

За рулем 5 1989

ISSN 0321—4249



ИМЕЮТ ЛИ АВТОМОБИЛИ ТИПА «ГРАН ТУРИЗМО», ТАКИЕ, КАК ЭТОТ «АЛЕКО—141КР», ПРАВО НА ЖИЗНЬ? НУЖНЫ ЛИ ОНИ ГДЕ-ЛИБО КРОМЕ СПОРТИВНЫХ ТРАСС? КОМУ ИХ ВЫПУСКАТЬ? ОТВЕТЫ НА ЭТИ ВОПРОСЫ И ОБЗОР УЖЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ МАШИН «ГРАН ТУРИЗМО» ВЫ НАЙДЕТЕ НА СТР. 8





АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

может быть отдельным штатским лицам, как поется в песенке фронтового шофера, что-то было малость невдомек... Но вот что они решили, как бы идя навстречу пожеланиям инвалидов, и в первую очередь тех, кто пострадал в годы Великой Отечественной войны.

Госкомтруд СССР, Минавтопром СССР, МВД СССР 27 апреля—16 мая 1987 года дали свое высокое добро на переоборудование, по желанию инвалидов и медицинским показаниям, всех моделей легковых отечественных автомобилей на ручное управление. Казалось бы, наконец-то надуманные запреты рухнули, и как не порадоваться за людей, единственным средством передвижения которых может быть автомобиль: возможностей теперь у них будет больше. Чтобы... ходить.

А ходить инвалидам пришлось по станциям. И здесь им терпеливо так отвечают: «Волжский завод никогда не занимался и не занимается вопросами переоборудования автомобилей своего производства на ручное управление» (исх. № 3100/1581 иц); «Объединение «Ижмаш» автомобили со специальным оборудованием для эксплуатации их инвалидами не производит» (исх. № 88-К-2135/щ-3); «Техдокументации на ручные органы управления сцеплением, тормозами и газом Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт не имеет и таких разработок для автомобилей ВАЗ, «Ижмаш», ГАЗ не проводил» (исх. № 08/12.6-575).

Как здесь не вспомнить знаменитую басню о лебеде, раке и щуке. Действительно, еще в 1987 году три выше-названных уважаемых ведомства взялись помочь инвалидам в переоборудовании автомобилей, но, поскольку интересы у них оказались разные, каждое потащило в свою сторону. Минавтопром в этом даже преуспел. Может быть подчиненным ему предприятиям и правда было что-то невдомек! А в результате инвалиды лишились льготного, за 6700 рублей «Москвича—21403» с ручным управлением, получив взамен «Москвич—2141» без ручного управления, но за 9 тысяч рублей. Выросли цены и на марку ЗАЗ — новый автомобиль завода «Коммунар» дороже старого, к тому же никто не может сказать, когда его начнут комплектовать ручным управлением.

Разобравшись, куда дует ведомственный ветер, многие инвалиды стали в домашних условиях переделывать не приспособленные для них машины. Но и тут свои препятствия: в ГАИ запрещают эксплуатацию автомобилей, самостоятельно переоборудованных на ручное управление, а на станциях обслуживания снимают их с гарантии.

Каков же в общих чертах ведомственный план обеспечения населения комплектами деталей для ручного управления? Им поделился с редакцией заместитель начальника Главного научно-технического управления Минавтосельхозмаша СССР И. Коровкин. Оказывается, для получения нужного комплекта следует обратиться на автозавод с заявлением о продаже деталей согласно медицинским показаниям. По получении такого комплекта нужно еще раз обратиться на автозавод — с просьбой переоборудовать автомобиль на ручное управление. Потом завод сообщит станцию обслуживания, на которой производят переоборудование.

Интересно, смог бы тов. Коровкин сам пройти этот путь, вплоть до обращения на СТО! Инвалидам это оказалось не под силу. Не милосердней ли было бы избавить их от подобных испытаний. И если уж обеспечивать автомобилем, то чтобы они могли на нем ездить и не просить помощи у проезжающих мимо.

КОНКУРЕНЦИЯ, А НЕ СГОВОР

Сказать, что наш автолюбитель не избалован автосервисом, значит ничего не сказать. Он им просто изморожен до крайности и запуган. Поэтому в большинстве своем долгое время не видел иного выхода, кроме как взять все в собственные руки — добывать запчасти и делать ремонт самостоятельно или с помощью своих проверенных мастеров. Такая позиция «частника» хотя и кажется в наш индустриальный век наивной, но вполне по-житейски понятна: он разочарован годами беспросветной зависимости от системы, которая монополично властвует в автосервисе, жестко диктует свои кабальные условия и потому иллюзий о возможности «мирного сосуществования» просто не оставляет. В значительной мере такое положение порождается хроническим дефицитом по довольно значительной номенклатуре запасных частей. Промышленность уже много лет обещает наверстать отставание и решить эту проблему, но год от года она только усугубляется. В такой сложной ситуации особое значение приобретает эффективность работы всей системы автосервиса как основного канала распределения все более дефицитных автомобильных услуг и запчастей. Об этом у нас сегодня и пойдет речь.

С перестройкой, начавшейся в народном хозяйстве, с принятием законов СССР об индивидуальной трудовой деятельности и о кооперации для автолюбителя, вроде бы, забрезжил свет в конце туннеля. Появилась надежда, что, получив хозяйственную волю, как грибы после дождя, станут множиться индивидуальные мастерские и кооперативные предприятия. Наиболее отчаянным оптимистам представлялось, что скоро они превратятся в полнокровных конкурентов государственному сервису и на стыке трех свободно развивающихся хозяйственных систем, стремящихся к экономическому успеху, наконец-то главной фигурой окажется потребитель, интересы которого обретут статус закона для всех, кто его обслуживает. Мы все с удовлетворением отмечали робкие ростки нового в Прибалтике, в Грузии. Прошло немного времени, стали появляться кооператоры и в других республиках. С великой заинтересованностью следивший за этим процессом массовый автолюбитель только собрался было возрадоваться, как вдруг осознал: вновь надежды оказались тщетны, становится не лучше, а хуже, хоть «караул» кричи!

Письмо из Ярославля: «С тех пор, как начали свою деятельность кооперативы, ни на одной АЗС города невозможно приобрести моторные масла и масляные фильтры. В то же время все это в неограниченном количестве имеется у кооператоров. Налицо монополизация ими этого вида услуг, что ущемляет наши интересы. Убедительно просим оградить нас от произвола кооператоров».

Пермская городская газета «Краснокамская звезда» 22 октября прошлого года на первой полосе поместила статью «Кооператоры из «Умельца». Автор очень тепло пишет о работе кооператива, где «...чинят все что угодно», в том

числе и автомобили. У «Умельца», оказывается, не без проблем, в частности, с запчастями к «жигулям», «москвичам», «запорожцам». В связи с этим, говорится в публикации, есть у «Умельца» просьба к горисполкому — разрешить кооперативу закупку большими партиями запчастей для ремонта автомобилей.

«Вот этого бы и не надо! — восклицает Ю. Ощепков из Пермской области, которого поддерживают многие его земляки. — Запчасти и так поступают в магазины крайне редко. А тут еще кооперативы, как говорят в народе, «наложат лапу», и тогда они вообще не будут доходить до прилавка. И что прикажете делать тем, кто может и хочет сам отремонтировать свои машины? Все, с кем я разговаривал, согласны, что торговля не должна обеспечивать кооперативы автозапчастями, которые сейчас дефицитны. Пусть кооперативы ищут другие пути: работают с деталями заказчика, реставрируют старые, скупают у населения лишние запасы, наконец, они могут сами наладить изготовление простейших деталей».

Опасения автолюбителей из Пермской области, как и из других регионов страны, где кооперативы различными путями постепенно прибирают к рукам «излишки» запчастей в государственной торговле, похоже, начинают оправдываться. В редакцию уже поступают тревожные письма о том, что на черных рынках, у автомагазинов и прямо в них появились кооператоры, торгующие запасными частями промышленного производства, но по договорной цене, которая, как нетрудно догадаться, в несколько раз выше государственной. А уж в ремонтных кооперативах и вовсе сложно разобраться, что включает договорная цена — только работу или надбавку на цену деталей тоже.

В общем надо признать, что в последнее время идея «упорядочения» в сторону повышения цен на автомобильные запчасти и услуги с помощью кооперативов становится все более популярной. Конечно, не у автолюбителей, а среди «деловых людей». Они с удовольствием подхватили распространенную в среде профессиональных автосервисников мысль: расценки на большую часть работ по ремонту и обслуживанию автомобилей явно занижены, и на детали тоже. Следовательно, проблема решается просто: поднять цены на услуги и запчасти в два, три, четыре раза — и нет проблем. Именно так им представляется наше с вами счастливое будущее, они уверены, что единственная сейчас забота массового автолюбителя — куда деть деньги.

Для тех же, кого договорные цены не устраивают, остаются СТО и САЦ, где теоретически должны обслуживать по госценам и с высоким качеством. Если бы так! Мы прекрасно знаем, как там обслуживали до сих пор, и видим, что сейчас ситуация если и меняется, то совсем не к лучшему. Оно и понятно: финансовые успехи кооперативов не дают покоя работникам государственного сервиса. Они и раньше не слишком усердствовали в труде и не баловали

нас своим вниманием, а теперь и вовсе утратили всякий интерес к честной работе по госрасценкам, когда зарплата никак не является мерилем качества и количества труда. Не дождавшись решения этого большого вопроса «сверху», мастера ненавязчивого сервиса в массовом порядке стали решать его «снизу». Они все более откровенно занимаются вымогательством денег у клиентов и настолько преуспели в этом, что без особых усилий подгоняют уровень своих личных доходов под кооператорские, а то и превосходят их. Понятно, что при такой направленности «производственного соревнования» между двумя сервисными системами нет никакой надежды на оздоровление ситуации.

Развитие кооперации в автосервисе, которое нередко идет за счет привлечения государственных мощностей, то есть без значительного расширения предлагаемого клиентом рынка услуг, ничего не дает, кроме безудержного роста реальных цен на фоне стабильного ухудшения качества обслуживания. Этот процесс, собственно, сейчас и происходит, о чем пишут в редакцию читатели из разных регионов.

Опыт двух последних лет показал, что наибольший общественный эффект от индивидуальных и кооператоров заметен в извозе. Есть уже города, где практически решена проблема такси, во многих других явно снизилась ее острота. Именно в этом деле известны уже и примеры саморегуляции цен на услуги в результате действия механизма рынка. В частности, в Таллинне в прошлом году появилось много индивидуальных и кооперативных такси. В какой-то момент некоторые их владельцы решили резко взвинтить цены, мотивируя это высоким уровнем обслуживания. И вот тут-то возникло непривычное для нас общественное явление: потребитель отказался от их услуг, так как к этому времени уже имел возможность выбора. Любители погреть руки на дефиците вынуждены были умерить свой аппетит.

Вот он — эффект, столь ожидаемый нами от проводимых в последнее время реформ: удовлетворен потребитель, так как за него борются, а значит, обслуживают с удовольствием и высококачественно. Желанные перемены произошли по одной причине — за короткое время рынок услуг пополнился сотнями машин индивидуальных владельцев, создались условия для нормальной социальной конкуренции, исчез пресловутый дефицит.

К сожалению, такое развитие событий пока еще исключение в практике «второй экономики», а в автосервисе особенно. Здесь все больше проявляется тенденция не к расширению предложения, а, наоборот, к усугублению дефицита. Нет сомнений, что в нашей стране хватает технически грамотных людей, имеющих достаточно опыта и желания, чтобы заниматься обслуживанием индивидуальных автомобилей после работы или в выходные дни. Они предлагают свои услуги руководителям автосервиса и местных Советов, но интерес к ним мало где проявляют. Наоборот, нередко они

наталкиваются на откровенно прохладный прием — им обычно отказывают, ссылаясь на невозможность организовать дело, а в лучшем случае советуют самим искать подходящее помещение, пробивать его, оформлять, оборудовать. На все это мало у кого хватает сил.

В результате от важного государственного дела оказались отлучены многие честные квалифицированные специалисты, на которых страна в первую очередь и рассчитывала, когда принимались законы об индивидуальной трудовой деятельности и кооперации. Свято место, как известно, пусто не бывает, и образовавшиеся вакансии в сфере автоуслуг постепенно стали заполняться не всегда мастеровитыми, зато предприимчивыми людьми, которые удивительно легко преодолевали любые административные преграды. Их усилиями «малая экономика» в автообслуживании и стала развиваться в основном за счет смены вывесок: дефицитные государственные услуги и промышленные товары нам все чаще начали предлагать под видом кооперативных. От этого их не становится больше, сами они лучше, а только дороже.

В свою очередь, этот опаснейший по своим последствиям социальный процесс идет главным образом из-за полной, можно сказать демонстративной, беспомощности государственных сервисных предприятий, а их руководители, похоже, совсем не тяготятся этим обстоятельством. Подобное положение вполне устраивает тех, кто лишь имитирует деятельность по реализации одобренных партией и народом реформ.

Весной 1987 года мне пришлось побывать на нескольких станциях технического обслуживания автомобилей в Литве и Эстонии, которые уже тогда работали на принципах второй модели хозрасчета. Это были коллективы, разные по числу работающих, по специализации, по расположению. Но все они отличались тем, что дела у них шли много лучше, чем на аналогичных предприятиях в стране, работающих по традиционной для нас нарядной системе. Рассчитываясь с клиентами только по государственным расценкам, люди трудились хорошо и с завидным качеством, практически без жалоб, заработки имели высокие, выработку с одного поста много выше, чем в среднем по стране. При этом запчастями «хозрасчетники» обеспечивались на общих основаниях.

Рядом с ними уже тогда активно действовали индивидуалы и кооператоры. И, что интересно, цены они держали вполне приемлемые, мало отличающиеся от прейскурантных. По той простой причине, что их уровень диктовался эффективно работающими государственными предприятиями. Мы писали об этом («На подряде. Новые формы организации труда в автообслуживании: сомнения, поиски, решения», ЗР, 1987, № 8) и были уверены, что интереснейший опыт быстро найдет последователей. Однако ошиблись. Полный, истинный хозрасчет на автосервисных предприятиях до сих пор так фактически и не вышел за пределы двух прибалтийских республик. Почему?

Важнейшая отличительная черта всех СТО, перешедших на вторую форму хозрасчета, минимальное число управленцев: четыре — шесть человек. Такие же подразделения в Москве да и вообще по стране имеют в несколько раз боль-

ше штатных работников, получающих зарплату, но не занятых непосредственно ремонтом и обслуживанием автомобилей. Прибавьте сюда администраторов более высокого ранга из управлений, объединений, министерств.

