заправка» в журнале «За рулем» № 10 1984 года, а также практика прокурорского надзора, действительно, свидетельствуют, что на предприятиях и в организациях Госкомнефтепродукта СССР неудовлетворительно обеспечивается сохранность и экономное расходование горюче-смазочных материалов.

Разворовыванию народного добра во многом способствуют грубые нарушения установленного порядка учета, хранения и уничтожения талонов на горюче-смазочные материалы. Широкие возможности для хищения, скрытия недостач, создания излишков нефтепродуктов обусловлены и существующей системой их количественного учета в различных единицах измерения (весовых и объемных) на стадиях движения от изготовителя к потребителю. Так, автозаправочные станции приходуют получаемый с нефтебаз бензин в весовом измерении, а отчитываются за него объемными единицами. При переводе же количества нефтепродуктов из одних единиц измерения в другие применяются показатели удельного веса и температуры, которые трудно поддаются контролю.

Правильному определению фактического расхода и остатков нефтепродуктов препятствует также неудовлетворительное во многих случаях состояние средств измерения. В 1982—1983 годах из проверенных органами Госстандарта 37,8 тыс. измерительных приборов, использующихся в системе Госкомнефтепродукта РСФСР, признан негодным к использованию каждый пятый. По заключению специалистов Министерства финансов РСФСР, действующие в отрасли нормы естественной убыли являются завышенными.

Указанные обстоятельства порождают благоприятные условия для создания излишков нефтепродуктов, которые затем подвергаются расхищению.

Положение дел в отрасли усугубляется серьезными недостатками в организации и осуществлении ведомственного контроля. Его служба слабо еще влияет на устранение причин и условий, способствующих бесхозяйственности, хищениям и иным злоупотреблениям. Проверки зачастую проводятся поверхностно, к участию в них редко привлекаются специалисты экономической, правовой, технической служб. Не устранены и нарушения порядка инвентаризаций нефтепродуктов, в результате чего акты об их проведении составляются не бухгалтерами, а заинтересованными материально ответственными лицами, искажающими данные о фактическом наличии горюче-смазочных материалов.

За последние полтора года органы Прокуратуры Российской Федерации внесли хозяйственным руководителям свыше 3 тыс. представлений о необходимости принятия действенных мер по пресечению фактов расхищения и разбазаривания топливно-энергетических ресурсов. По документам прокурорского реагирования привлечены к дисциплинарной и материальной ответственности более 11 тыс. должностных лиц. В настоящее время расследуется уголовное дело о хищениях в особо крупных размерах и взяточничестве, совершенных преступной группой в системе московского комбината автообслуживания.

О выявленных нарушениях законности в деле сохранности горюче-смазочных материалов на предприятиях Госкомнефтепродукта РСФСР Прокуратура РСФСР информировала Совет Министров РСФСР».

А вот что ответил редакции заместитель председателя Госкомнефтепродукта СССР А. Д. Рудковский. Его письмо мы также помещаем с небольшими сокращениями.

«В статье правильно поставлены вопросы совершенствования порядка отпуска нефтепродуктов гражданам — владельцам автотранспортных средств, улучшения технического уровня автозаправочной техники, слабого контроля за качеством отпускаемых нефтепродуктов.

С 1 июля 1984 года обеспечен отпуск нефтепродуктов за наличные деньги гражданам — владельцам автотранспортных средств в столицах союзных республик, столицах автономных республик, краевых, областных центрах и крупных городах страны, а также частично на магистральных автомобильных дорогах и в районных центрах, расположенных на магистральных автомобильных дорогах. К 1.01.87 г. за счет дальнейшего расширения сети АЗС указанный порядок отпуска нефтепродуктов будет введен на всех АЗС Госкомнефтепродукта СССР, выделенных для граждан — владельцев автотранспортных средств.

Госкомнефтепродуктом СССР совместно с Министерством автомобильной промышленности СССР, Министерством автомобильного транспорта РСФСР разработаны мероприятия по обеспечению качественной и количественной сохранности автомобильных бензинов, отпускаемых с АЗС. Предусмотрено оснащение нефтебаз установками определения октанового числа автомобильных бензинов типа УИТ-65, пломбировка узлов налива и слива, отбор проб нефтепродуктов с бензовозов при поступлении их на АЗС, разработка экспресс-метода определения октанового числа автомобильных бензинов и другие мероприятия.

Госкомнефтепродуктом СССР и Минприбором СССР разрабатывается техническая документация по созданию кассовых аппаратов контроля отпуска нефтепродуктов. В 1985 году на рязанском заводе Минприбора планируется выпуск первой опытной партии кассовых аппаратов в количестве 200 штук. В двенадцатой пятилетке планируется их промышленное производство по 1000 ежегодно. Предусматривается в плане НИР и ОКР на 1985—1986 гг. разработка топливораздаточных колонок повышенной производительности и надежности, не уступающих по техническим, эргономическим и эстетическим показателям лучшим зарубежным образцам. Этим же планом предусматривается разработка устройств по определению количества нефтепродуктов, принимаемых с автобензовозов в резервуары АЗС, с метрологическими характеристиками и точностью показаний отсчета до ±0,25%.

В первой половине 1985 года планируется провести квалификационные испытания опытных образцов систем количественного учета нефтепродуктов в горизонтальных и вертикальных резервуарах, устройств нижнего налива нефтепродуктов в автоцистерны. После испытаний будет организовано промышленное производство перечисленных систем и устройств на заводах Минприбора».

Достаточно конкретный ответ, и теперь дело за тем, чтобы названные в нем меры были осуществлены в намеченные сроки.

Но редакцию, естественно, интересовало и что предпринято в отношении лиц, допустивших грубые нарушения порядка отпуска нефтепродуктов. В конце письма сообщается о том, как наказаны названные в журнальной публикации работники АЗС. Признаться, мы ожидали, что здесь будет дана принципиальная оценка их противозаконных действий. В корреспонденции подчеркивалось, что факты нарушений в торговле бензином носят далеко не единичный характер, часто остаются без последствий и это способствует возникновению на АЗС обстановки вседозволенности. Как изменить положение, чтобы сделать неотвратимой ответственность, предусмотренную законом, — об этом в первую очередь хотелось прочитать в письме Госкомнефтепродукта СССР. В нем же приводится лишь перечень дисциплинарных взысканий, вынесенных за нарушения, выявленные рейдовой бригадой редакции. Одним объявили выговор, другим строгий выговор, третьим — ничего.

Напомним, операторы брали у нас вместо талонов деньги, не внося их в кассу АЗС. То есть совершали операцию, за которую по Указу Президиума Верховного Совета СССР от 23 августа 1983 года «Об административной ответственности за незаконный отпуск и незаконное приобретение бензина или других горюче-смазочных материалов» предусмотрена административная ответственность (эта норма внесена и в Административный кодекс РСФСР, который вступил в действие с 1 января с. г.). При повторных нарушениях наступает уголовная ответственность (ст. 156^4 УК РСФСР). Судя по письму А. Д. Рудковского, руководители АЗС, упомянутых в публикации, наказывая нарушителей, поступили каждый по-своему. Про оператора московской АЗС № 200 Л. Шаманину, которая первой вместо талонов взяла у нас деньги и присвоила их, вообще «забыли». Оператора АЗС № 319 волоколамской нефтебазы К. Лебедеву только предупредили «об ответственности за правильность отпуска горюче-смазочных материалов» (насколько нам известно, об этой ответственности операторов должны предупреждать, когда принимают на работу).

Но может быть в Госкомнефтепродукте не располагали нужными сведениями? Необходимую информацию мы получили из соответствующих местных управлений внутренних дел: операторы Л. Шаманина, К. Лебедева, В. Швыркова, Т. Солдатова, Л. Волкова, М. Козлова, В. Виноградова, Т. Пухова за нарушения, выявленные рейдовой бригадой редакции, административной ответственности не понесли. Лишь из УВД Смоленского облисполкома нам сообщили, что операторы И. Ярыгина и З. Гадалкина привлечены к административной ответственности.

Как ко всему этому отнестись? Невольно возникают сомнения в серьезности, с которой в системе Госкомнефтепродукта относятся к фактам грубейших нарушений на АЗС, и в частности — отмеченных в журнальной публикации.

Во время другого рейда корреспонденты «За рулем», чей материал «Зачем разделили АЗС?» опубликован в февральском номере нынешнего года, в ходе рейда столкнулись, в частности, с таким фактом. В Донецке на АЗС № 6 и 8 заправщицы В. Червенкова и Т. Сирацкая, удивившись появлению представителей редакции в их краях, признались, что в этот же день утром в их производственных коллективах обсуждалась статья «Контрольная заправка». А спустя лишь несколько часов на глазах у них занимались незаконным отпуском бензина.

Вывод напрашивается один: не очень-то пока действенны меры, принимаемые в организациях Госкомнефепродукта к явным нарушителям установленного порядка, если хищения продолжаются на глазах у всех. Поэтому редакцию не может удовлетворить ответ Госкомнефтепродукта. Вопрос, как говорят, не закрыт.

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

КамАЗу — ОРДЕН ЛЕНИНА



В 1984 году с конвейера производственного объединения КамАЗ сошел полумиллионный большегрузный автомобиль — всего через восемь лет после первого. Сегодня его грузовики можно встретить на дорогах 38 стран мира. По степени автоматизации и механизации КамАЗ не уступает ведущим автомобильным заводам мира. Здесь уже работает почти тысяча промышленных роботов и манипуляторов, сотни автоматических и механизированных поточных линий, автоматизированные склады. Постоянно улучшаются качественные характеристики автомобилей, повышается их экономичность и надежность. Уже сегодня 80% автомобилей КамАЗ выпускается с почетным пятиугольником. К концу этой пятилетки завод стремится довести ресурс грузовиков до 350 тысяч километров пробега без капитального ремонта. Ныне в стране действует целая система фирменного обслуживания КамАЗов, насчитывающая более 160 автоцентров.

И как итог достижений — Указом Президиума Верховного Совета СССР КамАЗ награжден орденом Ленина.

Е. ЩЕРБАКОВА

ВЕТЕРАНЫ

Их двое. Иван Пантелеевич Логвинчук и его старый друг ЗИС—5. Впрочем о том, что он старый, говорят лишь непривычные для глаза угловатые формы машин 30-х годов. Техническое состояние машины выдержит самую жесткую критику, хотя по дорогам Дальнего Востока она ходит с 1936 года. Тогда и сел за ее руль Иван Логвинчук.

В годы Великой Отечественной войны водитель и его ЗИС служили в одной из авиационных частей Краснознаменного Дальневосточного военного округа. А в августе 1945 года Логвинчук повел свой ЗИС—5 по трудным дорогам Китая. Натиск войск был стремительным. Миллионная японская квантунская армия капитулировала. С медалью «За победу над Японией» привел свою машину в Уссурийск Иван Логвинчук и с тех пор с ней не расстается. Работа у ветеранов теперь мирная — развозить продукты по магазинам.

Давно предлагали Ивану Пантелеевичу сесть в кабину современного ЗИЛа, да не хочет он расставаться с другом. Ему одному известными путями добывает для своей машины запчасти, а то и изготовляет их своими руками. И ЗИС его не подводит.

ПЛЕНУМ ЦК ПРОФСОЮЗА

Участники VIII пленума ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог обсудили вопросы дальнейшего совершенствования стиля и методов работы первичных профсоюзных организаций в свете постановления ЦК КПСС «О работе ЦК профсоюза рабочих тяжелого машиностроения».

Докладчик — председатель ЦК профсоюза Л. А. Яковлев и выступившие на пленуме отметили необходимость всемерно повышать активность, совершенствовать стиль и методы работы профсоюзных организаций.

Было отмечено, что за последние годы профсоюзные организации повысили уровень работы, возрос их авторитет. В числе лучших были названы предприятие коммунистического труда 5-й автобусный парк г. Москвы, таганрогское пассажирское автопредприятие, харьковская автоколонна 2227, автокомбинат № 1 Главмосавтотранса, паневежский автобусный парк, моршанское пассажирское автопредприятие Тамбовавтотранса.

Вместе с тем было обращено внимание на недостатки, в частности в организации соцсоревнования, которое на ряде предприятий не нацеливает коллектив на решение ключевых проблем — четкого трудового режима, своевременного выполнения договорных обязательств, эффективного использования подвижного состава. У профсоюзов есть сильное средство воздействия на решение важнейших вопросов — коллективный договор. Пленум обязал профсоюзные комитеты, опираясь на Закон о трудовых коллективах, добиваться безусловной реализации колдоговорных обязательств.

Было уделено серьезное внимание и вопросам сбережения топлива. Пленум призвал к широкому развитию в коллективах движения под девизом «Два дня проработать на сэкономленном топливе».

Участники пленума заверили ЦК КПСС, ВЦСПС, что труженики автомобильного транспорта и дорожного хозяйства внесут достойный вклад в дело досрочного завершения заданий одиннадцатой пятилетки.

ЧИСТЫЙ ВОЗДУХ+ЭКОНОМИЯ БЕНЗИНА

Под таким девизом проходил симпозиум в московском автоцентре ВАЗа «Люблино», организованный ГКНТ СССР и



Министерством автомобильной промышленности совместно с австрийской фирмой «Симс и Кляйн», давним торговым партнером советских организаций.

Одна из самых известных в мире фирм — производителей оборудования для обслуживания и ремонта автомобилей — «Сан электрик» демонстрировала новейшие диагностические стенды и приборы. В считанные минуты при их помощи специалисты определяли мощность двигателя и расход топлива, параметры системы зажигания, содержание окисей углерода и азота в отработавших газах. Если было надо, тут же регулировали карбюратор, опережение зажигания, меняли свечи. Как правило, одновременно с уменьшением содержания CO в отработавших газах снижался расход топлива. Все данные высвечивались на экране дисплея, а по окончании проверки печатающее устройство выдавало карточку с полученными результатами.

Специалисты советских предприятий автосервиса, где уже применяется оборудование фирмы «Сан электрик», поставленное в СССР торговой фирмой «Симс и Кляйн», обменялись опытом эксплуатации стендов, высказали свои пожелания. Были также обсуждены доклады представителей обеих фирм о состоянии проблемы чистоты воздуха в Европе и результатах массовых проверок автомобилей в некоторых странах.

«Советский Союз, так же как социалистические Чехословакия, Болгария, Венгрия, Польша, давно является нашим добрым партнером. Здесь серьезно борются с загрязнением воздуха автомобилями, и мы рады помогать в этой работе, — заявил в заключение симпозиума представитель австрийской фирмы. — Мы заключили новый контракт на поставку в СССР последних моделей диагностического оборудования и приборов для анализа выхлопных газов автомобиля. Уверены, что деловые связи между нашими странами служат делу мира».

«РОБУР»-ТАКСИ

Научно-производственное объединение Главмосавтотранса проводит эксперимент по использованию универсального грузопассажирского автомобиля «Робур-Фр3-М/Мц» в качестве такси. Эта маши-



Автомобиль «Робур-Фр3-М/Мц» в Москве.

на, выпускаемая в ГДР, удобна тем, что у нее внутреннее пространство кузова разделено на две части. В передней, кроме водителя, могут разместиться 10 пассажиров, задняя представляет собой вместительный грузовой отсек объемом около 7 м³. Перегородка между ними разборная. Опытная эксплуатация, которую машины проходят в 11-м автокомбинате Главмосавтотранса, позволит оценить целесообразность их более широкого использования в таксомоторных перевозках.

У автомобиля дизельный четырехтактный, с воздушным охлаждением двигатель рабочим объемом 3927 см³ и мощностью 68 л. с./50 кВт при 2600 об/мин. Коробка передач — пятиступенчатая. Скорость — до 75 км/ч.

«КОМБИ-АВТО»

Так называется универсальный фонарь для автомобилистов, производство которого освоил азовский оптико-механический завод. В этом светильнике две лампы: люминесцентная — для местного освещения и обычная. Она работает в фонаре направленного действия или аварийной сигнализации. Одна из сторон фонаря аварийной сигнализации выполняет роль катафота.

Источником питания для обеих ламп фонаря могут служить шесть сухих элементов «373» или аккумуляторная батарея машины, присоединенная к светильнику отдельным шнуром.

Розничная цена «Комби-авто» — 24 рубля.



Универсальный фонарь «Комби-авто».

В ПОМОЩЬ ОРГАНИЗАЦИЯМ ДОСААФ

НАГЛЯДНО И ПРОСТО

Традиционным пособием для изучения устройства систем автомобиля являются настенные щиты. Они не занимают полезной площади и открывают широкие возможности для демонстрации работы механизмов и приборов.

В нашей автомобильной школе изготовлен электрифицированный щит-стенд, позволяющий наглядно показать работу всех систем карбюратора К—88А. Контур карбюратора с диффузорами, жиклерами, поплавковой камерой и другими устройствами сделан из тонкой фанеры и аппликацией наклеен на темный фанерный щит. Там, где нужно показать движение воздуха, бензина и эмульсии, в основании щита высверлены отверстия, в которых закреплены коммутаторные лампочки 48В 50мА. Они обозначают движение эмульсии, воздуха и бензина и для этого закрываются пленкой разного цвета (например, зеленой, голубой и красной).

В основу электрической схемы положены три гирлянды последовательно соединенных лампочек с током потребления не более 0,4 А каждая. Лампочки расположены на стенде так, чтобы чередовались: лампа первой гирлянды, лампа второй гирлянды и т. д. Каждую гирлянду подключают к своей ячейке, как показано на схеме. Подобная схема помещена в журнале «Радио» № 11 за 1979 год.

Чтобы показать тот или иной режим работы, первоначально вручную устанавливают соответствующее положение заслонок карбюратора. Путь движения воздуха, бензина и эмульсии, таким образом, имитируется «бегущими огнями», что обеспечивается поочередным открытием тиристоров Д1, Д2, Д3, которое происходит в момент полного заряда конденсаторов С1, С2, С3 (Д1 откроется по цепи С3R6, Д2 — по цепи С1R2, Д3 — по цепи С2R4). Тиристоры будут открыты до тех пор, пока конденсаторы поддерживают необходимый потенциал на управляющем электроде. Положение воздушной и дроссельных заслонок изменяется ручным приводом на правой стороне стенда.

П. ИУДОВ,
мастер производственного обучения автошколы ДОСААФ

г. Смоленск

Электрическая схема: резисторы R1, R3, R5 — МЛТ-2-2,4 кОм: R2, R4, R6 — МЛТ-0,5-10 кОм; конденсаторы С1... С3 — К50-7-300 В, 20 мкФ; тиристоры Д1...Д3 — КУ201Л; диоды Д4...Д6 — Д226Б.

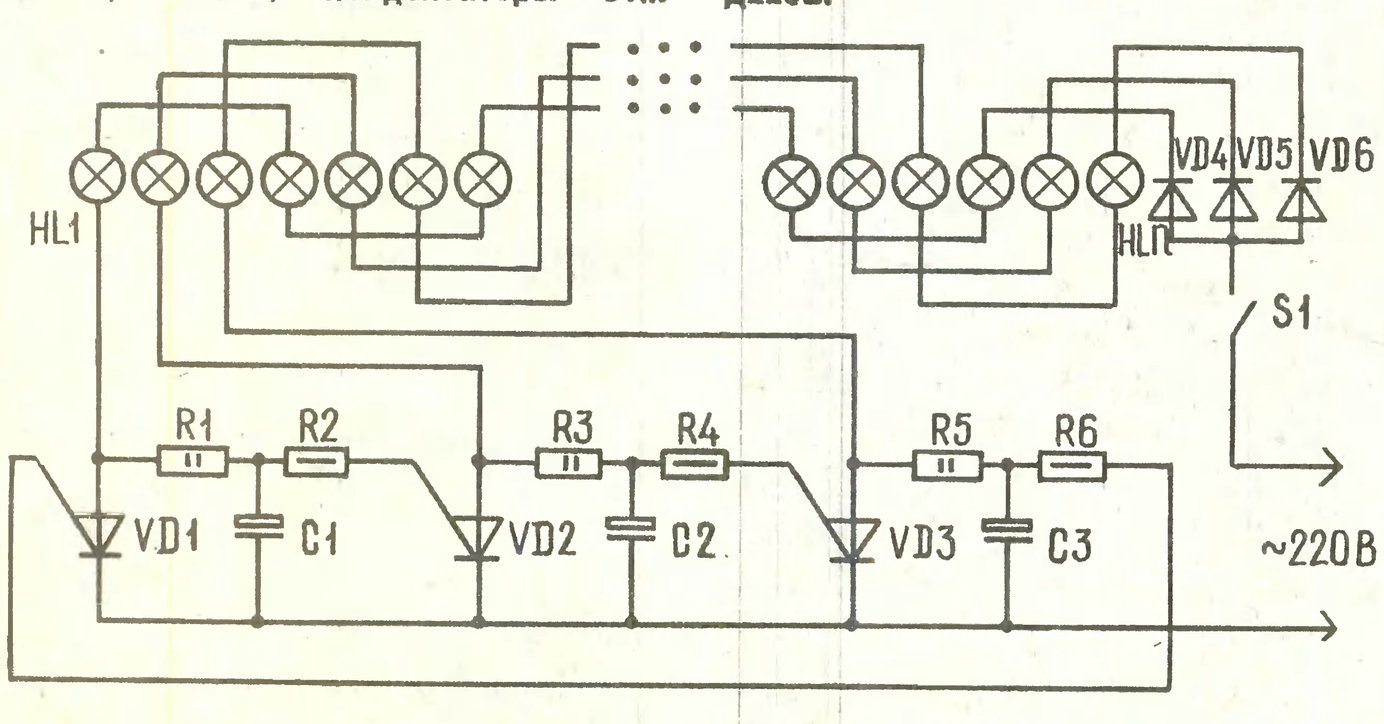
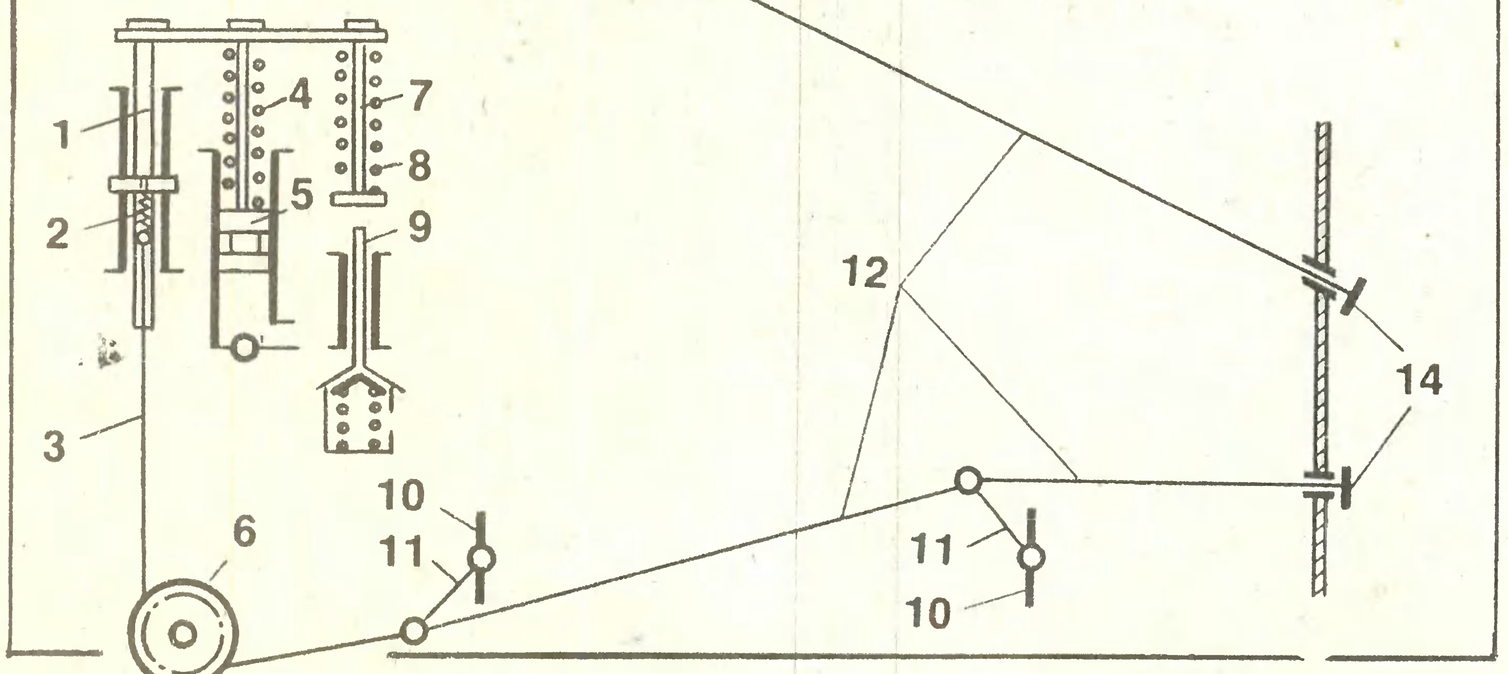


Схема приводов заслонок, экономайзера и ускорительного насоса: 1 — шток клапана; 2 — пружина; 3 — трос; 4 — пружина; 5 — плунжер; 6 — шкив; 7 — шток; 8 — пружина; 9 — клапан экономайзера; 10 — дроссельные заслонки; 11 — рычаг; 12 — тяга; 13 — воздушная заслонка; 14 — кнопки управления.



СТРАНИЧКА МОТОЦИКЛИСТА

РЕГУЛИРОВКА КОРОБКИ «ВОСХОДА»

Редакция журнала, как и ковровский завод, получает много писем, в которых читатели — владельцы мотоциклов «Восход» интересуются вопросами, связанными с обслуживанием и ремонтом наиболее сложных узлов этих машин. Предлагаем их вниманию материал о коробке передач, подготовленный заместителем главного конструктора завода Г. МАРИНИНЫМ.

На протяжении всего времени эксплуатации в агрегатах мотоцикла происходят изменения, связанные с естественным износом деталей. Многолетний анализ отказов, специальные исследования и испытания показывают, что долговечность мотоцикла зависит прежде всего от правильности эксплуатации и выполнения рекомендаций по техническому обслуживанию и ремонту, изложенных в инструкции.

Одна из первых работ, которую приходится выполнять после солидного пробега, — регулировка или ремонт коробки передач. Сигналом для этого служит появление рывков при езде на любой из четырех передач. Неисправность объясняется малой площадью зацепления и смятием кромок на кулачках шестерен. Не спешите снимать двигатель с мотоцикла — в большинстве случаев можно обойтись без этого. Чаще всего рывки возникают при движении на четвертой передаче, а причина — повышенный осевой люфт (вдоль первичного вала) основной шестерни.

Здесь действуйте следующим образом. Установите шестерни коробки передач в нейтральное положение. Снимите крышку генератора, выньте шток выжима сцепления. Отогните загнутый на грань гайки сектор шайбы на зубчатке задней передачи и отверните гайку (учтите — резьба левая). Снимите шайбу, зубчатку (можно вместе с цепью) и регулировочные шайбы.

Выньте распорную втулку с резиновым кольцом и извлеките сальник из картера при помощи специального приспособления. Постарайтесь провести эту операцию аккуратно, чтобы сохранить сальник. Выньте стопорное кольцо и регулировочные шайбы.

Теперь при помощи специальной оправки № 1 (рис. 1) допрессуйте внутрь картера до упора обойму подшипника основной шестерни, как показано на

рис. 2, обеспечив ее легкое вращение. Осевой люфт шестерни должен быть 0,3 мм. Эта операция также требует аккуратности. Обойму надо допрессовывать несильными ударами по оправке: чрезмерное усилие может привести к поломке бурта в левой половинке картера. На этом регулировку можно считать законченной.

При сборке поставьте на место регулировочные шайбы, снятые в процессе разборки, и дополнительно установите такие же, чтобы заполнить пространство между обоймой и стопорным кольцом. Если рабочая кромка сальника имеет дефекты, его следует заменить новым.

Не снимая двигатель с рамы, можно устранить и рывки на второй передаче. Для этого при снятой с основной шестерни зубчатке снимите резино-металлическую заглушку промежуточного вала, выньте стопорное кольцо и регулировочные шайбы. При помощи специальной оправки № 2 (рис. 3) допрессуйте подшипник 202 до упора, как показано на рис. 4. Поставьте на место снятые регулировочные шайбы и дополнительно установите такие же шайбы заподлицо с краем канавки под стопорное кольцо. Поставьте в канавку стопорное кольцо и на свое место резино-металлическую заглушку промежуточного вала.

Когда рывки появляются при включении III передачи, их тоже можно устранить, не разбирая коробку.

Сначала выполните работы, изложенные в разделе «Снятие и установка муфты сцепления, моторной передачи и механизма кик-стартера» «Инструкции по эксплуатации мотоцикла «Восход—3М» или в аналогичном разделе инструкции к любому мотоциклу «Восход».

Затем снимите стопорное кольцо подшипника 203 первичного вала и регулировочные шайбы, легкими ударами молотка через оправку № 1 допрессуйте подшипник первичного вала до упора, как показано на рис. 5. Поставьте на место регулировочные шайбы и дополнительными шайбами заполните зазор а до стопорного кольца. Дальнейшую сборку ведите в последовательности, обратной разборке.

Если изложенными способами рывки ликвидировать не удалось, значит, причиной неисправности является износ кулачков у пары шестерен. В этом случае надо снять с мотоцикла двигатель и, разобрав его согласно рекомендациям, изложенным в «Инструкции по эксплуатации», заменить изношенные шестерни. После этого потребуется отрегулировать коробку, но прежде стоит проверить механизм переключения передач. Если на его вилках большая выработка, их следует заменить. При отсутствии износа на рабочих поверхностях вилок проверьте их люфт на осях; он не должен превышать 2 мм. Если люфт больше, поставьте дополнительные шайбы под стопорные кольца на оси, обеспечив перемещение вилок в пределах 0,1—0,3 мм (рис. 6).

Теперь можно приступить к регулировке коробки. При снятой правой половине картера установите шестерни в нейтральное положение и проверьте зазор между кулачками неподвижной (на первичном валу) и подвижной шестерни III передачи. Он должен быть не более 0,8 мм, а при их сближении кулачки не должны задевать один другой. Если эти условия нарушены, обеспечьте их следующим путем.

Снимите сцепление. Выньте стопорное кольцо у подшипника первичного вала в левой половине картера. Осаживая подшипник вглубь картера и смещая таким образом первичный вал с неподвижной шестерней, установите зазор (не более 0,8 мм) между подвижной и неподвижной шестернями первичного вала. Далее необходимо проверить наличие зазора между кулачками основной шестерни и подвижной шестерни III—IV передач в нейтральном положении. Для этого снимите зубчатку с основной шестерни. Осторожно, чтобы не растерять ролики, выньте основную шестерню из обоймы, выпрессуйте сальник, снимите стопорное кольцо и регулировочные шайбы. На правый конец первичного вала наденьте основную шестерню и проверьте наличие зазора между кулачками. Они не должны задевать один другой. Если есть касание, следует чуть осадить первичный вал.

На этом регулировка коробки закончена. Остается проверить ее работу. Последовательно включите каждую передачу. Коробка будет работать надежно, когда кулачки шестерен полностью входят в зацепление.

Теперь можно собирать ее. Прежде всего поставьте регулировочные шайбы и стопорное кольцо подшипника первичного вала в левой половине картера. Собранную основную шестерню поставьте на место в правую половину картера. Соедините половины картера и проверьте наличие осевого люфта у основной шестерни — он должен быть в пределах 0,15—0,3 мм. Это достигается осаживанием обоймы основной шестерни вглубь картера. Прокрутите в нейтральном положении шестерни. В коробке не должно быть шума от задевания кулачков шестерен.

При монтаже сцепления учтите величину смещения первичного вала и компенсируйте это смещение шайбами, устанавливая их у внутреннего кольца подшипника первичного вала так, чтобы ведущая и ведомая звездочки моторной передачи находились в одной плоскости.

Своевременная и правильно выполненная регулировка коробки обеспечивает надежную и долговечную работу всей трансмиссии мотоцикла.

Рис. 1. Оправка № 1.

Рис. 2. Регулировка IV передачи: 1 — основная шестерня; 2 — подшипник; 3 — оправка № 1; а — зазор, заполняемый дополнительными регулировочными шайбами.

Рис. 3. Оправка № 2.

Рис. 4. Регулировка II передачи: 1 — промежуточный вал; 2 — подшипник; 3 — оправка № 2; а — зазор, заполняемый дополнительными регулировочными шайбами.

Рис. 5. Регулировка III передачи: 1 — оправка № 1; 2 — первичный вал; 3 — подшипник; а — зазор, заполняемый дополнительными регулировочными шайбами.

Рис. 6. Проверка осевого перемещения вилок.

Рис. 1.

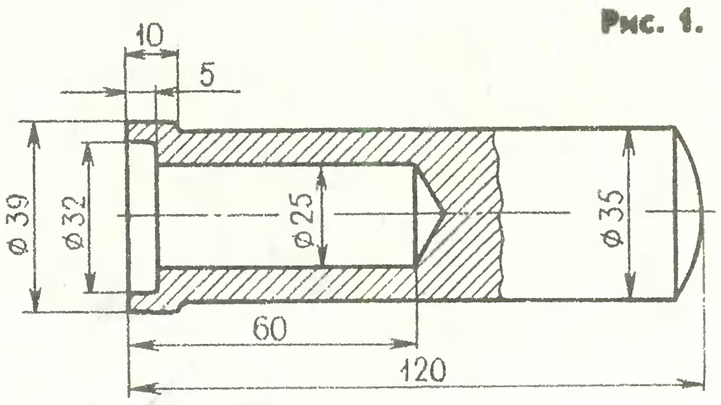


Рис. 2

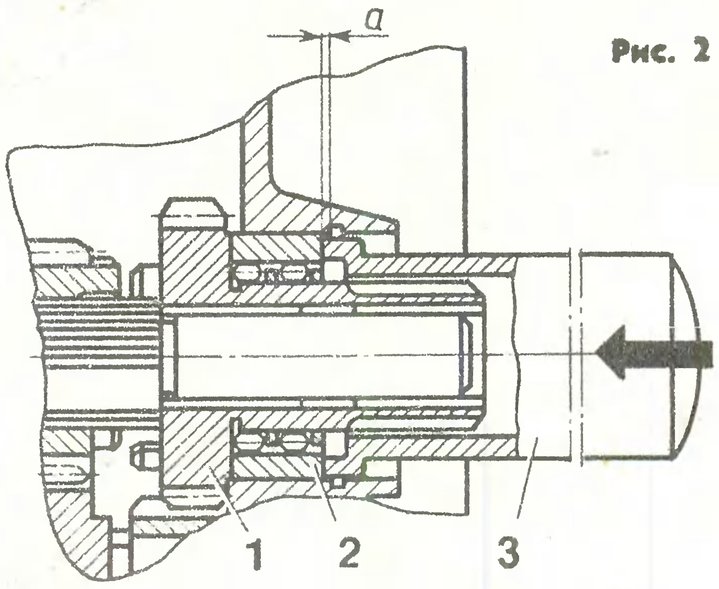


Рис. 3

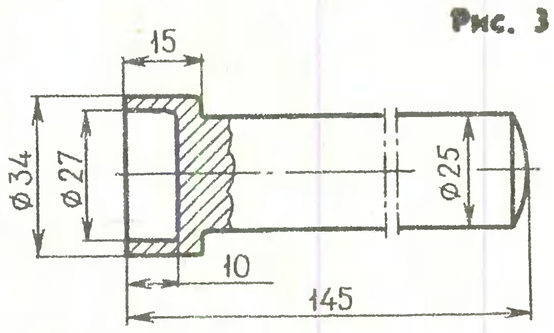


Рис. 4

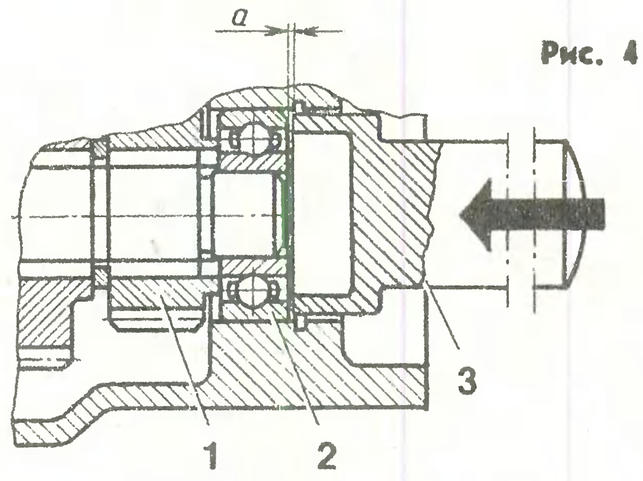


Рис. 5

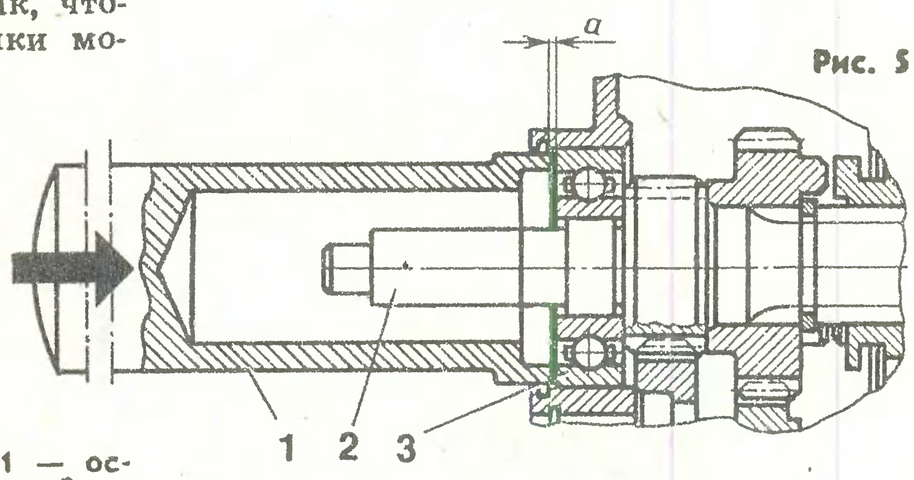
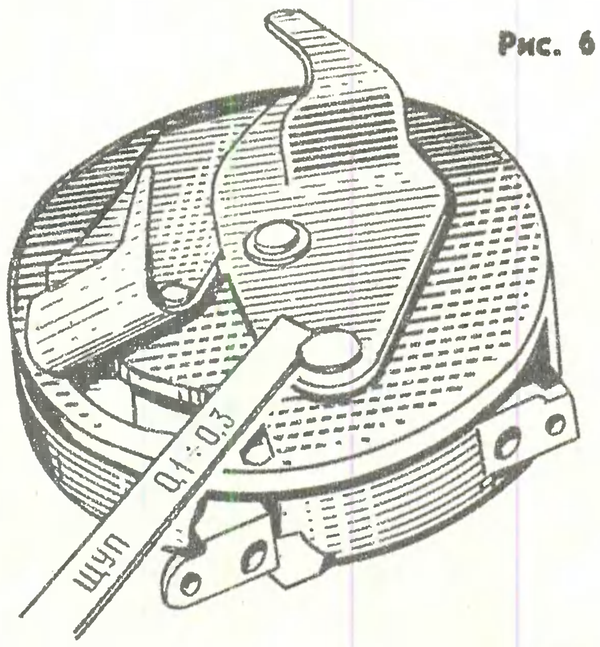


Рис. 6



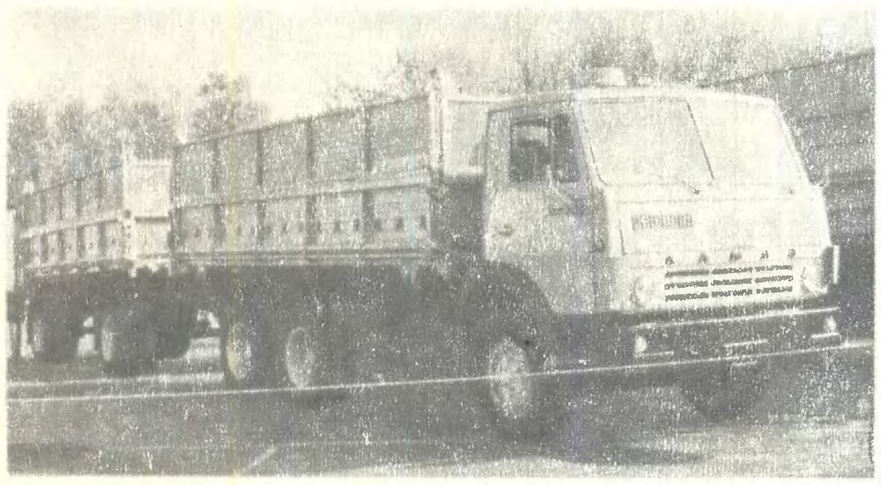
АВТОМОБИЛИ И НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС



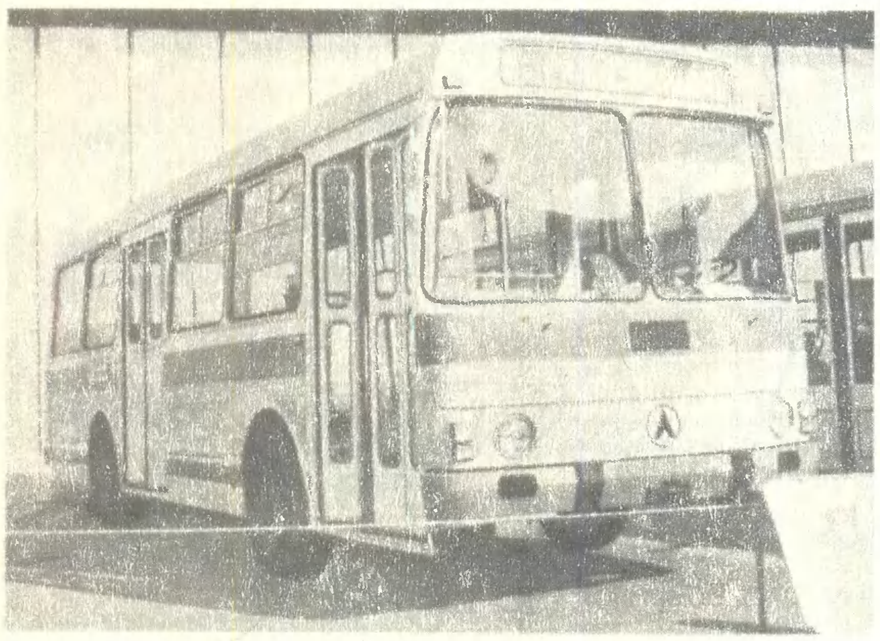
1



2



3



4

Навстречу XXVII съезду КПСС



НАШИ

Дизелизация — понятие, ставшее уже привычным. По крайней мере две последние пятилетки оно определяет одно из главных направлений развития нашего автомобилестроения. За это время немало написано и сказано о преимуществах дизельного мотора перед бензиновым: более низком (на 25—40%) расходе топлива, меньшей токсичности отработавших газов. Общепризнано, что дизель наиболее выгодно устанавливать на машины с большими годовыми пробегами — грузовики, автобусы.

Конечно, за достоинства нужно, как говорят, платить: дизель сложнее, более металлоемок, в производстве дороже карбюраторного мотора, а по удельной мощности (на единицу массы) уступает ему. Но недостатки окупаются выгодами в эксплуатации.

Преимущества дизеля давно, еще в 20-е годы привлекали внимание специалистов. Но его серийное производство тогда было еще не по силам молодой советской промышленности. Выпуск автомобильных дизелей начался только в 1947 году в Ярославле. К этому времени в активе нашего двигателестроения был не только опыт изучения зарубежных и экспериментальных отечественных дизель-моторов. Советский танковый дизель В—2, пройдя самое суровое испытание — испытание войной, — завоевал мировую славу. Совершенство его конструкции, высокая надежность во многом определили мощь наших танков, силу и неотразимость их ударов. Неоднократно модернизированный, этот двигатель и сегодня исправно несет службу на многих машинах мирного назначения — многоосных МАЗах, БелАЗах ранних выпусков и других.

Традиции советского моторостроения нашли продолжение в современной технике, которая экспонировалась на юбилейной выставке «Автопром-84». Это машины из обширного семейства КамАЗов, тяжеловозы из Минска и Могилева, львовские автобусы, грузовики ЗИЛ и «Урал». У самого маломощного из этих автомобилей под капотом сто восемьдесят сил, у четырехосных МАЗов и 40-тонных БелАЗов — свыше пятисот, а для их 110- и 180-тонных «земляков» счет идет на тысячи лошадиных сил! Но не затерялся среди многочисленных наследников один из первых наших дизельных — 110-сильный МАЗ—200, своим скромным обликом словно подчеркивая их мощь и совершенство.

Важным шагом в развитии дизелестроения была специализация ярославского автомобильного завода на выпуске двигателей. Ныне это головное предприятие объединения «Автодизель». Шести-, восьми- и двенадцатицилиндровые дизели из освоенного здесь семейства широко применяются на автомобилях, выпускаемых в Минске, Могилеве, Жодино, Кременчуге. На «Автопроме-84» привлекали внимание наиболее современные модели этих заводов: тягачи МАЗ—5432, МоАЗ—7405, самосвал КрАЗ—6505 и другие.

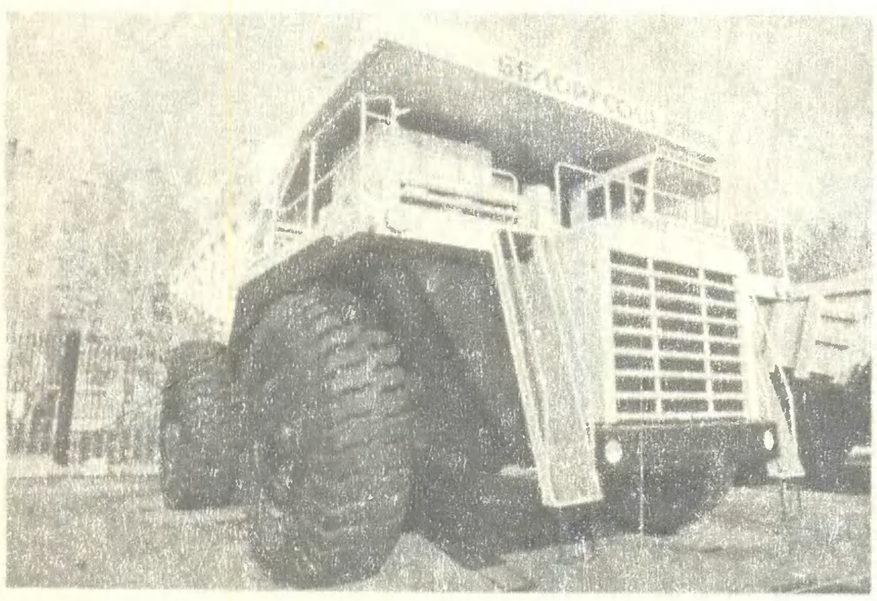
Еще более ответственным этапом не только для отрасли — для всего народного хозяйства — явилось создание камского комплекса заводов. В рекордно короткий срок КамАЗ стал крупнейшим изготовителем тяжелых грузовиков и помог значительно распространить вширь процесс дизелизации, который охватывает ныне все новые марки и модели машин.

Обширное семейство КамАЗов, львовский автобус ЛАЗ—4202, грузовики ЗИЛ—133ГЯ, «Урал—4320» и «5557» мы узнавали на выставке уже как старых знакомых. Были здесь перспективные модели, рассчитанные на применение камского дизеля: пригородный автобус ЛАЗ—42021 и большой городской ЛиАЗ—5256, грузовик в северном исполнении ЗИЛ—133ГЯС. Дизель КамАЗ—740 послужил базовым для шестицилиндрового мотора ЯМЗ—642. Разработанный в Ярославле и осваиваемый на реконструируемом кутаисском автомобильном заводе, он будет устанавливаться на сельскохозяйственный самосвал КАЗ—4540.

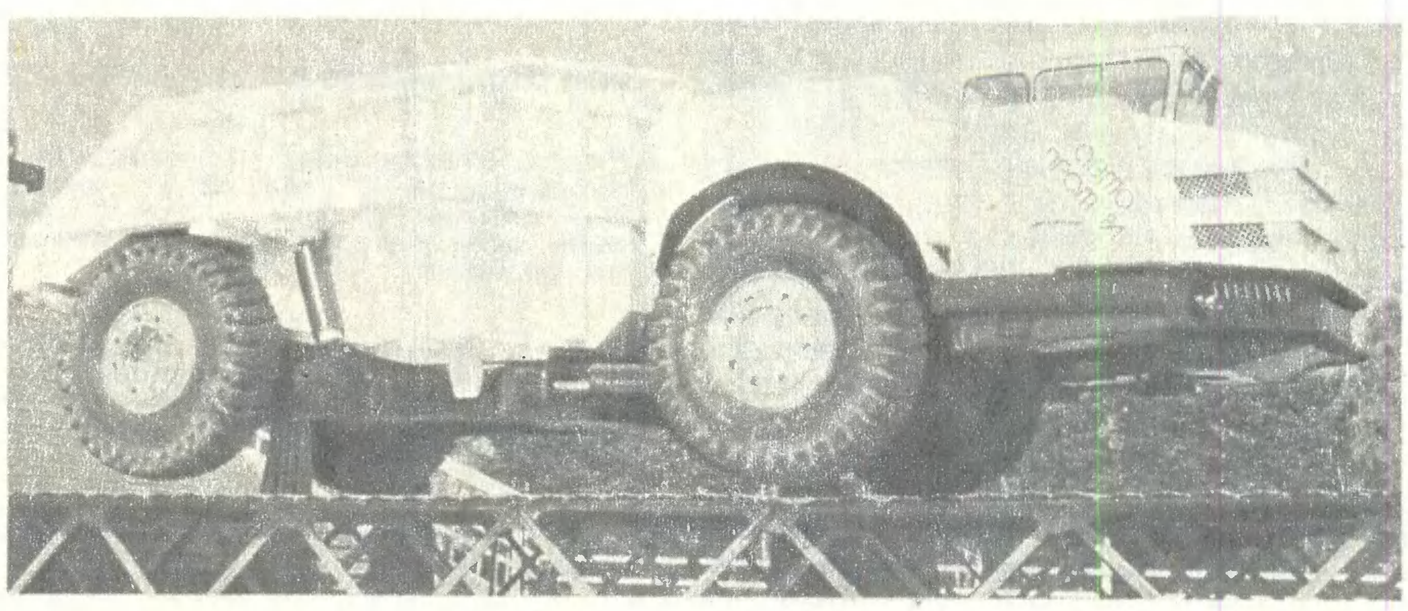
И не случайно было отведено видное место новым автопоездам ГАЗ и ЗИЛ: их освоение означает, что самые массовые в нашей стране грузовики также станут дизельными.

Автомобили и моторы, показанные на выставке, спроектированы в соответствии с наиболее современными тенденциями. Высокоэффективные процессы смесеобразования и сгорания, новейшая топливная аппаратура, применение турбонаддува, а на самых мощных моторах и охлаждения наддувочного воздуха обеспечивают экономичность и хорошие удельные показатели.

Перспективные дизели ГАЗ первыми в



5



6

ДИЗЕЛЬНЫЕ

нашем автомобилестроении будут с воздушным охлаждением. Моторы такого типа особенно хорошо зарекомендовали себя в северных районах, в условиях низких температур.

Основной упор в перспективном типаже дизельных машин сделан на автопоезда, автобусы повышенной вместимости. Они позволят перевозить больше грузов, больше пассажиров с тем же или даже меньшим числом водителей. Меньше понадобится и рабочих для ремонта и обслуживания, меньше запасных частей.

В завершающейся пятилетке освоено немало моделей таких машин. Это сельскохозяйственный самосвал-тягач КамАЗ—55102, седельные тягачи КамАЗ—54112, МАЗ—6422, МАЗ—5432, 110-тонный самосвал БелАЗ—75191 и 180-тонный БелАЗ—7521. Нынешний год и новая, двенадцатая пятилетка будут отмечены существенным ростом их производства. Например, выпуск 110-тонных самосвалов Белорусским автозаводом планируется увеличить в этом году вдвое, а 180-тонных — втрое против 1984-го!

Дизельные автомобили широко внедряются в перевозках сельскохозяйственных грузов. Здесь помимо универсальных все большую роль играют специализированные машины: автопоезда с тягачами КамАЗ—55102, «Урал—5557», полноприводные КамАЗы — «4310», «43105». Уже начато освоение транспортно-технологического автопоезда КАЗ—4540, а в перспективе двенадцатой пятилетки — автопоезд ГАЗ—6008. Все весомее вклад автомобилестроителей в решение задач Продовольственной программы.

С ростом производства особо мощных дизельных автомобилей связано осуществление другой важнейшей программы развития экономики — Энергетической. Строительство новых электростанций, увеличение добычи угля в открытых разрезах требуют все более производительной техники. Нуждаются в ней и другие отрасли, в первую очередь добывающие.

К началу двенадцатой пятилетки автомобили, оснащенные дизелями, должны составить около трети общего производства грузовиков. Но выдвинутый партией курс на интенсивное развитие экономики означает, что нельзя ограничиться количественным ростом дизельного парка. Нужно постоянно заботиться о повышении технического уровня выпускаемых машин: их удельной мощности, экономичности, единичной грузоподъемности, снижении трудоемкости обслуживания, улучшении комфортабельности. Немало экспонатов юбилейной выставки подтверждало, что именно эта линия взята ведущими заводами отрасли. В их числе — магистральный автопоезд с тягачом МАЗ—64221 «Люкс». На нем установлен 360-сильный двигатель ЯМЗ—8421 из нового семейства ярославских дизелей, к которому принадлежит и другой мотор, ЯМЗ—8401 — двенадцатицилиндровый, 650-сильный для тяжелых тягачей и карьерных самосвалов. Оба оснащены турбонаддувом, второй, кроме того, охлаждением наддувочного воздуха. На базе известного мотора КамАЗ—740 создан форсированный вариант «7403.10», мощность которого, также посредством турбонаддува, увеличена на 26% и равна 260 л. с./191 кВт.

Освоение более производительных и экономичных автомобилей с новыми моторами позволит сократить импорт, значительно увеличит конкурентоспособность наших машин на зарубежных рынках. Последнее обстоятельство во многом повлияло на создание еще одного дизеля. Его параметры скромнее — в соответствии с назначением. ВАЗ—341, спроектированный для машин Волжского автомобильного завода, развивает 48 л. с./36 кВт при рабочем объеме 1452 см^3. Испытаны и опытные образцы этого мотора с турбонаддувом.

Новый этап дизелизации означает не только более высокий уровень техники. Это качественно иной по сравнению с сегодняшним днем уровень технологии ее производства, эксплуатации, ремонта. Конечно, легче и лучше станут условия труда у заводских рабочих, водителей, других работников транспортных предприятий. Но надо иметь в виду, что современный дизельный двигатель требует более высокой точности при обработке и сборке деталей, более тщательного ухода за машиной, более квалифицированного обслуживания. Он рассчитан на индустриальные методы ремонта и восстановления. Значит, с переходом на производство таких моторов возрастут требования к людям, которые будут управлять высокоавтоматизированным оборудованием на заводах, водить новые ЗИЛы и ГАЗы, готовить их в рейс и возвращать в строй.

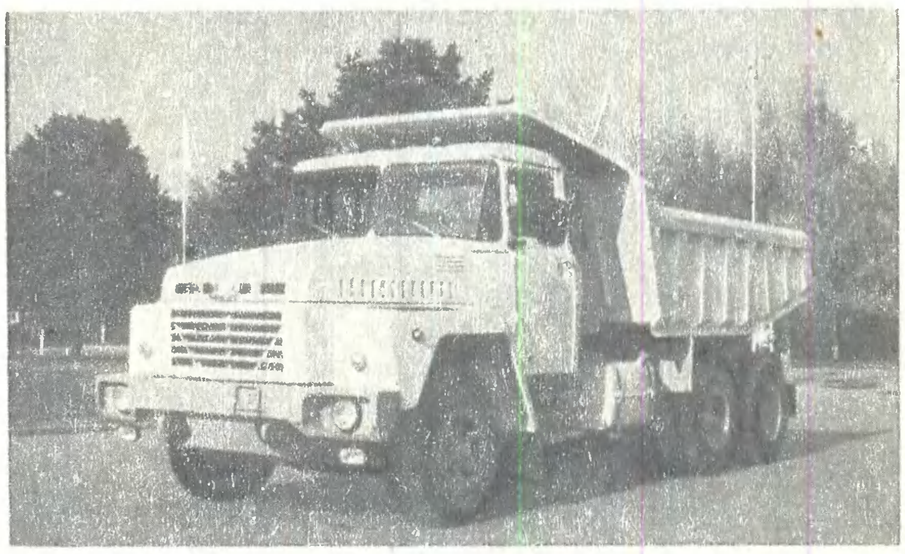
Можно с полным основанием говорить, что коренные изменения затрагивают не только технику и технологию, но и социальную сферу. По соседству с реконструируемыми и новыми заводами встанут жилые массивы и целые города, протянутся магистрали. Вчера так было в Набережных Челнах (ныне г. Брежнев), сегодня наступила очередь райцентра Ярцево в Смоленской области.

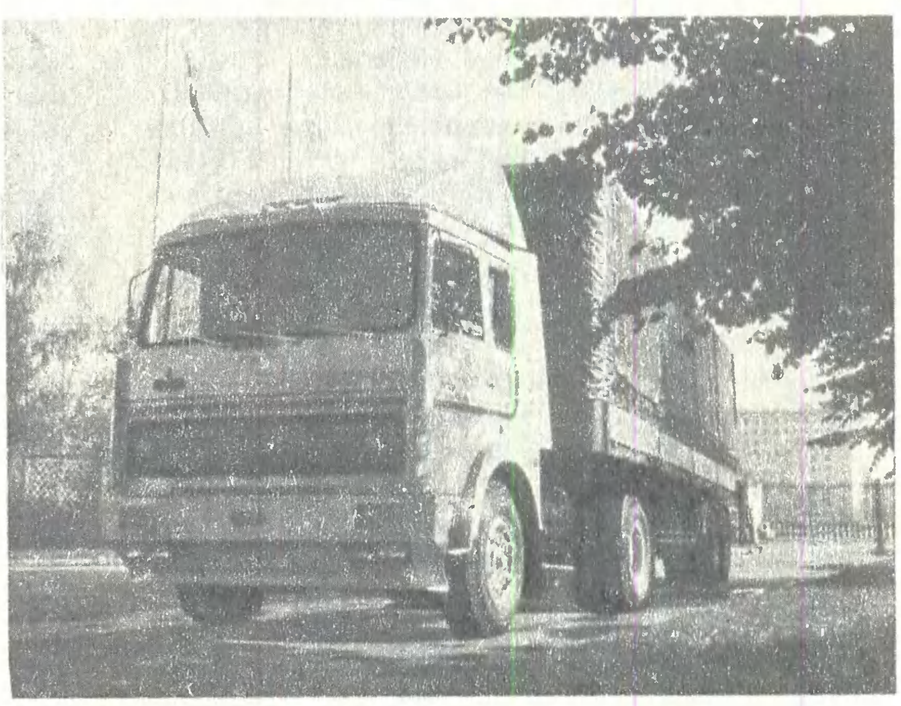
Перспективы дизелизации грандиозны. Они просматриваются на много лет вперед. И все, что отразила юбилейная выставка — итоги работы предприятий, надежный задел, — убеждает, что эти перспективы реальны.

В. АРКУША, инженер









1. Автопоезд с тягачом ЗИЛ—4331. Опытный образец. Двигатель — ЗИЛ—645 (8 цилиндров, 8740 см^3, 185 л. с./133 кВт). Грузоподъемность — 14 т. Скорость — 85 км/ч.

2. Самосвальный автопоезд ГАЗ—6008. Опытный образец. Двигатель — ГАЗ—542 (6 цилиндров, 6230 см^3, 125 л. с./92 кВт). Грузоподъемность — 14,6 т. Скорость — 80 км/ч.

3. Самосвальный автопоезд с тягачом КамАЗ—55102. Выпускается с 1980 года. Двигатель — КамАЗ—740 (8 цилиндров, 10 850 см^3, 210 л. с./155 кВт). Грузоподъемность — 14 т. Скорость — 80 км/ч.

4. Пригородный автобус ЛАЗ—42021. Опытный образец. Двигатель — КамАЗ—740 (8 цилиндров, 10 850 см^3, 210 л. с./155 кВт). Общая вместимость — 82 пассажира. Скорость — 90 км/ч.

5. Самосвал БелАЗ—75191. Выпускается с 1981 года. Двигатель — 8РАЧ—185 (6 цилиндров, 1100 л. с./809 кВт). Грузоподъемность — 110 т. Скорость — 60 км/ч.

6. Автопоезд МоАЗ—7405-9586. Выпускается с 1980 года. Двигатель — ЯМЗ—238К (8 цилиндров, 14 860 см^3, 190 л. с./140 кВт). Грузоподъемность — 22 т. Скорость — 40 км/ч.

7. Автомобиль «Урал—4320». Выпускается с 1977 года. Двигатель — КамАЗ—740 (8 цилиндров, 10 850 см^3, 210 л. с./155 кВт). Грузоподъемность — 5 т. Скорость — 85 км/ч.

8. Автомобиль ЗИЛ—133ГЯС. Опытный образец. Двигатель — КамАЗ—740 (8 цилиндров, 10 850 см^3, 210 л. с./155 кВт). Грузоподъемность — 10 т. Скорость — 85 км/ч.

9. Самосвал КрАЗ—6505. Опытный образец. Двигатель — ЯМЗ—238П (8 цилиндров, 14 680 см^3, 280 л. с./206 кВт). Грузоподъемность — 15,5 т. Скорость — 79 км/ч.

10. Автопоезд с тягачом МАЗ—5432. Выпускается с 1981 года. Двигатель — ЯМЗ—238Ф (8 цилиндров, 14 860 см^3, 280 л. с./206 кВт). Грузоподъемность — 21 т. Скорость — 92 км/ч.

Фото В. Князева

СПОРТ•СПОРТ•СПОРТ

ПО МЕСТУ ЖИТЕЛЬСТВА

Успешное решение задач, выдвинутых в Постановлении Верховного Совета СССР «Об основных направлениях реформы общеобразовательной и профессиональной школы», требует совместных усилий многих организаций, обусловливает разные формы и методы работы. Об одном опыте, проводимом в Пензе при активном участии партийных, профсоюзных, комсомольских организаций, комитетов ДОСААФ, рассказывается в публикуемой на этой странице корреспонденции.

Лет двадцать назад пензенские мальчишки «заболели» велосипедом с моторчиком. Пылились на антресолях бутсы, забыты были городки, а споры о корнерах и офсайдах сменились разговорами про кубические сантиметры двигателя и сечение выпускной трубы. В то время в Пензе впервые состоялись соревнования «Золотой мопед». Начинание подхватили, появились последователи и в других городах. К сожалению, «Золотой мопед» не прижился. Не нашлось тогда организаторов детского досуга, которые сумели бы поддержать хорошую инициативу.

В олимпийском, восьмидесятом году пензенские горком партии и горисполком приняли постановление о развитии материальной базы клубов для подростков по месту жительства. Тогда же родился почин «100 клубов — городу Пензе».

Понятно, как и в любом деле, находились скептики, которые придерживались такой точки зрения: а зачем они вообще нужны, эти клубы? Не проще ли открыть те же секции и кружки при общеобразовательных школах, благо там всегда можно отыскать свободные помещения? И таким образом проблема досуга ребят сразу будет решена.

Но представим себе на минуту обыкновенного мальчишку. Нет, не круглого отличника в отутюженных брюках, он-то как раз пойдет и в секцию при школе, а эдакого сорванца, который выскакивает из класса после звонка как ошпаренный. После школы, наскоро перекусив и наспех сделав уроки, он пулей вылетает во двор, где его уже ждут дружки. Вернется он в школу, где и так просидел целых пять уроков? Вряд ли. Ребятам нужна после школы смена обстановки, и этот психологический момент очень важен при организации их досуга.

Именно так рассуждали в Пензе, делая первые шаги в создании «подростковых» клубов. Началось все с поиска пустующих подвалов. Их ремонтировали, утепляли, а позже для клубов стали выделять две-три квартиры в новых домах.

Однако, кроме помещения и оборудования, требовались энтузиасты. Иначе их не назовешь. Зарплата в кружках и секциях невысока, с затратой времени в этой работе считаться не приходится, словом, человек, равнодушный к детям, в «подростковый» клуб не пойдет. Каждому клубу нужен был и свой комиссар. Но недостатка в людях не испытывалось.

— Клубы по месту жительства стали расти как грибы, — рассказывает заведующий отделом оборонно-массовой и спортивной работы обкома комсомола П. Поддубный. — И это не было «галочным» мероприятием. За открытием и работой каждого клуба по месту жительства стояла кропотливая совместная работа партийных, советских, комсомольских органов и, конечно, досаафовской организации.

В городе под руководством заместителя председателя облисполкома Ю. Виноградова стал функционировать совет координации деятельности клубов по интересам для детей и подростков по месту жительства.

Обращают на себя внимание слова «по интересам». Действительно, секции и кружки в клубах, как говорится, на любой вкус. На сегодняшний день в городе насчитывается 117 «подростковых» клубов и 65 из них культивируют технические и военно-прикладные виды спорта.

В помещении клуба «Строитель» микрорайона Арбеково на одной из стен начертаны слова Николая Васильевича Гоголя: «Едва ли есть высшее из наслаждений, как наслаждение творить!» И вправду, для творчества ребят здесь неограниченные возможности. В судомодельной лаборатории имеется даже ванна, впрочем, нет, за это слово ребята, наверняка, обидятся, поэтому назовем, как это принято у судомоделистов, — аквариум. В соседней комнате со всем необходимым оборудованием разместились автомоделисты. Хорошо известны в городе и области картингисты «Строителя». В витрине клуба немало наград за победы в детских и юношеских турнирах. А недавно юноши увлеклись багги, сами собрали несколько автомобилей и, думаю, в скором будущем составят серьезную конкуренцию гонщикам города.

Клуб этот особенный. Его открытие было целым событием. «Строитель» — сотый, юбилейный «подростковый» клуб по месту жительства. В нем занимается 350 детей и подростков от семи до 17 лет. Действует клуб с утра до вечера, так что у ребят, которые учатся во вторую смену, проблем нет.

Ведется здесь и работа с трудными подростками. Многие из них, начав заниматься в «Строителе», давным-давно забыли, что такое детская комната милиции.

В клуб «Юный автомобилист» микрорайона Терновка мы попали во время занятий на автотренажере. Володя Тузков ведет машину уверенно, расчетливо объезжая все препятствия. Оно и понятно, совсем недавно он стал одним из победителей городских соревнований «Золотой мопед», которые возродились все-таки в Пензе. Над ребятами из клуба «Юный автомобилист» шефствует автотранспортное предприятие. Оно помогает с оборудованием клуба, доставляет машины к месту соревнований. А ребята, в свою очередь, стараются быть полезными шефам.

Трудно переоценить клубы по месту жительства. Ведь во многих семьях ребенок, придя из школы, практически предоставлен сам себе. А улица и подворотни пока еще мало кого научили хорошему. В Пензе же ребятам есть где провести свободное время. И с большой пользой.

Небезынтересно мнение заслуженного тренера СССР по прыжкам в воду Б. Клинченко, воспитавшего в Пензе немало известных спортсменов, в том числе чемпионку Олимпийских игр Ирину Калинину.

— Мне приходилось бывать в разных городах, у нас и за рубежом, — сказал Борис Павлович. — Но нигде я не встречал такой прекрасной организации досуга ребятишек, как в Пензе. Поверьте, говорю так не потому, что это мой родной город, а просто восхищаясь «подростковыми» клубами, где каждому находится дело по душе. «Один за всех и все за одного» — вот девиз мальчишек в наших клубах.

И вот еще что важно. Занимаясь в клубах, ребята потом с желанием идут в автошколы ДОСААФ. Они уже вполне готовы к этому. Однако в армии, кроме умелого обращения с техникой, требуется еще хорошая физическая подготовка от каждого призывника, независимо от того, кем он будет служить — радистом, водителем, танкистом.

Кстати, и физически ребята, которые занимались в клубах по месту жительства, намного лучше подготовлены, чем другие курсанты. В этом мы убедились на примере одной из групп, костяк которой составляют картингисты из клуба «Союз». Здесь почти каждый подтягивается на перекладине восемь—десять раз.

Клубы по месту жительства в Пензе на сегодняшний день уже не эксперимент, а система. И в том, что действуют они как хорошо отлаженный механизм, в немалой степени заслуга городских организаций.

— У нас не принято перекладывать заботы о ребятах на плечи друг друга,— говорит заведующий отделом физической культуры и спорта облсовпрофа А. Заложников. — Вот, скажем, для проведения состязаний на велотреке в гонке за лидером без мотоцикла не обойтись. Помогает ДОСААФ. Да разве только в этом. И военно-технические праздники, и турниры по техническим и военно-прикладным видам спорта, и спартакиады клубов по месту жительства проводим вместе.

...Солнечные лучи золотят пальмовую ветвь на памятнике воинской и трудовой доблести. На мраморное подножие, словно переступая пору детства, поднимается почетный караул ребят, одетых в форму юнармейцев. Это уже не игра и не подражание взрослым. Серьезны лица часовых, застывших у Вечного огня.

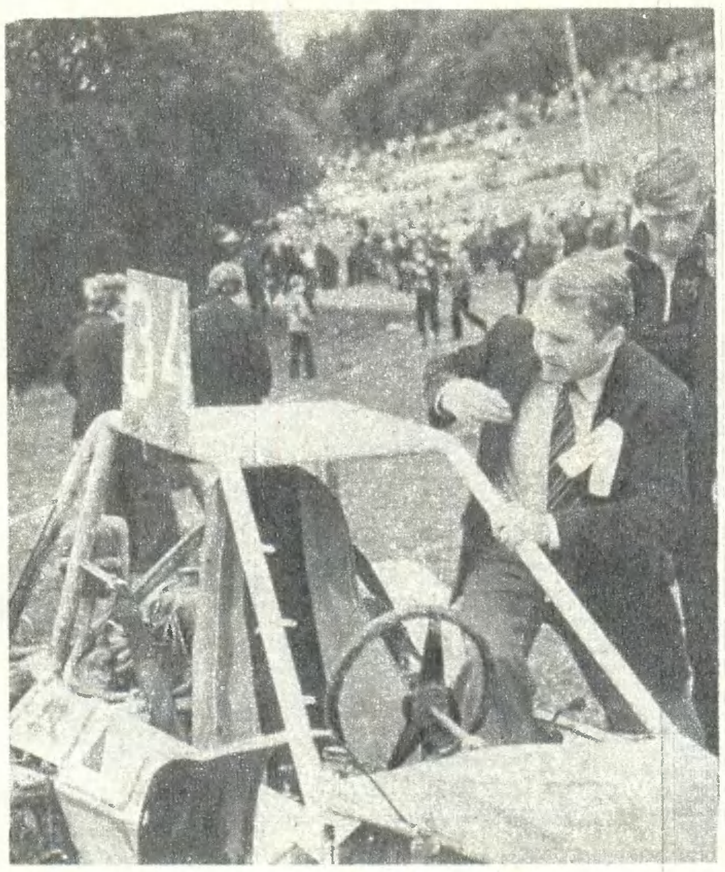
О чем они думают? Может о своих дедах и прадедах, погибших на войне? Как знать... Смотришь на ребят — и верится, что они вырастут надежными защитниками своей великой страны.

П. СПЕКТОР,
спец. корр. «За рулем»

г. Пенза

Спортивный гость «За рулем»

ОЛЕГ МАКАРОВ: АВТОДЕЛО — НА ПЕРВУЮ ПАРТУ



Сегодня наш гость — дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт СССР, заслуженный мастер спорта О. Макаров.

— Вот уже более двадцати лет вы, Олег Григорьевич, по долгу службы занимаетесь космической техникой и, как однажды заметил летчик-космонавт СССР профессор Константин Петрович Феоктистов, прекрасно знаете все ее возможности и способности. Трижды, в 1973 году с Василием Лазаревым, в 1978-м с Владимиром Джанибековым и в 1980-м с Леонидом Кизимом и Геннадием Стрекаловым вам довелось водить космический корабль. А как бы вы сами, интересно, оценили свои способности в качестве водителя сугубо земной техники — автомобиля? Когда и где состоялось ваше непосредственное знакомство с ним?