Сегодня автосервис буквально опутан удушающей сетью административно-управленческого аппарата, который не только не способен выполнять какую-либо организующую роль на производстве, но, наоборот, дезорганизует его. Этот аппарат исполняет исключительно псевдо-контрольные функции и занят главным образом ротацией собственных рядов. Лишь половину штатного расписания основных сервисных систем страны составляют собственно рабочие. Например, на таком крупнейшем предприятии, как «Мосавтотехобслуживание», где насчитывается около пяти тысяч работающих, непосредственно обслуживанием и ремонтом автомобилей занято менее половины. Не многовато ли нахлебников для перехода на хозрасчет? Не мудрено, что при такой ситуации рабочие просто не желают кормить лишних управленцев из своих заработков и предпочитают откровенно халтурить, бездельничать, ориентируясь на «левые» доходы, легко вынимаемые из кармана клиента, загнанного в угол жестоким дефицитом. В свою очередь, управленцы за долгие годы существования административно-командной системы выработали эффективные приемы получения моральных, да и вполне материальных компенсаций за свою принадлежность к дефицитнейшей сфере услуг и расставаться с ней, естественно, не желают. Их существующее положение устраивает, и менять что-либо совсем не в их интересах. Вот в этот искусственный тупик и упирается здоровая идея истинного хозрасчета, арендного подряда в автосервисе, который только и может успешно конкурировать с кооперативами, заставляя их проявлять активность, расширять сферу предлагаемых автолюбителям услуг, создавать здоровый социалистический рынок.

В нынешней же ситуации «сотрудничество» этих двух форм неизбежно приобретает в автосервисе криминальный характер, так как направляется не на удовлетворение интересов клиентов, а исключительно на вымывание денег из их кармана. Достаточно вспомнить такие примеры нашей современной автомобильной жизни, как массовые приписки объемов работ и разворовывание автомобилей на станциях обслуживания, отсутствие запчастей в торговле и астрономические цены на них у спекулянтов, рэкет — обычный уголовный и только нарождающийся административный.

Напрашивается вопрос: есть ли какая-то обратная связь у тех, кто имеет огромные деньги на дефиците, с теми, кто его формирует и поддерживает? Документальными данными по этому поводу мы не располагаем. Мы располагаем официальными данными о том, что автомобили ВАЗа, например, на начало прошлого года обеспечивались промышленностью запчастями на 95,9% от нашей с вами потребности. В среднем по всем моделям отечественных легковых автомобилей эта цифра была 89,4%. Конечно, к этим показателям надо относиться осторожно, так как считались они скорее всего по валу, а не по реальной потребности. Однако даже

если их воспринимать с поправкой, то все равно многие запчасти должны постоянно присутствовать и в автосервисе, и на полках магазинов, но их практически нет. Люди месяцами, годами не могут сделать необходимую им работу в автосервисе, не могут приобрести по госцене даже те детали, которые вовсе и не числятся в дефиците. Об этом буквально кричат тысячи писем в редакцию. Так куда же пропадает то, что у нас есть? Конечно, соблазнительно обвинить в этом застарелом, но до сих пор непознанном явлении мистическую нечистую силу или отдельных нечестных граждан. Но это было бы самообманом. Пора признаться в том, что процесс формирования искусственного дефицита в сфере автообслуживания давно приобрел у нас не только массовый, но и вполне системный, организованный характер.

Во многих негативных явлениях, которыми изобилует сейчас автосервис, горячие головы склонны винить кооперативы. При многих недостатках, которые сегодня, действительно, существуют, такой огульный подход представляется совершенно не оправданным. Кооперативное движение, после десятилетий забвения с таким трудом вновь возрождающееся в нашей стране, явление, безусловно, прогрессивное. Все его нынешние пороки плоть от плоти нашей традиционной командно-бюрократической системы, которая зародилась даже не вчера и способна загубить любой, самый дееспособный экономический механизм, если попытаться их сочетать. Поэтому наше спасение в избавлении от ущербного желания попытаться усидеть на двух стульях, которые рядом стоять не могут. Я имею в виду широко декларированные экономические методы управления, хозяйственные свободы предприятий, которые мы, однако, упрямо не хотим освободить от привычной административной узды. Так дело не пойдет. В нашей стране исторически сложилось, что государственный сектор в производстве является абсолютно преобладающим. Поэтому совершенно очевидно, что на взрывной положительный эффект, в том числе и в автосервисе, можно рассчитывать только при массовом переводе всех предприятий системы на истинный хозрасчет, то есть на вторую форму, а еще лучше на арендный подряд. Только выведя таким радикальным способом государственный сектор из привычного состояния глубокой деловой апатии, мы создадим нормальные условия и для развития кооперативов, индивидуальной деятельности. В обстановке социалистической конкуренции они начнут наконец ориентироваться не на снятие пенек с дефицита, как это происходит сейчас, а на активное развитие рынка дополнительных услуг. Другими словами, только логика экономических отношений может заставить их действовать в интересах людей, которые хотят эксплуатировать свой личный транспорт на честно заработанные деньги, а потому считают их не на сотни и тысячи, а на рубли и копейки. Именно таких автолюбителей у нас миллионы, большинство, и они заслуживают, чтобы дожить до того времени, когда их насущные интересы начнут удовлетворяться не на бумаге многочисленных постановлений и инструкций, а в реальной жизни.

В. ПАНЯРСКИЙ

«УВАЖАЕМАЯ РЕДАКЦИЯ!»

ЧИТАТЕЛЬ РАЗМЫШЛЯЕТ, КРИТИКУЕТ, СОВЕТУЕТ

В Правилах дорожного движения, на мой взгляд, не хватает одной очень важной таблички — «Интенсивное движение». Существующими 7.5.1 — 7.5.7 порой невозможно точно и гибко обозначить действие знака. Рабочий день может оказаться выходным, и наоборот. Время работы предприятий также меняется, что определенным образом сказывается на интенсивности движения.

Применение предлагаемой таблички снимет массу ограничений, которыми изобилуют наши дороги, сделает организацию движения более гибкой, заставит водителя на дороге думать, а не тупо исполнять предписанное знаком, и главное, даст известный экономический эффект. Определить табличку «Интенсивное движение» можно, например, так: «наличие транспортных средств, которым может быть создана помеха». Если же таковых нет, то и исполнять предписанное знаком обязательно. Я, конечно, не имею в виду те случаи, когда знак должен действовать постоянно. Особенно полезна указанная табличка со знаками 3.18.2 «Поворот налево запрещен» и 3.27 «Остановка запрещена».

г. Архангельск

Е. БУЛАВИН

Когда обсуждались вопросы перестройки здравоохранения, я обратился в соответствующее министерство с предложением проставлять в водительских удостоверениях штампы с данными группы крови и резус-фактора. На что начальник отдела амбулаторно-поликлинической помощи Л. В. Макарова ответила, что «в соответствии с приказом Минздрава СССР № 1149 от 5.10.80 г. органами и учреждениями здравоохранения проводится работа по определению группы крови и резус-принадлежности крови с внесением отметок в паспорта граждан СССР и другие документы, удостоверяющие личность». И далее, что «водители автотранспортных средств, как и другие граждане СССР, обязаны иметь при себе паспорт».

«Готовы обсудить организационные вопросы» в Главном управлении ГАИ МВД СССР, но дело с 1987 года так и не сдвинулось. А ответ Минздрава со ссылкой на документ 1980 г. мне вообще представляется бюрократической отпиской. Думаю, что мое предложение поддержат многие читатели журнала «За рулем», и тогда нам, возможно, удастся общими усилиями сдвинуть дело с мертвой точки.

Ставропольский край,
г. Железноводск

А. МИХНО

При проведении медицинского освидетельствования наших курсантов мы столкнулись с тем, что при проверке цветоощущения они нормально определяют основные цвета в отдельности. Например, по цвету набора карандашей отклонений от нормы не наблюдалось. Но затем врачи зачем-то усложняют эту процедуру, применяя комбинацию цветов в виде таблиц с различными фигурами, цифрами, буквами. Для чего, если в жизни водителю такое различие

цветов не понадобится? Наше мнение: пересмотреть способ диагностики дальтонизма. Ведь давно замечено, что у некоторых людей срабатывает так называемый феномен вытеснения, который возникает при сложной цветовой гамме, хотя те же цвета в отдельности данный человек различает отчетливо. Феномен известен только психиатрам, а врачи-окулисты, похоже, с ним не знакомы и бракууют здоровых молодых ребят, способных водить автомобили.

З. СУСЛИК,

преподаватель автошколы

г. Черновцы

Мне часто приходится ездить по Симферопольскому шоссе от Москвы до Чехова. Шоссе многополосное с разделительной полосой, в которой местами сделаны специальные разрывы для разворота. Но, как только его ввели в эксплуатацию, у этих разрывов немедленно появились знаки «Движение прямо». Водителям, чтобы развернуться, приходится ехать до транспортной развязки у Подольска или у второй кольцевой дороги. Раньше все это еще можно было как-то оправдать: при развороте из крайнего левого ряда не исключены были помехи движущимся прямо. Но недавно эти места реконструировали — сделали своеобразные карманы, куда машины должны заезжать для разворота. Однако и у этих благоустроенных мест тут же появились знаки, запрещающие разворот. Аналогичный запрет вы встретите и у АЗС № 347 и 348, расположенных по сторонам шоссе у Подольска.

Очень бы хотелось узнать должность и фамилию ответственного работника, давшего команду на установку этих знаков, и задать ему несколько вопросов, среди которых будут и такие. Если проектировщики предусматривают подобные места на дорогах, то, наверное, не для того, чтобы ГАИ их закрывала? Сколько денег было израсходовано на реконструкцию и какова теперь их отдача?

г. Москва

П. КУЛИКОВ

В № 3 журнала за прошлый год вы опубликовали очень интересную статью о редакционных испытаниях мотоциклетных шлемов. Может быть чуть поздно — но я тоже хочу высказаться по этому вопросу.

Дело в том, что, несмотря на свои 24 года, я уже десять лет езжу на мотоцикле (что делать — жизнь вносит коррективы в правила) и перепробовал разные шлемы. На мой взгляд, гатчинские — самые неудачные. И не потому ли заводские специалисты до сих пор не ответили на критические замечания журнала, что им просто нечего сказать?

Если конкретно, то шлем «Салют» короткий, широкий, на голове сидит как кастрюля и постоянно продувается. С козырьком у меня хлопот не было: как после покупки приколотил кнопки молотком (иначе не застегивались), так больше они меня и не

беспокоили. Вскоре, однако, отклеился вкладыш (амортизирующее устройство) — и пришлось покупать новый шлем. Купил рижский — этот после «Салюта» просто шикарный. Но с козырьком и тут была та же история.

Пришла мода на «интегралы» — и я опять купил гатчинский «Спорт», потом эстонский «Салво».

И если давать оценку всем шлемам по пятибалльной системе, то я бы сделал так: «Рига» — 5, «Салво» — 4, «Спорт» — 3, «Салют» — 2.

В конце концов купил с рук австрийский AGV — и нет слов. Тут просто не к чему придираться. Дорого, конечно, но не жаль денег, потому что это товар.

г. Орджоникидзе

А. СЕРДЮКОВ

Направляю при этом две этикетки на один и тот же товар — очиститель стекол. Правда, выпущены они с разницей во времени четыре года. И за это время:

— цена одной бутылки выросла с 0,7 до 1,1 рубля, то есть на 36%;

— эффективность при положительных температурах уменьшилась в два раза (первый надо было разбавлять 1:10; второй — 1:5);

— эффективность при -8°C снизилась в три раза (соответственно с 1:2 до 1:0);

— то же при -20°C — в два раза (с 1:1 до 1:0).

При всем том на более позднем, ухудшенном варианте нанесен знак «Новинка». Может руководители шосткинского завода наберутся мужества и попытаются объяснить эти кульбиты качества и цены? Хотя, думаю, вряд ли.

г. Николаев

С. СТАРКОВ

Изделие 352-96-010 (так непонятно обозначается масляный фильтр борисовского завода) я купил в магазине города Минска, а с ним в комплекте — еще и сменные текстильные элементы. И был рад — еще бы, обеспечил себя на 100 тысяч километров пробега! Прожил счастливо лето, и пришла пора менять фильтр в моих «Жигулях». Тут и выяснилось, что изделие, проверенное ОТК 386, с брачком — после пуска двигателя лампа аварийного давления масла горит еще 4—5 секунд. К тому же оказалось, что сменные элементы предназначены вовсе не для этого фильтра, а для ФМ-01, о чем мне в магазине сказать не догадались. А таких, как я, было в тот день немало, сам видел.

Теперь подведем итоги. За плохой фильтр заплатил 18 рублей — это деньги выброшенные. Далее: чтобы не пропали сменные элементы, буду искать фильтр ФМ-01. А он стоит еще 14 рублей. И возникают вопросы.

Как может выходить за пределы завода с отметкой госприемки и ОТК такая недешевая, но неработоспособная продукция? И могу ли я предъявить иск заводу, если по вине фильтра двигатель преждевременно выйдет из строя?

г. Москва

С. КОЛИНКО

ЛОТЕРЕЯ ДОСААФ

1 июля в Оренбурге состоится тираж первого выпуска лотереи ДОСААФ СССР 1989 года.

Участников лотереи ждут: 640 автомобилей «Волга» ГАЗ—24-10 (16 460 руб.), «Спутник» ВАЗ—2109 (9016 руб.), «Запорожец» ЗАЗ—968М (3999 руб.); 640 мотоциклов «Урал» ИМЗ-8-103 с коляской (1862 руб.), «ИЖ-Планета-5» с коляской (1370 руб.), «ИЖ-Планета-5» (1000 руб.); 8160 разнообразных предметов для активного отдыха, туризма, спорта (кроссовки, палатки, надувные лодки, спортивные костюмы); 16 320 магнитофонов ТЖ-305, «Весна 309-Н», «Электроника-327», амфионов МС, электрофонов «Волна-307» стерео, радиоприемников «Уфа-201», «Меридиан-348», «Олимпик-402», магнитол ВЭФ-260, телевизоров «Юность» Ц-440-Д, «Сапфир-412», фотоаппаратов «Зенит-12 СД», «Эликон-автофокус», кинокамер «Кварц IX8С», биноклей БПЦ 20 × 60; 3200 мужских часов «Полет-2450» в позолоченном корпусе и женских «Чайка»; большое количество холодильников ЗИЛ, стиральных машин «Малютка», электропылесосов «Циклон-М», микрокалькуляторов МК-51, электронных игр для детей «Тайны океана», денежных выигрышей до 100 рублей.