— Одиннадцать лет назад. Азы шоферской науки постигал с помощью своего друга, отличного водителя. И, видимо, успешно: экзамен в ГАИ сдал с первого раза. С тех пор автомобиль стал для меня надежным и, что особенно хочу подчеркнуть, необходимым помощником в жизни, хотя бы в экономии времени. Не могу теперь представить себе, как раньше обходился без него. Что же касается собственных достижений в этой сфере, оцениваю их пока как средние.

— На одной из пресс-конференций, шесть лет назад, вы, помнится, сказали, что рабочее место в космосе дорого, а значит при подготовке к полетам пришлось на земле освоить много разных специальностей: медика, навигатора, астронома, биолога... Можете ли вы теперь, даже безотносительно к космосу, добавить к ним еще одну — водителя?

— С большими оговорками, хотя я и не сторонник разделения шоферов на две «касты» — профессионалов и любителей. Дорога для всех одна — и для тех, кто здесь работает, и для тех, кто находится за рулем собственного автомобиля.

— Какими качествами, на ваш взгляд, должен обладать современный водитель?

— Помимо чисто профессиональных навыков — умением добровольно и сознательно подчинять себя законам дороги, соотносить свои действия с интересами партнеров по движению, соблюдать нормы водительской культуры. А вообще-то, все это, наверное, тоже надо включить в профессиональные качества.

Сейчас, как правило, первые водительские университеты проходят в автошколах и клубах ДОСААФ, на курсах ДОАМ, но, если хотите знать мое мнение, начинать приобщение к автомобильному делу надо еще в общеобразовательной школе. Я имею в виду не только уроки по правилам движения, а гораздо большее: получение вместе с аттестатом зрелости водительского удостоверения. У современных мальчишек и девчонок тяга к автомобилю, технике очень велика, и грех не воспользоваться этим. Не будем забывать, что все наши знания, умение делать что-то хорошо — это, в конечном счете, потенциал всего нашего общества. Важно, чтобы выпускник не просто имел квалификационное удостоверение, а был бы подготовлен практически. Предвижу возражение — не везде еще материально-техническая база позволяет решать такие задачи. Ну и что же? Надо дать возможность учиться там, где есть подходящие условия. К тому же в личном пользовании находятся многие миллионы автомобилей и мотоциклов. Если сейчас уже в третьем классе школьников учат программировать, так почему же не учить их водить автомобиль?

— Позволю себе высказать возражение: не создаст ли это повышенную опасность на дорогах, как-никак за рулем подросток?

— Беда наша в том, что порой даже в двадцать лет многие продолжают считать себя детьми. Идет это от того, что их таковыми считают окружающие — родители, родственники, учителя. Надо воспитывать у ребят самостоятельность, серьезное отношение к любому делу, чувство ответственности. Безусловно, задачу, о которой идет речь, можно решить только комплексно и постепенно. Что же касается подростка за рулем, то среди знакомых мне водителей есть и такие, кто и в сорок лет ведет себя на дороге не лучше, чем школьники-озорники на большой перемене.

— Олег Григорьевич, будет интересно узнать, как вы, инженер по образованию и призванию, относитесь к техническим видам спорта?

— Не берусь судить обо всех видах автоспорта. В авторалли, например, мне нравится все. Успех в этом виде спорта зависит и от подготовки машины, и от мастерства водителя, его штурмана, четкости, слаженности действий обоих, умения рассчитать силы на всю дистанцию. Выделю также кросс на багги и легковых машинах, где в равной степени идет борьба моторов и характеров.

— Вы по мере возможности, как мы знаем, стараетесь посещать автомобильные соревнования. Не появлялось когда-либо у вас желание самому заняться техническим спортом?

— В свое время он прошел как-то мимо меня, а начинать сейчас, в свои пятьдесят, думаю, поздновато, хотя, если не ошибаюсь, мой коллега Георгий Гречко не так давно выполнил норматив кандидата в мастера спорта по авторалли. Но вот от курсов повышения квалификации водителя я бы не отказался. Как ездить по скользкой дороге? Как выйти из заноса? К сожалению, практически этому у нас нигде не учат. А стоило бы.

— Олег Григорьевич, приятно, что вы являетесь постоянным читателем «За рулем». Пользуясь, так сказать, моментом: что бы вы хотели пожелать редакции?

— Побольше публикуйте интересных технических статей, дельных, полезных советов автомотолюбителям, как начинающим, так и со стажем.

— Ну а читателям?

Мой собеседник берет фломастер и пишет:

«Читателям журнала «За рулем». С пожеланием безаварийной езды».

Беседу вел Б. ВАЛИЕВ
Фото В. Егорова

СКИЙОРИНГ: СОЮЗ МОТОЦИКЛИСТА И ЛЫЖНИКА

Ехать на лыжах, держась за веревку, прикрепленную к мотоциклу. Что это — аттракцион, развлечение, спорт?

Уже много лет скийоринг является национальным видом спорта в республиках Советской Прибалтики, и прежде всего в Латвии. В последние годы он находит приверженцев и в других районах страны. Поклонники мотоциклетно-лыжных гонок есть в Польше, ГДР, ФРГ, появились они и в Чехословакии.

Тандем «мотоциклист—лыжник» предоставляет и тому и другому отличные возможности проявить свое искусство в спорте. Ведущему — в управлении мотоциклом на трудной снежной трассе, ведомому — в умении двигаться на лыжах при очень высокой скорости.

Скийоринг получает распространение там, где популярны и мотоциклетный и лыжный спорт. В Латвии, например, им увлекаются не в одном-двух районах, а, можно сказать, повсюду. Один только факт. В прошлом году в розыгрыше Кубка «Мотокова» пожелали стартовать 1300 (!) человек, и организаторы вынуждены были произвести отсев, оставив за чертой 840 потенциальных участников — больше не могла принять трасса.

Соревнования по скийорингу — это, помимо всего, захватывающее зрелище. И потому их ждут, их посещают десятки тысяч зрителей. Ситуация в ходе гонки здесь меняется как в калейдоскопе. Буквально каждый поворот сулит новую неожиданность, возможную смену лидеров. Отчаянные погони, решительные обгоны. Не обходится без падений, без того, что за мотоциклистом остается пустая веревка. В скийоринге случается всякое, и тем он еще привлекательнее.

Мастерство мотоциклистов проявляется здесь в умении выбрать самые быстрые и наиболее удобные для буксируемого траектории поворотов, а лыжников — в использовании приемов скоростного спуска. Среди участников соревнований можно встретить известных мотогонщиков — чемпионов страны и республики.

Трасса скийоринга представляет собой чередование прямых участков, где скорость достигает 100 км/ч, с холмистыми, где немало поворотов. Самые сложные — повороты маленького радиуса в глубоком снегу. И хотя скорости здесь обычно не превышают 50 км/ч, именно эти участки наиболее коварные.

Скийоринг обосновался теперь на лучшей в Латвии базе автомотоспорта — «Бикерниеки», где трасса прокладывается по «кругу мастерства» для автогонок и по кольцу картинга.

Свидетельством все большего признания этих соревнований служит и учрежденный чехословацким внешнеторговым объединением «Мотоков» кубок по скийорингу, который в этом году разыгрывается в третий раз. Среди участников соревнований впервые выступили два дуэта из ЧССР.



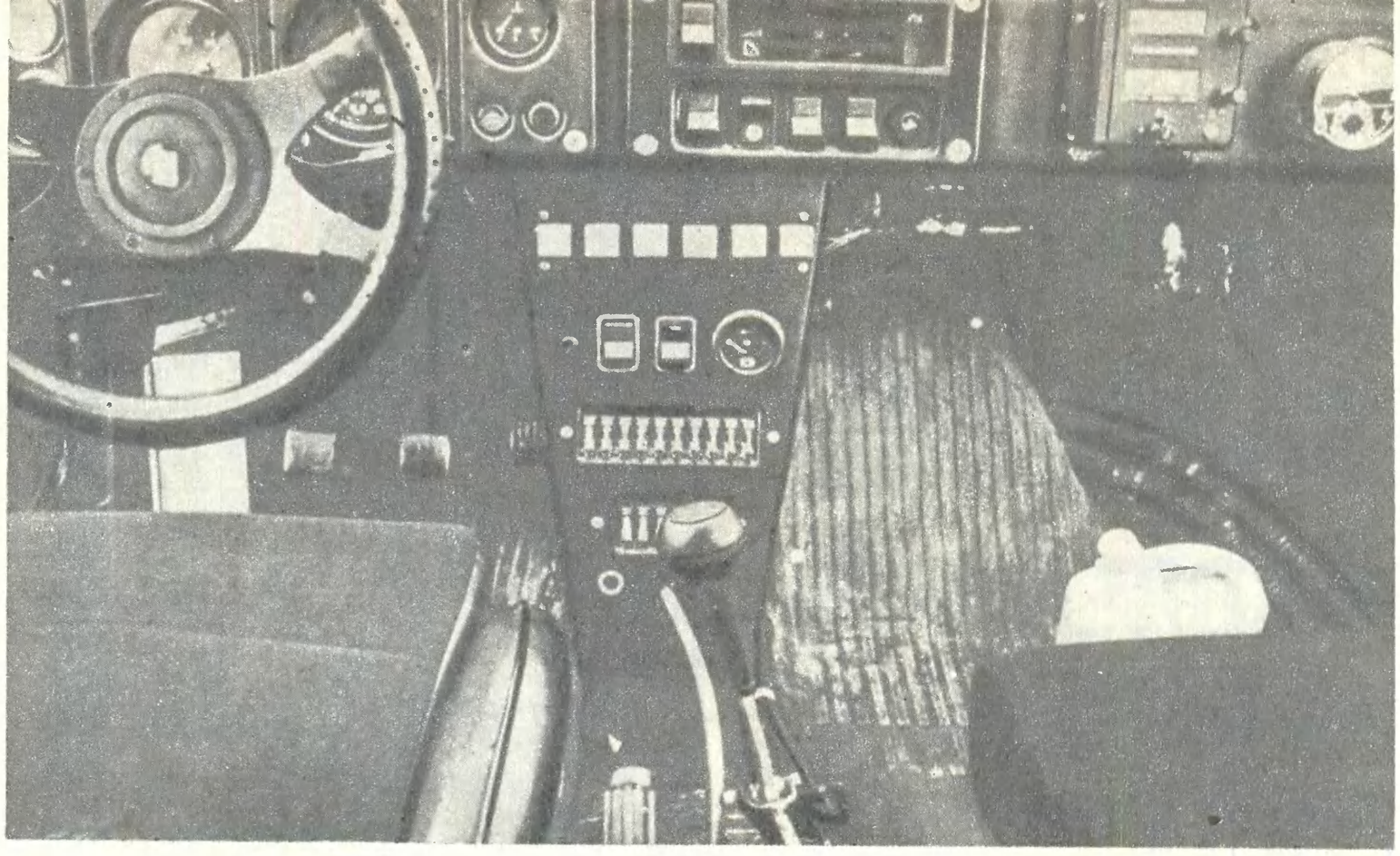
РАЛЛИ. 9-Й КЛАСС

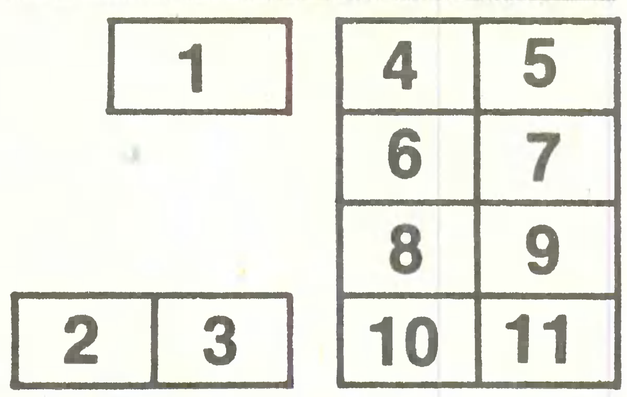
Каждый год ведущие наши раллисты по пять-шесть раз стартуют на соревнованиях, которые идут в зачет чемпионатов мира и Европы. Эти, самые значимые в календаре ФИА соревнования по авторалли пользуются огромной популярностью и постоянно собирают сотни тысяч болельщиков. Автомобильные фирмы, выставляющие свои команды, не жалеют средств для победы, понимая, что ралли сегодня — лучшая реклама продукции. И, видимо, в этом главная причина того, что в борьбе за мировое лидерство столь весом сейчас абсолютный результат. Такое положение привело к снижению роли младших классов и объединению их в одну зачетную группу. Так уже стало практически с автомобилями, которые имеют двигатели рабочим объемом 2000 см³, 1600 см³, а зачастую и 1300 см³. Это, естественно, ставит наши «лады» и «москвичи» в крайне невыгодные условия.

В 1983 году ФАС СССР приняла решение о проведении отдельного чемпионата СССР по ралли на автомобилях, подготовленных по группе Б (допускаются значительные переделки) в классе 9 (до 2000 см³). Понятно, что основная нагрузка в создании этих раллийных автомобилей ложится на автозаводы и предприятия, специализирующиеся в подготовке спортивной техники (вильнюсский авторемонтный завод и «Вихур»), а программа в ближайшее время здесь такова: выявить «естественным отбором» наиболее удачные конструкторские решения для создания на их базе мелкосерийного производства машин нового поколения.

В июле и октябре минувшего года состоялись первые соревнования в 9-м классе. На этих страницах представлены спортивные автомобили — результат творческого поиска бюро форсированных испытаний УГК ВАЗа, Лаборатории спортивно-гоночных автомобилей ВАЗа, Технического центра по подготовке спортивных автомобилей на вильнюсском авторемонтном заводе и Лаборатории спортивных автомобилей АЗЛК.

Ю. ЛИСОВЕЦ





1. Так выглядит рабочее место экипажа спортивного автомобиля «Лада-ВАЗ—2108-ралли».

2. Задние колеса «ВАЗ—2108-ралли», как и передние, имеют независимую подвеску.

3. Подвеска типа «Мак-Ферсон» у передних колес автомобиля «Лада-ВАЗ—2105ЛГСА-2000» улучшила его устойчивость и управляемость.

4. «ЛАДА-ВАЗ—2108-РАЛЛИ». Создан в бюро форсированных испытаний УГК ВАЗа на базе ВАЗ—2108. Принципиальные изменения: центральное размещение силового агрегата (двигатель расположен за сиденьями водителя и штурмана), компоновка классическая (привод на задние колеса). Техническая характеристика. Снаряженная масса — 1000 кг; дорожный просвет — 190 мм. Двигатель: рабочий объем — 1850 см³, степень сжатия — 10,5, мощность — 145 л. с./107 кВт при 7500 об/мин. Трансмиссия: пятиступенчатая коробка передач, металлокерамическое сцепление «Фихтель и Сакс», передаточное число главной передачи — 5,3, дифференциал повышенного трения. Подвеска колес: передняя и задняя — независимые.

5. Моторный отсек «ВАЗ—2108-ралли» расположен в средней части кузова и отделен от салона специальной перегородкой.

6. «ЛАДА-ВАЗ—2105Т16ВФТС». Создан в Техническом центре по подготовке спортивных автомобилей вильнюсского авторемонтного завода. Принципиальные изменения: шестнадцатиклапанный двигатель с двумя распределительными валами и турбонаддувом; специальная коробка передач. Техническая характеристика. Снаряженная масса — 970 кг; время разгона (километр с места) — 25,5 с; дорожный просвет — 157 мм. Двигатель: рабочий объем — 1772,5 см³, степень сжатия — 7,8, избыточное давление наддува — 1 кгс/см², клапанный механизм — 20НС с 4 клапанами на цилиндр, система питания — карбюратор и турбонагнетатель, мощность — 240 л. с./177 кВт. Трансмиссия: коробка передач — прямозубая пятиступенчатая с кулачковыми муфтами включения, сцепление — металлокерамическое «Фихтель и Сакс», передаточное число главной передачи — 5,3.

7. Установка турбонаддува. Ее применение дало прирост мощности в 50%.

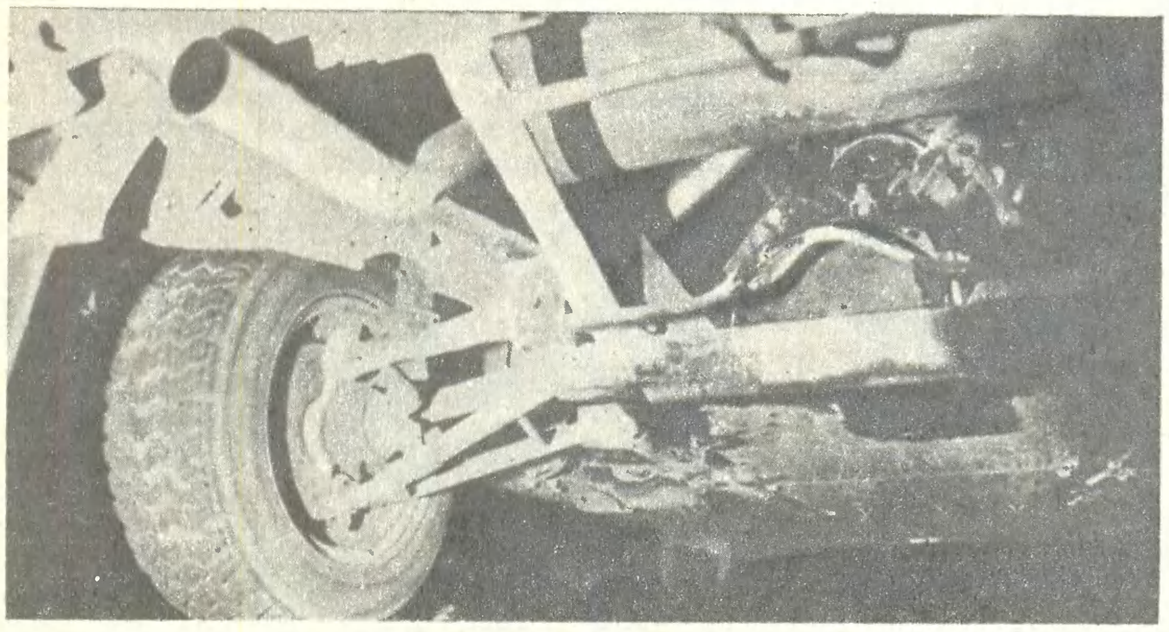
8. «ЛАДА-ВАЗ—2105ЛСГА-2000». Создан в Лаборатории спортивно-гоночных автомобилей ВАЗа на базе ВАЗ—2105. Принципиальные изменения: двухдверный кузов; шестнадцатиклапанный двигатель с двумя распределительными валами; независимая подвеска задних и передних колес типа «Мак-Ферсон»; дисковые задние тормоза; реечный рулевой механизм. Техническая характеристика. Снаряженная масса — 830 кг; дорожный просвет — 220 мм. Двигатель: рабочий объем — 1730 см³, степень сжатия — 11,5, клапанный механизм — 20НС с 4 клапанами на цилиндр, система зажигания — электронная бесконтактная. Трансмиссия: коробка передач — пятиступенчатая, сцепление — металлокерамическое «Фихтель и Сакс», передаточное число главной передачи — 4,77.

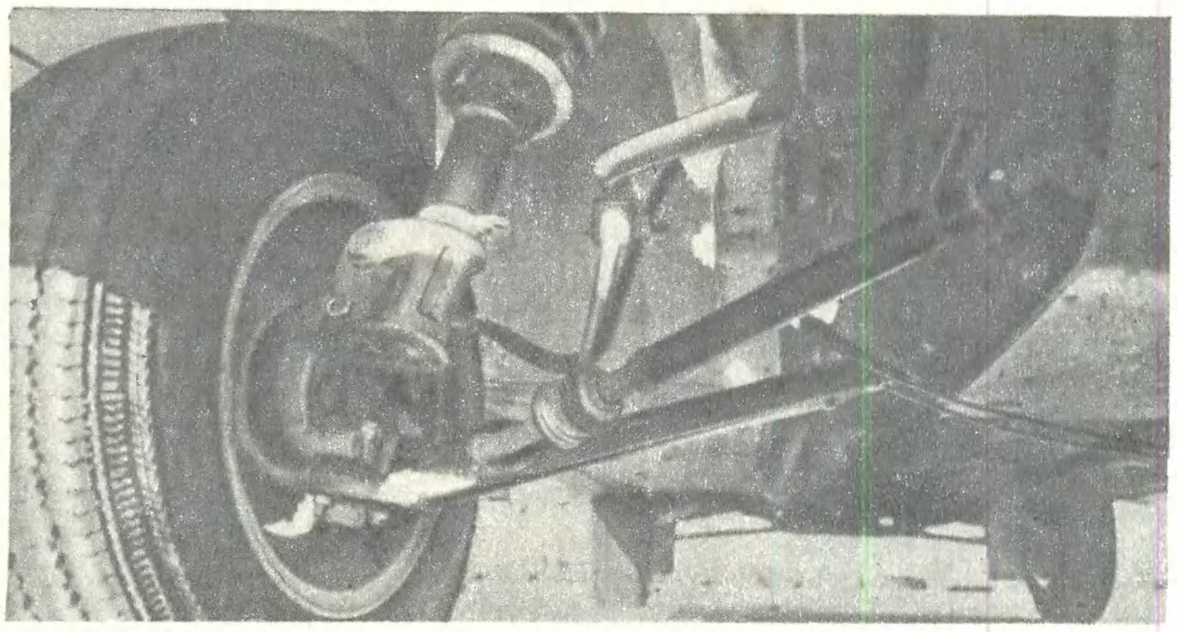
9. «Двухвальный» двигатель автомобиля ВАЗ—2105ЛСГА-2000. Внизу справа — верхняя точка крепления подвески «Мак-Ферсон».

10. «МОСКВИЧ—2140СЛ-РАЛЛИ-2000». Создан в Лаборатории спортивных автомобилей АЗЛК. Принципиальные изменения: специальная коробка передач. Техническая характеристика. Снаряженная масса — 980 кг (для облегчения автомобиля были специально изготовлены алюминиевые капот, крышка багажника, бензобак; из более тонкого металла — крылья, панели двери); время разгона (километр с места) — 28,5 с. Двигатель: рабочий объем — 1820 см³, степень сжатия — 10,0, клапанный механизм — ОНС, мощность — 150 л. с./110 кВт. Трансмиссия: коробка передач — пятиступенчатая, сцепление — с дисками увеличенного диаметра.

11. Спойлер на крышке багажника «Москвича» при высоких скоростях обеспечивает лучшую устойчивость.

Фото автора и Н. Селютина

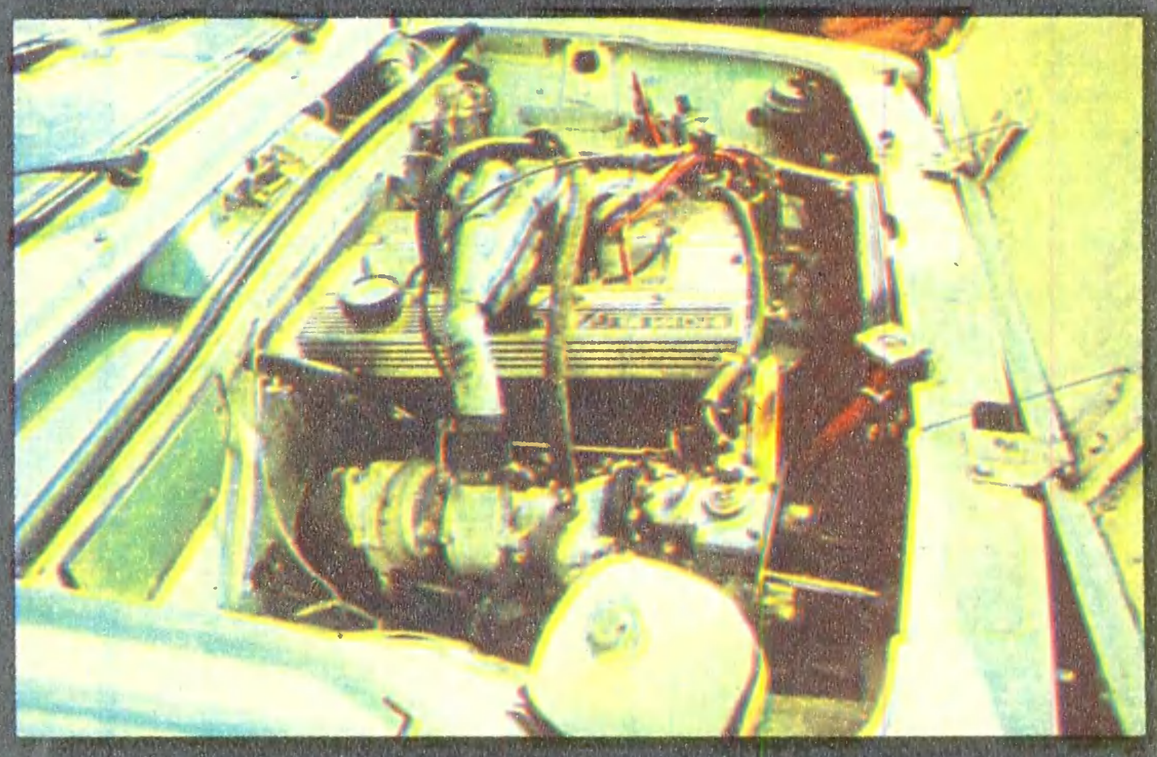




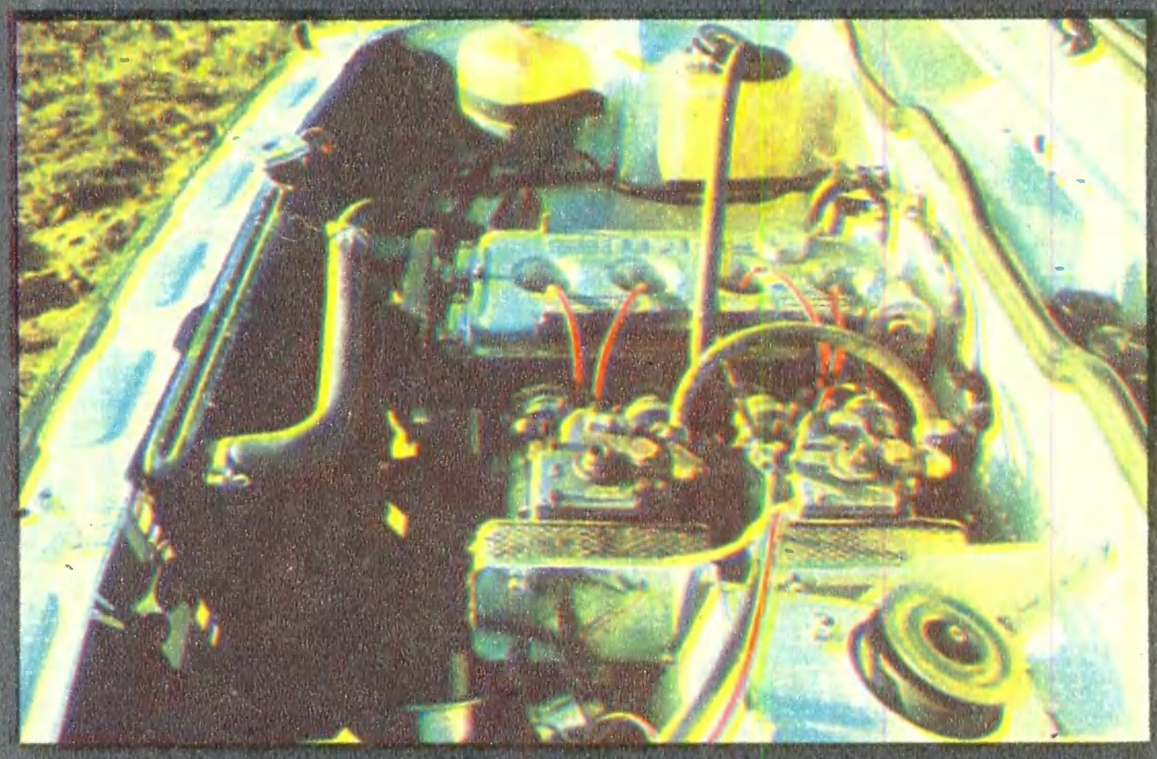

32
Lada
LADA ENGINEERING


8326 КША



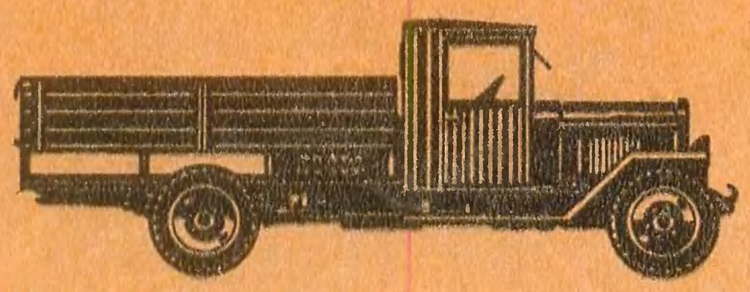



5771 КША



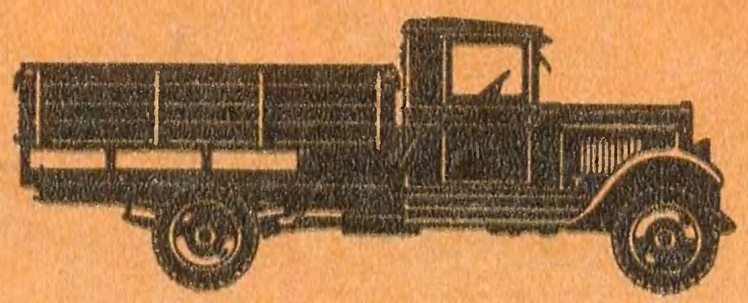

6
1514 ММЕ


2285 ММЕ



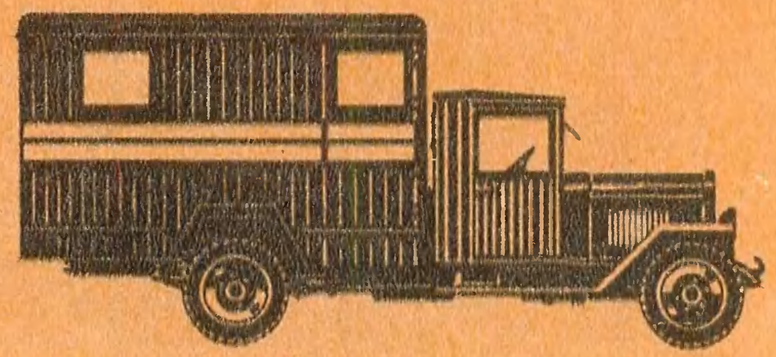
ЗИС—5В (1942—1950)

4×2. 3000 кг. 6—5555 см³. 76 л. с./56 кВт. 4. 6060 мм. 3100 кг. 60 км/ч. ЗР, 1977, № 8. Упрощенная конструкция грузовика ЗИС—5 военных лет.



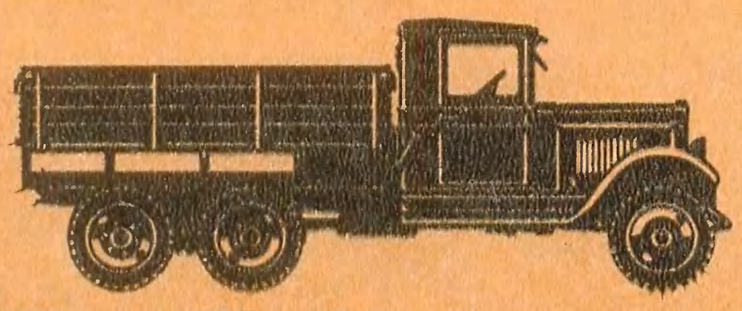
ЗИС—32 (1941)

4×4. 2500 кг. 6—5555 см³. 82 л. с./56 кВт. 8. 6060 мм. 3680 кг. 65 км/ч. ЗР, 1979, № 8. Грузовик повышенной проходимости на базе ЗИС—5.



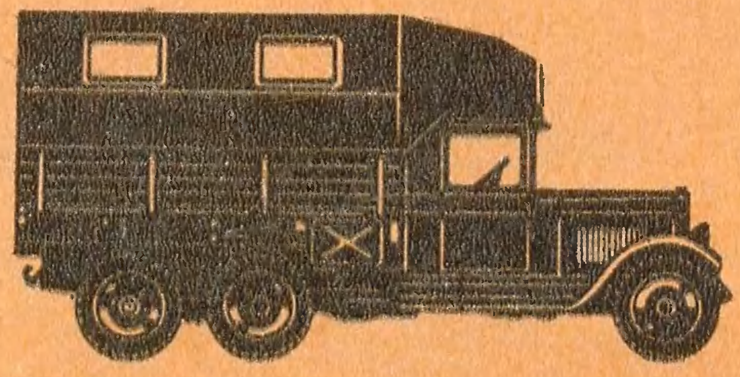
ЗИС—44 (1943—1945)

18-местная машина на шасси ЗИС—5В для перевозки раненых. Длина — 6270 мм.



ЗИС—6 (1933—1941)

6×4. 2500 кг. 6—5555 см³. 73 л. с./54 кВт. 9. 6060 мм. 4230 кг. 50 км/ч. ЗР, 1981, № 3. Грузовик повышенной проходимости на базе ЗИС—5.



Летучка типа Б

Походная мастерская (летучка) типа Б на шасси ЗИС—6 для среднего ремонта автомобилей.



ГАЗ—64 (1941—1942)

4×4. 4. 4—3285 см³. 50 л. с./37 кВт. 4. 3660 мм. 1200 кг. 100 км/ч. ЗР, 1981, № 8. Командирский автомобиль и тягач для легких артиллерийских систем.



ГАЗ—67Б (1943—1953)

4×4. 4. 4—3285 см³. 54 л. с./40 кВт. 4. 3345 мм. 1320 кг. 90 км/ч. ЗР, 1982, № 4. Командирская машина и тягач для легких артиллерийских систем.

АВТОМ ВЕЛИКОЙ ОТ

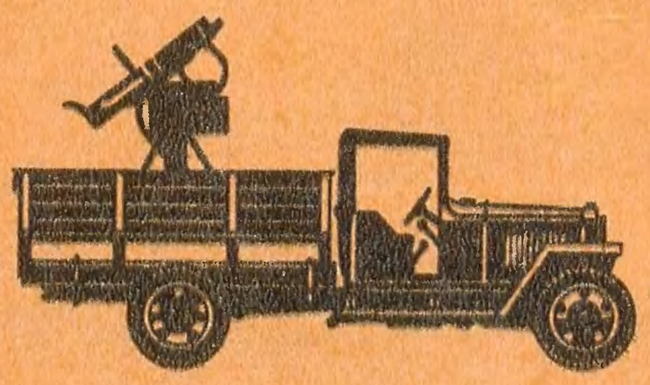
На автозаводы в годы Великой Отечественной войны легла ответственная задача — планомерно поставлять транспортную колесную технику для фронта и тыла. С их конвейеров за 47 месяцев боевых действий сошло более 300 тысяч машин. Их изготовляли, как и прежде, в Москве, Горьком, Ярославле, кроме того, в Ульяновске и Миассе, где в небывало короткие сроки было организовано производство на перебазированном из Москвы оборудовании. Многочисленные специализированные предприятия монтировали на автомобильные шасси «катюши», зенитки, топливозаправщики и другие установки.

Транспортные операции по доставке личного состава, боевой техники, боеприпасов и продовольствия в основном легли на плечи ЗИС—5В и ГАЗ—ММ, которые составляли тогда бо́льшую часть автомобиль-



ГАЗ—ММ (1938—1950)

4×2. 1500 кг. 4—3285 см³. 50 л. с./37 кВт. 4. 5250 мм. 1750 кг. 70 км/ч. ЗР, 1981, № 9. Грузовик военных лет упрощенной конструкции.



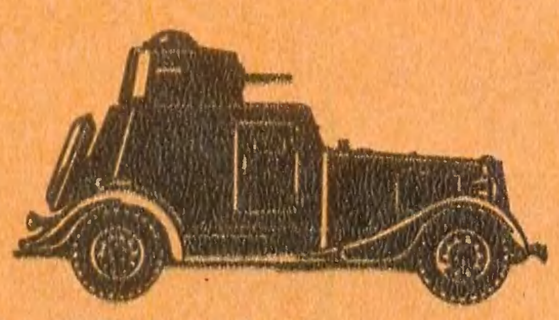
4М

Счетверенная зенитная пулеметная установка образца 1931 года на шасси ГАЗ—ММ.



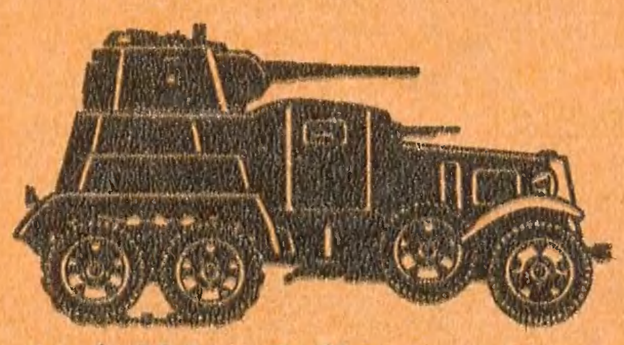
ГАЗ—55 (1938—1945)

4×2. 6—7. 4—3285 см³. 50 л. с./37 кВт. 4. 5425 мм. 2370 кг. 70 км/ч. ЗР, 1981, № 7. Основная машина для транспортировки раненых.



БА—20 (1936—1941)

4×2. 2. 4—3285 см³. 50 л. с./37 кВт. 3. 4350 мм. 2300 кг. 90 км/ч. ЗР, 1981, № 4. Легкий бронеавтомобиль. Вооружение — пулемет.



БА—10 (1938—1942)

6×4. 4—3285 см³. 50 л. с./37 кВт. 4. 4450 мм. 5100 кг. 52 км/ч. ЗР, 1981, № 6. Тяжелый бронеавтомобиль. Вооружение — 45-миллиметровая пушка и 2 пулемета.



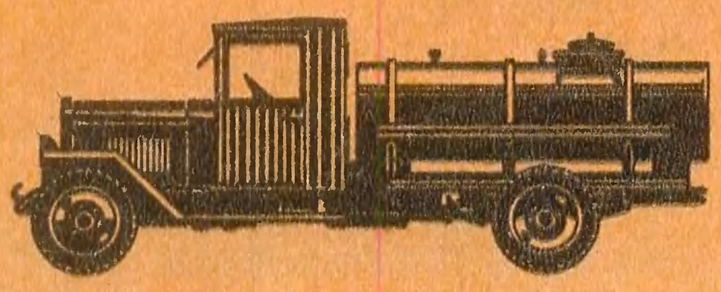
БА—64Б (1942—1945)

4×4. 2. 4—3285 см³. 54 л. с./40 кВт. 4. 3600 мм. 2425 кг. 80 км/ч. ЗР, 1981, № 8. Легкий автомобиль. Вооружение — пулемет.

ОБИЛИ ЕЧЕСТВЕННОЙ

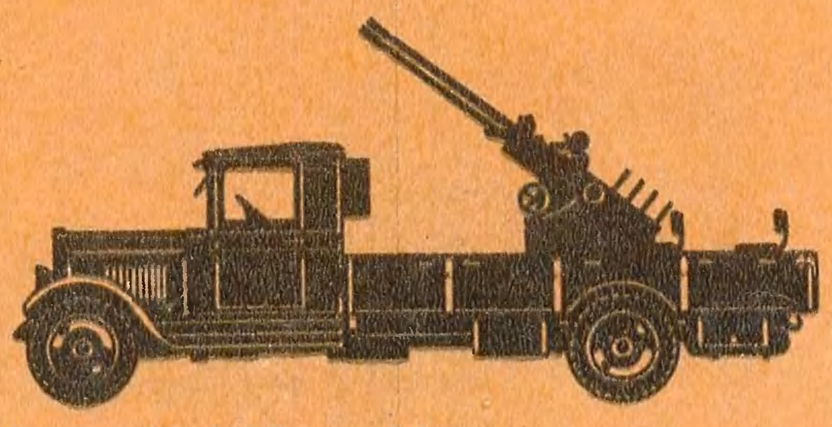
ного парка Красной Армии. К началу Великой Отечественной войны он насчитывал 272,6 тысячи машин, а в конце — 664,5 тысячи.

В канун празднования 40-летия Победы мы представляем важнейшие советские автомобили, принимавшие в той или иной модификации с тем или иным оборудованием и вооружением участие в боевых действиях и их обеспечении. Краткие характеристики приведены в такой последовательности: колесная формула, грузоподъемность или число мест, количество — рабочий объем цилиндров, мощность двигателя, количество передач в трансмиссии, длина, масса в снаряженном состоянии, наибольшая скорость, год и номер «За рулем» с описанием и «портретом» машины. Годы в скобках означают начало и окончание производства.



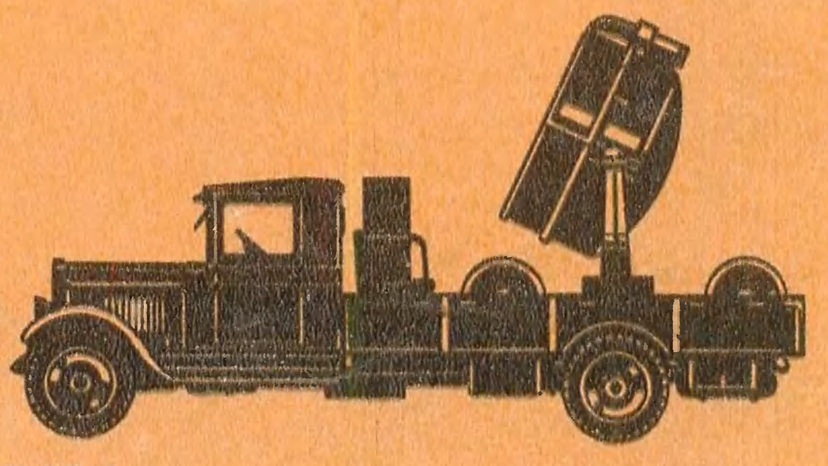
БЗ—43 (1943—1950)

Бензозаправщик на шасси ЗИС—5В с цистерной емкостью 3200 л и ручным насосом. Масса — 3210 кг. Длина — 5820 мм.



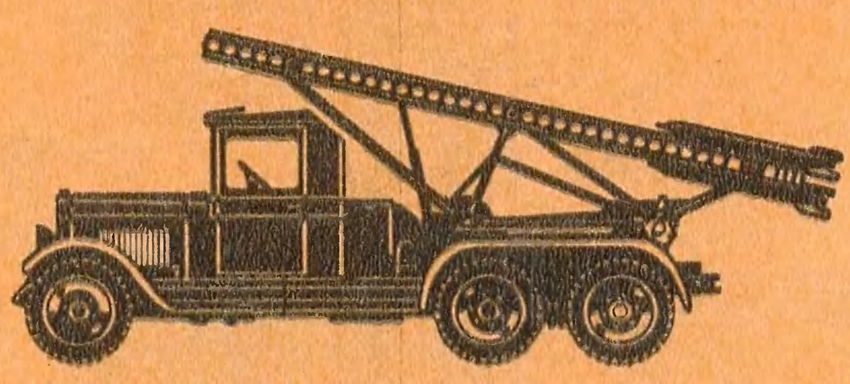
ЗИС—12 (1934—1940)

Длиннобазная модификация шасси ЗИС—5 с зенитной установкой из спаренных 25-миллиметровых пушек, образца 1940 года.



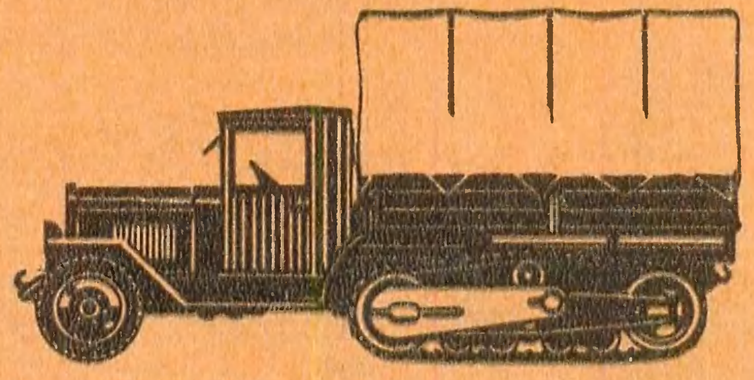
3-15-4

Подвижный зенитный прожектор для войск ПВО на шасси ЗИС—12. Длина — 6700 мм.



БМ—13 (1941)

Боевая машина реактивной артиллерии («катюша») с 16 снарядами калибра 132 мм. Шасси — ЗИС—6, позже — других марок.



ЗИС—42 (1942—1944)

4×2. 2250 кг. 6—5555 см³. 85 л. с./63 кВт. 4. 6095 мм. 5250 кг. 40 км/ч. ЗР, 1981, № 9. Тягач с резинометаллической гусеницей для буксировки пушек.



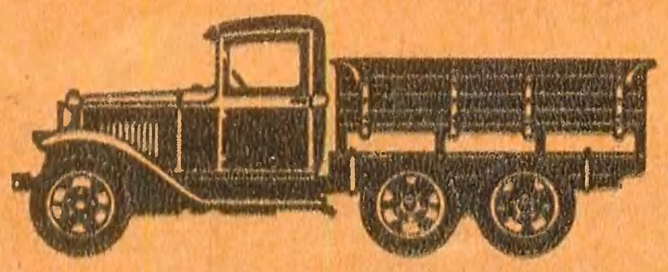
ГАЗ—М1 (1936—1942)

4×2. 5. 4—3285 см³. 50 л. с./37 кВт. 3. 4625 мм. 1370 кг. 105 км/ч. ЗР, 1982, № 2. Автомобиль использовался как связная и штабная машина.



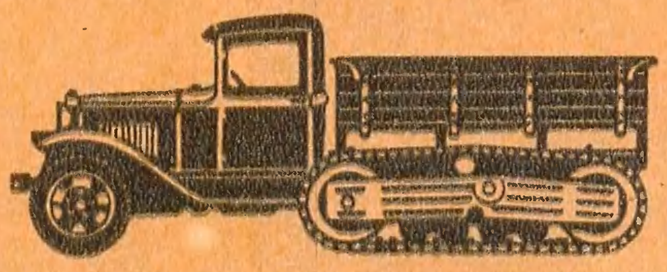
ГАЗ—61 (1941)

4×4. 5. 6—3485 см³. 85 л. с./63 кВт. 4. 4670 мм. 1650 кг. 107 км/ч. ЗР, 1977, № 7. Командирский автомобиль повышенной проходимости.



ГАЗ—ААА (1931—1943)

6×4. 1500 кг. 4—3285 см³. 50 л. с./37 кВт. 8. 5335 мм. 2475 кг. 65 км/ч. ЗР, 1981, № 4. Грузовик повышенной проходимости на базе ГАЗ—АА.



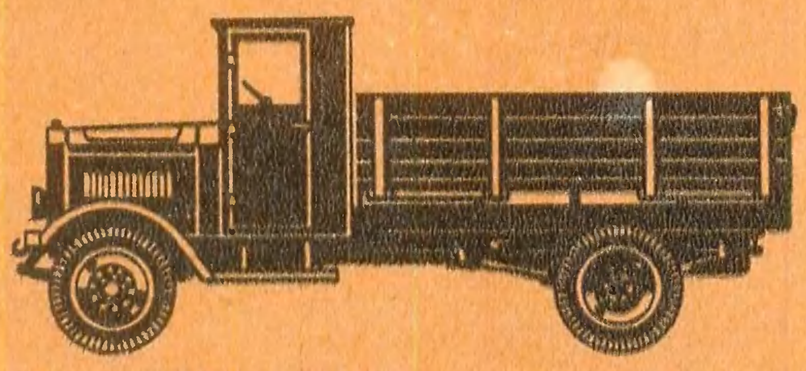
ГАЗ—60 (1938—1942)

4×2. 1200 кг. 4—3285 см³. 50 л. с./37 кВт. 4. 5300 мм. 3375 кг. 35 км/ч. ЗР, 1979, № 7. Полугусеничная модификация ГАЗ—АА.



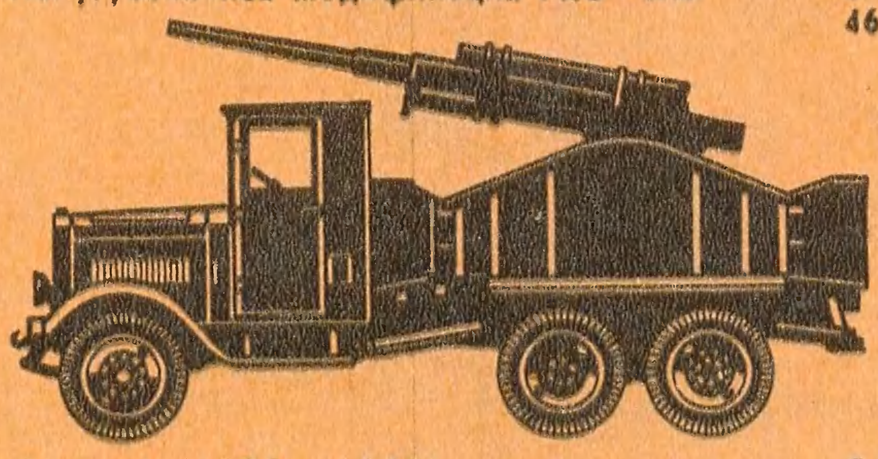
ГАЗ—61-415 (1941)

Модификация ГАЗ—61 с кузовом «пикап» для буксировки легких артиллерийских систем. Грузоподъемность — 500 кг. Длина — 4670 мм. Масса — 1540 кг.



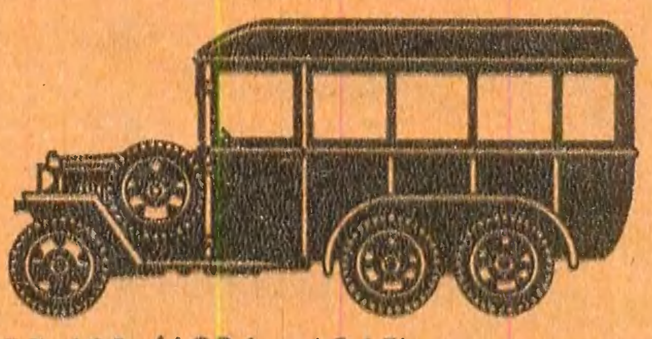
ЯГ—6 (1936—1940)

4×2. 5000 кг. 6—5555 см³. 73 л. с./54 кВт. 4. 6500 мм. 4930 кг. 42 км/ч. Транспортный грузовой автомобиль.



ЯГ—10 (1932—1935)

6×4. 8000 кг. 6—7022 см³. 93 л. с./69 кВт. 8. 6990 мм. 5430 кг. 40 км/ч. ЗР, 1979, № 2. Зенитная артиллерийская установка на шасси грузовика ЯГ—10.



ГАЗ—05-193 (1936—1945)

6×4. 9. 4—3285 см³. 50 л. с./37 кВт. 9. 5300 мм. 3140 кг. 65 км/ч. ЗР, 1981, № 6. Штабной автобус на шасси ГАЗ—ААА.

Под редакцией
ВНИИБД

I. Может ли водитель двигаться на этом перекрестке в показанном направлении?

1 — может
2 — не имеет права

II. Кто из водителей нарушил правила стоянки?

3 — оба водителя
4 — только водитель Б

III. Кто из водителей имеет право двигаться по этой дороге без всяких ограничений?

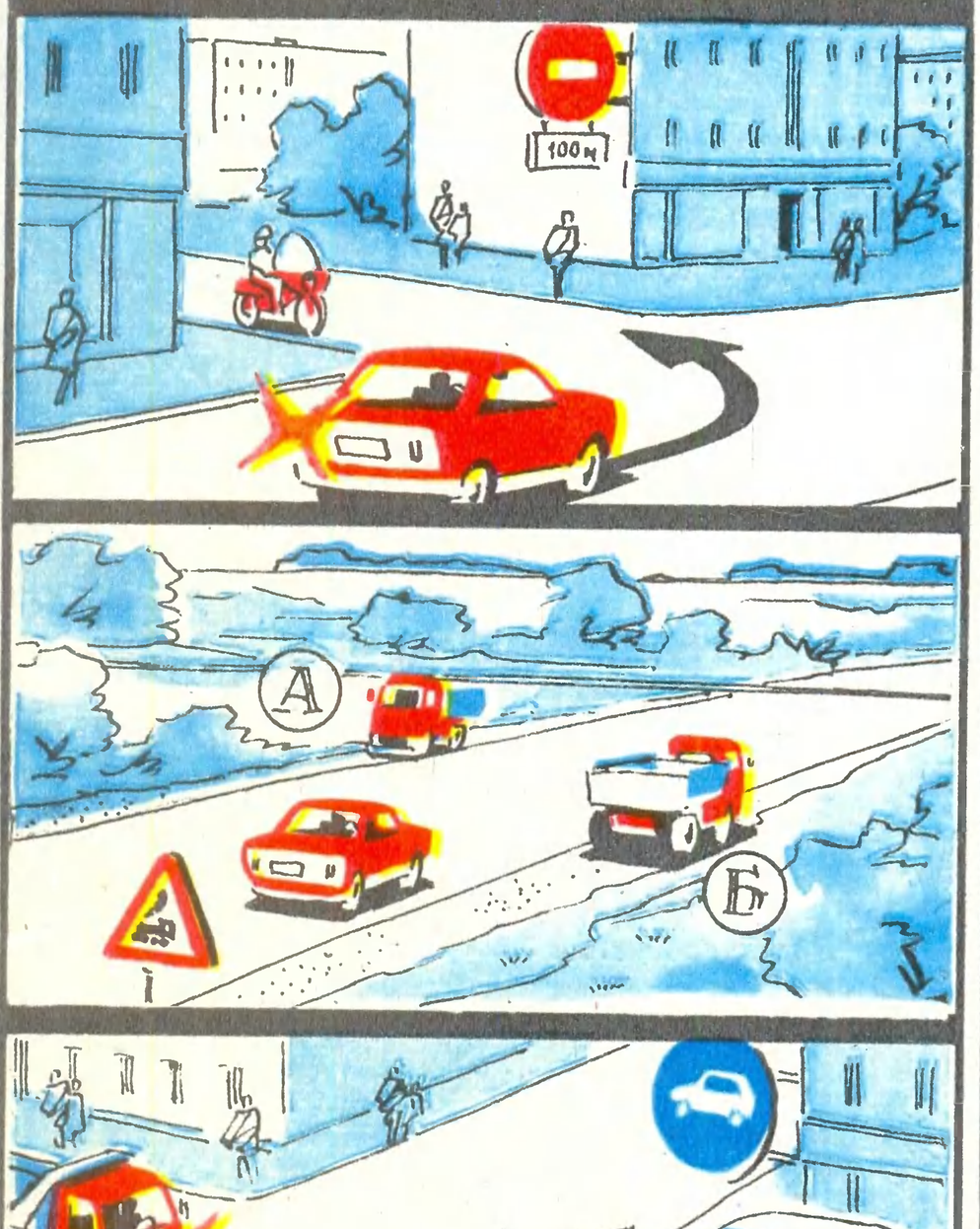
5 — ни один
6 — водитель автомобиля, перевозящего людей
7 — водители УАЗа и автомобиля, перевозящего людей

IV. В каких из показанных направлений может двигаться водитель на этом перекрестке?

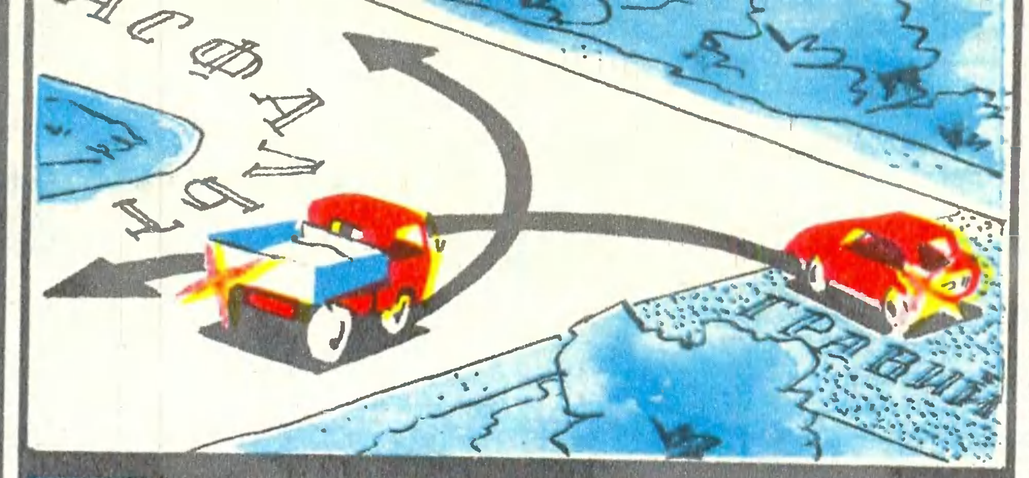
8 — Б и В
9 — только В

V. Кто должен уступить дорогу в этой ситуации?

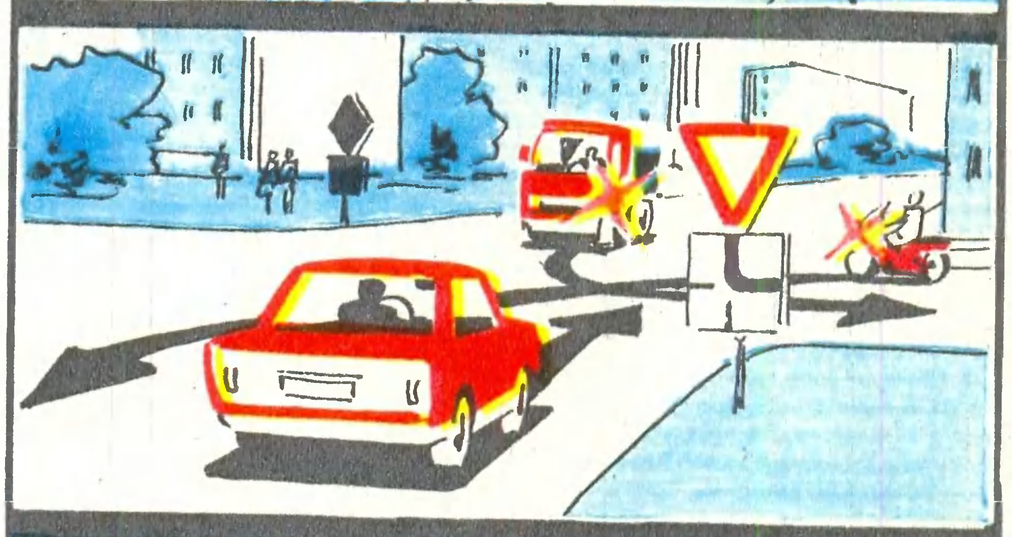
10 — водитель грузового автомобиля
11 — водитель легкового автомобиля

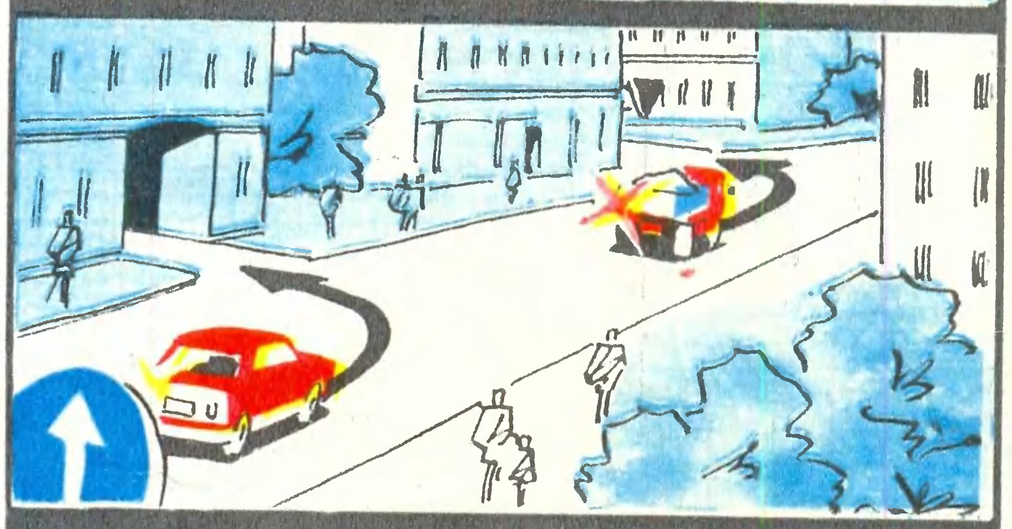


·ЭКЗАМЕН НА ДОМУ· ·ЭКЗАМЕН НА ДОМУ· ·ЭКЗАМЕН НА ДОМУ· ·ЭКЗАМЕН НА ДОМУ·









VI. Разрешен ли обгон в показанной обстановке?

12 — разрешен
13 — запрещен

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

14 — легковой автомобиль; самосвал; велосипед
15 — самосвал; легковой автомобиль; велосипед
16 — самосвал; велосипед; легковой автомобиль

VIII. Кто из водителей на этом участке дороги имеет право на такие маневры?

17 — ни один
18 — только водитель грузового автомобиля

IX. Можно ли эксплуатировать мотоцикл с оторванной рукояткой на седле для пассажира?

19 — можно
20 — нельзя

X. Можно ли буксировать автомобиль, если у него не работает освещение?

21 — только в светлое время суток
22 — нельзя

Ответы — на стр. 32

Командировка по просьбе читателя

КОНФЛИКТ

В почте редакции телеграммы вообще редкость. А эта, из Камышина, была как сигнал «SOS»: «Работники ГАИ Саратова на 349—352 км волгоградской дороги набирают баллы и необоснованно наказывают водителей. Помогите! Водитель первого класса И. Гладков».

Саратов не ближний свет, и пускаться в путь, не поняв толком, о чем идет речь, было бы опрометчиво. Естественно, мы попросили разъяснений. Ответ не заставил себя ждать. И вот что мы из него узнали.

На собственном «Москвиче» Иван Георгиевич Гладков ездил из Камышина в Саратов. В автомагазин, за лобовым стеклом. Месяц назад от прицепа встречного КамАЗа, видимо, из-за плохой шплинтовки отлетел, как из пращи, палец и угодил «Москвичу» прямо в стекло. В Камышине заменить не удалось. Пришлось ехать в Саратов, за 200 километров. Дело было в субботу. И вот уже возле самого Саратова его дважды на одном участке дороги наказали за нарушение правил движения. По пути и туда и обратно. За превышение скорости и обгон в запрещенном месте. Водитель с этим не согласился. Возник конфликт. Гладков возвратился в Саратов и пошел в областную ГАИ. Не помогло. Тогда-то и послал телеграмму в Москву. Уже в письме он сообщал, что за это время дважды писал жалобу на имя начальника ГАИ Саратовской области Игнатова Г. И. Ответили: действия работников ГАИ правомерны.

Как тут быть судьей? Больше всего бед на дорогах оттого, что в момент опасности водитель очень часто оказывается не в ладах со скоростью. Если откровенно, наплевательское отношение к лимитам скоростей у многих из нас чаще правило, чем исключение. Что есть, то есть. И потому к подобного рода конфликтам относимся настороженно. Да и как решать такой спор, если не был очевидцем случившегося. Кому не верить? На каком основании? Этот разговор у нас к тому, что редация просто не в состоянии быть арбитром в подобных делах при всем желании установить истину.

И все-таки мы отправились в Саратов. Был в письме читателя поднят и другой вопрос, коснулось оно темы, которая всех волнует. «Прошу вас, — писал И. Гладков, — проверьте этот участок дороги. Дорога ровная, хорошая, никаких помех. А знаки стоят «60» и «Обгон запрещен». Поставили их два года назад, когда поливали ее мазутом и посыпали щебнем, и забыли. С тех пор работники ГАИ и дежурят здесь круглые сутки!» И приписка: «Поверьте, я шел не больше 60 км/ч, а из Камышина даже меньше, потому что без лобового стекла, а ветер был встречный, холодно».

...Из патрульной «Волги» не хочется выходить. Пронзительный ветер, даже машина подрагивает. Правда, уже поздняя осень, вот-вот снег полетит, но, как рассказывают местные товарищи, здесь всегда так. Сегодня к тому же с утра и мороз. Может быть, поэтому и машин на дороге сравнительно мало. Мы на месте, где произошла описанная читателем история.

О цели нашего приезда еще не говорили. Чтобы оценить ситуацию в спокойной обстановке, не настороженной ожиданием проверки и не приукрашенной для опровержения критики. И вот что любопытно. Мы не определяли маршрут, просто попросили ГАИ дать возможность понаблюдать за дисциплиной водителей в соблюдении скоростных режимов. В любом месте, любой загородной трассы. И нас привезли именно на тот самый участок, на те злополучные три километра в начале дороги Саратов—Волгоград. Так что выбор был сделан не нами, но удачным образом совпал с нашими намерениями.

Это обстоятельство рождало два предположения. Одно: участок, наверное, в самом деле опасен и требует каких-то особых режимов езды. Другое: по каким-то причинам пренебрежение знаками здесь явление довольно частое. В справедливости последнего мы смогли убедиться сами. Да, нарушителей было немало. Превышал скорость примерно каждый четвертый-пятый водитель, обгоняли реже — дорога, повторяем, была свободной. Характерная деталь: все это были транзитники — машины шли из Кисловодска, Ростова-на-Дону, Тольятти, Куйбышева, Астрахани, Волгограда, Красноармейска и других мест. А вот коварства в характере дороги мы так и не обнаружили. Видимость нормальная, покрытие сухое, чистое. С чем же связаны ограничения?

Инспектор дорожно-патрульной службы С. Аббасов, который сопровождал нас, высказался по этому поводу так: «Самый, пожалуй, аварийный участок на трассе. Тут и в кюветы улетают, и сталкиваются... Дальше вот спуск, подъем, встречных машин не увидишь...»

Начальник отделения организации движения В. Тюрин дал научное обоснование: «Ограничить скорость здесь пришлось из-за плохого состояния дорожного покрытия. Так-то оно ровное, но в ненастную погоду, в жару коэффициент сцепления у него очень низкий. Сколько? Примерно 0,2—0,3...»

Однако, как оказалось, прибора для замера коэффициента сцепления у ГАИ нет и не было, так что сколько-нибудь серьезных доказательств «скользкости» дороги никто дать не может. Определяется это, как мы поняли, на глазок. Дорожники между тем утверждают обратное: сцепление нормальное. Правда, и у них нет соответствующей аппаратуры. Как же они при случае решают спор с ГАИ? «Дедовским, извините, способом, — признался главный инженер «Саратовоблавтодора» В. Максимов. — По тормозному пути автомобилей. Если он укладывается в норматив, который указан в Правилах дорожного движения, значит все в порядке. Вот тут недавно работники ГАИ снова заявили, дорога, мол, виновата. Так мы не поленились, пригнали автоцистерну с водой, намочили покрытие и попробовали. Никакой повышенной скользкости не обнаружили. Тормозной путь у автомобиля был в норме». А вот что по нашему случаю заявила начальник отдела эксплуатации В. Баталина: «На участке три года назад было уложено новое, мелкозернистое покрытие, проведен средний ремонт. Зачем там теперь ограничивать скорость, нам непонятно».

Вот так обстоит дело с «научным» (теперь уже можно брать это слово в кавычки) обоснованием введенного на дороге скоростного режима. Даже если согласиться с мнением ГАИ, то и при этом нельзя признать ее решение правильным. Почему же тогда нет на трассе положенных предупреждающих знаков «Скользкая дорога»? Почему же, раз опасность возникает только в ненастье, под знаком «60» нет хотя бы таблички «при мокром покрытии»? Вот в таком случае водителям все было бы ясно — и зачем здесь ввели 60 км/ч, и когда этот режим надо соблюдать. Сейчас же позиция ГАИ в организации движения весьма уязвима для критики. Мы, повторяем, приехали, когда шоссе было сухим, и становилось просто неловко, когда при нас останавливали водителей, абсолютно никаких угроз безопасности движения не создававших, когда вновь и вновь повторялся один и тот же диалог: «Знак видели?» — «Видел». — «А вы с какой скоростью двигались?» — «Примерно 60». — «Нет, радаром зафиксирована скорость 70 км/ч» (или 75, назывались и другие цифры, но эти фигурировали чаще всего).

Небольшое отступление. Впрочем, как посмотреть. Может, прямое продолжение темы. Уж сколько раз руководящие работники ГАИ заверяли нас в том, что все их сотрудники строго-настрого предупреждены: при расхождении между показаниями спидометра и радиолокационного измерителя скорости в пределах 10 км/ч никаких административных мер к водителям не применять. Логично. Потому что такое разночтение можно отнести на допустимые конструкцией этих приборов погрешности. Простите, что приходится повторять известные истины. Того, кто интересуется вопросом глубже, отсылаем к специальной литературе и техническим условиям заводов-изготовителей. Здесь же приведем свидетельство человека, имеющего к описываемым событиям самое непосредственное отношение, — заместителя командира дорожно-патрульной службы ГАИ Саратовской области Владимира Борисовича Родионова.

«Я сам в ту пору, когда работал инспектором дорожного надзора, столкнулся с подобной ситуацией. На участке дороги, где скорость была ограничена 60 км/ч, останавливаю машину, которая по показаниям моего прибора имела 70 км/ч. Водитель уверяет, что быть того не может, он точно, мол, видел на спидометре 60. Машина новая, недавно куплена. «Москвич». Слушаю его, чувствую, что человек не врет. Знаете что, говорю, давайте замерим скорость еще раз. Вот к вам сядет наш товарищ, и вы проедете еще раз. Договорились? Водитель развернулся и проехал участок вторично. У меня на приборе опять 70, а на спидометре «Москвича», действительно, 60, мой напарник подтвердил. Я извинился и отпустил водителя. Как потом выяснилось, спидометр автомобиля занижал скорость».

Все убедительно и просто. Между прочим, и Владимир Борисович уверил нас, что соответствующие инструкции на этот счет его сотрудникам даны. Может быть. Не будем спорить. Но, видимо, мало этого, мало проинструктировать (кто слышал, кто нет), надо постоянно контролировать исполнение инструкций и приказов. Иначе теория расходится с практикой. Как вот теперь объяснить ненужную никому скрупулезность его подчиненных, которая приносит недоразумения, обиды и жалобы, а стало быть, вред авторитету ГАИ? Кстати, когда мы заглянули в рапорт инспектора о случае с И. Гладковым, то увидели то же самое: водитель, сообщалось в нем, «ехал со скоростью до 71 км/ч». А что значит «до»? Ведь и 60 км/ч под такое определение подходит. Так все ли автоинспекторы знают, как надо работать с контрольно-измерительной аппаратурой, которой на службе ГАИ все больше и больше? Реальность дает повод сомневаться в этом. Не «выявляются» ли в таких случаях несуществующие нарушения Правил?

Пусть не поймут нас превратно, дорожным знакам, конечно, надо повиноваться беспрекословно. Но представим себя в описанной ситуации и на месте водителя. В ситуации, когда он на двух соседних и одинаковых по всем параметрам участках дороги сталкивается с

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

совершенно разными режимами движения. Без видимых глазу причин, без каких-то признаков опасности, без информации, наконец, о ее характере, если такая опасность есть. А тут еще память подсказывает, что знаки эти появились после ремонта дороги. Но был он давным-давно. А, действительно, не забыли ли их убрать? Предположение крепнет, и вот уже человек вполне уверен, что так оно и есть. И знаку просто не верят. Девальвация. А в ней — уже явная угроза безопасности движения.

Не поверили в целесообразность введенного здесь скоростного режима и мы. Тем более, узнав, какими соображениями при этом руководствовались. На наш взгляд, это подмена настоящей работы по предупреждению дорожных происшествий, ибо за принятым решением нет ни глубокого анализа причин ДТП, ни точного расчета. Нет и результатов. Аварий не убывает. И это убедительное доказательство, что лекарство еще не найдено. Так зачем же продолжать бороться с болезнью негодными средствами? Но ГАИ упорно стремится доказать, что причина всех бед на этих трех километрах в скорости от 60 км/ч и выше.

Со знаком «Обгон запрещен» обошлись еще похлеще. Что можно было бы подумать? Что дорога не просматривается на достаточное для обгона расстояние. Однако мы проехали весь трехкилометровый участок туда и обратно — ничего подобного. За исключением одного места, видимость всюду почти на километр. Да и линии дорожной разметки везде прерывистые, а не сплошные. Это даже сбивает водителей с толку: разметка не запрещает выезжать на левую сторону проезжей части, а знак стоит — без обгона!