Доходы от проведения лотереи ДОСААФ СССР направляются на строительство учебных зданий, спортивных сооружений, оснащение их современной техникой и оборудованием, на развитие технических и военно-прикладных видов спорта, совершенствование оборонно-массовой работы и военно-патриотической пропаганды.

Билеты лотереи ДОСААФ можно приобрести в первичных организациях ДОСААФ и у общественных распространителей.

Цена лотерейного билета — 50 копеек.

НАДЕЙТЕСЬ НА УДАЧУ. И ХОРОШИМ ПОДАРОКОМ ВАМ БУДЕТ ВЫИГРЫШ ПО ЛОТЕРЕЕ ДОСААФ!

ПОПРАВКА

В материале «Имитация еще не практика» (ЗР, 1989, № 2) при подготовке к печати в выступлении начальника Учебно-методического центра ЦК ДОСААФ СССР В. Осыко по вине редакции допущена ошибка. В начале третьего абзаца на стр. 8 следует читать: «Мнение Учебно-методического центра ЦК ДОСААФ СССР сейчас сводится к тому, что автотренажеры нужны для первоначального обучения вождению, а также тогда, когда на практическом вождении выявляются ошибки, для исправления которых курсанту необходимо отработать те или иные действия на тренажере, прежде чем снова сесть за руль автомобиля». И далее по тексту.

Приносим извинения читателям и автору.



Город Осиновец. Автомобили ледовой Дороги жизни.

Мы с интересом обсуждаем вопросы сохранения и реставрации памятников истории автомобильной и мотоциклетной техники. На парадах антикварных автомобилей отдаем должное энтузиастам автотостарины, восстанавливающим совершенно забытые казалось бы автобусы английской марки «Деннис» или легковые «Бентли». И среди них все реже и реже мелькают первенцы крупносерийного отечественного автомобилестроения ГАЗ—М1 или полуторки ГАЗ—ММ.

Но вспомним, что это не просто образцы отечественного производства, а в первую очередь автомобили — ветераны Великой Отечественной. Можем ли мы забывать о них в вихре великих событий последних лет? Ведь и так уже безвозвратно потеряны автомобили многих марок, безотказно служившие в боевом строю в военные годы. Не упреком ли нам служит факт, что на земле братской Монголии до сих пор сохраняется бронеавтомобиль БА—10, экипаж которого сражался на Халхин-Голе в 1939 году, а на рубежах 1941 года не осталось ни одной из бронемашин, защищавших наши города и села в первый период войны.

Когда-то Петр I лил пушки из колоколов. Однако сейчас никому не придет в голову сдать в переплавку бронзовые орудия 1812 года или кольчуги дружинников Александра Невского. И разве не заслуживают такого же уважения автомобили-ветераны? Те самые, на которых возили снаряды и хлеб, эвакуировали раненых и выдвигали на огневые позиции противотанковые орудия. Иногда мы все же встречаем их у зданий автомобильных учебных заведений или в парках автохозяйств. Но судьба их очень беспокоит. Сколько может стоять под дождем и снегом даже современный автомобиль без периодического ухода? Десяток лет, не более. И вот уже сейчас мы видим, как иногда, воздвигнутые когда-то под бравурные звуки оркестра и аплодисменты собравшихся на гранитные пьедесталы, машины буквально разваливаются. Трескается резина покрышек, гниют кузова, ржавеют петли дверей и облицовка радиатора. Еще пять—восемь лет — и машина будет железным хламом, навсегда потерянной для потомков.

Да их и так уже немного. Никто, увы, не увидит полугусеничные ГАЗ—60 и ЗИС—42, буксировавшие артиллерийские системы. Не увидит трехоску ГАЗ—ААА с зенитно-пулеметной установкой или ГАЗ—ТК с безоткатным орудием. И если мы сейчас не возьмем под самый строгий контроль и учет еще оставшуюся на местах боев под Новгородом, на Карельском перешейке, в Подмоскovie и в других местах боевую и транспортную технику, военно-технической истории будет нанесен непоправимый урон.

Видимо, давно уже пора определить, кто должен принимать решение об установке автомобилей-ветеранов на постаменты, разработать технические условия их содержания, предусмотреть способы защиты от разрушающего действия времени.

А самое главное — необходимо поставить дело так, чтобы не работали газовые горелки в угоду «Вторчермету», не распадались под слепящим пламенем броня еще оставшихся танков и бронемашин, не пластовались под прессом кабины фронтальных автомобилей.

«За рулем» обращается к своим читателям, ко всем, кто интересуется автомобильной техникой, ее историей и чтит ее: напишите о всех известных вам местах нахождения автомобильной и бронетанковой техники на полях былых сражений. Присылайте в редакцию фотографии и документы. Ждем ваших сообщений.

ЭКОНОМНО- ЗНАЧИТ ГРАМОТНО

Экономия топлива — актуальная проблема, волнующая каждого автомобилиста. К тому же чисто экономический интерес здесь тесно смыкается с интересами защиты окружающей среды. Насколько серьезна эта проблема, говорит хотя бы тот факт, что даже спустя много времени после публикации статьи «Чем раньше — тем лучше!» (ЗР, 1985, № 12) в редакцию продолжают приходиться письма читателей. Ностораживает, что среди многочисленной корреспонденции нет предложений от должностных лиц, непосредственно организующих подготовку водителей. А заниматься этим должны и республиканские миавтоотрансы, и Госкомитет СССР по народному образованию, и ДОСААФ, и... Так что же нам пишут!

«Я давно слежу за материалами в печати об экономичном стиле езды. К сожалению, их неоправданно мало. И вот к моей радости — проблемная статья. Я офицер-автомобилист. Каждый год к нам прибывают служить водители, не имеющие практического опыта работы. Но если в сознание новичка была в свое время заложена идея, что от водителя зависит не только безаварийное, но и экономичное вождение, то эта идея способна за годы службы дать зримые плоды. Важно только, чтобы он постоянно находился в атмосфере заинтересованности, как личной, так и со стороны наставников, в росте профессионализма.

Лично я приемы экономичного вождения постигал от своего учителя, водителя 1-го класса В. Королева еще в начале 70-х годов, когда проблема экономии топлива так остро не стояла. И вот теперь, став начальником автомобильной службы части, стараюсь, в свою очередь, передать опыт подопечным, недавним выпускникам автошкол ДОСААФ. Чаще всего при первом знакомстве с водителем убеждаешься: как же скромны его теоретические знания. Но, поразительно, стбит только повести с этим водителем серьезную, целенаправленную работу, как результат не замедляет сказаться. Пример — солдат Андрей Ковалев. Находясь с ним в кабине, я постоянно повторял о приемах экономичной езды. И водитель вскоре стал расходовать на 20—30% меньше топлива, чем по норме. Так что мой опыт говорит — чем раньше мы начнем заряжать водителя соответствующими приемами экономичной езды и чем нагляднее это будет, тем лучше!»

Итак, точка зрения наставника армейских водителей однозначна: чем раньше — тем лучше. А вот мнение еще одного читателя, И. Воробьева из Ярославля.

«Я водитель с 45-летним стажем, на собственном же автомобиле езжу с 1958 года. Мастер спорта, был чемпионом РСФСР. По моим стопам пошли и сыновья. Так вот, от имени своей шоферской семьи скажу прямо, экономия зависит от желания ездить технически грамотно. Возьмите пример. Водитель личной машины в большинстве

случаев едет предельно экономично (если, конечно, бензин не ворованный). А водитель государственной? Посмотрите, как нерационально ездят они даже по территории гаражей! То ускоряются, то тормозят. А между светофорами? Кто быстрее, кто быстрее, кто быстрее... Разве дело здесь в неумении? Нет, только в нежелании! Поэтому я считаю: экономичное обучение, то есть «высшая математика», в автошколе не требуется. Учить надо прежде всего общей культуре. Затем технически грамотной езде. Во всех движениях — плавности! Никаких рывков. И обязательно — долой хамство за рулем».

Трудно не согласиться с Иваном Тимофеевичем. «Если бензин «кусаются», — сказал мне как-то наш знатный московский водитель лауреат Государственной премии А. Бесчастнов, — то будешь экономно ездить».

Но вопрос сегодня и в том, как быстрее научить навыкам экономичной езды. Правильно — в конце концов опыт придет, но сколько же за это время впустую утечет лишнего топлива!

«Уважаемая редакция! Статья «Чем раньше — тем лучше?», честно говоря, меня озадачила, — начинает А. Чуланов, преподаватель автошколы из г. Армавира, — вопросы «Чему учить?», «Как учить?», «Когда учить?» у меня не возникают. Очевидно, что и не должны возникать ни у кого из преподавателей автодела. На теоретических, лабораторных и практических занятиях надо досконально изучать и отрабатывать приемы экономичной езды. И плох тот наставник, кто это не делает должным образом. Простая истина — первоначальные приемы и навыки управления автомобилем, даже почерк мастера наиболее прочно закрепляются в сознании учащегося, а потом остаются на всю жизнь в его арсенале. Это я к тому, что только начинающему водителю надо прививать правильные навыки».

«К сожалению, до сих пор как в учебниках для водителей, так и в программах автошкол нет полных научно обоснованных рекомендаций по экономии горюче-смазочных материалов, — развивает мысль инженер П. Долошко из Харькова и продолжает: — В дополнение к предлагаемым в последнее время курсам по подготовке и переподготовке водителей считаю необходимым использовать эффективный арсенал Центрального телевидения. Много пользы дали бы регулярные, очевидно, раз в неделю, учебно-пропагандистские передачи по уходу и экономичной эксплуатации машин. Есть ведь передача «Наш сад». Водителей не меньше, чем любителей-садоводов, и они с таким же интересом отнесутся к своей регулярной передаче, где будут выступать ученые, инженеры, лучшие водители.

Идея автора этого письма о введении на ЦТ специальной программы бесспорно заслуживает внимания. Парк личных и государственных машин растет с каждым годом. За руль садятся десятки тысяч новичков. Та же выходящая в эфир ежемесячная получасовая про-

грамма «Движение без опасности» могла бы влиться в предлагаемую передачу, ибо безопасность и экономичность имеет смысл рассматривать в комплексе. Новая телевизионная программа помогла бы и курсам по совершенствованию навыков автолюбителей с небольшим опытом, идею создания которых поддерживает, в частности, М. Никулин из г. Сатка Челябинской области, автолюбитель с пятилетним стажем.

О необходимости широкого, государственного подхода к проблеме убедительно говорят и письма других читателей.

«Сегодня мы особо подчеркиваем роль «человеческого фактора», — цитирую письмо А. Донца из г. Орехова Запорожской области. — Считаю, что личностью руководителя автотранспортного предприятия, и особенно педагога, первого наставника шофера, играет одну из главных ролей. В большей степени надо не просто учить бережливости, ее надо воспитывать. И прежде всего личным примером. Разве не учили бережливости тех водителей, кто, скажем, оставляет на обочине автомобиль с работающим двигателем, а сам стоит в очереди за кружкой кваса или просто болтает с товарищами. Самые хитрые конструкторские расходомеры не сработают, если за рулем окажется бесхозяйственный человек».

В этом читательском отклике нетрудно увидеть и ту мысль, что, как говорят, заложена между строк. Педагогические кадры автошкол также нуждаются в специальной подготовке.

Итак, как видно, читательская почта еще более расширила и углубила тему обучения экономичному вождению. А теперь вернемся к началу нашего разговора. Несколько ранее на вопросы, которые ставил журнал, уже отвечало Управление существовавшего тогда Госпрофобра СССР, которое теперь органически вошло в состав Госкомитета СССР по народному образованию. Напомним: на страницах «За рулем» речь шла об обучении экономии конкретно, при этом довольно детально характеризовались технические, организационные и педагогические меры, предлагались пути решения возникших задач. Ответ же выдержан в такой радужной тональности, что задумываешься, а остались ли еще проблемы в подготовке водителей. Что же касается волнующего вопроса, то в ответе об этом всего несколько строчек: в программу подготовки водителей включены темы: «Экономичность автомобилей» (2 часа); «Приемы и техника экономичного управления автомобилем» (6 часов); «Совершенствование техники управления автомобилем. Приемы экономичного вождения» (на грузовых автомобилях — 2 часа, на легковых — 2 часа).

Много это? Или мало? Всего, оказывается, два часа на обучение специфическому вождению — и все! И ни слова о проблеме переподготовки с конкретной целью, об ее содержании, объемах, зависимости от стажа вождения. Как-то не сопрягается ответ с публикациями в журнале, с реальной картиной, что вырисовывается из писем читателей. Нет, такой в общих фразах ответ не может никого устроить. Хочется верить, что заинтересованные организации вернуться к актуальной проблеме.

И. ГОЛЬДИН,
кандидат технических наук

НОВЫЙ ПРИВЫЧНЫЙ «УРАЛ»

Так уж случилось, что при всей популярности тяжелых мотоциклов ирбитского завода ни один из них до сих пор не попадал к нам на редакционные испытания. Между тем читатели не раз настойчиво рекомендовали нам познакомиться с ними поближе. И вот минувшей весной мы наконец получили новый «Урал».

Впрочем, сначала была поездка на завод. Стоял январь. Но когда один из нас сошел с поезда, был поражен, увидев на привокзальной площади около десятка мотоциклов. Мороз около 30 градусов, ветер — а люди ездят на мотоциклах как ни в чем не бывало! В Москве, да и в других крупных городах европейской части страны зимой такого не увидишь. После трех дней пребывания в Ирбите мотоцикл на улицах примелькался, стал привычен для глаза.

Ирбитский мотоциклетный завод, выросший на голом месте в годы войны из эвакуированного московского предприятия, сейчас представляется довольно крупной фирмой, мощности которой позволяют выпускать до 130 тысяч машин в год. Однако оборудование тут устарелое, возможности модернизации производства ограничены. И потому всякое улучшение конструкции связано с огромными трудностями. Этими же причинами объясняют заводчане и редкую сменяемость моделей, и низкое качество продукции.

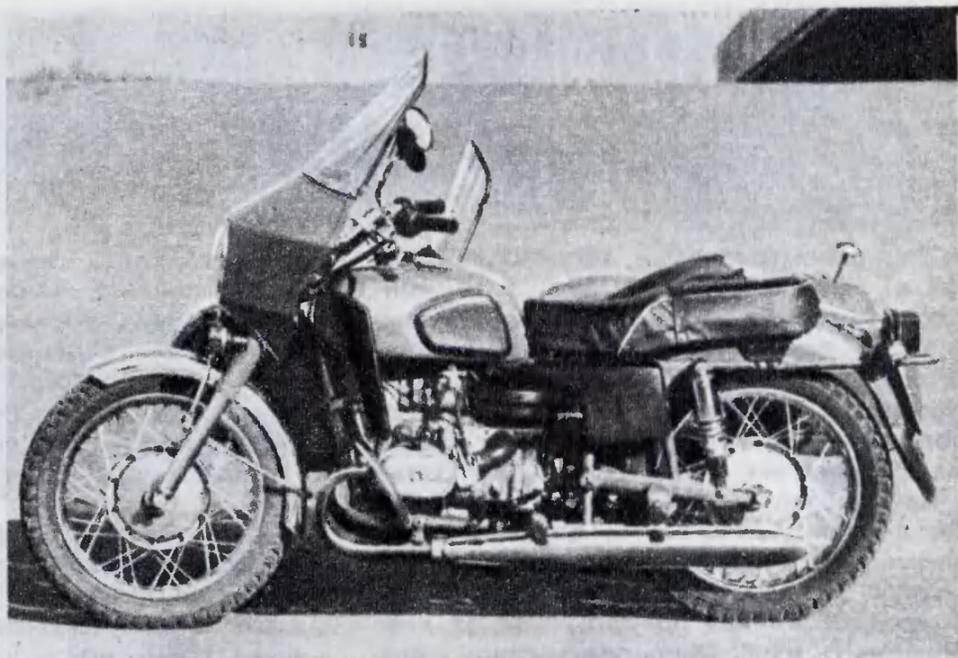
Последняя модель ирбитского завода — «Урал» ИМЗ—8.103-10. Этот мотоцикл завод и выделил нам для потребительских испытаний.

Первый пуск двигателя всегда волнующий момент. После заполнения поплавковых камер карбюраторов топливом оказалось достаточным одного нажатия на педаль кикстартера, чтобы «Урал» ожил. Довольно тихая, устойчивая работа мотора на низких оборотах нас откровенно порадовала. Машина оказалась динамичной, удобной в пользовании, очень тяговитой. К концу летнего сезона 1988 года на спидометре появился красивый ряд цифр — 10 тысяч километров. Часть их — это улицы Москвы. Но добрая половина пришлось на южные шоссе, в том числе горные дороги Кавказа. За это время мы привыкли к машине и оценили положительно одни ее качества, не согласившись с другими, — словом, можем уже более скрупулезно поговорить о деталях.

«Урал» ИМЗ—8.103-10, конечно, выгодно отличается от своего предшественника ИМЗ—8.103-30. Сразу бросаются в глаза отличия внешние: хромированное крыло над передним колесом, литые из алюминиевого сплава ступицы с прямыми спицами одинаковой длины. Последнее обстоятельство особо важно: не надо подтягивать спицы через 2—3 тысячи километров. К тому же короткие спицы обеспечивают колесу высокую постоянную жесткость, а отсутствие изгиба у их головок исключает в этих местах концентрацию напряжений. Кроме того, старые спицы работали у головок на сдвиг (оттого и рвались!), а прямые спицы работают по всей длине на растяжение. Шины с новым рисунком протектора хорошо держат дорогу, что особенно заметно при прохождении левого поворота. Двухкулачковый передний тормоз легко блокирует колесо на дороге с любым покрытием, но вот нелинейная зависимость между усилием на рычаге и развиваемым тормозным моментом требует некоторой привычки. Правда, этот недостаток присущ всем барабанным тормозам и не столь существен.

На мотоцикле установлены спидометр, дополненный счетчиком ежедневного пробега, и блок контрольных ламп. В то же время такие важнейшие параметры работы двигателя, как давление масла, температура и обороты, остались без внимания. А жаль. Наличие в блоке контрольных ламп сигнализаторов этих параметров и тахометра положительно сказалось бы на моторесурсе.

Хороший ветровой щиток уже с натяжкой можно назвать обтекателем. Он красив, удобен, хорошо защищает водителя от ветра и пыли, но только в том случае, если нет стекла у коляски. Это стекло создает такой сильный отраженный поток воздуха, что двигаться со скоростью выше 60 км/ч утомительно и все достоинства обтекателя теряются. Вилка переднего колеса очень жесткая, да и лишние 40—50 мм хода могли бы значительно улучшить комфортабельность мотоцикла. Удобный руль не вызывает утомления даже после много часового непрерывного движения, но вибрация и удары колеса о неровности дороги ничем не гасятся. Здесь, видимо, имело бы смысл применить крепление руля через резиновые втулки, как это сде-



лано, например, на мотоциклах ИЖ.

Ручка газа довольно жесткая, и к концу дня правая рука устает. Впрочем, мало кто ездит так долго и непрерывно, и с этой особенностью вполне можно смириться. Новый топливный бак, позаимствованный от «Днепра», придает облику мотоцикла какие-то новые штрихи, он удобен, имеет чуть большую (22 литра) емкость и ящичек для инструмента в верхней части. Подвеска заднего колеса и коляски работает удовлетворительно, а все-таки для тех дорог, где в основном эксплуатируются «уралы», необходимы пружины с прогрессивной характеристикой и чуть больший ход заднего колеса.

Несколько слов о силовом агрегате. Двигатель воздушного охлаждения работает в напряженном тепловом режиме, и обеспечение хорошего охлаждения первостепенной важности дело. Новый поддон картера теперь имеет ребра охлаждения и увеличенную до 3 литров (против 1,8 литра) емкость для моторного масла, что в определенной мере снижает вероятность перегрева. А вот ветровые щитки, оберегающие ноги водителя, пришлось в нижней части несколько подрезать, иначе головки цилиндров оказывались в зоне аэродинамической тени. Особенно это касается левого цилиндра, так как он находится в худших по сравнению с правым условиях. Это связано с наличием коляски, боковина которой играет роль дефлектора, увеличивающего поток воздуха к правому цилиндру.

Карбюраторы К—63 установлены на головках цилиндров без теплоизолирующих проставок и экранов. Они нагреваются настолько, что рукой к ним не притронешься, а значит часть бензина впустую испаряется из поплавковых камер. Кстати, о расходе бензина. Мотоцикл с водителем и пассажиром в коляске плюс 50 кг груза при скорости 80 км/ч сдает на 100 километров 9,5 литра. Расход масла у нашего мотоцикла составил около 1% от расхода бензина, что, в общем, приемлемо.

Большой расход горючего присущ всем мотоциклам с ко-

лясками, и это объясняется в первую очередь крайне низкими аэродинамическими качествами. На скорости 80 км/ч и выше возникает такое ощущение, что приходится толкать перед собой тугую воздушную стену.

Коробка передач обрела наконец-то передачу заднего хода. Теперь нет нужды, ставя мотоцикл на стоянку, прикидывать, каким образом придется выезжать. Ведь толкать одному почти 400 кг — удовольствие мало. Да и маневренность с передачей заднего хода намного возросла.

А вот управление коробкой по-прежнему крайне неудобно. Рычаг переключения передач расположен так, что переход с низшей на высшую осуществляется нажатием на педаль пяткой, для чего ногу приходится снимать с подножки и выворачивать. Конечно, и к этому можно привыкнуть. Но не слишком ли ко многому мы привыкаем? Зачем нужно лишнее неудобство, если совсем нетрудно сделать педаль ровной, как, например, у ИЖей, или односторонней, как у ЯВЫ или «Восхода».

Новая бесконтактная система зажигания работает надежно на всех режимах, никаких замечаний нет.

В целом ИМЗ—8.103-10 показал себя на этом этапе испытаний как простой и надежный мотоцикл, требующий минимального ухода. Нам, правда, очень не понравились два обстоятельства: сильные вибрации и повышенный, выделяющийся из общего фона, шум привода генератора. Представляется, что и шум от глушителей мог бы быть не столь силен.

К слову, еще немного о «привыкаемости». В октябре минувшего года редакцию посетила группа мототуристов из ФРГ (об этом журнал уже писал). Они приехали на могучих BMW, «харлеях» и «хондах», развивающих до 80—90 л. с. И когда запустили у подъезда свои машины, оказалось, что «Урал» своим выхлопом покрывает общий шум, а ведь нам он совсем не казался громким. Вот как полезно бывает взглянуть на привычное другими глазами!

В. СУБВОТИН, инженер
А. СИДОРОВ, инженер

БЕРЕМ ВСЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ НА СЕБЯ

На пустынном ночном шоссе пешеход вырос словно из-под земли и прямо перед автомобилем бегом стал пересекать дорогу. Водитель резко нажал на педаль тормоза, попытался уйти влево, но избежать наезда не смог... Первым желанием было скорее бежать от этого места. Но, пересилив себя, он вышел из автомобиля и бросился назад. Справа на обочине, раскинув руки, лежал мужчина средних лет, у головы его распылялось пятно крови. Он был мертв.

Изучив все обстоятельства происшествия, следствие установило, что погибший переходил шоссе в неположенном месте, не убедившись в безопасности, фактически перед самым автомобилем, и пришло к выводу, что в такой ситуации водитель не имел технической возможности избежать наезда. Каково же было удивление владельца автомобиля, когда спустя некоторое время его вызвали в народный суд: жена погибшего предъявила иск о возмещении расходов на похороны, а также части утраченного дохода в связи с потерей кормильца малолетних детей, и иск был удовлетворен.

Да, статьей 90 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик предусмотрена обязанность организаций и граждан, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (транспортные организации, промышленные предприятия, владельцы автомобилей и т. п.), возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если они не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Это означает, что водитель личной машины или предприятие — владелец транспортного средства несут материальную ответственность, связанную с возмещением вреда потерпевшему, даже если их вины в случившемся нет. Такая позиция закона основана на том, что эксплуатация транспортных средств всегда связана с определенным риском и у общества нет гарантии, что вредные последствия для его граждан могут быть полностью исключены.

В то же время порядок возмещения вреда, действующий в нашей стране, не в полной мере обеспечивает защиту имущественных прав и интересов граждан. На-

пример, суд имеет право «уменьшить размер возмещения вреда, причиненного гражданином, в зависимости от его имущественного положения» (ст. 458 ГК РСФСР). Кроме того, смерть причинителя вреда или утрата им трудоспособности, осуждение его к лишению свободы, а также когда его личность либо место нахождения вообще неизвестны, практически лишают пострадавших возможности восстановления утраченных ими имущественных прав. Это с одной стороны.

С другой — обязательство возместить причиненный ущерб даже при отсутствии вины ложится тяжким бременем на плечи владельца личного транспорта, его семьи, а если вести разговор о государственном секторе, отрицательно сказывается на финансовых результатах деятельности предприятий и на материальном положении всех членов трудового коллектива.

Одним из способов более эффективной защиты всех интересов может быть страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Это понятие не является новым для советского законодательства. Оно было введено еще в 1929 году и распространялось, правда, только на владельцев индивидуальных транспортных средств, но спустя два года из-за отсутствия необходимых экономических условий было упразднено. Сегодня страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств широко распространено в мире. Из европейских стран его нет только в Албании и СССР.

В чем же заключается суть такого вида страхования? За счет взносов владельцев транспортных средств образуется специальный фонд, из которого будет возмещаться ущерб, причиненный третьим лицам. Таким образом гарантируется полное возмещение ущерба независимо от воли страхователя и его платежеспособности. Это удобно и пострадавшим в аварии и тем, кто за рулем.

Печальная статистика свидетельствует, что ежегодно на дорогах нашей страны погибает свыше 40 тысяч человек и 260 тысяч получают увечья. Половина пострадавших становится инвалидами или преждевременно умирает. Тяжесть последствий дорожно-

транспортных происшествий у нас в несколько раз выше, чем в развитых странах мира. Поэтому возмещение всем пострадавшим причиненного ущерба в полном объеме надо рассматривать как государственную задачу, решить которую можно только обязательным страхованием гражданской ответственности не только владельцев личных автотранспортных средств, но и государственных, кооперативных, общественных предприятий и организаций. Кстати, в большинстве стран страхование гражданской ответственности носит именно обязательный характер.

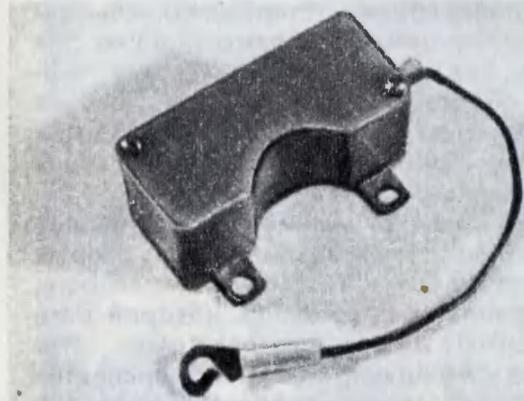
Хотелось отметить еще и немаловажный факт, что при введении страхования гражданской ответственности, основное назначение которого уравнивать пострадавших лиц перед законом в части возмещения причиненного им вреда, ответственность страховой организации может быть несколько шире, чем это предусматривается гражданским законодательством. Ведь владелец источника повышенной опасности освобождается от обязанности возместить вред, если докажет, что тот возник вследствие непреодолимой силы, то есть чрезвычайных и непредотвратимых при данных обстоятельствах событий, не поддающихся воздействию человека. Речь в основном о разном рода стихийных бедствиях. Причиненный в таких случаях вред сейчас никем не возмещается. Есть ситуация, о чем говорилось выше, когда суд может уменьшить размер возмещения за причиненный вред. А при страховании гражданской ответственности органы госстраха будут возмещать пострадавшим причиненный ущерб в полном объеме во всех случаях, кроме тех, когда установлен умысел пострадавшего в причинении вреда.

Учитывая важность и очевидную необходимость введения страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, Правление государственного страхования СССР подготовило проекты соответствующих нормативных документов, которые представлены на рассмотрение в Совет Министров СССР.

И. ВОЛКОВ,
начальник отдела Госстраха СССР

Тест «За рулем»

ОПТИМИЗАТОР ЗАЖИГАНИЯ



Недавно в редакцию стали поступать письма примерно такого содержания: «Что представляет собой БОСЗ-1? Если это очередной электронный блок для системы зажигания, то почему его цена всего четыре рубля? Если нет, то как он действует и зачем нужен?»