Все выяснилось опять-таки не на дороге, а в кабинете В. Тюрина. Когда, чтобы разрешить недоумение, мы заглянули в дислокацию дорожных знаков на трассе, то увидели, что знак «Обгон запрещен» полагалось установить с табличкой «500 метров». Вот, оказывается, какой должна была быть зона его действия, а не три километра на прямой, как стрела, дороге! Сейчас же они стоят вместе со знаками ограничения скорости, и никто, кому положено, этого просчета не видит. «Знаки бестолковые!» — в сердцах бросил волгоградец С. Дорожилин, и это было самое мягкое выражение из тех, которые пришлось выслушать от водителей-«нарушителей». Жаль, не слышал их тов. Тюрин, по-прежнему полагающий, что у него на дороге все как надо.

Что сказать в заключение. Перед отъездом в кабинете заместителя начальника РЭО мы увидели на стене диаграмму, из которой следовало, что число тех, кто не может сдать экзамен в ГАИ с первого захода, из года в год в Саратовской области все растет и достигло уже примерно 50% закончивших автошколы. Снижается качество обучения? Нет, объяснили нам, просто растут требования к водителям. Как говорится, время диктует. Это правильно. Безопасность движения требует высокого уровня профессиональной подготовки. Но не только от водителей. Столь же высокие требования, а может быть, еще выше мы вправе предъявить службам организации движения. Тем более что их работа у всех на виду и в значительной степени именно она формирует общественное мнение о деятельности ГАИ, эффективности ее усилий по обеспечению всех условий для безопасной езды. В интересах дела не считать непогрешимыми любые свои решения, а вести постоянный поиск новых и более рациональных, экономически оправданных способов управления движением, совершенствовать методы, анализировать результаты, наконец, прислушиваться к деловой критике и советам «со стороны». Время диктует.

Г. ЗИНГЕР,
спец. корр. «За рулем»

г. Саратов

ПОВТОРЕНЬЕ — МАТЬ УЧЕНЬЯ

«Зеленая волна» консультирует читателей по Правилам дорожного движения

Правила разрешают водителям-инвалидам на легковых автомобилях с ручным управлением и мотоколясках останавливаться, стоять и в зоне действия запрещающих знаков 3.27—3.30. Значит ли это, что данной категории водителей можно отступать и от требований дорожной разметки 1.4 и 1.10?

Как известно, сплошные (1.4) и прерывистые (1.10) линии желтого цвета у края проезжей части запрещают соответственно остановку или стоянку машин на этих участках дорог. Они могут применяться самостоятельно или в сочетании со знаками 3.27 «Остановка запрещена» и 3.28 «Стоянка запрещена». Кроме как для водителей транспортных средств, перечисленных в пункте 2.4, ни для кого больше Правила не делают никаких исключений. Таким образом, требованиям разметки 1.4 и 1.10 должны подчиняться и водители-инвалиды на автомобилях с ручным управлением и на мотоколясках. Стало быть, в ситуации, когда знаки 3.27 и 3.28 дополнены соответствующей желтой разметкой, предусмотренные Правилами льготы для водителей-инвалидов (пункт 4.3.3) не действуют.

Линии 1.4 и 1.10, так сказать, усиливают действие запрещающих знаков, позволяя в необходимых случаях запрет остановки или стоянки сделать абсолютным, обязательным для всех водителей.

В каких случаях и с какой целью Правила требуют включать на транспортных средствах ближний свет фар днем?

Во-первых, Правила обязали водителей, следующих в составе организованной колонны, вести автомобили с ближним светом фар (пункт 8.5). Этим преследуется цель зримо обозначить транспортные средства, входящие в колонну, чтобы обеспечить ее слитность и безопасное движение. Тем более что водители колонны, сопровождаемой патрульными автомобилями или мотоциклами Госавтоинспекции, в соответствии с пунктом 2.4, могут отступать от некоторых требований Правил. С включенными фарами колонна, естественно, сразу выделяется в потоке машин, ее лучше замечают водители, пешеходы и регулировщики, что позволяет создать более благоприятные условия для движения.

Во-вторых, с ближним светом фар обязаны двигаться транспортные средства общего пользования, когда следуют по специально выделенной полосе навстречу основному потоку (пункт 18.4). Чтобы обратить на них внимание пешеходов и других водителей, которые могут своевременно не заметить приближение маршрутных автобусов, троллейбусов и других транспортных средств в противоположном общему потоку направлении. К тому же сама разметка такой полосы в некоторых случаях может быть плохо видна.

В-третьих, имеется в виду буксировка механических средств (пункт 22.5). Большая длина их состава, его худшая, как правило, маневренность и тормозные возможности по сравнению с одиночным автомобилем представляют определенную опасность для других участников движения. Включенный свет фар позволяет выделить в потоке такие машины.

В-четвертых, свет фар служит дополнительным предупреждением другим водителям, пешеходам и сотрудникам ГАИ при перевозках групп детей (пункт 24.6). Он дополняет соответствующие опознавательные знаки, устанавливаемые в таком случае на самом транспортном средстве.

В-пятых, ближний свет фар должен включаться при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных или опасных грузов (пункт 25.4). Здесь, как и при буксировке, возникает необходимость выделить в потоке одиночные транспортные средства или автопоезда, которые могут стать помехой из-за своих значительных габаритов, более сложного, чем обычно, маневрирования или из-за характера груза, скажем, не позволяющего резко тормозить, и т. п.

Во всех рассмотренных пяти случаях включенные фары не только информируют встречных водителей об особенностях обстановки, но и как бы призывают их воздержаться от резких маневров и создать тем самым возможно более благоприятные условия для движения этих транспортных средств.

Наконец, ближний свет необходим и днем при движении в условиях недостаточной видимости и в тоннелях (пункт 21.2).

Теряют ли силу запрещающие знаки после пересечений, образованных дорогой с выездами из дворов, с предприятий, АЗС и т. д.?

Нет, такие выезды с прилегающей к дороге застроенной или незастроенной территории, от различных придорожных объектов не образуют перекрестков в том смысле, какой вкладывают в этот термин Правила (пункт 1.8). Косвенным указанием на это служит положение пункта 11.1, обязывающее водителей, выезжающих на дорогу, уступать транспортным средствам, движущимся по ней. В противном случае они должны бы были руководствоваться пунктом 15.2, и преимущество, наоборот, было бы на их стороне.

Итак, поскольку подобные пересечения не являются перекрестками, зона действия запрещающих знаков на них не заканчивается.

В то же время неверны встречающиеся еще утверждения, будто перекрестком является только такое пересечение, перед которым установлены знаки приоритета или 1.6 «Пересечение равнозначных дорог». Такого положения в Правилах нет.

Почта ЗВ

В настоящее время промышленность, как правило выпускает тракторы-тягачи, окрашенные в ярко-оранжевый цвет, который на дороге отлично виден в любую погоду и даже в темноте. Это прекрасно. Однако часто они движутся с прицепом, а цвет у него грязно-серый, который, наоборот, крайне плохо различим на общем фоне, особенно в пасмурную погоду, в сумерках или в темноте.

Переходя улицу, человек сразу обращает внимание на ярко окрашенный трактор, фиксирует интервал до следующего за ним транспортного средства, а буквально замаскировавшийся под окружающую среду прицеп в тумане, во время дождя, вечером или ночью просто не замечает. Нельзя не учитывать и того, что пешеходы часто стараются использовать минимальный разрыв в потоке, чтобы перебежать улицу. Именно такие условия часто приводят к тому, что человек попадает под колеса прицепа.

Мне приходилось не однажды лично наблюдать подобные ситуации, слышал о них и от знакомых, так что они не такая уж редкость, и хотя, безусловно, не всегда приводят к несчастьям, это не должно нас успокаивать.

В конце марта прошлого года день выдался в Волгограде туманный с моросящим дождем, на дорогах было скользко. По шоссе двигался ярко-оранжевый трактор, тянувший за собой серый, покрытый грязью прицеп. Вот под ним-то и оказалась женщина, получившая в результате довольно серьезные травмы.

Я проанализировал ситуацию и пришел к выводу, что должны быть определены и желательно побыстрее реализованы меры, исключающие возможность самообмана пешеходов в подобных ситуациях. Для этого надо все прицепы, как тракторные, так и автомобильные, окрашивать в бросающийся в глаза цвет, который должен быть определен соответствующим ГОСТом. Стоит также по мере возможности исключить движение по городским магистралям тракторных и автомобильных поездов у которых тягач имеет яркую окраску, а прицеп тусклую, «маскировочную». На начальном этапе надо добиться хотя бы того, чтобы они были окрашены одинаково, тогда тягач не будет отвлекать внимание пешеходов от прицепа, который идет за ним.

Г. ГРИГОРЬЕВ

г. Волгоград

Железнодорожный переезд — одно из наиболее опасных мест на автомобильных дорогах. Правила четко определяют порядок их проезда, который известен, хочется думать, каждому водителю. Казалось бы, выполняй его — и любые неприятности исключены. Однако они случаются. И, думается, не всегда тому виной недисциплинированность человека за рулем.

Беседуя с нарушителями, нередко слышишь такое объяснение: никаких сигналов не видел и не слышал, поэтому и ехал спокойно через переезд. На первый взгляд, оно вызывает недоумение, но, когда разберешься, приходишь к выводу, что это вполне возможно. Дело в том, что звуковой сигнал на переезде звучит не громче велосипедного, световой в дневное время просматривается плохо, а если солнце в глаза, и вовсе не виден.

К стыду ответственных работников Министерства путей сообщения, сигнализация на железнодорожных переездах не претерпела изменений со времен гужевого транспорта. Когда за 8—12 секунд перед закрытием шлагбаума включается сигнал, водитель далеко не всегда способен сразу его воспринять. Нередко он замечает закрывающийся уже шлагбаум, и тогда ему просто не хватает остановочного пути, чтобы выполнить требования Правил. Оказавшись в такой ситуации, водители пытаются освободить переезд, объехав шлагбаум, при этом нередко задевают его, а бывает, что, растерявшись, останавливаются прямо на путях. Понятно, что во всех этих случаях недалеко и до серьезного происшествия.

Мне представляется, что для обеспечения безопасности на переездах надо увеличить время действия сигнала перед закрытием шлагбаума как минимум до 30 секунд. Притом сначала это должен быть желтый, хорошо видимый в любое время суток сигнал. Он даст возможность водителям, находившимся в непосредственной близости, спокойно миновать переезд, а тем, кто только подъезжает, заблаговременно снизить скорость. И лишь затем, секунд за 5—10 перед закрытием шлагбаума, должен включаться запрещающий красный сигнал. Кроме того, на всех неохраняемых переездах целесообразно установить знак 2.5 «Проезд без остановки запрещен». Предоставив такую исчерпывающую информацию о положении на переезде, мы сможем быть уверены, что ни один дисциплинированный водитель не попадет здесь в аварийную ситуацию и не создаст ее для других.

Е. ВОРОНЦОВ,
госавтоинспектор

г. Калинин



Дороги, как известно, одна по отношению к другой могут быть главными или второстепенными. У дорожных знаков такого деления нет и не может быть. Все они заслуживают внимания, все требуют прислушиваться к их рекомендациям, повиноваться их предписаниям. Это только новички за рулем могут ставить так вопрос: какой знак главнее! Маломальски опытный водитель себе этого никогда не позволит.

А вот некоторые работники ГАИ, видимо, позволяют. В показанных на этих фотографиях комбинациях знаков дело, действительно, оборачивается таким образом. Каким из каждой пары знаков руководствоваться при проезде перекрестков! Пользуется ли водитель преимуществом в этих ситуациях! Один знак отвечает на это утвердительно, другой, наоборот, говорит: уступи дорогу! Вот и получается, что кто-то и в самом деле предложил водителям решать, какой знак главнее.

Запечатлены эти ситуации в селе Раскаецы, поселке Солотвино и совсем недалеко от Москвы возле деревни Орлово (Домодедовский район).

Какая же дорога, спрашивают побывавшие в этих местах читатели, пересекает главную: «главнейшая», «самая главная» или еще как-нибудь она называется!

Этот вопрос мы и адресуем ГАИ Молдавской ССР, Закарпатской и Московской областей.

СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

ВАЗ-2108. КОМПОНОВКА

Новый автомобиль Волжского автомобильного завода ВАЗ—2108 впервые был показан на юбилейной выставке «Автопром-84». Почти одновременно появилось детальное описание машины в печати («За рулем», 1984, № 11, 12). Как любая новинка, она вызвала немало толков, породила многочисленные вопросы. Большая часть их касается компоновки автомобиля, мотивов, лежащих в основе тех или иных принципиальных технических решений.

К переднеприводной компоновочной схеме специалисты нашего завода обратились в 1971 году. Ее достоинства оказались очевидными, и мы вполне представляли себе, что в конечном итоге базовая модель ВАЗ должна иметь передние ведущие колеса. С 1971 по 1977 гг. на заводе спроектированы и изготовлены несколько опытных партий переднеприводных машин. В процессе этой работы тщательно анализировались лучшие зарубежные конструкции, изучались немногие в то время научные работы в области переднего привода, подверглись скрупулезному разбору тенденции наметившегося активного перехода на переднеприводную схему. Проектировщики стремились как можно точнее «угадать» конструктивные решения и параметры будущего автомобиля еще до начала детальной разработки, изготовления и доводки прототипов — ведь на этом этапе внесение даже небольших изменений уже чревато существенными дополнительными затратами. Поэтому, когда 17 февраля 1978 года Министерство автомобильной промышленности СССР утвердило техническое задание ВАЗу на семейство переднеприводных автомобилей первой группы малого класса, заводские специалисты уже располагали вполне отработанной концепцией будущей машины.

Немало способствовал этому сложившийся в европейском автомобилестроении определенный стереотип в конструкции таких автомобилей. Он основывался на многочисленных исследованиях и экспериментах, проведенных разными заводами, опыте эксплуатации отдельных переднеприводных машин, анализе потребительских предпочтений. В результате определились все основные компоновочные решения и их логическая взаимосвязь, получены наивыгоднейшие параметры.

Тем не менее перед специалистами завода стояла сложная задача: с учетом тенденций развития легкового автомобилестроения на 90-е годы создать конструкцию, не уступающую лучшим европейским образцам. Она не только должна соответствовать жестким эксплуатационным требованиям, связанным с условиями эксплуатации в нашей стране, но и быть конкурентоспособной в отношении облегченных и высокоэкономичных моделей авторитетнейших мировых фирм. Планируемый экспорт ВАЗ—2108 открывает широкие возможности для компенсации валютных затрат на закупку за рубежом специального оборудования, лицензий на технологические процессы и на отдельные узлы (карбюратор, рулевой механизм, подвеска задних колес и др.), необходимых для производства нового семейства на современном уровне. Помимо экономического значения для нашей страны в целом экспортные поставки способствовали бы укреплению международного авторитета советского автомобилестроения.

Рассмотрим подробно факторы, определившие облик новой машины, ее компоновку. Как известно, у ВАЗ—2108 силовой агрегат расположен поперечно с последовательным размещением двигателя и коробки передач. Такая компоновка — наилучшая для использования внутреннего объема машины и загрузки ведущих колес. Однако она предъявляет жесткие требования к длине силового агрегата. Поэтому у нового двигателя уменьшено до 89 мм (против 95 мм у машин первого поколения) межцентровое расстояние цилиндров, исключен валик привода вспомогательных агрегатов, отдельные узлы сделаны более компактными. В частности, упрощен привод клапанов, масляного насоса, распределителя. Стали меньше по размерам маховик, водяной насос, радиатор. Более компактно и просто решена система выпуска. Помимо чисто компоновочных преимуществ эти меры сократили массу и повысили надежность двигателя.

Коробка передач размещена в одну линию (то есть последовательно) с двигателем и выполнена по двухвальной схеме: вращающий момент передается на первичный вал коробки, а с него — через соответствующие пары шестерен на вторичный вал. На конце этого вала нарезана цилиндрическая ведущая шестерня главной передачи. У коробки передач и главной передачи общие картер и масляная ванна. Это наиболее простая и компактная трансмиссия, и, поскольку в ней минимально возможное количество шестерен, она весьма экономична и малошумна.

В отличие от других компоновок переднеприводных машин деление силового агрегата ВАЗ—2108 на два самостоятельных узла — двигатель и трансмиссию открывает широкие возможности для их изготовления и сборки на самостоятельных конвейерах с использованием практически такого же оборудования, что и для выпускаемых уже моделей. Это дает известную свободу при модернизации или постановке на производство различных модификаций: двигателей, разнящихся по рабочему объему, четырех- или пятиступенчатых коробок, главных передач с измененными передаточными числами. Легче достижима в этом случае и роботизация сборки.

При избранной схеме трансмиссии главная передача неизбежно смещена относительно продольной оси машины. Отсюда — неравная длина полуосей, что порой вызывает у потребителей опасения в долговечности и ремонтопригодности привода. Укажем, что сегодня есть целый ряд конструкторских контрмер, и долговечность используемых в приводе передних колес шарниров равных угловых скоростей практически равна ресурсу автомобиля в целом.

В моторном отсеке при поперечном расположении двигателя остается мало места на независимую подвеску передних колес традиционного типа. Удачно компонуется в этом случае так называемая свечная, типа «Мак-Ферсон», сегодня почти повсеместно распространенная на переднеприводных моделях. Ее достоинства — простая кинематическая схема (нет верхнего рычага), высокая технологичность сборки, хорошее распределение нагрузок по широко разнесенным опорным точкам на кузове. С подвеской этого типа хорошо согласуется по кинематике конструктивно простое реечное рулевое управление.

Для достижения хороших характеристик управляемости желательно применять в паре с передней подвеской типа «Мак-Ферсон» подвеску задних колес, имеющую совершенно определенную схему (см. рисунок). В частности, на ВАЗ—2108 она включает два продольных рычага, связанных поперечиной открытого сечения, которая поддерживает их взаимное положение и противодействует чрезмерным кренам автомобиля на поворотах.

Конструкция задней подвески такова, что позади поперечины между рычагами образуется пространство для запасного колеса и глушителя, а под полом в зоне подушки заднего сиденья есть место для достаточно вместительного (45 л) бензобака. Такая компоновка обеспечивает наиболее рациональное использование объема в задней части переднеприводных автомобилей с кузовами типа «хэтчбек» и поэтому широко распространена.

Размещение топливного бака при проектировании и испытаниях вызвало немало споров. Испытатели опасались его повреждений снизу, в частности, при езде по разбитой щебеночной дороге. Но на испытаниях не было ни одного случая таких повреждений.

В целом вопросы безопасности, будь то размещение бензобака в малоуязвимой зоне, деформируемая рулевая колонка с встроенным сильфоном (конструкция в виде перфорированного стакана, способного передавать крутящий момент) или раздельный привод тормозов, находились при создании нового семейства под особым вниманием. Так, в двухконтурном тормозном приводе применена диагональная схема соединения тормозных механизмов колес. При выходе из строя любого контура система обеспечивает высокую эффективность, поскольку всегда действуют тормоза по крайней мере одного переднего и одного заднего колес.

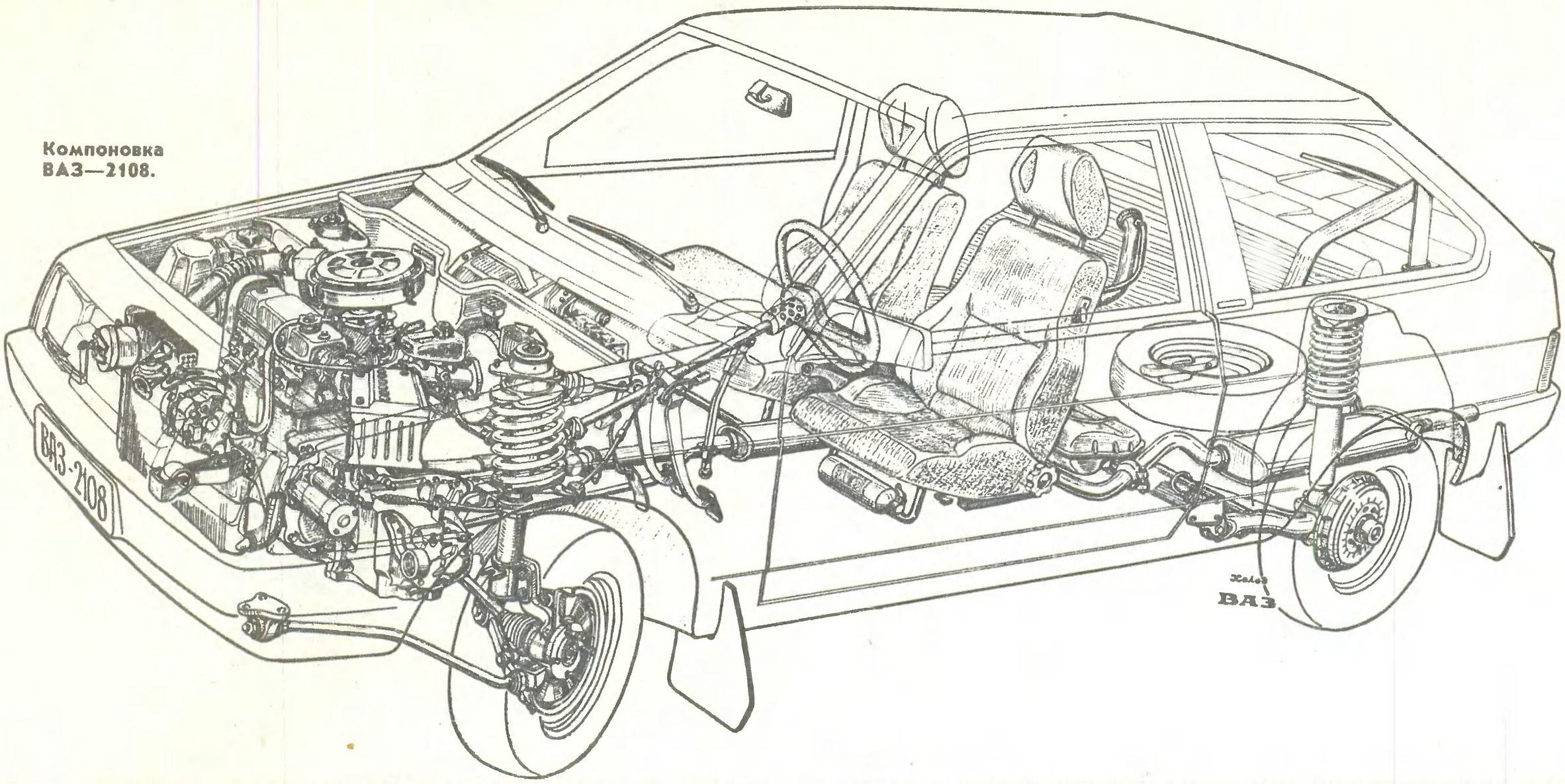
Сочетание же диагональной схемы и отрицательного плеча обкатки позволяет машине сохранять курсовую устойчивость при работе лишь одного тормозного контура. Для создания отрицательного плеча обкатки шаровой шарнир передней подвески углубляется в колесо так, что ось поворота колеса пересекается с дорогой снаружи пятна контакта шины. Свободное пространство внутри колесного диска для размещения тормозного механизма довольно ограниченно. Оправданным решением в данном случае является тормозной механизм с плавающей скобой, у которой только один рабочий цилиндр.

Обратимся к кузову. Он двухобъемный с тремя дверями (в дальнейшем планируется выпуск и пятидверной модификации). После показа ВАЗ—2108 на выставке «Автопром-84» и публикации в печати снимков машины автолюбители начали высказывать сомнения, будет ли удобен вход к задним сиденьям. Здесь нужно отметить, что у ВАЗ—2108 очень широкий дверной проем (на 250 мм больше, чем у ЗАЗ—968, и на 285 мм, чем у ВАЗ—2121), а спинка переднего сиденья откидывается вперед, открывая проход к заднему сиденью шириной 500 мм. Заметим попутно, что при коротких поездках средняя загрузка легкового автомобиля не превышает двух человек, а при дальних она хоть и больше, но входят в автомобиль и выходят сравнительно редко.

Хотя ВАЗ—2108 чуть короче, чем ВАЗ—2105 и ВАЗ—2101, в нем ощутимо просторнее ногам водителя и пассажиров. Сами по себе поперечное расположение двигателя, исключение объемного туннеля для карданного вала и коробки передач, а также выступа в днище кузова над задним мостом уже дали выигрыш пространства для пассажиров. А небольшое увеличение базы и смещение заднего сиденья назад увеличили на 60 мм полезную длину салона (до 1678 мм). Рослые (180 см и более) люди жаловались, что на машинах ВАЗ первого поколения салон им был тесноват по длине, особенно если они занимали одновременно переднее и заднее сиденья. Чтобы исключить это неудобство, на ВАЗ—2108 также доработана конструкция тыльной части переднего сиденья и увеличено пространство для ступней находящегося сзади рослого пассажира. Кроме того, обивка спинки переднего сиденья притянута к ее упругим элементам, что позволило сделать ее тоньше и освободить дополнительное пространство в зоне колен заднего пассажира.

Свободу размещения пассажиров по ширине обычно ограничивает расстояние между внутренней обивкой правой и левой боковин на уровне подоконного бруса. У ВАЗ—2108 немного увеличена габаритная ширина кузова, изменена кривизна боковины,

Компоновка ВАЗ—2108.



применены гнутые боковые стекла, сделан тоньше подоконный брус. В результате получен размер 1335 мм на уровне плеч, достаточный для трех пассажиров среднего телосложения в зимней одежде. Некоторое уменьшение высоты салона компенсировано его удлинением (см. нижний рисунок), так что комфортабельность посадки сохранена.

Сложной инженерной задачей явилась разработка силовой схемы (каркаса) кузова. Надо было обеспечить ее высокую работоспособность под воздействием эксплуатационных нагрузок. Они прилагаются в точках крепления двигателя, подвески колес и других агрегатов. Схема должна была создать и приемлемый уровень безопасности при фронтальных и боковых столкновениях. Эта задача решена подбором конфигурации силовых элементов, их толщины, оптимизацией конструкции усилителей. Основа каркаса — нижний силовой контур, состоящий из передних лонжеронов большого сечения, которые переходят в пороги пола, основание пола и задние лонжероны.

Принятая для ВАЗ—2108 компоновка представляет собой по существу наиболее рациональное сочетание основных агрегатов и узлов. Чтобы прийти к описанным выше решениям, потребовалась длительная и кропотливая работа конструкторов, испытателей, технологов. В ходе ее ВАЗ изготовил более 120 прототипов, на которых опробованы и отработаны важнейшие технические решения, проверена технологичность и ремонтируемость изделий. Сегодня, когда уже начато серийное производство машин нового семейства, ВАЗ—2108 представляет собой доведенную и оптимизированную по всем основным параметрам конструкцию.

А. МИЛЛЕР,
А. МОСКАЛЮК,
инженеры УГК ВАЗа

г. Тольятти

Опытные образцы переднеприводных автомобилей ВАЗ с поперечным расположением силового агрегата:

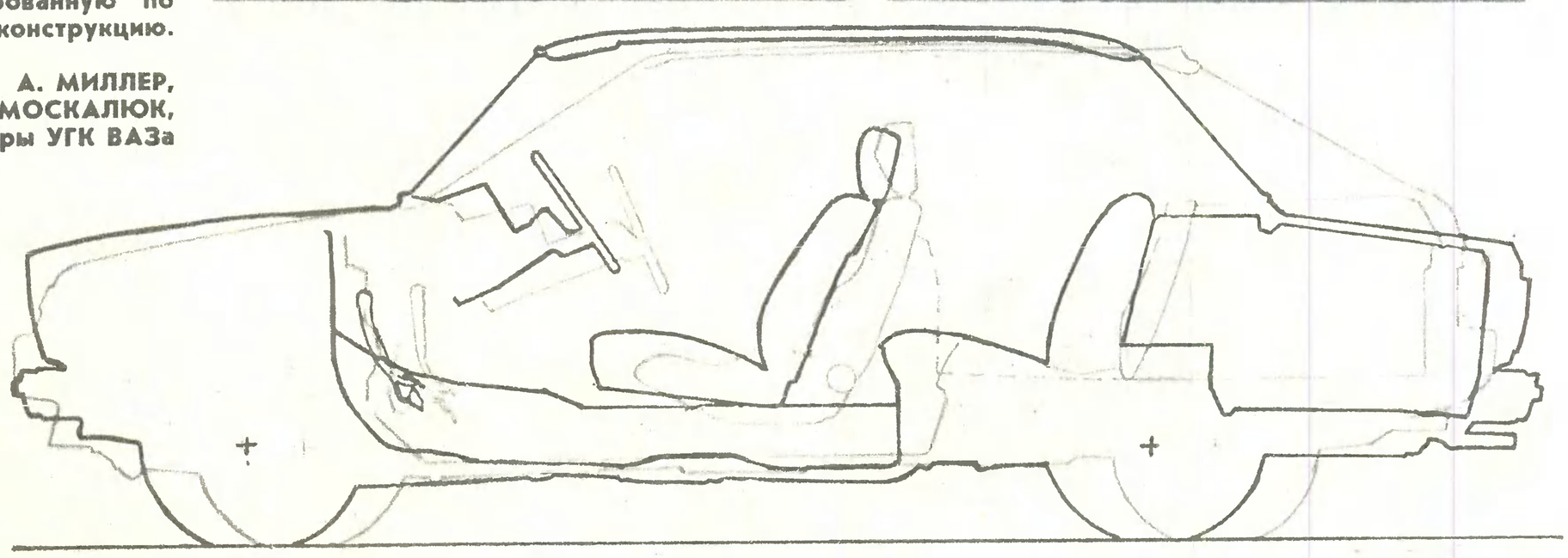
1 — автомобиль 1971 года; 2 — один из прототипов 1973 года; 3 — «носитель» агрегатов 1975—1976 гг.; 4 — автомобиль четвертой экспериментальной серии 1976—1977 гг.











Сравнение компоновок салона ВАЗ—2105 (черный контур) и ВАЗ—2108 (серый контур). Контуры совмещены по кромке бампера и уровню дороги.

КОНТРИГРА

Еще год назад фирму «Рено» можно было назвать лидером в европейском автомобилестроении. Но уже летом спрос на ее машины упал, особенно на «Рено-5» двенадцатилетней давности. Сокращение сбыта и свертывание выпуска машин обернулись убытками почти в 10 миллиардов франков. Совсем недавно в таком же положении находилась «Бритиш Лейланд», и только срочная модернизация производства и переход на полностью новое семейство «Мини-метро» спасли ее от краха.

Теперь, когда Западную Европу наводнили «тойоты», «ниссаны», «хонды», «мицубиси», «субару», настали и вовсе тяжелые времена. Чтобы выстоять в борьбе с ними, нужна хорошая контригра. Ее суть в массированном внедрении промышленных роботов, создании новейших моделей с использованием машинных методов проектирования, одновременном освоении широкого ассортимента модификаций.

И «Рено» на осенних международных выставках открыл «козырную карту». Ей стал новый «Рено-5», сохранивший в основном внешний облик предшественника, но во всех деталях иной. Эта машина тоже переднеприводная, но силовой агрегат размещен не вдоль кузова, а поперек. Новая модель на 5—8% легче и при езде в городе расходует на 11—14% меньше горючего.

«Опель» не дожидался, когда дела пойдут худо. Опережая события, он модернизировал самое популярное семейство своих малолитражек — «Кадет». Более обтекаемый кузов (коэффициент лобового сопротивления уменьшен с 0,39 до 0,3) позволил снизить аэродинамические потери и в среднем на 7% сократить расход топлива.

Вернемся теперь на пять с лишним лет назад. В обстановке глубочайшей секретности фирма «Рено» в январе 1979 года начала работы над машиной, которая увидела свет на парижской выставке в октябре 1984 года. Толчок к ускорению ее проектирования дал дебют в августе 1979 года переднеприводного «Опель-кадета». К этому же времени специалисты ФИАТа уже полным ходом вели доводку новой модели «Уно», которая позволила итальянской фирме в 1984 году вытеснить с ведущих позиций «Рено». Но в перспективе «Уно» требовался более совершенный двигатель, чем выпускаемый с 1969 года. Поэтому в 1980 году ФИАТ совместно с «Пежо» приступил к разработке такого мотора и в конце 1984 года начал его производство в г. Тремоли на полностью роботизированном заводе, рассчитанном на суточный выпуск 2500 двигателей. Отметим при этом, что широкое применение роботов привело не только к повышению качества моторов и росту производительности, оно пополнило и без того солидную армию итальянских безработных.

При проектировании нового мотора, получившего название ФИАТ-ФАЙР-1000, широко использовались компьютеры и голографические установки. В результате удалось получить точную картину нагружения его важнейших элементов, выбрать наивыгоднейшие размеры, сократить количество деталей (с 368 до 273) и массу (с 78 до 69 кг). При рабочем объеме 999 см³ он развивает мощность 45 л. с., расходует на 10—15% меньше топлива, чем его предшественник. Из особенностей конструкции отметим приводимый зубчатым ремнем распределительный вал, гидравлические толкатели, тонкостенный (4 мм) чугунный блок цилиндров.

Многие новые модели, показанные в конце 1984 года в Париже, Западном Берлине, Бирмингеме и Турине, готовились втайне и задолго до их дебюта. Но порой заводы преднамеренно и досрочно раскрывают свои секреты, чтобы проверить реакцию возможных покупателей. Вот почему «Ситроен» бросил на парижской выставке пробный шар в виде экспериментальной модели ЭКО-2000. Сверхкомпактность, сверхэкономичность и другие «сверх»качества должны были показать широкому кругу автомобилистов, какие ориентиры фирма наметила на 2000 год.

В нужный для себя момент сделал заявку на будущее и японский концерн «Ниссан». Его четырехместный опытный образец «Н Икс-21», с поднимающимися дверьми, поворотными передними сиденьями, а главное, газовой турбиной, изготовленной из керамических материалов, произвел должное впечатление на многих посетителей парижской выставки.

Другую компактную опытную модель, ТАК-3, нацеленную на более близкое будущее, выставила японская фирма «Тойота». У нее трехместный кузов, все колеса ведущие и длина всего 3,3 метра.

Эти экспонаты — свидетельство серьезных намерений японских фирм в отношении европейского автомобильного рынка, и не случайно на всех выставках, о которых идет речь, «Даймлер-Бенц» и «Ауди», «Альфа-ромео» и «Пежо», «Бритиш Лейланд» и СААБ повели массированное контрнаступление.

«Ауди-100-кваттро» и «Рено-25-6» теперь комплектуются антиблокировочной системой (АБС) в тормозном приводе. «Мерседес-Бенц» нового семейства «124» впервые в мировой практике снабжен надувными подушками безопасности, встроенными в ступицу руля. «Альфа-ромео-90» оснащен выдвигающимся по мере роста скорости передним спойлером. Интересную новинку преподнес английский завод «Лотос». На бирмингемской выставке красовалась его модель «Этна» с так называемой активной системой подвески колес, в которой жесткость упругих элементов и сопротивление амортизаторов в зависимости от дорожных условий автоматически регулируются с помощью бортовой ЭВМ.

На выставках были представлены серийные легковые модели (не джипы) с приводом на все колеса: «Ауди-100-кваттро», «Фольксваген-пассат-синкро» и другие, а также специальная машина для ралли «Пежо-205Т16».

«Бюик-электра» с передними ведущими колесами и поперечно расположенным силовым агрегатом свидетельствовал, что и американские фирмы стараются идти в ногу с мировыми тенденциями. Схожую принципиальную компоновку имела испанская новинка — «СЕАТ-ибица». В проектировании ее двигателя участвовала фирма «Порше» (ФРГ), а кузова — известный итальянский дизайнер Д. Джуджаро.

Среди экспонатов выставок, особенно туринской, можно было видеть немало прекрасных образцов творчества кузовных фирм. Для «Альфа-ромео-90» кузов разрабатывала «Бертоне», для «Лотос-этна» — «Итал дизайн», а для «Феррари-тестаросса» — «Пининфарина». Кстати, эмблемой «ПФ» был украшен и футуристический кузов «Студио-ХПИкс» на спортивном шасси с 2-литровым двигателем «Хонда» от гоночного автомобиля формулы 2.

В Париже, Западном Берлине, Бирмингеме, Турине осенью 1984 года европейские фирмы приложили все усилия, чтобы показать, чем конкретно они могут остановить нашествие японских машин. И, несмотря на существенные изменения в конструкции автомобиля, происшедшие за последние десятилетия, решающее значение в этой борьбе приобретают новые методы производства: роботизация, гибкая технология, широкая автоматизация. Управляющий производством западногерманского филиала «Форд мотор компани» У. Экштейн говорит без обиняков: «Совершенно ясно, что будущее фирмы связано с увеличением уровня автоматизации и повышением производительности. Конструкция, ориентированная на автоматизированное производство, становится чуть ли не принципом в нашей фирме. В будущем произойдут радикальные изменения в технологии сборки, отражающие эту тенденцию». О радикальных изменениях в количестве работающих и решении проблемы занятости господин Экштейн мало беспокоится. Это лишь побочный эффект большой контригры, сулящей автомобильным боссам процветание в обществе, которое не может найти работу и достаток всем.

Л. ШУГУРОВ,
инженер

Модель и страна	Число мест и дверей	Компоновка	Коэффициент лобового сопротивления	Число и рабочий объем цилиндров, см³	Мощность, л. с./кВт	Длина, мм	Снаряженная масса, кг	Скорость, км/ч	Время разгона до 100 км/ч, с	Расход топлива, л/100 км: при 90 км/ч	при 120 км/ч	при городском цикле	Особенности
«Альфа-ромео-90» (Италия)	5—4	К	0,36	6—2492	158/116	4390	1240	200	—	6,8	8,3	12,9	В
«Ауди-100-кваттро» (ФРГ)	5—4	П	—	5—2144	138/102	4795	1595	202	9,9	6,8	8,4	12,9	ЧН
БМВ-М535И (ФРГ)	5—4	К	—	6—3430	218/160	—	1432	225	7,8	7,3	9,0	15,0	ВНУ
«Бюик-электра» (США)	5—4	П	0,40	6—3791	128/ 93	4984	1520	175	12,0	—	—	—	АВНУ
«Лотос-этна» (Англия)	2—2	Ц	0,29	8—3998	320/236	4268	1200	292	4,5	—	—	—	АВНУ
«Мерседес-Бенц-250Д» (ФРГ)	5—4	К	0,30	5—2497	90/66	4740	1320	160	19,5	8,9	5,4	7,0	ДНУ
«Мерседес-Бенц-300Е» (ФРГ)	5—4	К	0,30	6—2962	190/140	4740	1340	215	8,2	12,1	6,5	8,3	ВНУ
«Опель-кадет-1,3Н» (ФРГ)	5—3	П	0,30	4—1297	60/44	3998	915	160	15,5	9,3	5,4	7,0	
«Опель-кадет-1,6Д» (ФРГ)	5—5	П	0,30	4—1598	55/40	3998	995	152	19,5	7,1	4,7	6,7	Д
«Опель-кадет-1,8И» (ФРГ)	5—5	П	0,30	4—1796	115/85	3998	995	203	9,0	11,3	5,6	7,2	ВУ
«Остин-монтего» (Англия)	5—4	П	0,35	4—1994	104/76	4467	1050	174	10,5	5,8	8,1	10,5	НУ
«Пежо-205 Икс-Р» (Франция)	5—3	П	—	4—1351	60/44	3705	820	154	15,5	4,6	6,4	6,9	Н
«Пежо-205Т16» (Франция)	2—2	Ц	—	4—1775	320/236	3825	980	210	7,3	8,4	12,2	16	ВНТЧ
«Рено-5ТК» и «5К» (Франция)	4—3	П	0,35	4— 956	42/30	3581	695	137	19,3	4,9	6,8	6,4	Н
«Рено-5ГТЛ» (Франция)	4—3	П	0,35	4—1397	60/43	3581	730	158	14,0	4,4	6,2	6,9	Н
«СААБ-9000-турбо» (Швеция)	5—4	П	0,34	4—1985	176/129	4620	1315	220	8,3	6,6	8,8	10,5	ВТУ
«СЕАТ-ибица-60» (Испания)	5—3	П	0,36	4—1193	63/46	3638	900	165	16,0	4,9	6,6	9,0	
«Ситроен-ЦИкс-25ГТИ» (Франция)	5—4	П	—	4—2499	168/122	4660	1385	220	8,0	8,0	9,9	14,1	ВНТУ
«Ситроен-ЭКО-2000» (Франция)	4—2	П	0,21	3— 750	34/25	3500	480	140	18,0	3,5	—	—	Н
«Сузуки-свифт» (Япония)	4—2	П	—	4—1324	73/54	3585	700	162	12,2	4,3	6,2	7,0	
«Феррари-тестаросса» (Италия)	2—2	Ц	—	12—4942	380/287	4474	1500	291	5,5	—	—	—	
«Фольксваген-пассат-синкро» (ФРГ)	5—5	П	—	5—1994	115/85	4540	1265	182	11,1	7,6	9,7	12,5	ВНЧ

Условные обозначения в таблице: А — автоматическая трансмиссия: В — впрыск топлива; Д — дизель; К — классическая компоновка; Н — независимая подвеска всех колес; П — привод на передние колеса; Т — турбонаддув; У — усилитель в рулевом управлении; Ц — центральное расположение силового агрегата; Ч — четыре ведущих колеса. Прочерк означает отсутствие данных.



«Бюик-электра».



«Мерседес-Бенц-300Е».



«Опель-кадет-1,6Д».



«Остин-монтего».



«Пининфарина-студио-ХПИкс».



«Рено-5ГТЛ».



«Ситроен-ЭКО-2000».



«Феррари-тестаросса».

ПО ТУ СТОРОНУ

НЕ ВОЗНИКЛО НИКАКОЙ ОПАСНОСТИ?

Необычно снежной выдалась минувшая зима в ФРГ. В январе сильные снегопады заблокировали движение по всем дорогам. Автомобильные заторы достигали 30 километров. Число погибших и раненых в автомобильных катастрофах в отдельных районах составляло за сутки около 100 человек. К этим катастрофам 11 января прибавилась еще одна, не совсем обычная.

В тот день на американскую базу Редлег в Вальдхайде, близ города Хайльбронна, где 56-я артиллерийская бригада США уже развертывает 36 из 108 ядерных ракет «Першинг-2», нацеленных на СССР, был доставлен контейнер с ракетными двигателями. Как обычно, для его разгрузки в ангар въехал автокран, солдаты подцепили металлический цилиндр метрового диаметра, и важнейший элемент ракеты медленно пополз вверх вслед за стрелой крана...

То, что произошло потом, выясняли две специальные комиссии, которые были созданы по распоряжению американского генерала Р. Хэддока, ему подчинены все подразделения, вооруженные ракетами «Першинг» в ФРГ. Комиссии, как, впрочем, и западногерманские и американские пожарные и прочие службы, установили, что причиной аварии двигателя ракеты «Першинг-2» стал дефект в механизме автокрана. При падении двигателя находившееся в нем твердое топливо вспыхнуло. Три солдата погибли в результате катастрофы, примерно 20 военнослужащим понадобилась срочная медицинская помощь. Транспортер, на котором был контейнер, сгорел. Более того, как выяснилось позже, в 250 метрах от места аварии находились готовые к запуску дежурные ракеты «Першинг-2», оснащенные ядерными боеголовками...

Эти факты вызвали бурю возмущения у западногерманской общественности, среди жителей близлежащих селений. Но, оказывается, как заявил американский генерал, «для гражданского населения не возникло никакой опасности в момент инцидента». Вот так! А если посмотреть на случившееся шире, заглянуть за рамки этого «инцидента»?

Мы уже писали об автомобильных авариях в ФРГ по вине нерадивых янки («За рулем», 1984, № 2). После новой катастрофы некоторые газеты ФРГ отмечали, что «фантазия западных немцев рисует теперь ужасные видения, и не в последнюю очередь — Хиросимы».

Население страны весьма обеспокоено «першингами». Утверждения официальных представителей ФРГ и США, будто американцы проявляют «крайнюю осторожность» как при складировании, так и при обращении со своим ядерным оружием в ФРГ, не могут не вызвать у населения ничего, кроме негодования.

Откровенно циничными представляются утверждения американского генерала Р. Хэддока о том, что несчастный случай в Вальдхайде первый с начала размещения «першингов-2» в ФРГ. Уж кому как не ему должно быть известно, что ровно за четыре месяца до этого, 9 сентября 1984 года на автостраде между Брухзалем и Карлсруэ загорелся американский военный автомобиль из колонны тягачей, перевозящих «першинги-2». Надо думать, это был как раз пример «крайней осторожности». Более того, через две недели, 24 сентября транспортер армии США с ракетой опрокинулся на шоссе между Лорхом и Вельцхаймом. Фюзеляж ракеты был поврежден. Для гражданского населения, вероятно, и в этом случае не возникло никакой опасности в момент инцидента? А если бы ракета была оснащена боеголовкой? «Хиросима» под Карлсруэ?

Как видно из приведенных примеров, безопасность западногерманского населения в связи с появлением новых американских ракет на территории ФРГ отнюдь не гарантирована, хотя руководители агрессивного блока НАТО твердят обратное. Кто застрахован от новой аварии, которая может сопровождаться первым атомным взрывом на территории Западной Европы? Но даже если такого ЧП не будет, где гарантии, что страна, начиненная запасами ядерного оружия, в атомной войне не станет объектом ответного удара? Естественно, что свыше 75% населения ФРГ не верит, будто у них появится шанс выжить в атомной войне (опасность которой приблизили «першинги-2») даже при наличии бомбоубежищ. Сторонники разоружения требуют немедленного вывода американских «першингов-2» с территории ФРГ. Необычно суровая зима не могла сбить накал этих антивоенных выступлений протеста против катастрофы, последствия которой страшно вообразить.

А. ТРЫНКОВ,
кандидат исторических наук

Две трети взрослого населения ФРГ — против нагнетания военной истерии и требуют принятия мер для укрепления безопасности и мира. «Сегодня маневры — завтра война» — с такими лозунгами выступали участники антивоенного движения земли Гессен во время проводившихся в ФРГ крупных учений вооруженных сил НАТО. Широкие круги демократической общественности страны протестуют против гонки вооружений и размещения «першингов» с ядерными боеголовками.



КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

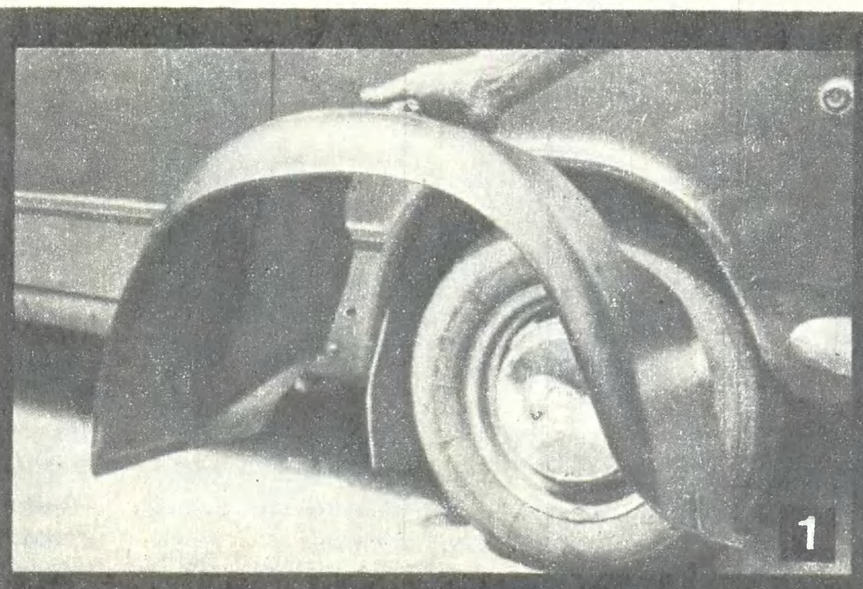
Для защиты и комфорта

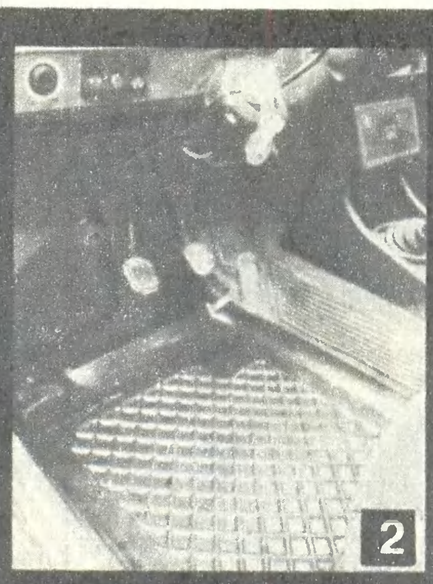
Автомобиль — дорогостоящий предмет с ограниченным сроком службы. Но границы этого срока вовсе не одинаковы даже для двух машин. Сколько прослужит машина — в первую очередь зависит от ухода за ней.

В последние годы много сделано для увеличения ресурса всех агрегатов отечественных автомобилей. Однако объективные причины — увеличение объемов и темпов производства, снижение веса автомобилей, необходимое для улучшения динамических и экономических качеств, ограниченные ресурсы высококачественного стального листа и другие — в какой-то мере переместили решение проблемы долговечности кузовов из области производства в область эксплуатации. Да, по сути дела, разве возможно предусмотреть все условия пользования машиной при ее проектировании. Но жизнь, повседневная практика подсказывает, что́ можно сделать для продления жизни кузовов автомобилей.

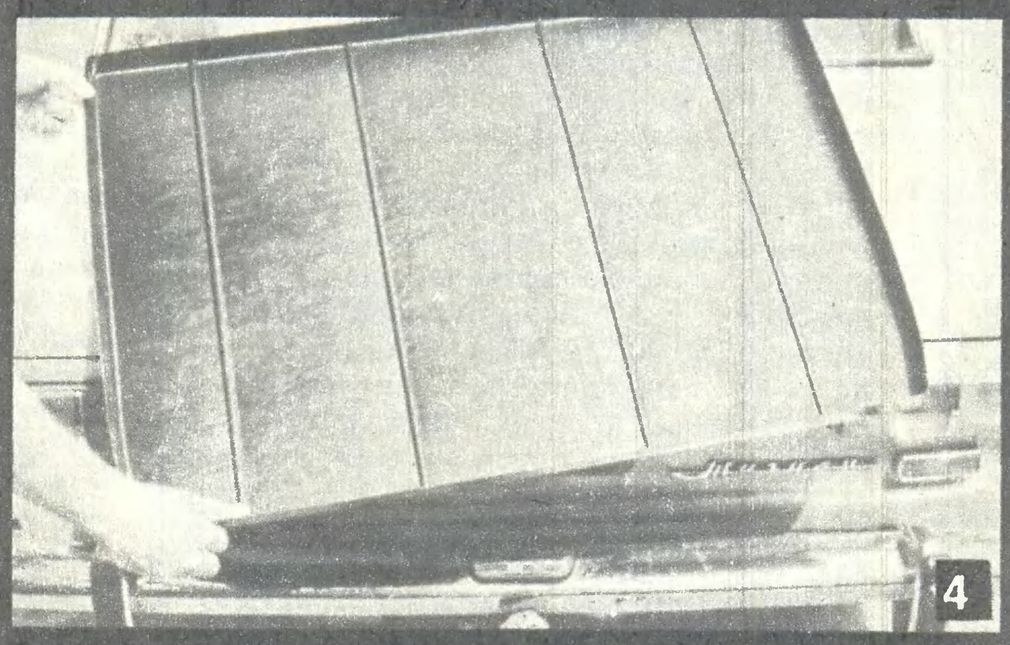
Здесь два пути. Один — постоянная обработка защитными составами, своевременное обновление заводских покрытий, уход за ними. Второй — оборудование дополнительными приспособлениями, защищающими кузов от повреждений и препятствующими возникновению условий для быстрого ржавления.

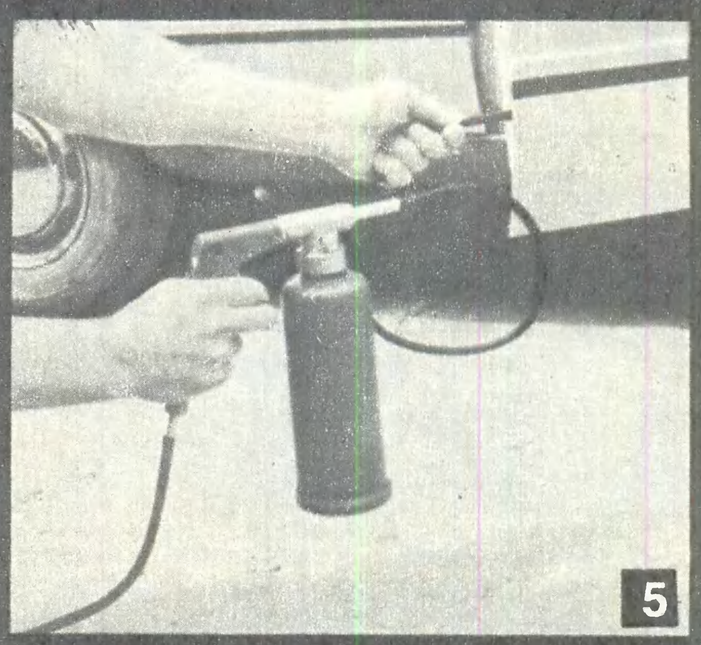
О некоторых дополнительных автопринадлежностях, полезных при уходе за машиной, защищающих ее кузов и создающих удобства водителю и пассажирам, рассказывают инженеры Р. ПОПРЖЕДЗИНСКИЙ и Л. МАКСИМОВ.


1

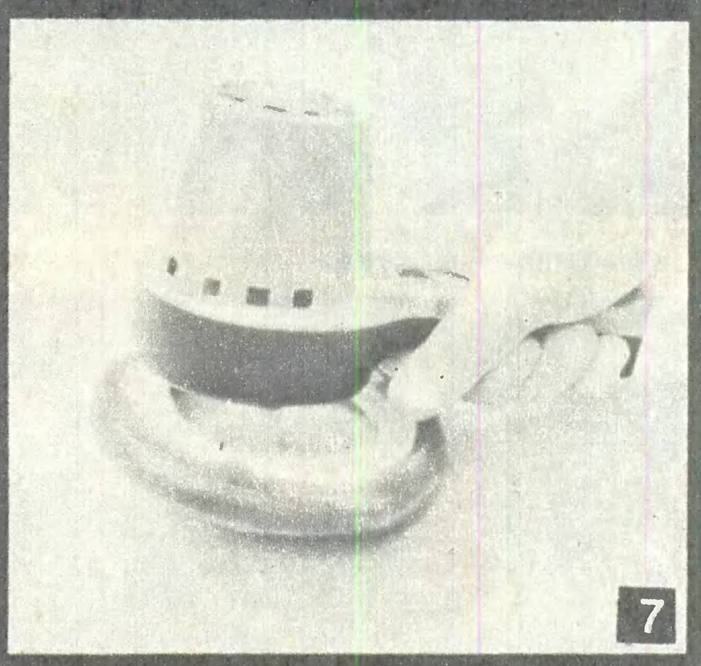

2

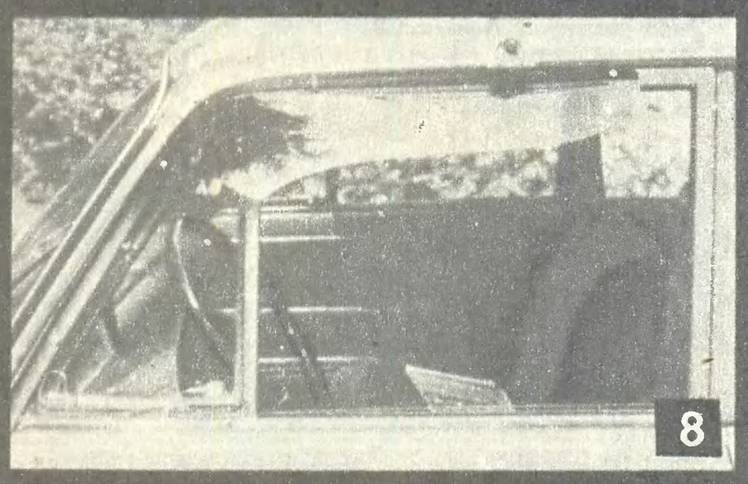

3

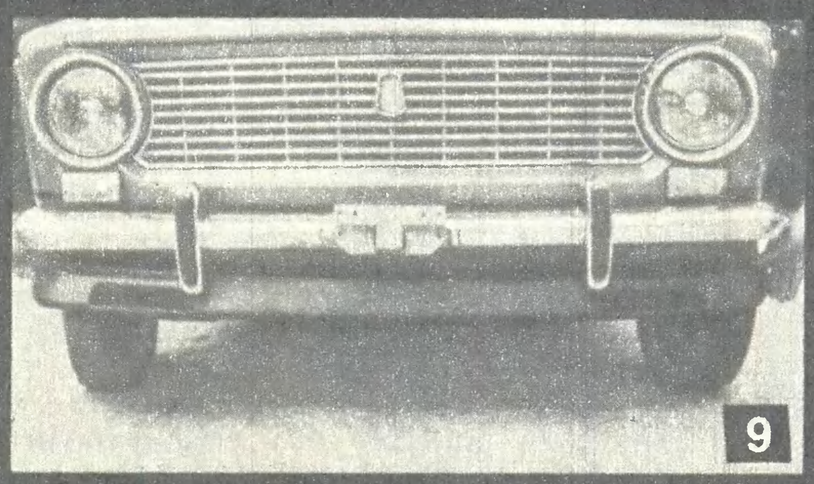

4


5


6


7


8


9


10

1. Пластмассовый щит для колесных арок «Жигулей».
2. Резиновый коврик-поддон для «Жигулей».
3. Перспективная модель переднего брызговика.
4. Вкладыш к багажнику.
5. Пневмораспылитель ПР-2.
6. Электромойка НЦ-300 погружного типа.
7. Автополировщик ЭПА-12А.
8. Козырек для установки на передние двери «Жигулей».
9. Передний спойлер.
10. Задний спойлер.

Прежде всего, очевидно, следует назвать дополнительное оборудование, помогающее уберечь машину от агрессивного действия воды, грязи, мелких камней, летящих из-под колес. Автолюбителям известны специальные щиты, которые устанавливают в арках передних колес (о первых образцах щитов для ВАЗ—2101 журнал сообщал в № 11

1978 года). Они защищают внутренние поверхности крыльев, брызговики двигателя, детали кузова в полостях за передними крыльями, корпуса фар от механических повреждений и прямого воздействия агрессивных веществ. Причем во время движения автомобиля полости над щитами активно проветриваются и содержатся благодаря этому практически в идеальном состоянии.

Отечественная промышленность выпускает ныне щиты для всех моделей автомобилей ВАЗ и АЗЛК. Их цена 24—25 рублей. Конструкция одинакова: лист алюминиевого сплава толщиной 1,2—2,0 мм, вырубленный по форме деталей, к которым он примыкает при установке, и окантованный по длинным сторонам резиновыми уплотнителями.

Существует и более прогрессивная конструкция щитов (фото 1) — объемные, формованные из пластмассы толщиной 2—3 мм. По сравнению с металлическими, масса комплекта которых 9 кг, пластмассовые легче. Два щита весят около 2,5 кг. Аналогичные щиты можно устанавливать и в арки задних колес. Производство пластмассовых «подкрылков», как их называют автолюбители, пока не освоено, но можно полагать, что в недалеком будущем они появятся на прилавках магазинов.

Автомобильный кузов поражается коррозией не только снаружи, но и изнутри. Причем места такого поражения расположены под коврами и противошумным покрытием на полу, куда вода попадает с обуви водителя и пассажиров. Чтобы просушить машину изнутри, нужна большая работа: снять сиденья, ковры, термоизолирующую обивку и, естественно, вернуть все в сухом виде на свои места.

Проще попытаться перекрыть воде дорогу под ковры. Для этого промышленность выпускает специальные коврики и коврики-поддоны (фото 2) из резины или пластмассы с глубоким рифлением. В зависимости от материала и конструкции комплекты ковриков-поддонов бывают разной массы и цены (от 10 до 20 рублей), но независимо от особенностей изготовления их применение весьма полезно, особенно зимой и в осенне-весеннюю распутицу, когда вода неизбежно попадает в салон автомобиля.

Такую же роль, но в другом отделении машины — в багажнике, выполняет специальный вкладыш (фото 4). Промышленность выпускает такие детали ценой 10 рублей только для «жигулей», так как в других машинах пол багажника имеет сложную конфигурацию.

От попадания воды в салон при движении автомобиля защищает козырек, устанавливаемый над окном передней двери (фото 8). Особенно эффективно применение таких козырьков на моделях ВАЗ—2105 и «2107», у которых окна не имеют форточек. Цена пары прозрачных пластмассовых козырьков, устанавливаемых на обе передние двери «Жигулей», 27 рублей.

Много беспокойства владельцам автомобилей доставляет уход за нижней окрашенной частью кузова. Здесь образуется наибольшее количество мелких повреждений на лакокрасочном покрытии от летящих из-под колес мелких камней и песка.

Упростить заботы о машине помогают широко распространенные брызговики (фартуки), устанавливаемые за передними и задними колесами. Эти изделия делают парами — левые и правые. В комплект, как известно, входят два брызговика, кронштейны и детали крепления. Кроме того, на брызговики некоторые заводы-изготовители ставят катафоты, декоративные накладки и другие элементы, улучшающие внешний вид. В зависимости от исполнения масса комплекта брызговиков колеблется от 1,0 до 1,5 кг, а цена — от 4 до 5 рублей.

Главное условие хорошей работы брызговиков — их достаточная жесткость. Нижняя кромка брызговика при скорости 100 км/ч не должна отклоняться более чем на 25 мм от первоначального положения. В связи с тем, что брызговики для задних колес являются обязательной принадлежностью автомобиля и их состояние контролирует ГАИ, важно и самому водителю следить за их правильной установкой, за тем, чтобы при движении задним ходом на неровной дороге или при въезде на бордюр тротуара колесо не наехало на брызговик и не оборвало его.

Перспективная конструкция брызговика для передних колес показана на фото 3. Ее ценность не только в том, что она позволяет предохранить от абразивного износа боковую поверхность крыла и передней двери, но и в защите полости за крылом от попадания воды через щель между нижней частью крыла и заводским уплотнением. К сожалению, выпуск их еще не налажен. Чем скорее промышленность освоит производство таких брызговиков, тем большая польза будет не только владельцам, но и заводам—изготовителям автомобилей, выпускающим крылья в запасные части.

Самостоятельную группу автопринадлежностей составляют приспособления для ухода за кузовом: обработки антикоррозионными составами, мойки и полировки наружных поверхностей (фото 5, 6 и 7).

Пневмораспылитель ПР-2 для антикоррозионных составов — единственная конструкция такого рода, поступающая в розничную торговлю (подробно о нем рассказано в «За рулем», 1983, № 3). Его новая цена 17 рублей. Это универсальное приспособление, при помощи которого можно распылить «Мовиль» или «Резистин МЛ» в скрытых полостях, нанести мастику, например БПМ-14, на днище, залить масло в агрегаты трансмиссии или вымыть труднодоступные места на кузове.

К мойке автомобиля обычно относятся как к простому делу — лишь бы счистить грязь. Однако если выполнять эту работу популярной в среде автолюбителей тряпкой и небольшим количеством воды, то царапины на лаке, а значит и потеря блеска, микротрещины и, в конечном итоге, коррозия не заставят себя долго ждать. Избежать этого помогает удобная электромойка (фото 6) с питанием от аккумуляторной батареи. В комплект ее ценой 22 рубля входят электродвигатель мощностью 100—150 Вт, центробежный насос, электрический шнур со штеккером для подсоединения к бортовой сети автомобиля и шланг со щеткой, через которую при мойке струя воды поступает к обмываемой поверхности.

Полировка кузова — процесс трудоемкий. Вручную он требует много сил и времени. Но если воспользоваться автополировщиком (его цена около 27 рублей), качество и скорость работы неизмеримо возрастут. Автополировщик (фото 7) — универсальный инструмент. При помощи него можно зашлифовать наждачной шкуркой места ремонта на кузове, просверлить небольшие, до 5 мм в диаметре, отверстия. Питание он получает от аккумулятора.

Для выполнения таких же работ промышленность выпускает шлифовально-полировальный набор «Блеск», состоящий из дисков, прижима, шпинделя и чехла. Использовать этот набор можно только с электрической дрелью. Стоит он 1,5 рубля.

К числу автопринадлежностей, которые пока не выпускает отечественная промышленность, но о необходимости которых автолюбители смогут высказать свое мнение через журнал, относятся спойлеры: передний (фото 9) и задний (фото 10). Их назначение — организовать воздушный поток вокруг машины таким образом, чтобы на ней оседало как можно меньше пыли и грязи. Спойлеры делают из пластика и закрепляют на автомобиле, не нанося ему каких-либо повреждений. Задние спойлеры иногда делают из резины.

После выступления журнала

«ПОРЯДОК... В ВИДЕ ИСКЛЮЧЕНИЯ»

Под таким заголовком в январском номере «За рулем» была помещена заметка о невнимательном отношении к нуждам автолюбителей на СТО Ростовской области.

Критические замечания, высказанные журналом, были рассмотрены руководством «Росавтотехобслуживания», и редакция получила официальный ответ, подписанный начальником объединения В. Н. Мавриченко. В нем отмечается, что, несмотря на неоднократные письма и указания Министерства автомобильного транспорта РСФСР и «Росавтотехобслуживания» о наведении порядка в торговле аккумуляторными батареями, еще не везде дело поставлено должным образом. В связи с этим руководство объединения предлагает всем подчиненным предприятиям строго соблюдать порядок продажи новых автомобильных свинцовых батарей, определенный Постановлением Госплана и Госснаба СССР от 31 декабря 1981 года: в неограниченном количестве принимать от граждан отработавшие ресурс батареи с электролитом; при отсутствии в данный момент аккумуляторов для продажи взамен старых выдавать владельцам автомобилей справки установленного образца, дающие право на приобретение новых батарей; заполнять именные открытки и при поступлении аккумуляторов на станцию обслуживания извещать граждан о возможности сделать покупку.

Директору производственного объединения «Ростоблавтотехобслуживание» А. И. Осипову предложено принять строгие административные меры к руководству СТО г. Шахты, допустившему волокиту и невнимательное отношение к гражданам.

Получила редакция и новое письмо автолюбителя В. Я. Мозгалева, в котором он сообщает о том, что на СТО № 11 г. Шахты ему продали новую батарею взамен старой (о волоките и бюрократической переписке тов. Мозгалева с автосервисом было рассказано в «За рулем», 1985, № 1). Открытку извещение он получил. Ее привез директор (!) СТО Г. И. Котельницкий. Трудно бросить ему в этом упрек. Но было бы полезнее всем, если бы руководители автосервиса занимались организацией работы вверенных им предприятий так, чтобы экономить силы и время владельцев автомобилей.

Среди многих откликов на заметку, к сожалению, вновь появились сигналы о необоснованных, а может быть искусственных, трудностях со сдачей старых батарей, чинимых по причине «выполнения плана», например, на СТО № 3 г. Омска (надо же найти такую причину при дефиците вторичного сырья!) — об этом сообщил автолюбитель А. Кривонос. Или о трудностях с продажей аккумуляторов инвалидам Отечественной войны на СТО г. Иваново, о чем написал Н. Шевырев из г. Комсомольска Ивановской области.

Живучи еще волокита и безответственность в автосервисе. Но мы надеемся, что общими усилиями удастся поправить дело.

Двигатели «москвичей-407» и «408»

ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМОСТЬ

Прошло уже много лет, как прекратился выпуск популярных в свое время «москвичей—407» и «408», но многие тысячи их еще верно служат своим владельцам. В помощь им АЗЛК выпускает в качестве запасных частей основные узлы и агрегаты, а специализированные заводы продолжают производство некоторых наиболее изнашиваемых деталей. Больше всего забот у автолюбителей — с ремонтом двигателя, поэтому многие просят рассказать, как и какие производимые ныне детали и узлы можно использовать в старых моторах.

Предоставляем слово инженеру АЗЛК В. ТАПИНСКОМУ.

Двигатель модели «408» в комплектации 408-1000400-Б, устанавливавшийся на «Москвич—408», а ныне на «Москвич—2138», является дальнейшей модернизацией модели «407», предназначенной для выпускавшегося ранее «Москвича—407». У обоих одинаковые в принципе компоновка и размерность цилиндро-поршневой группы. Мощность двигателя «408» была повышена с 40 до 50 л. с. применением двухкамерного карбюратора К—126П с новой впускной трубой.

Кроме того, двигатель «408» в названной комплектации отличается от двигателя «407» следующим: увеличенным с 52 до 57 мм диаметром коренных шеек коленчатого вала, измененным маховиком, увеличенными постелями в блоке цилиндров под коренные шейки коленчатого вала, упорными полукольцами на крышке среднего подшипника для восприятия осевого усилия, установкой сальника на заднем конце коленчатого вала, измененным посадочным местом в крышке головки цилиндров под новый в то время прерыватель-распределитель зажигания Р107, маслопроводом коромысел и масляным насосом, а также смещенным на 15 мм назад переходником передней подвески двигателя и установкой гидравлического привода выключения сцепления. Фильтр тонкой очистки масла у двигателя «408» перенесен на кузов автомобиля, а катушка зажигания — на двигатель.

Таким образом, невзаимозаменяемы у двигателей «407» и «408» блок и головка цилиндров, коленчатый вал с маховиком, вкладыши коренных подшипников, впускной трубопровод, карбюратор, крышка головки цилиндров, сальник заднего конца коленчатого вала (у модели «407» вместо него на коленчатом валу сделана маслосгонная винтовая канавка), упорные полукольца коленчатого вала, детали привода выключения сцепления и переходники передней подвески двигателя.

Отличающиеся масляный насос и маслопровод коромысел одной модели могут быть установлены соответственно на другую вместо аналогичных деталей.

Все остальные детали двигателей «407» и «408» взаимозаменяемы, в том числе поршни, поршневые кольца, поршневые пальцы, шатуны, водяной насос, распределительный вал и др.

В качестве запасных частей автозавод имени Ленинского комсомола выпускает, кроме описанной базовой комплектации двигателя 408-1000400-Б (литеру «Б» иногда не наносят), еще две, дополнительные комплектации. Первая — 408-1000400-Л1 (или Л) для моделей «407», «423Н», «430» и их модификаций, на которой установлен карбюратор К—125Д с соответствующей впускной трубой, с деталями механического привода выключения сцепления и переходником передней подвески для установки двигателя на автомобиль «407». Вторая комплектация — 408-1000400-Н1 (или Н) предназначена для «москвичей—403» и «432» с карбюратором К—125Д и соответствующей впускной трубой, с гидравлической системой выключения сцепления и с теми же переходниками передней подвески двигателя, что и у двигателя модели «408», так как у автомобилей «403» и «408» места крепления двигателя аналогичны.

Следует сказать и о том, что в случае невозможности приобрести двигатель «408» в нужной комплектации на «Москвич—407» и его модификации можно установить базовый двигатель в комплектации 408-1000400-Б после замены некоторых деталей одноименными, взяв их со старого двигателя «407» (механический привод сцепления, переходники передней подвески двигателя, впускная труба и карбюратор К—125Д, топливопровод от насоса к карбюратору, фильтр тонкой очистки масла со шлангами, крышка клапанной коробки, подводящий патрубок и шланг водяного насоса, редуктор привода стеклоочистителя). Надо помимо того изготовить удлинитель вилки выключения сцепления и приварить его к вилке модели «407». Описание этих работ и эскиз дополнительного удлинителя приведены в книге «Взаимозаменяемость агрегатов автомобилей «Москвич» (В. Н. Тапинский и др., изд. 2-е, Транспорт, 1976), которую можно найти в местных библиотеках или у автолюбителей.

Поскольку основные детали цилиндро-поршневой группы двигателей «407» и «408» идентичны, методика ремонта и подбора этих деталей для них также одинакова.

Как известно, основным признаком износа деталей цилиндро-поршневой группы является повышенный расход (угар) масла. При обкатке нового двигателя (пробег 3—8 тысяч километров) он не превышает 125 г/100 км и постоянно снижается. В процессе дальнейшей эксплуатации — возрастает, а при увеличении его до 250 г/100 км двигатель следует ремонтировать.