Мы связались с изготовителями устройства и получили образец самого изделия, который опробовали в работе на «пожиле» ВАЗ-2101 (пробег более 100 тысяч километров), а также ознакомились с результатами испытаний прибора на ВАЗе, в НИИ автоэлектроники и в Горьковском политехническом институте. И вот что в итоге можем сказать читателям.

БОСЗ-1 представляет собой небольшую

пластмассовую коробочку, которая крепится непосредственно на клеммах катушки зажигания; провод, выведенный из коробочки, соединяется с «массой». Катушка может быть любая при условии, что система зажигания обычная, не электронная. Она и не становится электронной. Прибор БОСЗ-1 (расшифровывается как «блок оптимизации системы зажигания») особых премудростей не содержит. Его использование привносит в первичную цепь системы зажигания следующее. Между входной клеммой катушки и «массой» включается конденсатор емкостью 2,2 мкФ, а между выходной клеммой и «массой» — конденсатор емкостью 0,1 мкФ и, параллельно, диод КД226Д. Таким образом, принцип действия системы зажигания никак не меняется, но характеристика колебательного контура, появляющегося в первичной цепи при размыкании контактов прерывателя, становится несколько иной. Вот что вследствие этого происходит.

Скорость нарастания вторичного напряжения немного, но вполне реально увеличивается (примерно на 10%). Само напряжение тоже возрастает на 10—15%, но лишь при оборотах стартерного пуска, а не в рабочих режимах. Длительность искрового разряда сохраняется или незначительно уменьшается, а его суммарная энергия становится чуточку больше.

Эти маленькие изменения разряда для практики несущественны, однако важно другое: заметно большая часть общего запаса энергии теперь отдается в начальной фазе искрового разряда (первые 200—250 мкс); прибавка энергии тут составляет около 2,5 мДж, или примерно 25% по отношению к прежнему уровню. Такое перераспределение энергии усиливает поджигающую способность искры. Кроме того, отмечено, что в новых условиях дуга между контактами прерывателя не возникает, соответственно электроэрозионный износ их уменьшается.

Таким образом, рассчитывать на некоторое положительное влияние БОСЗ-1 можно: в улучшении пуска двигателя при низкой температуре, более надежном искрообразовании при загрязненных свечах, в увеличении долговечности контактов прерывателя. Ожидание каких-то иных благ не имеет под собой почвы.

Несколько слов о нашем эксперименте. Как и следовало ожидать, после установки БОСЗ-1 никаких видимых изменений в работе мотора не произошло. Остается надеяться, что всякое, даже самое небольшое улучшение искрообразования рано или поздно дождетесь той критической ситуации (скажем, пуска на морозе), когда окажется решающей соломинкой.

В заключение сообщим, что реализацией устройств БОСЗ-1 занимается горьковское областное предприятие оптовой торговли Роскультиорга. Местные торгующие организации могут обращаться по адресу: 603001, Горький, ул. Маяковского, 17.

НАШИ «ГРАН-ТУРИЗМО»

Кто возьмет на себя смелость пойти к ним новым, нетореным путем?

Автомобили, показанные на снимках, построены на разных заводах, в спортклубе, в НИИ, а базой им послужили серийные модели: ВАЗ—2108, АЗЛК—2141, ЗАЗ—1102. Однако они весьма схожи и внешне, и по компоновке, и по конструкции кузова. Объясняется это одинаковым назначением автомобилей, при разработке которых ориентиром были высшие достижения в спорте, прежде всего на зарубежных трассах. Ведь в течение многих лет требования к спортивной технике были таковы, что на серийном, пусть высокофорсированном, автомобиле нельзя было даже приблизиться к результатам мировой элиты в ралли — в том виде спорта, рекламная ценность которого для автомобильных фирм наивысшая. В чемпионате мира вплоть до 1987 года тон задавали гонщики на специально построенных машинах, сохранявших, однако, название и, насколько возможно, внешность серийных моделей. Они служили даже не базой — скорее, отправной точкой для разработки. Родство было важно подчеркнуть в рекламно-коммерческих целях.

Условием официальной регистрации специального спортивного автомобиля (в последние годы они составляли так называемую группу Ц международной классификации) был выпуск серии из 400 (позже 200) автомобилей за 12 месяцев подряд. Разумеется, собирали их не на конвейере: для этого требовалось специальное производство, резко отличающееся от массового технологией и оборудованием, но достаточно крупное и хорошо оснащенное, чтобы строить ежегодно несколько сотен автомобилей, параметры которых значительно выше, чем у серийных.

Наши заводы такими возможностями не располагали: либо сотни тысяч машин, либо считанные единицы экспериментальных; исключением был лишь ВАЗ—2108, опытных образцов которого сделали более 120. Постройка, а тем более тиражирование специальных машин, необходимое для регистрации и участия в международных состязаниях, виделось делом неподъемным. Работа над техникой для спорта велась по остаточному принципу и ограничивалась форсированием серийных автомобилей с использованием импортных узлов.

Энтузиасты, правда, на этом не успокаивались: они понимали, что лучшие результаты в «своем» классе машин не впечатляют, коль скоро им соответствуют места в третьей-четвертой десятке абсолютного зачета, и рекламный эффект таких выступлений ничтожен. Руки, как говорят, чесались по настоящей машине. И вот с освоением полноприводных моделей у нас начали создавать их специальные варианты для спорта.

Такие машины родились вначале на ВАЗе (ЗР, 1984, № 6; 1985, № 4), причем вслед за тремя прототипами, где многое

было сделано «по месту», в 1986-м построили опытную серию среднеторных ВАЗ—29081, на которые была полностью разработана конструкторская документация. Существует и полноприводный ВАЗ—29084.

Затем одна за другой подобные машины появились в Таллинне, Вильнюсе, позже — на АЗЛК и в НАМИ. Они во многих отношениях уступают иностранным, но конструкторам, спортсменам хотелось верить: попросить авиастроителей — помогут дефицитными материалами, подключим инофирмы — добудем недостающую мощность, купим секреты узлов трансмиссии. Облегчим, доведем, тиражируем, зарегистрируем — и тогда...

Но регистрировать не пришлось. После серии тяжелых катастроф «наземных самолетов» с 400—500-сильными моторами Международная федерация автоспорта (ФИСА) приняла решение разыгрывать чемпионат мира по ралли только на серийных машинах группы А мощностью не свыше 300 л. с./221 кВт (ЗР, 1987, № 8).

Выходит, едва родившись, новые автомобили стали ненужными? Что их ждет: угол в заводском музее или покой на заднем дворе, поистине вечный — ведь стеклопластик не ржавеет. На самом деле все и проще и сложнее. Во-первых, в технических требованиях ФАС СССР сохраняется группа А5, допускающая участие в соревнованиях несерийных автомобилей и машин с любыми конструктивными переделками. Во-вторых, все увеличивается количество международных состязаний в экстремальных условиях на трассах повышенной протяженности и сложности, куда допускаются специальные автомобили мелкосерийной и единичной постройки. Наиболее яркий пример — ралли «Париж—Дакар». По своему рекламному воздействию такие марафоны, пожалуй, превосходят традиционные ралли, даже знаменитейшее и старейшее из них «Монте-Карло». И здесь машины, подобные показанным (при условии доводки параметров до уровня конкурентов), могли бы представлять наше автомобилестроение более ярко, чем массовые модели.

Наконец, возможен (а на наш взгляд, просто необходим) обратный вариант: коммерческая, любительская модификация автомобиля на основе специальной спортивной. Кстати, пока действовали требования к группе Ц, такие машины всегда существовали в двух вариантах: дорожном (для любителей) и спортивном (для гонщиков экстра-класса). Думаем, что для «спасения» этих, по нашим меркам, экзотических автомобилей наиболее пригоден такой путь. Но прежде, чем говорить о нем подробнее, поясним, почему мы так ратуем за отечественный «гран-туризм».

Прежде всего потому, что стадо наших бензиновых лошадей, увы, остается крайне однообразным. Даже мастью, то бишь цветом, редко какая выделяется — о высокой породе и говорить нечего. Много лет утешаем себя: мол, не до этого — вот станет вдоволь автомобилей, в досталь запчастей, построим

ровные дороги... Годы летят, на место одних проблем встают другие, конца им не видно — а до улучшения автомобильной породы дело так и не доходит. Но наверняка уже сегодня, при всех дефицитах и сложностях в стране немало потенциальных покупателей компактной, мощной, хотя дорогой и в каком-то смысле не очень практичной машины. Сколько именно — мы не узнаем, пока она не появится на рынке.

Таким купе может заинтересоваться не только индивид при деньгах, но и государственная организация, например ГАИ. Не исключено, что руководитель, деловой человек современного типа предпочтет сам сесть за руль служебного «гран-туризма», нежели ездить в «Волге» или даже «Чайке» с водителем. Не грех пометать и о том, что «русским» «гран-туризмом» интересуются импортеры наших машин за рубежом. Такое купе можно было бы по желанию комплектовать роторно-поршневым двигателем, работы над которым у нас ведутся. Это придало бы автомобилю исключительность. Разве не мог бы он стать своего рода лакомством или хоть щепоткой пряности в однообразно-пресной программе наших заводов? Конечно, экспорт будет крайне мал, но ведь и английский «Морган» делает считанные сотни машин.

Кто предложит советский «гран-туризм» — автомобильные заводы? Вряд ли даже лучшие из них создадут у себя соответствующее мелкосерийное производство раньше, чем через пять-шесть лет. И нет гарантии, что для него не найдут более нужное, чем «гран-туризм», изделие. Видимо, есть другие пути: организовать производственные кооперативы, которые могли бы изготавливать машины, покупая у заводов агрегаты и комплектующие изделия.

Идеей партнерства в производстве автомобиля можно попытаться заинтересовать небольшие зарубежные фирмы. Наконец, есть такие пути, как перефилирование предприятий, выпускающих непопулярную, устаревшую, убыточную продукцию с возможностью их аренды. Как конверсия (изменение профиля) оборонных предприятий, многие из которых по типу и уровню технологии как раз пригодны для изготовления сложных изделий малыми сериями.

Тиражирование машин — важнейшее условие их существования в спорте. Ведь спорт — это состязательность, конкуренция, для создания которой пяти уникальных машин недостаточно. Что касается международных перспектив автомобилей, здесь требуется куда более высокий технический уровень, чем достигнут сейчас. Но идти к нему будет легче, совершенствуя мелкосерийную машину, нежели экспериментируя с одним-двумя ненадежными прототипами.

Пока в работе над новыми машинами заинтересованы спортсмены и небольшие группы конструкторов-энтузиастов. Условия для их производства только предстоит создать. Кто возьмет на себя смелость пойти новым, нетореным путем к советскому «гран-туризму»?

В. АРКУША,
инженер

Не только во внешнем облике, но и в конструкции этих автомобилей много общего: компоновка с центральным (между салоном и задней осью), продольным расположением двигателя, пятиступенчатые коробки передач, привод на задние колеса (исключение — полноприводный НАМИ—0290), независимые подвески и дисковые тормоза всех колес. Кузова — двухместные, с полунесущим каркасом безопасности, включенным в силовую схему, и навесными панелями из стеклопластика: капоты, крылья, облицовки со спойлерами.



Сверху вниз слева направо:

ВАЗ—29081 на базе ВАЗ—2108. Построен в 1986 году в управлении главного конструктора ВАЗа. Конструкторы: В. Губа, С. Голов, С. Нестеров, С. Самойлов, Е. Соколов. Дизайнеры: А. Патрушев, В. Ярцев. Масса — 860 кг. Двигатель: на базе ВАЗ—2106; 1568 см³; 150 л. с./110 кВт; два сдвоенных горизонтальных карбюратора «Вебер». Размеры, мм: длина — 4006; ширина — 1720; высота — 1335; база — 2460; колея — 1400/1420.

«Таврия—ЭРФ-мобиле» на базе ЗАЗ—1102. Построена в 1986 году спорттехклубом студии «Эстрекламфильм». Конструктор К. Кель. Двигатель: на базе ВАЗ—2106; 1568 см³; 140 л. с./103 кВт; два сдвоенных горизонтальных карбюратора «Вебер». Размеры, мм: длина — 3750; ширина — 1752;

высота — 1336; база — 2360; колея — 1448/1464.

«Лада—2108 ЭВА» на базе ВАЗ—2108. Построена в 1987 году на экспериментальном участке вильнюсского авторемонтного завода. Конструкторы: С. Брундза, С. Заланскас, З. Киверт, В. Силявичус, В. Улицкас, Г. Шилинис. Масса — 980 кг. Двигатель: на базе ВАЗ—2106; 1860 см³; 300 л. с./221 кВт; впрыск топлива; турбонаддув; газораспределение с 4 клапанами на цилиндр. Размеры, мм: длина — 3960; ширина — 1830; высота — 1400; колея — 1540/1500.

АЗЛК—2141КР на базе АЗЛК—2141. Построен в 1988 году в управлении конструкторских и экспериментальных работ АЗЛК. Конструкторы: С. Иванов, А. Корюкалов, Д. Логинов, А. Манжуло, П. Михайкин, А. Потапов; дизайнер В. Арутюнян. Масса —

890 кг. Двигатель: на базе УЗАМ—412; 1995 см³; 175 л. с./129 кВт; два сдвоенных горизонтальных карбюратора «Вебер». Размеры, мм: длина — 3840; ширина — 1690; высота — 1360; колея — 1500/1500.

НАМИ—0290 на базе ЗАЗ—1102. Построен в 1988 году в НАМИ. Конструкторы: С. Белов, А. Гуськов, А. Дикер, И. Панасенко. Дизайнеры: А. Антонов, А. Комолов, С. Степанов. Масса — 1000 кг. Двигатель: на базе ВАЗ—2106; 1568 см³; 180 л. с./132 кВт; карбюраторный; с турбонаддувом. Размеры, мм: длина — 3720; ширина — 1800; высота — 1500; база — 2335; колея — 1420—1560/1470—1680 (в зависимости от шин и регулировки подвески).

Фото В. Князева, А. Садовникова и Т. Волмера (ТАСС)



МЕСТО ПОД СОЛНЦЕМ

Журнал на протяжении ряда лет знакомил читателей с любительскими конструкциями автомобилей, обращался к проблеме «Самавто» и промышленности в одноименной статье (ЗР, 1986, № 4). После выхода постановления ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О мерах по дальнейшему развитию самостоятельного технического творчества» (ЗР, 1987, № 6) отношения профессиональных и самостоятельных автомобилестроителей вступили в новый этап, о котором рассказывают сегодня работники отрасли.

В июне 1988 года состоялся второй международный пробег самодельных автомобилей по маршруту Москва—Прага—Москва. Одним из его организаторов и активных участников выступил тогдашний Минавтопром в лице НАМИ (с участием ВАЗа и АЗЛК). Читатели, проявляющие интерес к движению самостоятельных конструкторов, могут задать вопрос: с чего бы это вдруг — министерство и его институт, в которых долгое время видели противников самоделок. К сожалению, подобное представление сложилось не без помощи выступлений тех средств массовой информации, в центре чьего внимания оказываются не сами таланты со своими достижениями и ошибками, а «борьба» со специалистами.

Так, с начала 70-х годов для завоевания самодельщиками места под солнцем много сделала телепередача «Это вы можете», ее организаторы — журналист В. Соловьев и писатель В. Захарченко, в ту пору главный редактор журнала «Техника — молодежи». Однако постепенно программа, во всяком случае автомобильный ее раздел, превратилась в дискуссионный клуб на тему «Почему построенный умельцем автомобиль не выпускает промышленность?»

Не оспаривая право на авторское видение передачи, усомнимся в методах, с помощью которых давалась, да и по сей день дается оценка самодельным конструкциям. В качестве экспертов на экране за многие годы примелькались одни и те же лица, эмоционально и уверенно берущиеся судить об автомобилях и летательных аппаратах, туристском снаряжении и даже о родах в воде. А оценке профессионалов в той или иной области дают прозвучать с экрана все больше вскользя, и она непременно берется под сомнение. Пресса, в первую очередь «Комсомольская правда», неоднократно обращалась к теме самостоятельного технического творчества с тех же позиций. Так был сформирован стереотип «Минавтопром против самодельщиков».

Хотим пояснить точку зрения специалистов отрасли: при всей привлекательности, порой оригинальности конструкции самодельного автомобиля или его узлов ее нельзя рассматривать как исходную для серийного производства. Ведь каждую такую машину автор строит, руководствуясь личными потребностями и, что немаловажно, «производственными возможностями». Кузов, а иногда и агрегаты он изготавливает индивидуально, применяя в основном ручной труд и процессы, несовместимые с технологией массового производства, в частности, по материалу- и трудоемкости. Кроме того, «самавто» строят в расчете на их долгую жизнь, поэтому нередко закладывают запасы прочности и избыток массы, опять-таки не свойственные серийным машинам. Приводить эти



Чехословакия запомнилась не только теплыми встречами, но и ухоженными дорогами, и ласкающими глаз пейзажами.

«Панголина» А. Кулыгина отменно чувствовала себя на автострадах Чехословакии.



особенности самодельной машины в соответствии с требованиями производства означает, по существу, спроектировать совершенно другой автомобиль.

А если все же вести речь о тиражировании удачных моделей «самавто», то лучше подходят для этого небольшие кооперативные предприятия. Две такие «фирмы» — одна в Тбилиси, другая при кутаисском автомобильном заводе — уже готовятся к производству трехосных грузовиков конструкции Г. Квернадзе (ЗР, 1987, № 5). Конечно, они тесно связаны с автомобильной промышленностью, другими поставщиками. Но опыт работы таких кооперативов — самостоятельная тема.

Представить самодельщиков талантливыми и изобретательными на фоне якобы бедных воображением заводских конструкторов и дизайнеров, конечно, помогает то, что серийные модели обновлялись редко, их тираж довольно узок, а некоторые типы кузовов в нем отсутствуют, например «гран туризмо». И если зарубежные седаны, хэтчбеки, универсалы у нас можно увидеть хотя бы в больших городах, то «живые» «гран туризмо», спортивные купе практически не встречаются. Надо ли удивляться, что рядовой автомобилист, многие годы ряды наблюдающий одни и те же формы кузовов, восхищается творением самостоятельного конструктора.

Сказанное можно отнести и к техническим решениям самодельщиков. Убирающиеся в кузов фары, электропривод стеклоподъемников, двери-«крылья» и многое другое изобретено, увы, давно и не ими. И восторг, с которым эти и подобные им изюминки встречает массовая аудитория, чаще всего — от неосведомленности.

Но сказанным мы вовсе не хотим поставить под сомнение саму способность любителей находить интересные, оригинальные решения. Не случайно в течение многих лет эксперты института ежегодно рассматривают около тысячи предложений, направленных на совершенствование автомобильной техники. В этом лично участвует около 10% авторов независимо от места жительства. Опытные проверки, экспертно-технические комиссии, заседания секций научно-технического совета, просто консультации, эксплуатационные и полигонные (да — и они тоже!) испытания,

оказание посильной помощи в изготовлении несложных деталей — далеко не полный диапазон работ.

Минавтопром (ныне Минавтосельхозмаш), используя возможности, предоставленные упомянутым выше постановлением о развитии технического творчества, а также переходом на хозрасчет и самофинансирование, заключил с НАМИ в конце 1987 года договор. Его тема — «Экспертно-экспериментальные исследования предложений изобретателей, рационализаторов и самостоятельных автоконструкторов по совершенствованию автомобильной техники и оценка их применимости в отрасли». В его рамках в 1988 году институт не только рассмотрел сотни предложений, но и изготовил силами клуба самостоятельного технического творчества НАМИ спортивный полноприводный автомобиль НАМИ-0290 с турбонаддувом (его фото — на стр. 9 внизу). Проведены исследования по техническим решениям, предложенным умельцами, а также организованы международный автопробег и пробег велосипедов. Разработаны научно-методические документы в помощь самодельщикам, проведена подготовка нового всесоюзного смотряконкурса таких автомобилей (Запорожье, сентябрь 1989 года). На перечисленные работы, а также на различные испытания автомобильной техники, изготовленной по предложениям умельцев или их собственными руками, только в 1988 году израсходовано более 300 тысяч рублей.

Организаторами, а часто и непосредственными исполнителями мероприятий в поддержку самостоятельных конструкторов являются сотрудники отдела патентно-лицензионной, изобретательской и рационализаторской работы (ОПЛИР) НАМИ, в составе которого с начала 1988 года действуют секторы содействия самостоятельному конструированию и анализа технических предложений. Наконец, особо отметим тот факт, что из тринадцати заслуженных изобретателей СССР двое — бывшие самодельщики А. Филиппов и В. Григорьян удостоены этого высокого звания, работая в НАМИ, где еще семеро умельцев выросли до уровня заслуженных изобретателей РСФСР. Так что коллектив института, в котором трудится более 500 изобретателей и рационализаторов, умеет и ценить, и отбирать, и растить таланты.

Участие в пробеге самоделок — один из этапов такой работы. Коротко остановимся на впечатлениях от пробега и его итогах.

В путь отправились одиннадцать любительских машин: «Вега» лауреата выставки НТТМ-88 на ВДНХ СССР и премии Госкомизобретений В. Руденко (ЗР, 1988, № 12), полноприводная (4 × 4) «Волжанка» конструкции А. Строгина с самодельной пневматической подвеской, полноприводные (6 × 6) грузовики «Тбилиси» и (только до границы с ЧССР) «Дружба» Г. Квернадзе, плавающий «Ихтиандр» И. Рикмана, выполненный в стиле «ретро» «Лидер-2» Н. Титова, микроавтомобили «Мария» В. Двалишвили и «Мурена» Н. Дорошенко, автомобиль-дача «Мустанг» Г. Хечумяна и, наконец, машины типа «гран-туризмо» — «Панголина» А. Кулыгина и ЮНА братьев Алгебраистовых. Как видим, состав участников отразил основные направления самодеятельного конструирования. Вместе с самодельными в пробеге шли четыре серийные машины: «Москвич-2141», ВАЗ-2109, ВАЗ-2107, ГАЗ-24.

Для оценки представленных машин НАМИ разработал методику, логически сочетающую экспертные оценки конструкций с их объективными показателями в движении. Среди этих показателей — количество отказов и внеплановых регулировок, потребность в сервисе и ремонте, отношение расхода топлива к массе автомобиля.

Специалисты Минавтопрома, представитель ГАИ опробовали самодельные машины на ходу, проехав на каждой 100—150 километров по дорогам СССР. В результате у экспертов сложилась конкретная оценка качества каждого автомобиля, на основании которой и были подведены итоги.

Представляют интерес данные о расходе топлива. Наименьший на всем маршруте пробега у ВАЗ-2109 — 5,7 л/100 км, затем идут ВАЗ-2107 и «Мурена» Н. Дорошенко — 6,5, «Москвич-2141» — 6,7 л/100 км. Другие расходовали более 7 л/100 км.

Пробег показал, что «самавто» могут обладать рядом высоких технико-экономических качеств, по которым они не уступают серийным автомобилям. Определены и обладатели призов Минавтопрома: авторы «Веги», ЮНЫ, «Тбилиси».

Особо подчеркнем огромный интерес, с которым в Чехословакии встречали самодельные автомобили. Ведь в ЧССР по сути нет самодеятельного автоконструирования из-за ограничений, вызванных жесточайшими требованиями. Зато широки масштабы настоящей популяризации средствами массовой информации, в частности телевидением, автомобильной техники, инженерных знаний об автомобилях. Она ведется настолько профессионально и интересно, что мы, даже не зная языка, смотрели такие передачи, буквально не отрываясь. Тут и обучение основам безопасной езды, и информация о новинках своей и зарубежной автомобильной промышленности, многое другое.

В нынешнем году Минавтосельхозмаш, ЦК ВЛКСМ, ЦК профсоюза рабочих автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения, центральное правление Всесоюзного научно-технического общества машиностроителей (ЦП ВНТОМ), ЦС ВДОАМ и редакция журнала «Техника — молодежи» проводят второй Всесоюзный смотр-конкурс самодельных автомобилей, условия которого опубликованы в журналах «Техника — молодежи» (1988, № 11) и «Автомобильная промышленность» (1988, №№ 9, 11, 12). Опыт, приобретенный во время пробега Москва—Прага—Москва, должен сослужить хорошую службу при проведении нового смотра-конкурса. Организаторы его надеются, что возможности, заложенные в начавшей действовать системе самодеятельного автомобилестроения, помогут выявить новые имена одаренных людей.

В. РИДЕР, А. ТЮФЯКОВ,
сотрудники НАМИ



Автомобиль-дача «Мустанг» Г. Хечумяна — это высокий уровень комфорта и независимость от ночлега в путешествии.

Оригинальностью формы и конструкции кузова «Мурена» Н. Дорошенко не уступает самым современным «гран туризмо», хотя под ее капотом — двигатель «Запорожца».

Фото А. Кулешова



НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

Сегодня мы с особым интересом воспринимаем любые статистические данные, которые проливают свет на состояние тех или иных отраслей народного хозяйства. Внимание же читателей «За рулем» привлекают сведения о парке личных легковых автомобилей в нашей стране и его распределение по союзным республикам. Эти сведения опубликованы в статистическом сборнике «Социальное развитие СССР», выпущенном информационно-издательским центром Госкомстата СССР в 1988 году. Приводим его информацию по состоянию на конец 1987 года.

Число легковых автомобилей в личной собственности по союзным республикам в тысячах штук

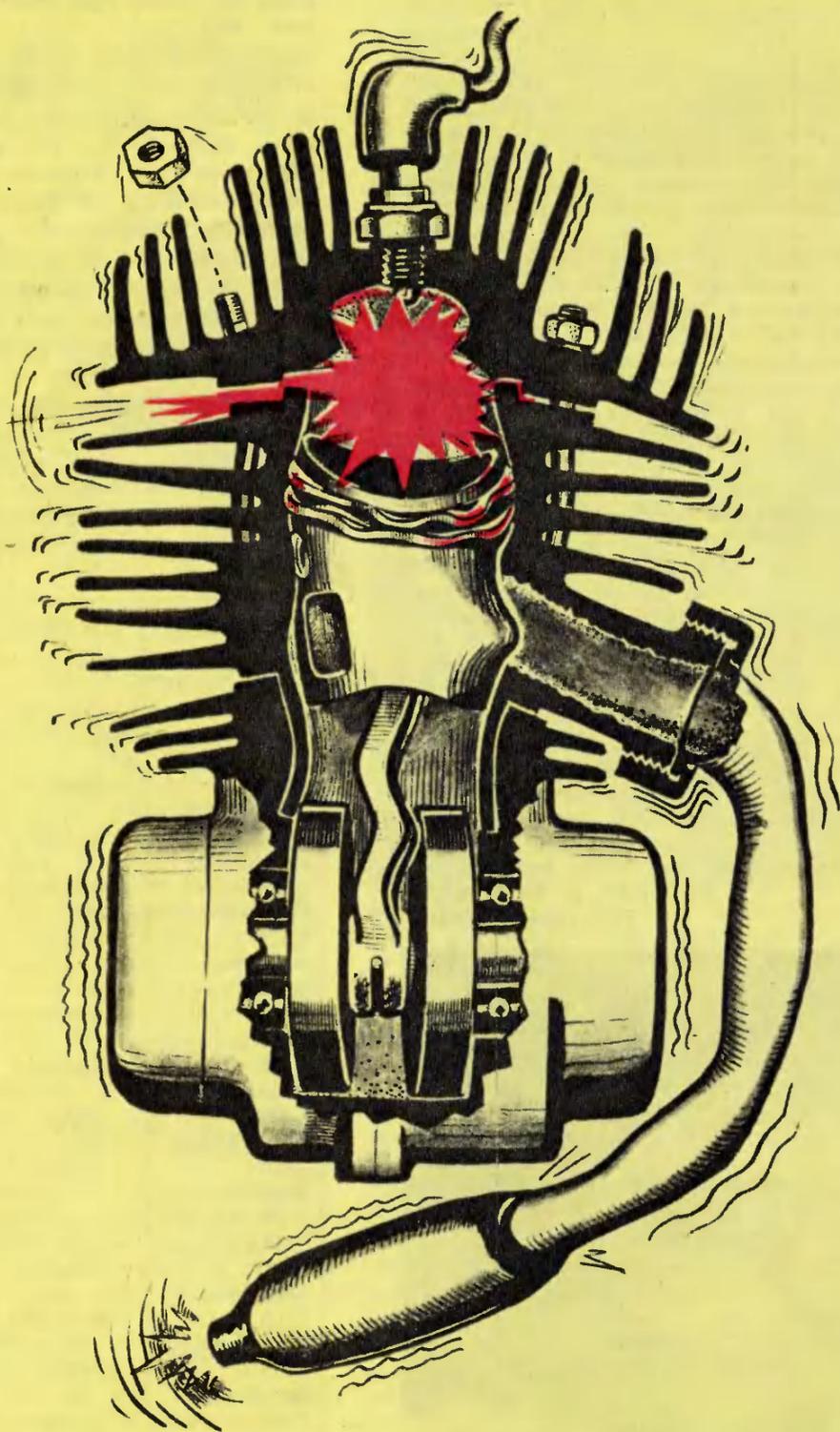
Республики	1980	1985	1987
СССР	8217,5	12444,4	14194,2
РСФСР	4194,7	6387,7	7254,0
Украинская ССР	1554,9	2358,1	2722,6
Белорусская ССР	244,8	388,5	461,0
Узбекская ССР	404,9	646,1	729,6
Казахская ССР	425,3	612,3	697,7
Грузинская ССР	246,9	368,3	412,6
Азербайджанская ССР	146,7	198,1	221,8
Литовская ССР	236,2	329,8	378,5
Молдавская ССР	87,9	140,3	163,1
Латвийская ССР	156,4	206,6	227,8
Киргизская ССР	94,5	141,7	161,6
Таджикская ССР	89,7	161,8	192,5
Армянская ССР	124,6	193,8	218,7
Туркменская ССР	92,5	143,9	165,2
Эстонская ССР	117,5	167,4	187,5

Число легковых автомобилей в личной собственности, приходящееся на 10 000 человек

Республики	1980	1985	1987
СССР	295	447	500
РСФСР	292	444	496
Украинская ССР	306	464	531
Белорусская ССР	245	389	456
Узбекская ССР	219	349	373
Казахская ССР	265	382	424
Грузинская ССР	473	707	782
Азербайджанская ССР	218	295	321
Литовская ССР	657	917	1030
Молдавская ССР	212	338	386
Латвийская ССР	601	793	857
Киргизская ССР	234	350	382
Таджикская ССР	193	348	387
Армянская ССР	369	575	632
Туркменская ССР	282	439	478
Эстонская ССР	763	1086	1195

На этот раз и для автомобилистов

ОХ УЖ ЭТА ДЕТОНАЦИЯ!