Если после разборки двигателя и замера индикаторным нутромером в двух плоскостях обнаружен незначительный износ зеркала цилиндров (конусность не более 0,12 мм, а овальность не более 0,06 мм), для восстановления работоспособности двигателя достаточно заменить изношенные поршневые кольца новыми того же размера, что были ранее. Кольца нормального размера (а в отдельных случаях и увеличенные на 0,25 мм) предназначены для замены изношенных без расточки цилиндров (при малом износе), а увеличенные на 0,25; 0,5; 1,0 и 1,5 мм (см. табл. 1) — для расточенных до соответствующих ремонтных размеров цилиндров. Зазор в стыке установленного в цилиндр кольца должен быть не более 0,75 мм в самом изношенном поясе цилиндра и не менее 0,2 мм в наименее изношенном.

При ремонте без расточки цилиндров лучше одновременно с заменой поршневых колец установить и новые поршни того же размера, что были в двигателе. Дело в том, что старые поршни вследствие износа канавки верхнего кольца по высоте вновь приведут к возрастанию расхода масла после сравнительно небольшого пробега и потому ремонт двигателя окажется неэффективным. Если же кольца заменены после небольшого пробега и кольцевые канавки в поршнях изношены мало, поршни можно не заменять, а только очистить старые от нагара и других отложений, обратив особое внимание на чистоту маслоотводных отверстий.

Поршни для двигателей «407» и «408» в качестве запчастей изготовляет воронежский завод «Автозапчасть».

Ремонтные комплекты поршневых колец ТАБЛИЦА 1

Обозначение размерной группы	Название размерной группы	Наружный диаметр, мм
407-1000101-Р	нормальный	75,875
407-1000101-Р-3	увеличенный на 0,25 мм	76,125
407-1000101-Р-6	увеличенный на 0,5 мм	76,375
407-1000101-Р-8	увеличенный на 1,0 мм	76,875
407-1000101-Р-9	увеличенный на 1,5 мм	77,375

Маркировка размерной группы поршней и блока цилиндров ТАБЛИЦА 2

Обозначение размерной группы поршней	Название размерной группы поршней	Диаметр поршней, мм	«407», «408» до 1974 г.	«408» с 1984 г.
407-1004015-А3	нормальный	75,835—75,845	Е	А*
		75,845—75,855	D	Б*
		75,855—75,865	С	В*
		75,865—75,875	В	Г*
		75,875—75,885	А	Д*
407-1004015-Р3-А3	увеличенный на 0,25 мм	76,085—76,095	О	Е*
		76,095—76,105	N	Ж*
		76,105—76,115	М	З*
		76,115—76,125	L	И*
		76,125—76,135	К	К*
407-1004015-Р6-А3	увеличенный на 0,5 мм	76,335—76,385		
407-1004015-Р8-А3	увеличенный на 1,0 мм	76,835—76,885		
407-1004015-Р9-А3	увеличенный на 1,5 мм	77,335—77,385		

Их размеры и маркировка приведены в табл. 2.

Выпускаемые автозаводом имени Ленинского комсомола двигатели модели «408» (для автомобилей «2138» и в запчасти) комплектуют другими поршнями нормального размера (или увеличенного на 0,25 мм) собственного изготовления с иной маркировкой тех же размерных групп (измененной с 1974 года по ранее действовавшему ГОСТу 861—68) русскими буквами со звездочкой (см. табл. 2). Поршни моделей «407» и «408» взаимозаменяемы.

Обозначение модели и спецификационный номер у поршня модели «407» отлиты на его необработанной наружной поверхности около отверстия под поршневой палец, а у поршня модели «408» — на внутренней цилиндрической поверхности.

Маркировку размерных групп поршней наносят на их днище: у поршней нормального и увеличенного на 0,25 мм размера — буквами, а у поршней ремонтных размеров — непосредственно цифровым значением диаметра юбки, округленным до 0,01 мм.

Поршни к цилиндрам подбирают не только по размерным группам, но и по массе с целью сохранить уравновешенность подвижных деталей и предотвратить преждевременный износ двигателя, и в первую очередь подшипников коленчатого вала. В каждой размерной группе поршни сортируют на шесть групп с разностью по массе 4 г: 1-я группа — 290—294 г, 2-я — 294—298 г, 3-я — 298—302 г, 4-я — 302—306 г, 5-я — 306—310 г, 6-я — 310—314 г. Цифровой номер группы по массе наносят на днище поршня. На одном двигателе должны быть установлены все четыре поршня только одной весовой группы.

Затем к поршням подбирают поршневые пальцы так, чтобы обеспечить соответствующий натяг в их соединении. При этом руководствуются цветовой маркировкой, нанесенной на нижнюю поверхность одной из бобышек поршня и на внутреннюю поверхность пальца. По этому признаку поршни и пальцы разделяют на четыре группы и в порядке увеличения размера маркируют одним из следующих цветов: белый (наименьший), зеленый, желтый и красный (наибольший). Цвет маркировки на пальце должен быть таким же, как на бобышке поршня.

После этого подбирают шатуны так, чтобы обеспечить нормальный зазор между пальцем и втулкой шатуна. Смазанный моторным маслом палец должен при температуре 20±3° С плавно входить во втулку под усилием большого пальца правой руки.

На этом заканчивается один из этапов ремонта двигателя «408» — подбор к цилиндрам поршней с поршневыми кольцами, поршневых пальцев и шатунов. Далее, раз уж двигатель разобран, проверяют состояние подшипников коренных и шатунных шеек коленчатого вала и при необходимости шлифуют сами шейки под соответствующие ремонтные размеры.

Методика, необходимый инструмент и приспособления для текущего и капитального ремонта двигателя «Москвич—408» подробно описаны в литературе, например в книге «Ремонт автомобиля «Москвич—408» (издание 2-е, доп., Транспорт, 1975).

Долголетие — от заботы

В трех предыдущих номерах мы напечатали материалы об эксплуатации аккумуляторной батареи, подготовленные специалистом-практиком В. СУЕТИНЫМ. Сегодня — завершающая публикация.

До сих пор наш разговор шел о батарее, когда она уже работает в автомобиле, будучи установлена заводом. Но проходит время, и исчерпавшую свой ресурс батарею приходится заменять новой. Хорошо, если ее подготовят к эксплуатации — зальют электролит и зарядят на СТО. Чаще же этим занимаются сами автолюбители.

Начинается все с покупки. Здесь надо посмотреть, чтобы на корпусе, заливочной мастике или на пластмассовой крышке, устанавливаемой на батареях некоторых типов, не было механических повреждений, трещин, проверить, не шатаются ли выводные штыри. Следует помнить, что допустимый срок хранения новой, без электролита батареи при соблюдении надлежащих условий составляет три года, поэтому обращайте внимание на время выпуска, особенно когда приобретаете ее «с рук».

Инвентарь. Для заряда и дальнейшего ухода за батареей потребуются стеклянная или пластмассовая посуда, в которой можно приготовить и хранить электролит, денсиметр (ареометр) с колбой и грушей или специальный плотномер (с поплавками), стеклянная трубочка диаметром около 10 мм — измерять уровень электролита, термометр, вольтметр и, наконец, зарядное устройство. Все это можно купить в магазинах.

Зарядных устройств ныне очень много — от простейших выпрямителей до приборов со стабилизацией напряжения, автоматикой и импульсным режимом заряда. Разумеется, чем прибор сложнее, тем дороже.

Для контроля за напряжением на аккумуляторах во время заряда вполне достаточно автотестера или авометра. Нагрузочной вилкой пользуются только в исключительных случаях — для выявления неисправного аккумулятора в батарее. Кстати, опытные аккумуляторщики не применяют нагрузочную вилку для определения качества заряда или степени разряженности батареи из-за несовершенства этого способа контроля, на который влияют и температура электролита, и давление на рукоятку нагрузочной вилки, да и шкала вольтметра не обеспечивает высокой точности измерения.

Электролит. Для приготовления электролита, заливаемого в батареи, применяют аккумуляторную серную кислоту (ГОСТ 667—73 сорта А и Б) и дистиллированную воду (ГОСТ 6709—72). Автолюбители могут проверить качество дистиллированной воды, измерив сопротивление ее авометром при температуре 18—25° С. В качестве электродов берут два лезвия безопасной бритвы, располагают их на расстоянии 10—15 мм одно от другого и погружают в воду. Сопротивление должно быть не ниже 25 кОм. Обычная вода имеет определенное таким способом сопротивление около 5 кОм.

Кислоту необходимо лить в воду тонкой струей, распределяя ее равномерно по всей площади посуды. Не забывайте при этом о правилах безопасности.

В аккумуляторные батареи заливают электролит с плотностью, соответствующей условиям эксплуатации (табл. 1). Для автолюбителей удобнее всего поэтапная технология приготовления электролита (табл. 2). Необходимое количество электролита на батарею можно определить по табл. 3. И еще надо оставить 1,5 — 2 л для доливки.

Какими бы рекомендациями вы ни пользовались, приготовляя электролит, плотность, замеренная на разных уровнях используемой емкости, будет неодинакова. И как следствие — неодинаковая плотность залитого электролита в банках батареи. Это в конце концов и приводит к необходимости корректировать плотность в конце заряда. Однородности приготовленного элек-

ТАБЛИЦА 1

Плотность электролита для разных климатических зон

Климатическая зона. Средняя месячная температура воздуха в январе, ° С	Время года	Плотность электролита, приведенная к 25° С, г/см³	
		заливаемого	заряженной батареи
Очень холодная от —50 до —30	Зима	1,28	1,30
	Лето	1,24	1,26
Холодная от —30 до —15	Круглый год	1,26	1,28
Умеренная от —15 до —4	Круглый год	1,24	1,26
Жаркая от +4 до +15	Круглый год	1,22	1,24
Теплая, влажная от +4 до +6	Круглый год	1,20	1,22

Порядок приготовления электролита

ТАБЛИЦА 2

Последовательность операций	Плотность электролита, г/см³	Количество добавляемой серной кислоты плотностью 1,83 г/см³	Примечания
Предварительное приготовление и хранение электролита в отапливаемом помещении	1,21—1,22 при 25—30°С	0,24 на литр воды	Хранится непродолжительное время в чистой герметичной посуде
Окончательное приготовление непосредственно перед заливкой	1,26—1,28 при 40±2° С	0,13 на литр полученного раствора	Батарея заливается немедленно

тролита на всех уровнях емкости добиваются интенсивным перемешиванием и, убедившись, что она во всей его массе близка к требуемой, немедленно заливают его в аккумуляторную батарею. При этом, чем более точно вы отмерите количество электролита для каждого аккумулятора батареи, тем ровнее будет его плотность в конце заряда. Практически однородность и одинаковое количество заливаемого электролита в разных аккумуляторах батареи не только упрощают процесс зарядки, так как не надо будет корректировать плотность, но и исключают возможный перезаряд отдельных аккумуляторов.

В процессе пропитки пластин залитым электролитом температура его повышается, что может привести к оползанию активной массы. Поэтому нельзя заливать заранее приготовленный электролит в батарею, если его температура превышает +25° С в холодной и умеренной зонах и +30° С в жаркой и влажной. Также не рекомендуется заливать в батареи электролит с температурой ниже +15° С. У такого электролита высока вязкость и пластины недостаточно пропитаются По этой же причине аккумулятор, подготовленный к заливке, если он хранился на морозе, должен быть выдержан в тепле 8—10 часов при температуре не ниже +5° С.

Пластины современных стартерных аккумуляторов в сухозаряженном исполнении формуются (пропитываются электролитом) в течение 2 часов, после чего батарею ставят на автомобиль, если плотность снизилась не более чем на 0,03 г/см³. Аккумуляторы с утраченным свойством сухозаряженности (срок хранения со дня изготовления более года) выдерживают до включения на заряд 3 часа. Перед включением зарядного устройства обязательно проверьте уровень и плотность электролита. Если в каком-либо аккумуляторе он понизился, необходимо долить сюда электролит той плотности, которая измерена в данный момент. Этим вы также избавите себя от необходимости корректировать плотность в конце заряда.

Заряд батарей. Начинают его при условии, что температура электролита не превышает +30° С в холодной и умеренной зонах и +35° С в жаркой и влажной. Ток заряда устанавливают в соответствии с табл. 3.

Характеристика батарей **ТАБЛИЦА 3**

Тип батареи	Номинальная емкость при 20-часовом режиме разряда, А · ч	Номинальное напряжение, В	Зарядный ток, А	Стартерный ток, А	Объем электролита, л	
					батареи	одного аккумулятора
6СТ-45	45	12	4,5	135	3,0	0,5
6СТ-50	50	12	5,0	150	3,5	0,58
6СТ-55	55	12	5,5	255	3,8	0,64
6СТ-60	60	12	6,0	180	3,8	0,64

ТАБЛИЦА 4

Плотность электролита и заряженность батареи

Плотность электролита в батарее, приведенная к 25° С, г/см³		
Полностью заряженная батарея	Разряженная батарея	
	на 25%	на 50%
1,30	1,26	1,22
1,28	1,24	1,20
1,26	1,22	1,18
1,24	1,20	1,16
1,22	1,18	1,14

Корректировка плотности электролита **ТАБЛИЦА 5**

ρн	Vэ при ρ д = 1,83			Vэ при ρ д = 1,40		
	ρк			ρк		
	1,27	1,28	1,29	1,27	1,28	1,29
Батарея 6СТ-45						
1,15	88,2	95,6	103,0	240,0	260,0	280,0
1,16	82,1	89,6	97,0	229,2	250,0	270,8
1,17	75,8	83,3	91,0	217,4	239,1	260,8
1,18	69,2	76,9	84,6	204,5	227,3	250,0
1,19	62,5	70,3	78,1	190,5	214,3	238,1
1,20	55,5	63,5	71,4	175,0	200,0	225,0
1,21	48,4	56,5	64,5	157,9	184,3	210,5
1,22	41,0	49,2	57,4	138,8	166,6	194,4
1,23	33,3	41,6	50,0	117,6	147,1	176,5
1,24	25,4	33,7	42,4	93,8	125,0	156,3
1,25	17,3	25,9	34,5	66,6	100,0	133,3
1,26	8,8	17,5	26,3	35,7	71,4	107,1
Батареи 6СТ-55 и 6СТ-60						
1,15	111,7	121,0	130,3	303,8	329,2	354,5
1,16	103,9	113,4	122,8	290,1	316,5	342,9
1,17	95,9	105,5	115,1	275,2	302,7	330,3
1,18	87,6	97,4	107,1	258,9	287,7	316,5
1,19	79,1	89,0	98,9	241,1	271,3	301,4
1,20	70,3	80,4	90,4	221,5	253,2	284,9
1,21	61,3	71,5	81,7	199,9	233,2	266,5
1,22	51,9	62,3	72,6	175,8	211,0	246,2
1,23	42,2	52,8	63,3	148,9	186,2	223,4
1,24	32,2	42,9	53,6	118,7	158,3	197,8
1,25	21,8	32,7	43,7	84,4	126,6	168,8
1,26	11,1	22,2	33,3	45,2	94,0	135,6

ρн — начальная плотность до корректировки, г/см³;
Vэ — объем удаляемого электролита и заливаемой кислоты, см³;
ρк — плотность, которую надо получить, г/см³;
ρд — плотность доливаемого раствора кислоты, г/см³.

Заряд сухозаряженных и батарей, утративших это свойство, никаких различий не имеет, за исключением времени, — последние требуют его больше.

Если зарядное устройство имеет систему автоматической стабилизации выходного напряжения меньшего чем 14,4 В, то ее целесообразно отключить на время, когда делаете первый заряд новой батареи. Иначе вы лишитесь такого мощного сопутствующего фактора, определяющего конец заряда, как обильное газовыделение. Стабилизация выходного напряжения зарядного устройства эффективна при последующих уравнительных зарядах батареи. Отличительная их особенность — это меньший ток и большая продолжительность. Стабилизированное выходное напряжение, обычно не более 14,2 В, исключает перезаряд батареи. Во время уравнительного заряда обеспечивается более полное восстановление активных масс и смягчение последствий глубоких разрядов в процессе эксплуатации. При наличии простого выпрямителя такой заряд номинальным током проводят до тех пор, пока плотность электролита и напряжение батареи не будут постоянными в течение 3 часов. И, если выпрямитель оборудован реостатом, ток заряда устанавливают только вначале заряда и более не регулируют. В отличие от уравнительного при обычном подзаряде батареи, бывшей в эксплуатации, и первом заряде величину зарядного тока можно поддерживать постоянной до конца.

Ускоренный заряд бывших в эксплуатации батарей токами, численно равными 20% номинальной емкости, надо рассматривать как исключение. Такой режим может вызвать повреждение пластин.

При любом виде заряда не следует допускать, чтобы температура электролита увеличивалась выше +45° С, потому что может оползти активная масса и, как результат, значительно сократиться срок службы батареи. В этом случае надо прервать заряд и возобновить его только после снижения температуры электролита до +30° С.

Обычный заряд бывшей в эксплуатации батареи проводят, когда она разряжена летом на 50%, а зимой на 25% номинальной емкости (табл. 4). Уравнительным же зарядом пользуются при сезонном обслуживании или после осенне зимнего хранения.

По окончании заряда, который характеризуется «кипением» электролита, постоянством его плотности и напряжения батареи в течение 2—3 часов, сравнивают плотность электролита во всех банках. Если обнаружена разница более 0,02 г/см³, плотность уравнивают, добавляя соответственно воду или кислоту. Это очень важная операция — от нее зависит, как будет работать батарея и сколько жить. Чтобы точно и быстро ее выполнить, следует знать, какое количество электролита предстоит заменить в банке. Это можно определить по табл. 5, которую составил читатель «За рулем» Б. Власов, пользуясь формулой, выведенной Н. Семиным («За рулем», 1983, № 9).

Вопрос о хранении батарей мы рассматривать не будем, поскольку он довольно подробно изложен в инструкциях, а о новом способе рассказано в январском номере «За рулем» за 1983 год.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

РЕШАЕТ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ

«У нас большой кооператив, — пишет в редакцию автолюбитель из Ленинграда Ю. Соколов, — и собрать вместе всех пайщиков дело довольно сложное. Ссылаясь на это, правление самостоятельно решает такие вопросы, как о размере эксплуатационных сборов и даже о приеме новых членов. Притом далеко не всегда эти решения представляются нам, то есть пайщикам, обоснованными. Мы несколько раз пытались настаивать на созыве собрания по столь серьезным поводам, но члены правления доказывают, что это совсем не обязательно и вполне достаточно их решения. Выходит, что правление может решать все вопросы, не советуясь с членами ГСК. Так ли это?»

Примерными уставами ГСК, действующими в союзных республиках, предусматривается, что высшим органом кооператива является общее собрание (собрание уполномоченных — см. «За рулем», 1982, № 7), которое решает все важнейшие вопросы, связанные с его организацией и деятельностью. Более того, есть вопросы, которые уставы относят исключительно к компетенции общего собрания, и они не могут решаться никакими другими органами кооператива (кроме собрания уполномоченных). К таким вопросам относятся:

принятие устава кооператива, а также изменений и дополнений к нему;

прием в кооператив новых членов и исключение из него;

рассмотрение и утверждение проектно-сметной документации на строительство и оборудование гаражей или открытых стоянок;

утверждение годового хозяйственно-финансового плана и отчета о его выполнении;

установление размеров вступительного и паевых взносов, взносов на содержание, эксплуатацию и капитальный ремонт гаражей или открытой стоянки, а также сроки их внесения;

определение размеров трудовых затрат пайщиков и членов их семей, принимавших личное участие в строительстве;

распределение боксов или мест стоянки между членами кооператива (этот вопрос примерными уставами некоторых союзных республик относится к компетенции правления);

разрешение на передачу членом кооператива своего пая лицам, указанным в примерном уставе;

установление порядка пользования гаражом или местом стоянки, сооружениями и оборудованием кооператива;

избрание правления кооператива, ревизионной комиссии и рассмотрение жалоб на их действия;

утверждение штатов административно-управленческого и обслуживающего персонала и их должностных окладов в пределах ставок заработной платы, установленных для соответствующих организаций местного подчинения;

рассмотрение вопросов ликвидации и реорганизации (слияние, разделение или присоединение) кооператива.

ДЛЯ «ВОЛГИ» ГАЗ—21

И. Юрченко из города Жирновска Волгоградской области спрашивает о том, какие масла возможно заливать в агрегаты трансмиссии «Волги» модели ГАЗ—21.

Отвечают специалисты горьковского автозавода.

Агрегаты этого автомобиля сконструированы и испытаны в расчете на использование в коробке передач трансмиссионного масла ТАп-15В, которое изготовляют в соответствии с требованиями ГОСТ 23652—79, а в редукторе заднего моста — специального масла для гипоидных передач, соответствующего ОСТ 38-01260-82.

При отсутствии этих масел и коробку передач и задний мост можно заправить трансмиссионным маслом ТАд-17И.

ПЕРЕГОН «ЖИГУЛЕЙ»

«Слышал, что в Тольятти есть предприятие, которое доставляет автомобили ВАЗ от магазина до места жительства покупателя. Верно ли это?» — пишет в редакцию читатель Ю. Прокофьев из Свердловска.

Да, если вы приобрели легковой автомобиль в личное пользование в тольяттинском спецавтоцентре по фондам определенных торгующих организаций, то осуществить перегон автомобиля вам поможет тольяттинское трансагентство.

Машины перегоняют во все города Советского Союза в любое время года. Заказчики обязаны сопровождать их.

Цена 1 километра перегона: в пределах города — 20 копеек, за пределами города — 10 копеек; комиссионный сбор — 1 рубль. Трансагентство гарантирует полную сохранность автомобиля во время перегона.

За справками обращаться по адресу: 445011, г. Тольятти, ул. Советская, 44, трансагентство. Телефон: 23-26-50.

ПРОВЕРКА БЕНЗОУКАЗАТЕЛЯ

А. Гуреев из Волгограда интересуется, какими техническими параметрами нужно руководствоваться, проверяя указатель уровня бензина в баке и его датчик на автомобиле ВАЗ—21013.

Вот какие сведения по этому вопросу приведены в книге Ю. Боровских, А. Мельникова и Б. Прудникова «Автомобильные контрольно-измерительные приборы» (М., Транспорт, 1979).

На ВАЗ—21013, как и на других моделях «жигулей» с таким же топливным баком, установлен датчик типа БМ150. Основные показатели, необходимые для его проверки, приводим в таблице.

Тип указателя зависит от конструкции щитка приборов, но электрические параметры у всех моделей одинаковы. Суммарное сопротивление двух больших катушек, обмотки которых расположены последовательно и включены между клеммой соединения с датчиком и клеммой питания, должно находиться в пределах 178—196 Ом. Сопротивление малой катушки, включенной между клеммой соединения с датчиком и массой», должно укладываться в пределы 126,5—139,5 Ом.

Следует иметь в виду, что логометрические приборы «жигулей» не регулируются и в случае неисправности подлежат замене.

Основные показатели для контроля за датчиком БМ150

Технические данные	Степень заполнения бака		
	0	1/2	полный
Расстояние от опорной поверхности фланца датчика до центра поплавка, мм	430	226	22
Сопротивление реостата датчика, Ом	330± ±15	118± ±10	менее 7

ПЕРВАЯ ДЕСЯТКА

Читатель В. Скобеев из Пермской области спрашивает, какие страны входят в число первых десяти по ежегодному выпуску легковых автомобилей.

Первую десятку в мировом производстве легковых автомобилей составляют следующие страны (в скобках — количество машин, выпущенных в 1983 году): Япония (7317 тысяч), США (6650 тысяч), ФРГ (3811 тысяч), Франция (2906 тысяч), Италия (1495 тысяч), СССР (1315 тысяч), Великобритания (1090 тысяч), Испания (969 тысяч), Канада (958 тысяч) и Бразилия (723 тысячи).

Эти данные взяты из каталога «Автомобиль-ревю-84», изданного в Швейцарии, и справочника «СССР в цифрах в 1983 году» (М., Финансы и статистика, 1983).

О САМОДЕЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЯХ

«Хочу построить спортивную машину с двигателем мотоцикла «Урал», — пишет в редакцию В. Юхтин из Перми. — Каким нормам она должна отвечать, чтобы ее зарегистрировали в ГАИ? Печатались ли где-либо схемы, эскизы подобных конструкций?»

«Технические требования к легковым автомобилям, изготовляемым в индивидуальном порядке», утвержденные ГУГАИ МВД СССР, были опубликованы в нашем журнале (1981, № 4). В том же, 1981 году они были напечатаны в «Технике—молодежи» (№ 3) и «Моделисте-конструкторе» (№ 7). Важнейшие ограничения, накладываемые ими на конструкцию машины, таковы. Она должна быть четырехколесной, с числом мест не более пяти и рабочим объемом двигателя не свыше 1200 см³. Отдельные агрегаты, узлы и детали можно использовать от серийных легковых автомобилей, мотоциклов и мотороллеров. Длина машины не должна превышать 4200 мм, ширина — 1650 мм.

Рекомендации по постройке самодельных машин можно найти в журнале «Моделист-конструктор». Статьи о принципах конструирования были здесь в 1975 (№ 10, с. 18—20) и 1976 гг. (№ 1, с. 28—30; № 3, с. 34—37; № 5, с. 27—31; № 7, с. 32—34; № 9, с. 20—23; № 11, с. 12—15). Об изготовлении кузова из стеклопластика рассказано в № 9 за 1979 год (с. 46—48). Кроме того, «Моделист-конструктор» неоднократно публиковал описания и схемы интересных конструкций самодельных машин: 1979, № 8; 1980, № 10; 1981, № 9; 1982, № 11; 1983, № 3; 1984, № 9.

ЗАВОД НЕ РЕКОМЕНДУЕТ

«Можно ли самостоятельно установить на автомобиль ВАЗ—2101 вакуумный усилитель тормозов?» — спрашивает В. Бехтер из Запорожья.

Ответить на этот вопрос редакция попросила специалистов Управления главного конструктора Волжского автомобильного завода.

Основная причина, по которой завод не может рекомендовать самостоятельную переделку привода тормозов, — необходимость обеспечить гарантированную прочность всех деталей и их соединений и подобрать соответствующее передаточное число педали тормоза.

ЧТО ЧИТАТЬ О СИСТЕМЕ ПОДКАЧКИ ШИН

Учащийся В. Авраменко из Мурманской области интересуется, где найти описание системы регулирования давления воздуха в шинах, применяемой на автомобилях повышенной проходимости.

Устройство этой системы описано в следующих книгах. В. И. Борисов, И. А. Генералов и др. **Автомобили ГАЗ—53А и ГАЗ—66.** М., Транспорт, 1969. Н. Куняев. **Автомобили ГАЗ—53А и ГАЗ—66.** М., ДОСААФ, 1967. А. А. Малышев, В. М. Круговой, И. Н. Румшевич. **Полноприводные автомобили КрАЗ.** М., Транспорт, 1975. В. И. Медведков, С. Т. Билык и др. **Автомобили КамАЗ—5320 и «Урал—4320».** М., ДОСААФ, 1981. В. И. Медведков, Ю. Н. Комаров, А. Ф. Лобзин. **Устройство и эксплуатация БТР—60П, ЗИЛ—130, ЗИЛ—131.** М., ДОСААФ, 1978. **Трехосные автомобили «Урал».** Под ред. А. А. Романченко. М., Транспорт, 1978.

Устройство и обслуживание системы для регулирования давления воздуха в шинах описано также в инструкциях по эксплуатации автомобилей ЗИЛ—157, ЗИЛ—131, ГАЗ—66, КрАЗ, «Урал».

Тест «За рулем»

ОПРОБОВАНО В РАБОТЕ

Жизнь автомобилиста беспокойна: хочется что-то улучшить, переделать, доработать, а иногда просто требуется найти выход из затруднительного положения, вызванного отсутствием той или иной детали. Но, чтобы принять решение, прежде всего нужно располагать достаточными техническими сведениями, а их зачастую и не хватает. Поэтому в письмах, адресуемых журналу «За рулем», содержится немало схожих вопросов, ответы на которые не удалось вычитать в инструкциях или пособиях. Но и в редакции часто нет готовых рецептов, а если и есть, то достоверность их не всегда стопроцентна. Кое-что требует практической проверки.

В полном соответствии со статистикой неисправностей многие вопросы читателей связаны с системой электрооборудования. На некоторых из них мы хотим сегодня остановиться.

Аварийная сигнализация

К появлению этой системы на современных автомобилях кое-кто вначале отнесся прохладно: так, игрушка, нет ее — и не надо. Но жизнь быстро переубедила скептиков. Тот, кому доводилось руками выкатывать заглохшую машину из гущи транспортного потока, замирая от страха перед сигналящими и проносящимися мимо автомобилями, сразу становился убежденным сторонником аварийной сигнализации. А нет ее на очень многих машинах, в том числе самых массовых «жигулях» моделей «2101», «21011», «21013», «2102», «2103».

Установить аварийную сигнализацию на этих автомобилях несложно (см. «За рулем», 1980, № 5, стр. 27). Но для этого нужно иметь два специальных узла — комбинированный транзисторный прерыватель 23.3747 (соответственно на «москвичах» и «запорожцах» — одну из модификаций РС950) и переключатель типа ВК422 или 24.3710. А приобрести их непросто: поставка этих изделий в торговлю рассчитана в основном на замену вышедших из строя деталей, а не на укомплектование многомиллионного парка эксплуатируемых машин. Да и цена такой переделки достаточно велика.

Можно ли использовать для аварийной сигнализации имеющееся на машине электромеханическое реле указателей поворота типа РС491 или РС57? В прямом виде — нет. Главное требование здесь — чтобы все сигнальные лампы мигали синхронно, а для этого мощность упомянутых приборов недостаточна. Попытки вскрыть реле и как-то переделать его не приводят к успеху. Но есть другой путь — использовать дополнительное включающее реле с одной парой нормально разомкнутых контактов. Более всего пригоден РС527 — дешевый, недефицитный и при этом надежный приборчик, используемый на ряде модификаций ВАЗ для включения головных фар. Подойдет и другое реле такого типа.

На рис. 1 показана схема, которую мы смонтировали на своем ВАЗ—2101. Кроме реле РС527 и дополнительных проводов с наконечниками, нам потребовался один простой перекидной тумблер (В1) и один более сложный, сдвоенный, типа ТП1-2 (на схеме — В3). Переключатели такого рода продаются в магазинах радиотехники.

Схема очень проста; действие ее вряд ли нуждается в особых пояснениях, а в коммутации нетрудно разобраться, если положить перед собой штатную схему электрооборудования. Основной принцип доработки заключается в том, что «фирменное» реле РС491, как и при сигнале поворота, заставляет мигать лампы лишь на одной стороне автомобиля (в данном случае — левой), а дополнительное реле РС527, подсоединенное к выводу контрольной лампы, синхронно включает лампы на другой стороне. Тумблер В3 предопределяет режим сигнализации — аварийный или включение указателей поворота. Тумблер В1 понадобился затем, чтобы аварийная сигнализация работала при выключенном замке зажигания.

Правда, у этой схемы есть существенный недостаток. Дело в том, что при переходе с одного режима сигнализации на другой нужно переключать одновременно два тумблера. Мы вышли из положения примитивно: тумблеры закрепили на самодельном кронштейне рядом, а их ручки соединили механически, плотно посадив на них кусок твердой резины размером в половину спичечного коробка. Разумеется, вместо этого можно было изыскать какой-либо комбинированный многопозиционный переключатель, но нашей целью была предельная простота и доступность (кстати, вся описываемая переделка обошлась чуть дороже 3 рублей).

К недостаткам схемы можно отнести также то, что во время езды обмотка РС527 не отключена и при включении указателей поворота реле «хлопает». Однако долговечность его велика, и практического значения это обстоятельство не имеет.

Понятно, что приведенная здесь схема — не догма. Сохраняя принцип, ее можно дорабатывать и видоизменять «по месту», применительно к своей модели автомобиля. Но следует предупредить: речь идет о системах, связанных с безопасностью движения, поэтому очень важно обеспечить их работоспособность при любом сочетании включений, а все монтажные соединения выполнить предельно надежными.

Наверняка, кого-то заинтересует, можно ли воспользоваться подобной схемой, скажем, на ВАЗ—2105 в случае, когда реле 23.3747 вышло из строя и достать его не удается. Видимо, при крайней необходимости это сделать можно, если рассматривать такое решение как временное. При этом применять схему надо целиком, не стремясь использовать имеющийся включатель аварийной сигнализации. Без внутренних переделок в нем не обойтись, а трогать его не стоит, лучше сохранить прибор в целости до покупки штатного транзисторного реле.

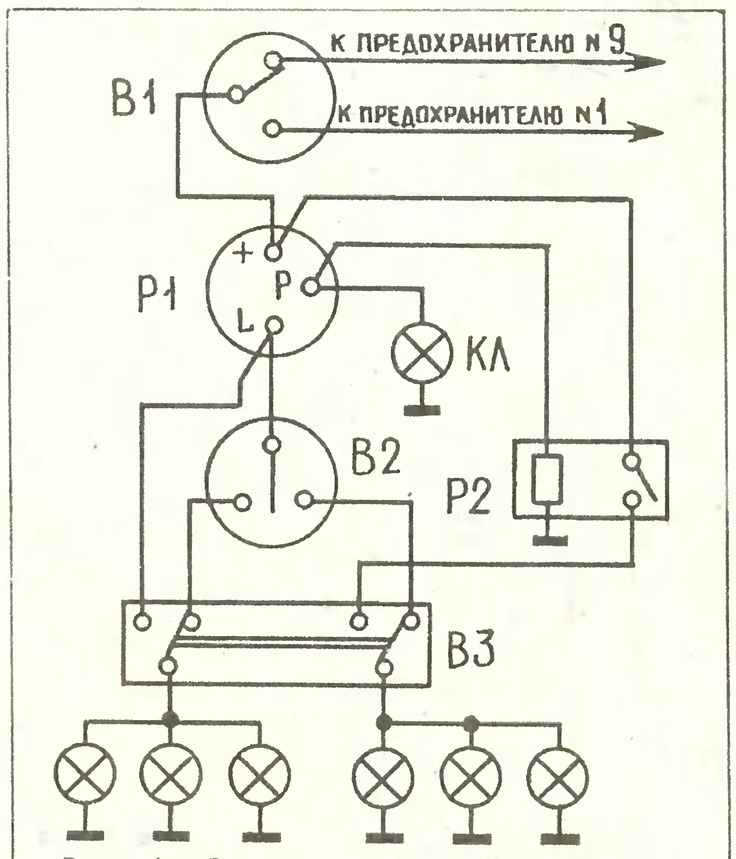


Рис. 1. Схема указателей поворота и аварийной сигнализации с использованием реле-прерывателя РС491 и дополнительного реле: Р1 — реле РС491; Р2 — реле РС527; В1 — перекидной тумблер; В2 — штатный переключатель указателей поворота; В3 — сдвоенный тумблер; КЛ — контрольная лампа указателей поворота.

Почему загорается контрольная лампа?

С первых дней выпуска «жигулей» и до начала производства ВАЗ—2105 на все машины ставился регулятор напряжения РР380. Он хорошо известен автомобилистам. Как всякий электромеханический прибор, РР380 доставляет определенные хлопоты: периодически нужно чистить контакты и регулировать зазор в них с тем, чтобы регулируемое напряжение выдерживалось в заданных пределах. Ну, а со временем подносившийся регулятор приходится заменять.

В последнее время владельцы «жигулей», приехавшие на СТО для установки нового регулятора, бывают приятно удивлены, когда вместо привычной черной коробки РР380 на их машину ставят маленький транзисторный 121.3702. Ведь известно: электронный прибор не подвержен износам и не нуждается в эксплуатационных регулировках. Здесь уместно отметить, что широкий выпуск регуляторов 121.3702 освоил завод КЗАМЭ (г. Калуга), и сейчас они поступают в магазины и на СТО вместо РР380 (эти приборы показаны на рис. 2).

Однако кое-кого вскоре начинает одолевать беспокойство. В самом деле, было все нормально, а теперь при езде стала светиться контрольная лампа заряда. Значит что же — поставили брак? Начинаются хлопоты по замене регулятора. Но и с другим прибором картина не меняется.

В чем же дело? Необходимые разъяснения мы получили у специалистов КЗАМЭ и НИИавтоприборов.

Прежде всего вспомним, что электронный регулятор напряжения представляет собой автоматический выключатель, который размыкает цепь возбуждения генератора, когда напряжение в сети достигнет верхнего заданного предела, и замыкает, когда оно упадет до нижнего. Включения и выключения повторяются с большой частотой, поэтому в среднем напряжение поддерживается на заданном уровне. Схематично этот процесс проиллюстрирован графиком в левой части рис. 3. Представим себе, что двигатель работает на повышенных оборотах, а цепь возбуждения генератора искусственно разомкнута. Если ее замкнуть, напряжение на выходной клемме генератора станет увеличиваться так, как показывает кривая **1** (ее характер зависит только от конструктивных особенностей генератора). При размыкании цепи напряжение будет падать также по определенному закону (кривая **2**). Из отрезков этих кривых, расположенных между U_1 и U_2, складывается график напряжения, поддерживаемого регулятором (пилообразная кривая **3**).

Но так будет только в том случае,

если величины напряжения на выходе генератора и на входе в регулятор равны. В действительности же на этом участке цепи (в него входят замок зажигания, предохранитель, зажимы, соединения и т. п.) при протекании тока падает напряжение. В результате напряжение на входе в регулятор меняется так, как показано в правой части рисунка (кривая 4). Амплитуда этой кривой тем больше, чем выше сопротивление упомянутой ветви цепи. На «жигулях» особенно важен участок от входа в предохранитель № 10 до регулятора, поскольку при размыкании последнего ток здесь исчезает и разность напряжений полностью добавляется к размаху колебаний кривой 4. При большом сопротивлении цепи эта кривая может опускаться ниже уровня линии 5, обозначающей напряжение срабатывания реле РС702, а именно оно включает контрольную лампу на щитке приборов. В таком случае реле «хлопает», а лампа — горит.

При использовании реле РР380 подобного явления нет, точнее оно проявляется при намного больших потерях в цепи. Объясняется это тем, что у электромеханического прибора сами его катушки потребляют довольно значительный ток, поэтому при размыкании цепи возбуждения ток на участке до регулятора уменьшается, но не прерывается. А у электронного прибора собственное потребление тока ничтожно мало.

Что же, выходит, что старый прибор лучше? Разумеется, нет. Он лишь скрывает от нас фактическую неисправность — повышенное сопротивление в цепи питания регулятора. А о том, насколько эта неисправность вредна, мы писали неоднократно (последний раз — в статье «Отчего кипел аккумулятор», 1984, № 11).

Такова теория вопроса. Как же увидеть все это на практике? Специалисты порекомендовали наипростейший способ: если очень плавно нажимать пальцем на зажим предохранителя, ослабляя его и тем самым увеличивая переходное сопротивление, то можно поймать режим горения лампы при нормальном напряжении в сети. Попробовали. Нет, не получается. Нужна очень натренированная рука. Тогда отсоединили провод от клеммы «15» регулятора и подключили его через реостат. Плавно перемещаем движок реостата, увеличивая его сопротивление. Есть! Напряжение на клемме нормальное, генератор работает, а лампочка замерцала.

И все же решили устроить еще одну проверку, совсем похожую на реальные условия. Вынули предохранитель № 10 и измазали грязью его зажимы. Перестарались. Во второй раз — недомазали. И наконец вот он, искомый результат: генератор дает напряжение и ток, а лампа загорается.

Так что, как говорится, на зеркало (то бишь на регулятор 121.3702) неча пенять. Конечно, может попасться дефектный прибор. Но прежде всего нужно искать огрехи в системе своего автомобиля.

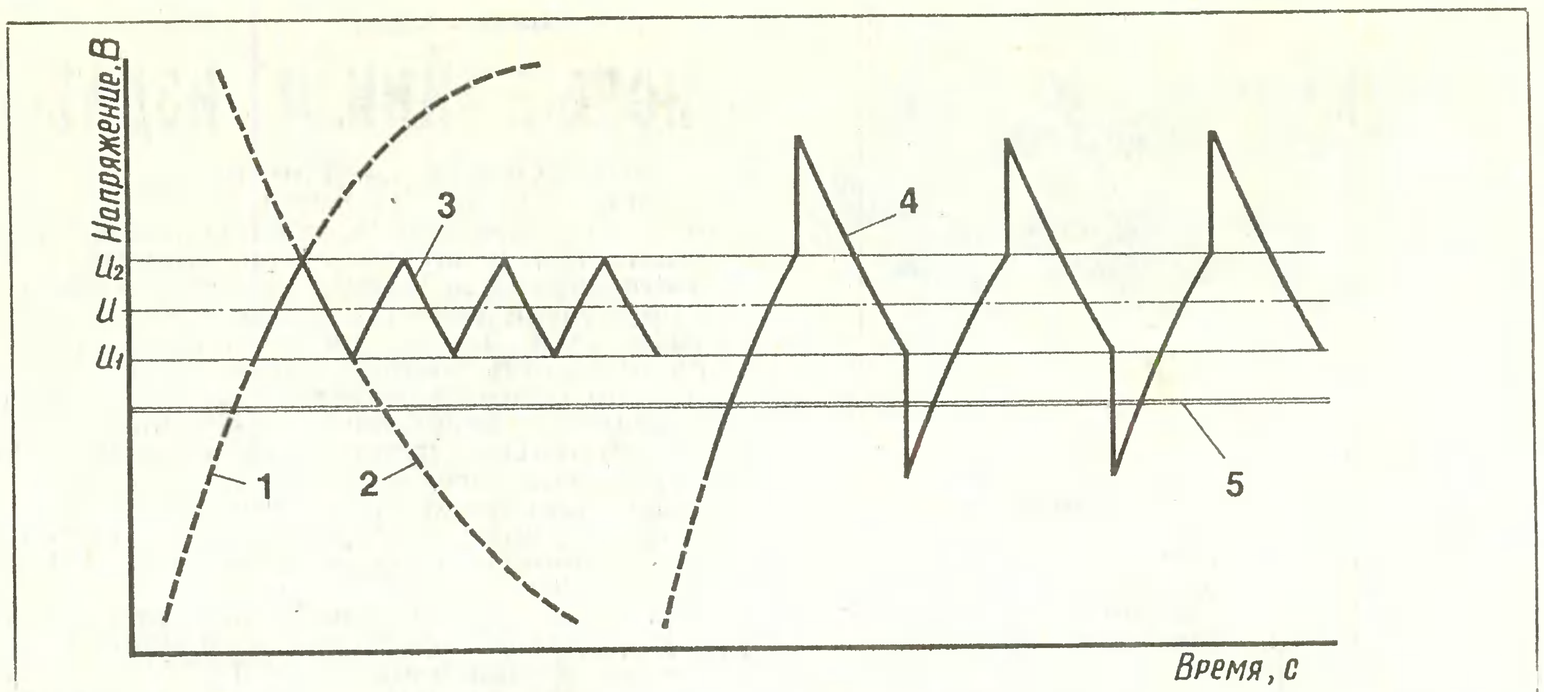


Рис. 3. График, иллюстрирующий принцип регулировки напряжения: 1 — нарастание напряжения генератора при включении обмотки возбуждения; 2 — падение напряжения при ее отключении; 3 — кривая регулируемого напряжения при отсутствии сопротивлений в цепи, подводящей ток к регулятору; 4 — кривая напряжения на входе в регулятор при наличии сопротивлений в подводящей цепи; 5 — напряжение, при котором срабатывает реле контрольной лампы.

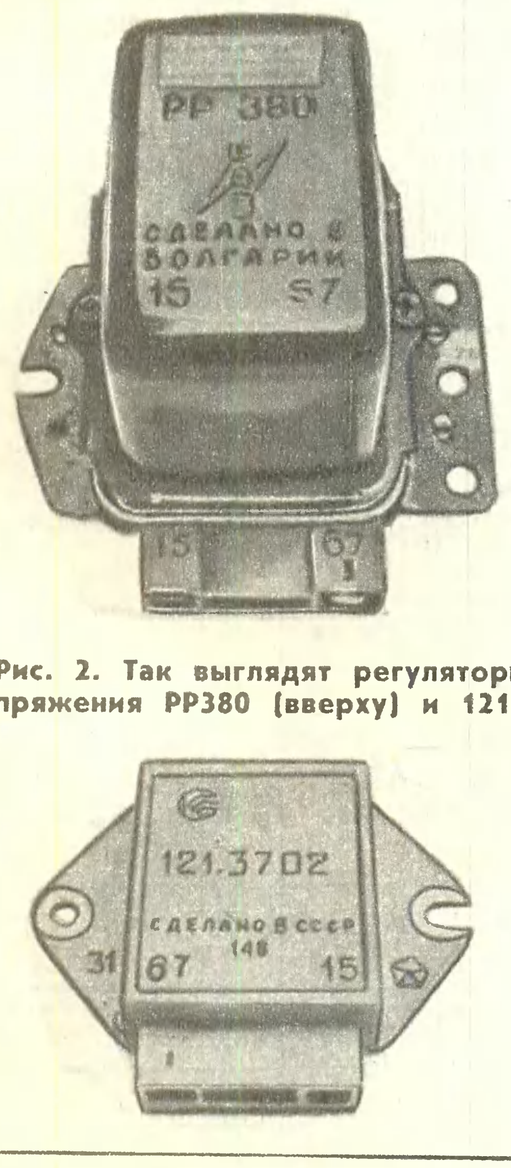


Рис. 2. Так выглядят регуляторы напряжения РР380 (вверху) и 121.3702.

Потери можно свести к минимуму

Только что мы говорили о том, как неприятны повышенные переходные сопротивления в электрической цепи, подводящей ток к регулятору напряжения. Стоит лишь подчеркнуть, что все эти неприятности, в частности перезаряд аккумулятора, в равной мере происходят на любом автомобиле с любым регулятором (разумеется, речь идет о системах с генератором переменного тока). Чтобы избежать их, нужно регулярно зачищать контакты замка зажигания, проверять упругость и чистоту зажимов предохранителя.

А можно ли в определенных пределах застраховаться от влияния этих неисправностей? Да, можно. Самое лучшее — купить и поставить регулятор с измерительным выводом, подключаемым к плюсовой клемме батареи (РН-4 — для «жигулей», РН-3 и РН-5 — для «москвичей»). Об этом рассказывалось на страницах «За рулем» (1979, № 9 и 1984, № 6). Но выпуск этих приборов невелик, и купить их не всегда легко. Да и дешевыми не назовешь.

Однако есть и другое решение. Глядя на электросхему, так и хочется сказать: хорошо было бы подключить входную клемму регулятора напрямую к «плюсу» аккумулятора. Понятно, что сделать так нельзя — ведь тогда при выключенном зажигании цепь возбуждения генератора останется под напряжением. Но от этого можно избавиться, если в цепь «врезать» управляющее реле с нормально разомкнутыми контактами, например то же РС527. К одному концу обмотки реле нужно подвести провод, ранее подключавшийся к входу регулятора (клемме «15» или «Б» на регуляторах разных моделей), а второй конец обмотки соединить с «массой». У реле РС527 выводы обмотки имеют маркировку «86» и «85». Размыкаемые контакты (их выводы обозначены цифрами «30/51» и «87») следует соединить соответственно с батареей и регулятором. Провод для этой цепи нужен достаточно толстый (сечением не менее 2,5 мм^2), а соединения как можно тщательнее выполненные.

Именно так мы все и проделали на двух автомобилях — «Москвиче—2140» и ВАЗ—2101. У первого был регулятор РР350, у второго — 121.3702. Замерили сопротивление участков цепи от батареи до регулятора. В обоих случаях оно не превышало 0,05 Ом. Прошло более полугода, за это время ни к одной клемме мы не притрагивались. Новый контрольный замер — и снова те же результаты, по крайней мере в пределах точности, которая нам доступна.

Интересно, что за это время мы получили несколько писем от читателей, которые ездят с такими же изменениями в схеме и полностью удовлетворены результатом. В частности, Ю. Куюков из Харькова сообщил, что после переделки проехал на своем ВАЗ—2101 несколько десятков тысяч километров, а падение напряжения на новом участке цепи стабильно сохраняется в пределах 0,1—0,2 В. Иными словами, итог вполне соответствует тому, что получен в нашем тесте.

Это естественно. Через замок зажигания проходит большой ток, а контакты там, надо прямо сказать, слабоваты и склонны к подгоранию. Ток, проходящий после переделки через реле РС527, в несколько раз ниже, чем в замке зажигания, а контакты этого прибора гораздо более стойки и долговечны.

Не исключено, что покажется спорным, стоит ли в новый участок цепи встраивать предохранитель. Мы этого не делали и считаем, что при надежном монтаже всех соединений делать не стоит. Не хочется вносить элемент, который может вызывать те самые неполадки, которых мы стремимся избежать. Ведь бегают по дорогам многие сотни тысяч «москвичей» и «запорожцев», где цепь обмотки возбуждения не защищена предохранителем, и повода для беспокойства в связи с этим пока не возникало.

Сектор испытаний
«ЗА РУЛЕМ»

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на 4-й стр. вкладки.
Правильные ответы — 1, 3, 5, 8, 10, 13, 16, 18, 20, 22.

I. Табличка говорит о том, что знак «Въезд запрещен» установлен в 100 метрах от начала участка, на котором вводится такое ограничение. А на это расстояние водитель проехать за знак имеет право (пункты 4.3.1 и 4.7.1).

II. На 100-метровом участке дороги в обе стороны от железнодорожного переезда стоянка транспортных средств запрещена (пункт 13.6).

III. Ни один грузовой автомобиль, если он не обслуживает находящиеся в этой зоне предприятия, за знак «Движение легковых автомобилей» проезжать не имеет права (пункт 4.4.1).

IV. Действие предписывающих знаков распространяется только на то пересечение проезжих частей, перед которым они установлены (пункт 4.4.2).

V. При определении старшинства дорог тип их покрытия роли не играет. Когда знаков приоритета нет, при любом покрытии дороги равнозначны, и водители безрельсовых транспортных средств должны руководствоваться «правилом правой руки» (пункты 15.1 и 15.2).

VI. На пересечениях равнозначных дорог, а в нашем знаков приоритета перед перекрестком нет, обгоны запрещены (пункт 12.6).

VII. На главной дороге находятся водитель самосвала и велосипедист. По «правилу правой руки» первым проезжает перекресток водитель самосвала. Последняя очередь у водителя легкового автомобиля (пункт 15.3).

VIII. Действие показанного на рисунке знака распространяется до ближайшего перекрестка, на нем самом он уже теряет силу, поэтому маневр водителя грузовика не противоречит Правилам. На участке до перекрестка повороты налево запрещены (пункт 4.4.2).

IX. При отсутствии поперечной рукоятки для пассажира эксплуатация мотоцикла запрещена. Если такая неисправность возникла в пути, надо вернуться к месту стоянки или следовать на станцию обслуживания с соблюдением необходимых мер предосторожности в том и другом случае (пункты 27.3.48 и 27.4).

X. На буксируемом транспортном средстве в любое время суток должны гореть габаритные огни (пункт 22.5).

НОВЫЕ КНИГИ ИЗДАТЕЛЬСТВА ДОСААФ СССР

Автомобилист. Сборник (Сост. М. Г. Тилевич). 1984. 94 с. — 70 к.

В сборнике опубликованы статьи специалистов и журналистов, пишущих на автомобильные темы, представлены новые модели советских и зарубежных автомобилей, даны рекомендации по обслуживанию машин, приведены сведения по некоторым деталям и узлам, рассказано о современном автоспорте, автомобильных путешествиях и истории автомобильного дела.

Для широкого круга читателей.

Жулев В. И. **Водитель и безопасность дорожного движения.** 1984. 159 с., ил. — 65 к.

В книге рассказывается о роли и месте водителя в системе обеспечения безопасности движения. Приводятся статистические данные по дорожно-транспортным происшествиям, излагаются основные положения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 15.03.83 г. «Об административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения».

Для водителей и специалистов, занимающихся их подготовкой.

Толмачев Н. П. **Устройство и эксплуатация автомобилей МАЗ—500А, МАЗ—5335, КрАЗ—257, «Урал—375Д».** Учебное пособие. 1984. 335 с., ил. — В пер.: 85 к.

В соответствии с программой подготовки курсантов школ ДОСААФ изложен материал по устройству и эксплуатации названных автомобилей.

Для курсантов школ ДОСААФ по специальности водителя транспортных средств категории «С».

Сильные, смелые, ловкие. Сборник (Сост. Л. П. Никитин). 1984. 160 с. — 75 к.

Сборник знакомит читателей с техническими и военно-прикладными видами спорта. В нем рассказывается о пути в большой спорт досаафовцев мотогонщика В. Кавинова, радиоспортсменки Г. Петрочковой, многоборца А. Коломийца.

Для массового читателя.

ПЛАКАТЫ ПО ПРАВИЛАМ ДВИЖЕНИЯ

В этом году в издательстве «Транспорт» выходит массовым тиражом серия плакатов «Правила дорожного движения» (Автор Г. М. Певзнер, 25 л., цена 7 р. 50 к.).

В наглядной и доступной форме они разъясняют и комментируют Правила дорожного движения. Материалы серии плакатов соответствуют расположению разделов в Правилах, они учитывают последние изменения и дополнения к ним, содержат сведения об административной ответственности за нарушения. Плакаты включают элементы ситуационного анализа дорожного движения.

Новая серия предназначена для профтехучилищ, автошкол и курсов, учебных комбинатов, готовящих водителей автотранспортных средств всех категорий и мотоциклистов, а также может быть использована автотранспортными предприятиями, обществами автолюбителей, средними школами для оформления кабинетов и уголков по безопасности движения.

Выпущенную серию плакатов можно заказать в магазинах и отделениях издательства «Транспорт». В Москве, в высотном здании на площади Лермонтова работает центральный магазин «Транспортная книга» (107078, Москва, Садовая-Спасская ул., 21). При магазине имеется отдел «Книга — почтой», высылающий литературу наложенным платежом. Его адрес: 113114, Москва, 1-й Павелецкий пр., 1/42, корп. 2.

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

КАРТИНГ

На **чемпионате Европы в классе «Интерконтиненталь Ц»** (двигатели рабочим объемом 125 см³ с водяным охлаждением), проходившем в шведском городе Йончепинге, стартовали советские картингисты, а также спортсмены ЧССР.

Результаты соревнований: 1. Р. Франчини, «Кали»/«Кали»; 2. Л. Биззари, «Кали»/«Ротакс»; 3. П. Сасси (все — Италия), «Бирель»/«Ротакс»... 5. И. Седларж (ЧССР), «Кали»/«Ротакс»... 9. П. Бушланов (СССР), «Бирель»/«Ротакс»... 13. М. Ухов (СССР), «Кали»/«Ротакс»... 15. М. Рябчиков (СССР), «Бирель»/«Ротакс».

РАЛЛИ

Заключительный этап **первенства мира** 1984 года по ралли разыгрывался в Англии. Шведский спортсмен С. Бломквист уже досрочно обеспечил себе звание чемпиона, как и марка «Ауди», и поэтому в английском ралли РАК не участвовал.

Последние пять этапов прошли под знаком единоборства марок «Ауди» и «Пежо», которые были представлены полноприводными моделями. Победителями стали: в Аргентине (VIII этап) — С. Бломквист — Б. Седерберг (Швеция), «Ауди-кваттро»; в Финляндии (IX этап) и Италии (X этап) — А. Ватанен (Финляндия) — Т. Хариман (Англия), «Пежо-205Т16»; в ралли «Берег Слоновой Кости» (XI этап) — Бломквист — Седерберг; в Англии (XII этап) — снова Ватанен — Хариман.

В личном зачете чемпионом мира стал С. Бломквист (Швеция). На последующих местах: 2. Х. Микола; 3. М. Ален; 4. А. Ватанен (все — Финляндия); 5. А. Бетега (Италия); 6. М. Биасон (Италия).

В первенстве марок места распределились так: 1. «Ауди» (ФРГ); 2. «Лянча» (Италия); 3. «Пежо» (Франция); 4. «Тойота» (Япония); 5. «Рено» (Франция); 6. «Опель» (ФРГ).

На первой странице обложки — портрет В. И. Ленина художника Н. Андреева, фото В. Князева.

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: В. А. АНУФРИЕВ, П. Ф. БАДЕНКОВ, И. В. БАЛАБАЙ, В. Д. БОГУСЛАВСКИЙ, А. Г. ВИННИК, Б. Ф. ДЕМЧЕНКО, Л. В. ЗВЕРКОВСКИЙ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, А. Е. КУНИЛОВ, В. И. ЛАПШИН, Н. И. ЛЕТЧФОРД, Б. П. ЛОГИНОВ, В. Н. ЛУКАНИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. Л. МЕЛЬНИКОВ, В. И. НИКИТИН, В. И. ПАНКРАТОВ, Н. В. СЛАДКОВСКИЙ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Л. М. ШУГУРОВ, Л. А. ЯКОВЛЕВ.

Зав. отделом оформления Н. П. Бурлака. Художественный редактор Д. А. Константинов.
Технический редактор Л. В. Рассказова. Корректор М. И. Дунаевская.

Сдано в производство 30.1.1985 г. Подписано к печати 28.02.85 г. Г-83540. Формат 60×90¹/₈. Усл. печ. л. 4,5. Тираж 3 965 000 экз. Заказ 1511. Цена 1 руб. Адрес редакции: 103045, Москва, К-45, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-23-82, 207-16-30.

Издательство ДОСААФ СССР, Москва.
3 я типография Воениздата.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ОТВЕДИТЕ ШЛАНГИ

У моего **«Запорожца» ЗАЗ—968М** шланги, идущие к передним тормозам, касались шин при крайних положениях колес. Я этого не замечал, пока не протерся до разрушения один шланг. Чтобы исключить такую неприятность в дальнейшем, я подвязываю теперь шланги к кронштейну мягкой проволокой.

Несколько товарищей очень вовремя последовали этому совету.

В. КОВАЛЬ

г. Махачкала

СУШКА ПРИ ДВИЖЕНИИ

Транспортировать мокрый автомобильный тент, снятый во время дождя или сразу после него, удобно, если уложить его в нишу вместо запасного колеса (которое надо предварительно переложить в другое место) и удалить резиновую пробку из отверстия для слива воды. Стекающая с тента вода во время езды будет уходить через это отверстие.

Б. ЖУРОЧКИН

г. Москва

ЗАКРЕПИТЕ ШУРУПАМИ

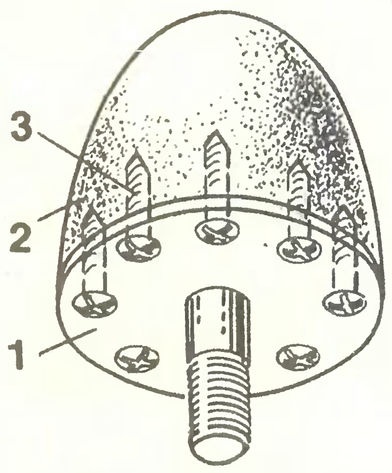
На **«Волге» ГАЗ—24** со временем при движении по неровной дороге появился стук в передней подвеске. При осмотре выяснилось, что резиновые буферы (деталь 12-2902622) отошли от основания, к которому привулканизованы.

Новые детали приобрести не удалось, поэтому я закрепил буферы на основании шурупами длиной 35—40 мм, ввернув их в имеющиеся отверстия, как показано на рисунке.

Автомобиль с такой переделкой прошел уже более 30 тысяч километров.

В. АРНАУТОВ

Казахская ССР,
г. Гурьев



Крепление буфера: 1 — основание; 2 — буфер; 3 — шуруп.

ПАРОНИТ ВМЕСТО ПРОБКИ

После многолетней эксплуатации **мотоцикла ЯВА** модели **«360-00»** совершенно износились пробковые вставки на дисках сцепления. Новые детали приобрести не удалось, поэтому я поступил таким образом.

Из листа паронита толщиной 1,5 мм вырезал кольца, как показано на рис. 1. Из диска удалил пробковые вставки и в освободившиеся окна продел кольца, как показано на рис. 2. На отремонтированных дисках я проехал уже 7000 километров, и они еще вполне исправны.

А. БЕЗРУЧКО

Казахская ССР,
с. Андреевка-2

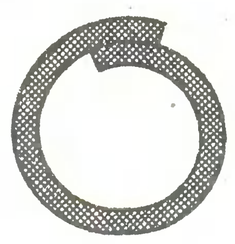


Рис.1. Кольцо из паронита.

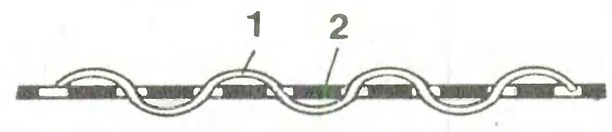


Рис. 2. Установка кольца (1) в диск (2).

ДВУХСТУПЕНЧАТЫЙ ВЕНТИЛЯТОР

У **«Запорожца»** температура масла в двигателе часто доходила до 105°, что допустимо, но нежелательно, так как при этом заметно падала мощность двигателя. Выполнив рекомендации, приведенные в статье «Когда мотору жарко» («За рулем», 1984, № 6), я добился снижения температуры в моторном отсеке, но нагрев масла почти не изменился.

Тогда я решил установить вторую крыльчатку на вал генератора. Из стального листа толщиной 1 мм вырезал круг диаметром 190 мм с отверстием в центре диаметром 16 мм. Разделив круг на 16 секторов, сделал надрезы по радиусам на глубину 50 мм. Получившиеся лопасти изогнул так же, как на основном вентиляторе. С вала генератора отвернул гайку, снял пружинную шайбу и установил на него свою крыльчатку, надежно закрепив ее теми же шайбой и гайкой.

Теперь температура масла не превышает 90°, даже если летом нагружен верхний багажник. Двигатель всегда дает положенную мощность.

М. ПАРХОМЕНКО

Одесская область, г. Вилково

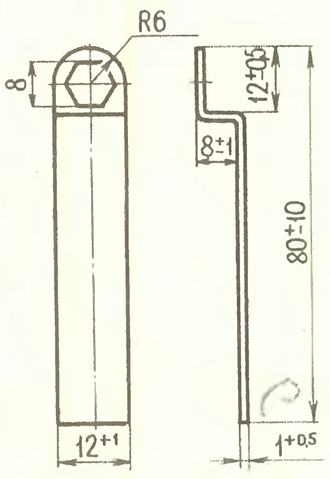
ПОЛЬЗУЙТЕСЬ ТОЛЬКО КЛЮЧОМ

В распределителях системы зажигания, применяемых на **«жигулях»** с карбюратором «Озон» и на **«москвичах»** последних лет, пластина прерывателя, несущая контакты, установлена на шариковом подшипнике. Он нередко преждевременно выходит из строя из-за того, что для регулировки зазора между контактами винты крепления пластины отворачивают и заворачивают отверткой. При этом приходится сильно нажимать на пластину, в результате чего и повреждается подшипник.

Чтобы избежать этого, винты надо отворачивать и заворачивать только ключом «на 8» (см. статью «Обслуживаем «Жигули», «За рулем», 1981, № 4). Для тех, кто не имеет возможности найти этот номер журнала, приводим эскиз подобного ключа.

К. МАРАХТАНОВ
В. ЦИЦАНОВ

г. Москва

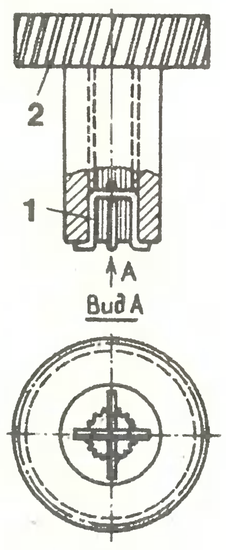


Ключ для распределителя зажигания.

ВРЕМЕННОЕ КРЕПЛЕНИЕ ШЕСТЕРНИ

Если на автомобиле зажглась лампа аварийного давления масла, надо остановиться, иначе из-за отсутствия смазки быстро выплавятся вкладыши шатунов и коленчатого вала. У **«жигулей»** давление масла нередко падает до нуля из-за среза внутренних шлицев в шестерне привода масляного насоса, куда входит его валик.

О ремонте этого соединения в условиях мастерской рассказано в статье «Ремонтируем «Жигули» («За рулем», 1984, № 10). В пути можно временно соединить детали так, как советуют бывалые.



Установка скобок в шестерню: 1 — скобка; 2 — шестерня.

Отметив положение бегунка и корпуса распределителя зажигания относительно гнезда, снимаем распределитель. Заостренную палочку длиной около 300 мм плотно вставляем в отверстие шестерни и, поворачивая ее немного влево-вправо, извлекаем из двигателя. Убедившись, что в шестерне срезаны шлицы, сгибаем из шплинта или проволоки диаметром 0,8—1 мм две скобки, как показано на рисунке. Вставляем их в шестерню крест-накрест и той же палочкой надеваем ее на валик насоса. Придерживая шестерню отверткой, вынимаем палочку. Окончательно насаживаем шестерню на валик при помощи подходящей оправки и молотка. Теперь устанавливаем по ранее сделанной метке распределитель — и можно пускать двигатель.

После такого ремонта я проехал около 300 километров, пока не заменил шестерню.

Е. ТКАЧЕВ

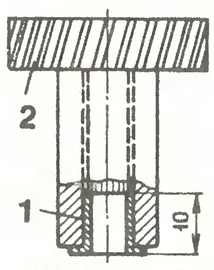
Ростовская область,
г. Таганрог

* * *

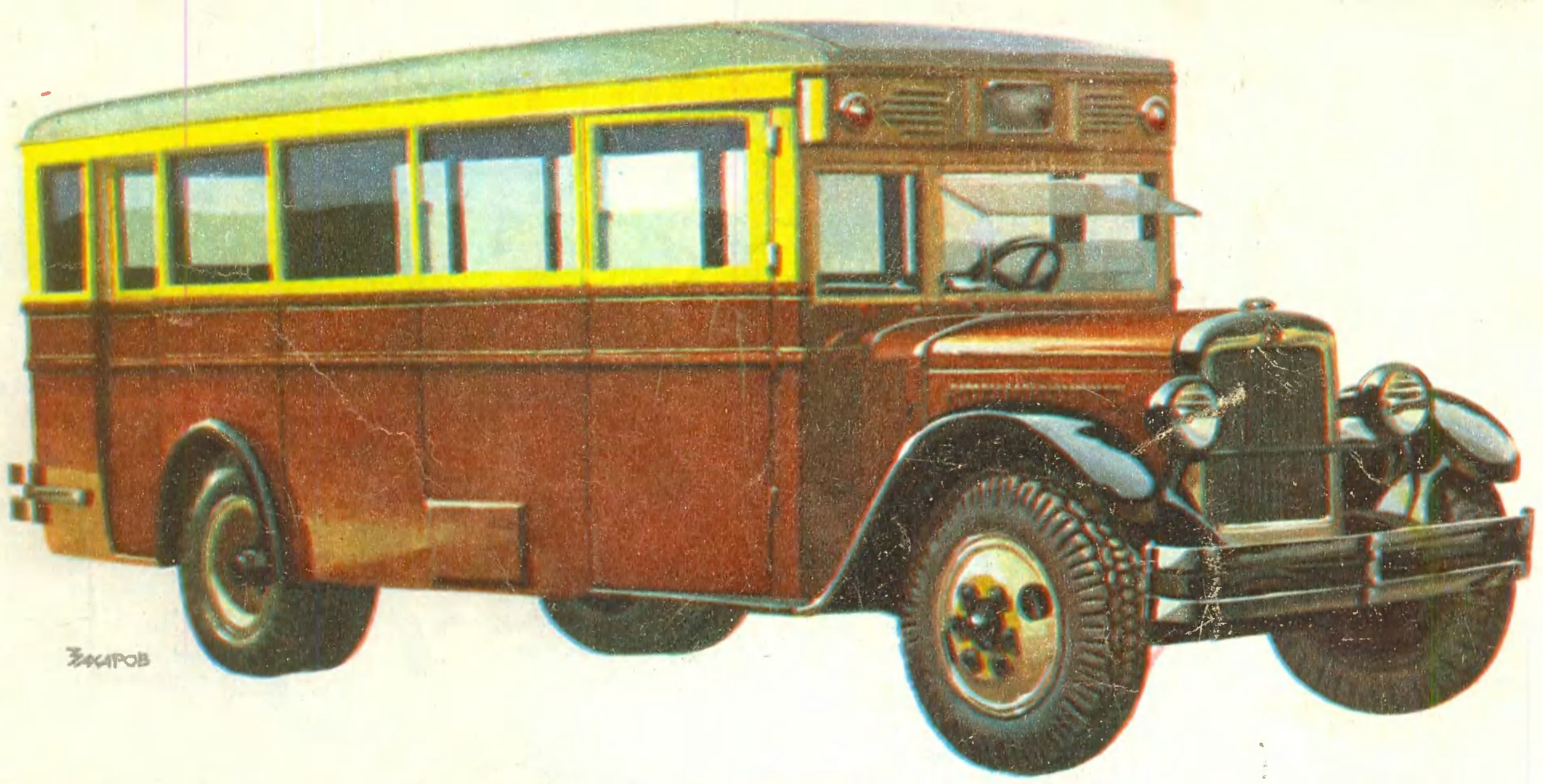
Мне удалось закрепить шестерню привода масляного насоса, у которой срезались шлицы, следующим образом. Из консервной банки вырезал полоску шириной 10—12 мм, а длиной чуть меньше окружности валика. Вложил ее в отверстие шестерни так, чтобы снаружи осталось 1,5—2 мм. Этот край отогнул на торец шестерни, чтобы при установке ее получившаяся втулочка осталась на месте. Все это видно на рисунке. Насадил шестерню на валик до упора и проехал после этого почти 3000 километров.

А. ДОЛГОВ

Омская область,
р. п. Москаленки



Крепление шестерни при помощи втулки: 1 — втулка из жести; 2 — шестерня.



7. ЗИС—8

Для основного нашего городского автобуса в годы предвоенных пятилеток, ЗИС—8, использовалось удлиненное шасси грузовика ЗИС—5. Во многом сходную конструкцию имел его предшественник АМО—4, который выпускался на базе грузовика АМО—3.

Кузов ЗИС—8 был деревянным с обшивкой из стального листа и изготовлялся в двух модификациях. У «стандарта» (на рисунке), служившего для маршрутных перевозок, были две двери в правом борту и сиденья с дерматиновой обивкой. У «люкса», который использовали в качестве туристской и служебной машины, — одна правая дверь, сиденья с кожаной обивкой и иная планировка салона. ЗИС—8, помимо ЗИСа, выпускали завод «Аремкуз» в Москве, а также ряд кузовных мастерских в других городах.

Годы выпуска — 1934—1937; число мест: для сидения — 22, общее — 29; двигатель: тип — четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см^3, мощность — 73 л. с. при 2400 об/мин; число передач — 4; главная передача — конические и цилиндрические шестерни; размер шин — 34×7 дюймов; длина — 7000 мм; ширина — 2300 мм; высота — 2750 мм; база — 4420 мм; колея колес: передних — 1525 мм, задних — 1675 мм; масса в снаряженном состоянии — 4200 кг; наибольшая скорость — 60 км/ч.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 1 руб.

8. НАТИ—ЗИС

Экспериментальный автобус, спроектированный кузовным сектором НАТИ (ныне НАМИ) и построенный его опытным заводом на шасси ЗИС—8. В начале 30-х годов кузовные мастерские на Кавказе и в Крыму для обслуживания курортных районов изготовляли в кустарных условиях каждая на свой вкус открытые туристские автобусы. Предложенная специалистами НАТИ конструкция обеспечивала вход для каждого ряда сидений через отдельную дверь. Она предусматривала складывающийся матерчатый тент с пристегивающимися на кнопках боковинами, оригинальное оформление кузова.

Год постройки — 1935; число мест — 26; двигатель: тип — четырехтактный, карбюраторный, число цилиндров — 6, рабочий объем — 5555 см^3, мощность — 73 л. с. при 2400 об/мин; число передач — 4; главная передача — конические и цилиндрические шестерни; размер шин — 34×7 дюймов; длина — 6950 мм; ширина — 2300 мм; высота — 2220 мм; база — 4420 мм; колея колес: передних — 1525 мм, задних — 1675 мм; масса в снаряженном состоянии — около 3700 кг; наибольшая скорость — 60 км/ч.