Снова и снова приходят к нам письма (больше от мотоциклистов) с жалобами на детонацию. Но что характерно, многие называют детонацией не ее, злодейку, а нечто совсем другое! Вот выдержка из одного такого письма: «Выключаю зажигание — а двигатель как-то конвульсивно делает еще несколько вспышек... И так вот детонирует с первых километров».

Что ж, пора, видимо, вернуться к этой теме, не раз освещавшейся в журнале, — поговорить и о детонации, и о других явлениях, наблюдаемых при сгорании топлива. Сделать это мы попросили специалиста, которого большинство наших читателей хорошо знает по его выступлениям в «За рулем» — Эдуарда Викторовича КОНОПА.

Вспомним для начала школьную скамью и то, как преподаватель красочно объяснял работу двигателя внутреннего сгорания: «...Сжатую в цилиндре смесь воздуха и паров бензина воспламеняет искра — и происходит взрыв».

Понятно, яркий образ лучше запоминается. И кто-то, наверное, получал пятерки, отвечая так же. Но реальная картина, к счастью, сильно отличается от нарисованной, не то худо бы нам пришлось.

Дело в следующем. При нормальной работе происходит организованное, плавное сгорание каждого заряда рабочей смеси, поступающего в цилиндр в такте впуска, а не пресловутый «взрыв». Искра между электродами свечи создает очаг горения, от которого с определенной скоростью распространяется фронт пламени. Эта скорость по разным оценкам в двигателях разного типа может составлять 40—50 м/с, правда, иногда указывают чуть меньшую или большую величину. Существенно то, что это — далеко не взрыв. Исследования скорости протекания взрывных процессов (например, при детонации) дают величины, измеряемые километрами в секунду, то есть сопоставимые с космическими.

Именно с учетом «медлительности»

нормального процесса сгорания для достижения требуемых характеристик мотора приходится воспламенять рабочую смесь раньше, чем поршень полностью ее сожмет в камере сгорания, подойдя к верхней мертвой точке. Это — всем знакомое опережение зажигания. Для каждого двигателя свое, но обязательное.

Итак, сгорание в цилиндре начинается до прихода поршня в ВМТ, а продолжается и затем завершается уже в конце рабочего хода. Когда же сгорание по каким-то причинам замедляется против нормы — времени рабочего хода не хватает и догорание происходит даже в выпускной системе. Тогда водитель слышит выстрелы в глушителе. Замедленно горит, например, смесь слишком богатого или бедного состава; примерно то же получается, когда используется бензин с неоправданно высоким октановым числом, не соответствующим степени сжатия. Любой опытный шофер знает, например, что эксплуатация «Волги» ГАЗ—21 на бензине АИ-93 чревата обгоранием выпускных клапанов.

В отличие от нормального процесса детонация — это взрывообразное сгорание рабочей смеси, возникающее при некоторых неблагоприятных условиях или их сочетании. Если не заниматься излишне тонкими оценками, можно сказать, что это процесс в основном для двигателей вредный, разрушительный. Сильная и продолжительная детонация, не замеченная водителем, может вывести мотор из строя.

Детонация разрушает двигатель двумя путями — механическим и тепловым. При ее появлении давление и температура в очаге резко, скачком нарастают до высоких, нерасчетных значений, перегружая детали. Прежде всего страдают поршни, кольца, перемычки между канавками, но и остальным деталям двигателя крепко достается, так как нагрузки на них имеют ударный характер. Вообразите себе, что вы бьете по краю поршня молотком, нанося сотни, тысячи ударов! Одновременно детали испытывают воздействие сильных вибраций (тогда разрушение поршня или, например, кольца имеет явно усталостный характер). Нередко перемычка между канавками разламывается на несколько примерно равных кусков, что говорит о предварительно развившихся трещинах, начинавшихся одновременно из нескольких очагов разрушения.

Для детонации характерны резкие «металлические» стуки, похожие на стук пальца при увеличенном зазоре во втулке шатуна, но никакого отношения к состоянию этих деталей не имеющие. Детонировать способен и совершенно новый, с малыми зазорами, и старый двигатель. Стуки же порождаются, в сущности, не механическими причинами. Поскольку скорость детонационного процесса превышает скорость звука, в сжатом заряде смеси процесс сопровождается ударными волнами, слышимыми даже сквозь металлические стенки.

Нагрузки, превышающие расчетные, приводят к тому, что рвется масляная пленка между трущимися деталями. След за этим начинаются задиры, вырывы материала, резко ускоряется просто износ деталей. Словом, не грех повторить: детонация — режим нерасчетный. Даже самый прочный двигатель долго противостоять ей не способен,

а потому задача водителя — избегать ее.

Теперь — о тепловых нагрузках от детонации. В ее очаге продукты реакции приобретают высокую, несвойственную нормальному процессу сгорания температуру, и лишь при слабой детонации, когда эпизодически слышны отдельные удары, отвод тепла от деталей еще обеспечивается. Но, если мотор детонирует сильно, продолжительно, если слышны сплошные «очереди» стуков, система охлаждения с этой задачей не справляется. Перегретые детали, в свою очередь, способствуют детонации. И возникает что-то похожее на цепную реакцию. В этой ситуации выход один: сделать все возможное, чтобы исключить опасность. Изменить скорость, перейти на пониженную передачу, а может быть и остановиться на несколько минут.

Известно, что в поршневом двигателе едва ли не трудней всего отвести избыток тепла от самого поршня, даже при нормальной работе. А при детонации так называемый прогар поршня — дело почти житейское, с этим сталкиваются многие, к сожалению!

Если в днище, чаще всего ближе к краю, обнаруживается свищ с оплавленными краями, значит, здесь поработала такая температура, что охлаждения поршню не доставало. То, что такой свищ чаще располагается с краю днища, а то и в зоне колец, не случайно. В реальной жизни мы обычно имеем дело с детонацией не по всему объему камеры сгорания, а в местах, наиболее удаленных от электродов свечи.

Обычно начальная фаза сгорания возле свечи протекает спокойно, однако образующиеся при этом газы с высокой температурой и давлением стремятся расширяться, соответственно дополнительно поджимая уже сжатую, но еще не вступившую в горение часть заряда. Если физико-химические показатели ее достигнут при этом неких критических величин, может начаться детонация — удаленная от свечи часть заряда смеси уже не горит, а именно взрывается.

По этой причине прокладка между цилиндром и его головкой чаще страдает в месте, удаленном от свечи; этим же объясняются и многие повреждения клапанов (особенно выпускного) в четырехтактных двигателях. Нередко неприятности преследуют небрежного хозяина, например, установившего прокладку так, что она выступает внутрь камеры и, естественно, еще больше перегревается, или не отрегулировавшего механизм газораспределения, из-за чего клапан не садится плотно в седло и опять-таки перегревается. Тут и без детонации положение не из лучших.

Заметим еще следующее. Если дело дошло до прогара поршня, значит, водитель не заметил тяжелого случая детонации и остается лишь пожалеть его. Особенно это касается мотоциклистов; они буквально сидят на моторе, и странно, что кое-кто, увлекшись, не слышит тут воплей двигателя о помощи. Впрочем, и в салоне наших автомобилей детонация двигателя обычно слышна — только умей слышать. Ведь всем нам приходится ездить на далеко не лучшим по качеству топливу с наших АЗС, ежедневно и ежедневно сталкиваясь с проявлением детонации. Тем более надо уметь узнавать ее в лицо! Ее нужно уметь слышать еще и потому,

что непродолжительная детонация не только допустима, но и является своеобразным инструментом для уточнения регулировки двигателя.

Одним из показателей правильной регулировки зажигания является кратковременная детонация в самом начале разгона машины. Что значит «кратковременная»? Из собственного опыта скажем: это всего несколько легких ударов, менее секунды. Хороший двигатель быстро наращивает обороты — и детонация обязана прекратиться. Если же обороты растут, а стуки все еще продолжаются — значит опережение зажигания великовато. Напротив, если стуков нет вовсе, радоваться не надо — это говорит о недостаточном опережении и, значит, мощность, экономичность двигателя не выбраны до конца.

Но вот другая типичная ситуация, в которой новичок порой старательно ломает машину. Скажем, начинается подъем, перед которым разогнать ее почему-либо не было возможности, и наш водитель пытается упрямо взять его на четвертой передаче, хотя на спидометре всего 60 км/ч. Зачем? — спросите. Оказывается, еще живучи представления, будто езда на высшей передаче всегда экономит топливо.

Прибавив газ, водитель тут же слышит резкие стуки, но скорость не увеличивается, ведь для выбранной передачи подъем явно тяжел. А детонация резко снижает и без того недостаточную тут мощность. Как же быть? Казалось бы ясно: надо немедленно перейти на пониженную передачу. Но ясно, к сожалению, не всем. Вот и доставляет редакции почта непрекращающиеся жалобы на короткий век двигателя той или иной машины.

Детонационному горению способствует ряд факторов. Оценивая возможность его возникновения, обычно на первое место ставят степень сжатия двигателя и детонационную стойкость топлива. Чем выше степень сжатия — тем более вероятна при прочих равных условиях детонация и тем выше требования к детонационной стойкости топлива.

Последняя характеризуется так называемым октановым числом, — чем оно выше, тем выше стойкость топлива к детонации. Но однозначной зависимости октанового числа от степени сжатия нет. Здесь большую роль играют и конструктивные факторы, влияющие на детонацию, — форма камеры сгорания, рабочий объем одного цилиндра, материал (его теплопроводность), число оборотов и т. д. Поэтому не следует удивляться тому, что иной раз для двух двигателей с близкими степенями сжатия заводы-изготовители рекомендуют применение бензинов с разным октановым числом. Мнение же некоторых горе-мотолюбителей, будто бензин АИ-93 «вообще мощнее» того же А-76, просто наивно. В отношении теплотворной способности различий мало, но один двигатель прекрасно работает на А-76, а другому нужен АИ-93. И возможно, правы те, кто предлагает во избежание всевозможных махинаций вокруг бензина ввести единую цену на все его сорта.

Окончание — в следующем номере

СОБЫТИЯ·ФАКТЫ

ГАЗЕТЫ РАЗВОЗЯТ КООПЕРАТОРЫ

Сколько нареканий адресуют почте за несвоевременную доставку газет и журналов подписчики. Помочь ликвидировать эту проблему предложил жителю Риги транспортный кооператив «Экспресс». В утренние и вечерние часы владельцы личных автомобилей, которые работают днем как такси, развозят газеты и журналы, обслуживая 15 отделений связи. За час кооператор получает 5 рублей да еще 22 копейки за погрузочно-выгрузочные операции. Каждому из 230 членов кооператива такую работу приходится выполнять четыре-пять раз в месяц.



Одна из городских стоянок кооператива «Экспресс».

Фото В. Егорова

Среди других услуг «Экспресса» особой популярностью у рижан пользуется транспортное обслуживание свадеб специально приобретенными для этих целей РАФами, перевозка сельхозпродукции из близлежащих мест на рынки.

ОТ «МОСКВИЧА» К «ОРБИТЕ»

В январе в «Ижмаше» собрана трехмиллионная машина. Чтобы изготовить третий миллион автомобилей, потребовалось немногим более пяти лет, а за один минувший год предприятие выпустило 188 500 «комби», «москвичей», пикапов и фургонов, в числе которых первые 107 грузопассажирских (ЗР, 1989, № 2). Производство, основанное в 1966 году, сейчас реконструируется для выпуска новой модели — ИЖ-2126 «Орбита», на базе которой разрабатывается семейство различных модификаций. А владельцем юбилейного «ИЖ-комби» по традиции стал один из лучших работников предприятия, его ветеран слесарь Денис Мичкало. Почетными грамотами награждены победители социалистического соревнования, участвовавшие в изготовлении трехмиллионной машины: правильщик А. Бердышев, гальваник Г. Кузьминых, слесари В. Рустамов, А. Мерзляков.

СОБЫТИЯ·ФАКТЫ

МЕДАЛИ НА МЕДЕО



Свою буйную радость зрители не могли, да и не желали сдерживать. Они кричали что было мочи: «Ни-щен-ко! Ни-щен-ко!» И если бы не ограждение вокруг ледовой арены и бдительность милиции, рванулись бы на дорожку, еще не остывшую от бушевавших здесь страстей. Как хотелось им, два дня выстоявшим на трибунах Медео, оказаться в эти минуты в центре стадиона, где готовилось награждение. Как хотелось увидеть вблизи доставивших им такую радость победителей, сказать им какие-то хорошие слова, а еще лучше — подбросить «выше гор».

Последний и решающий для Николая Нищенко заезд: он лидер и через несколько метров станет новым чемпионом мира.

Немало видел каток в Медео знаменитостей конькобежного спорта. Мотоциклисты такой чести не устаивались. Правда, если быть абсолютно точным, можно вспомнить: лет десять назад они как-то проникли сюда — под видом учебных сборов и товарищеской встречи. Но стоило только завести речь о чемпионате, как следовал категорический отказ от высшего спортивного начальства: «Кому это могло прийти в голову, чтобы на Медео да с шипами и моторами?» Как хорошо, что сегодня многое меняется в нашем спорте, в представлении о том, что в нем можно, а что нельзя.

Двадцать лет «крутят» в Европе чемпионаты мира по мотогонкам на льду на искусственных дорожках — и ничего. Ни одна из них в ФРГ, Голландии,

При аншлаге прошла двухдневная мотопреьера на катке Медео.

Швеции, Франции, Финляндии, других странах не понесла урона, а вот выигрыш был всегда. Мотогонки на льду мало с чем сравнимое зрелище. Оно из тех, что способно вызывать бурные эмоции, по-настоящему волновать. А это значит, привлекать людей на стадион и, что еще немаловажно, приносить доход.

Похоже, последнее обстоятельство не очень принималось в расчет организаторами чемпионата мира на Медео, устроившими его с размахом и выдумкой, что само по себе потребовало немалых средств. Но, право же, не хватает духа упрекать их, потому что делалось это во имя спорта, во имя людей.

Надо было видеть вереницы автобусов, толпы алмаатинцев, направлявшихся на стадион, слышать, как горячо они принимали все, что происходило здесь, как радовались и огорчались, чтобы оценить усилия всех, кто готовил и провел этот большой, забываемый спортивный праздник, имя которому XXIV личный чемпионат мира по зимнему спидвею.

Веселое представление предшествовало гонкам. С разноцветьем казахских костюмов, с шустрым барсом на мотоцикле (такова была эмблема чемпионата), с воздушным шаром, привезенным из Венгрии.

Не знаю, будет ли написана когда-нибудь история этих чемпионатов, но тот, что прошел на Медео, бесспорно, займет в ней почетное место. Выступая перед журналистами, приехавшими из разных стран осветить это соревнование, делегат ФИМ (официальное лицо, представляющее Международную мотоциклетную федерацию на чемпионатах мира) голландец Йос Вассен не без оттенка гордости заявил, что впервые чемпионат мира по зимнему спидвею перешагнул через границы Европы и стартует в Азии и что впервые он поднялся на высоту 1600 метров над уровнем моря. Вассен (а он к тому же председатель трековой комиссии ФИМ, так сказать, первое лицо в спидвее и других гонках на треке) вкладывал в эти слова, конечно, и другой смысл:

новые горизонты, новые вершины этого вида мотоциклетного спорта.

Что правда, то правда. Чемпионат и по спортивному содержанию и по интересу, проявленному к нему (1200 западных туристов отправились за тысячи километров на Медео), был, конечно, явлением незаурядным в ледовом спидвее.

Год назад, когда мы уступили чемпионское звание, все решалось в единоборстве двух выдающихся мастеров — Юрия Иванова и шведа Эрика Стенлунда. На Медео по меньшей мере пять гонщиков реально претендовали на «золото» чемпиона, и то, что все они представляли советский мотоспорт, как оказалось, вовсе не обеднило соревнования. «Международный чемпионат СССР», как нарекли финал чемпионата мира западные журналисты, держал всех в напряжении, можно сказать, с первой и до последней минуты.

Что же предшествовало финалу? Из-за травмы руки на тренировке прошлогодний победитель Стенлунд вынужден был сойти с дорожки еще на отборочных соревнованиях во Франкфурте. Там же после сильного падения наш Юрий Иванов занял непривычное для себя пятое место и не смог в полную силу выступить в полуфинале. Приходилось только гадать, обретет ли он форму на Медео. Возникли для него и другие проблемы, и первая из них — Николай Нищенко. Этот читинский гонщик, исподволь набирая силы и опыт, уверенно выиграл чемпионат страны прошлого года, а в этом, впервые отправившись за рубеж, одержал впечатляющие победы в отборочных и полуфинальных соревнованиях, где заработал соответственно 59 (30 и 29) очков из 60 возможных. Так же, впрочем, как и Виталий Русских. Среди других наших финалистов был бронзовый призер 1988 года Сергей Иванов, ветеран Владимир Сухов и дебютант первенства москвич Михаил Дуплев.

Заслуженный мастер спорта по самолетному спорту, народный депутат СССР от оборонного Общества Любовь Георгиевна Немкова беседует с Михаилом Дуплевым.



СПОРТ·СПОРТ·СПОРТ

И В АССЕНЕ

Ну, а зарубежные соперники? В отсутствие Стенлунда скандинавские гонщики, такие, как Хирвасоя, Сирениус, Бьерклунд, заставили нас поволноваться разве что накануне стартов на официальной тренировке, где показали отличные секунды. Но этого оказалось мало, чтобы противостоять советской шестерке.

Корреспондент швейцарской газеты «Мотор спорт актуэль» (как утверждает ее редакция, самого оперативного в мире издания по автоспорту) назвал свой отчет из Медео «Большой на льду», намекая на то, что великолепное мастерство советских гонщиков чем-то сродни нашему прославленному балету. Не станем искать здесь преувеличений, тем более что поклонники мотоспорта имели возможность наблюдать за перипетиями гонки, сидя у телеэкранов, и вынести свое суждение. По этой же причине вряд ли стоит возвращаться к хронике финала. И все же нельзя не вспомнить то, что определило его захватывающую интригу.

После первого дня соревнований у Нищенко — 14 очков, у Ю. Иванова и у Русских — по 13, у С. Иванова — 12, у Сухова — 10.

— Кому из первой четверки вы отдаете предпочтение? — спрашиваю Сергея Тарабанько, тренера сборной.

— Почему четверки? Многие будут зависеть от льда. Станет он помягче — Сухов поедет.

Как в воду глядел Сергей. Мороз (в ночь накануне чемпионата он превышал 20 градусов) на второй день отступил, ярко светило солнце, и Сухов поехал, да еще как! Он набрал 13 очков — больше, чем кто-либо из участников, а в дополнительном заезде за третье место опередил Русских и в какой уже раз завоевал медаль. Между прочим, перед началом сезона поговаривали: не пора ли ему «по возрасту» положить шлем на полку. Нет, не принесло бы это пользы нашему ледовому спидвею, если иметь в виду одержимость Сухова в тренировках и подготовке мотоцикла, в том примере преданности мотоспорту, который он постоянно преподносит молодым.

Но мы несколько забежали впе-

ред, а в памяти выстраивается цепь заездов второго дня и тот самый, всем запомнившийся 31-й, где на дорожке сошлись два главных претендента на «золото» — Нищенко и Юрий Иванов. В шуме трибун утонули звуки моторов. Читинец впереди. Соперник бросается в неистовую погоню. Какие-то мгновения — и... неожиданная развязка: лидер за пределами дорожки. «Не без помощи Юрия Иванова», — определяет главный судья из ФРГ Альбер Зайтц и повторяет заезд, но уже без виновника падения.

Теперь все вроде бы ясно: Нищенко чемпион. Так-то оно так, но зимний спидвей бывает совсем непредсказуем. Уже в следующем своем заезде Николай, лидируя в гордом одиночестве, без видимых причин вылетает за ограждение, а еще через заезд Русских, имея, казалось бы, гарантированную медаль, повторяет «кульбит» и в итоге окажется за чертой призеров.

Конечный итог известен: Николай Нищенко стал-таки новым чемпионом мира (кстати, в двадцатый раз среди советских гонщиков), серебряный призер — Юрий Иванов и бронзовый — Владимир Сухов.

Я спросил у победителя: когда он почувствовал, что сможет выиграть? После первого дня соревнований, последовал ответ. Что ж, уверенность в своих силах — завидное качество, и оно помогло Николаю. Но главное все же то, что дает эту уверенность: неустанный труд, тренировки до седьмого пота. «Мотоспорт — это моя жизнь», — так ответил новый чемпион мира на вопрос, что для него означает мотоспорт. Да разве только для него. Юрий Иванов, получивший травму на тренировке, выступал со свежими швами на ладони. Просто было непостижимо, как удерживал он 100-килограммовую машину, рыскающую по разбитому льду, как направлял ее именно туда, куда это требовала обстановка.

Соревнования личного чемпионата мира на Медео не были завершающими в сезоне-89. Гонщикам предстояло совершить

В жесткой борьбе проходили заезды на льду голландского города Ассена.



На высшей ступени пьедестала почета командного чемпионата мира Николай Нищенко, Юрий Иванов и Виталий Русских с переходящим призом журнала «За рулем».

бросок в пять с лишним тысяч километров из столицы Казахстана в голландский город Ассен на финал командного чемпионата мира. По дороге туда нам было уже известно, что Стенлунд снова в строю, в отличной форме и что шведы намерены дать бой советской команде, благо искусственная дорожка ледового стадиона в Ассене им хорошо знакома и привычна. Но это не все. Был у командного финала еще и свой подтекст: проиграй Нищенко и Юрий Иванов в очных встречах Стенлунду, пойдут разговоры (и их тут же подхватит пресса), что истинный чемпион все-таки швед. Наши ребята смогли убедительно опровергнуть это. В четырех заездах «СССР—Швеция» трижды победила советская команда (5:1, 5:1, 4:2), один раз была ничья (3:3), а Стенлунд проиграл и Нищенко и Иванову.

Командный чемпионат-89 ознаменовался событием, которое привлекло внимание и участников и журналистов: впервые на нем был разыгран переходящий приз, который учредил журнал «За рулем». Симпатичная русская матрешка почти метровой высоты (с фарфоровой вазой внутри) смотрела на нас со страниц газет и программ. На этот раз ей предстоял обратный путь в Москву, поскольку победу и здесь одержали советские спортсмены. И не только они: наши тренеры, наши замечательные механики — два Владимира — Белоногов и Субботин, не знавшие весь сезон ни покоя, ни отдыха. Во многом их незаметному, но самоотверженному труду наши гонщики обязаны тем, что не было у них сходов по техническим причинам.

Мы же не сказали бы всего, не отметив искусных конструкторов

и мастеров завода ЯВА в Дивিশове, которые ежегодно улучшают мотоциклы для гонок по льду — их двигатели, рамы, другие узлы.

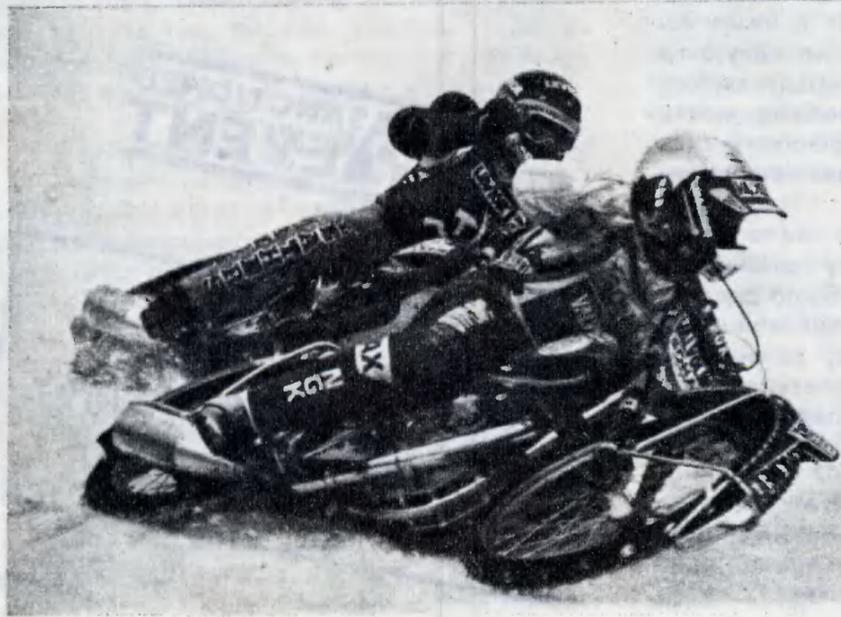
«Довольны ли вы итогами сезона?» — спросил я руководителя делегации заслуженного тренера РСФСР Олега Павловича Ярового. В ответ он только улыбнулся. Что тут скажешь: пять первых мест в личном первенстве и первое в командном.

И все же не будем возносить наши победы до небес. Не будем потому, что мотогонки по льду — единственный вид автоспорта, где наши спортсмены достигли мирового признания, — находится все время в движении, и если не поспевать за ним, то можно утратить и эту единственную высоту. Сейчас у сборной команды накопилось немало проблем — с ее обеспечением, с организацией тренировочного процесса, с подготовкой смены. От них нельзя отмахнуться, их надо решать. И не келейно, а прислушиваясь к мнению гонщиков, используя их бесценный опыт.

М. ТИЛЕВИЧ

Алма-Ата—Ассен

РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ.
Личный чемпионат мира: 1. Н. Нищенко — 26 очков; 2. Ю. Иванов — 25; 3. В. Сухов — 23; 4. В. Русских — 23; 5. С. Иванов — 21 (все — СССР); 6. П. О. Сирениус (Швеция) — 19 очков. Командный чемпионат мира: 1. СССР — 64 очка; 2. Швеция — 61; 3. ЧССР — 46.



НА ПРИЗЫ
«За рулем»



ГОНКИ, КОТОРЫЕ Я НЕ ВИДЕЛ

Первые международные соревнования «Звезды автоспорта»

Почти месяц это повторялось каждое утро. Крупная капля дождя звонко ударяла о подоконник, и тут же будто взрывом сметало сон. Первая мысль иглой пронзала сознание: «Опять дожди! Опять «плюс!»». Кошмар надвигающегося дня адреналиновой волной прокатывался по всему телу, и десятки проблем, требующих безотлагательных решений, уже пульсировали в голове. Перебирая их, как четки, последовательно, шаг за шагом выстраивал день: дать телефакс в Финляндию и сообщить о регистрации гонки в ФИСА; позвонить в Нижнекамск и окончательно договориться об изготовлении ста двадцати шин; связаться со Свердловском и узнать, как там у «Русских самоцветов» с призами; выяснить, подписано ли в исполкоме Моссовета решение о проведении гонок. Но это еще не все. Надо узнать, отгружены ли из Хельсинки специальные шипы и есть ли в комплекте к ним клей; передать образцы пропусков. Кстати, а как там дела у известной советско-итальянской фирмы «Интерквадро», собирается ли она выступить спонсором? И еще (о боже мой!): подготовиться к районной комиссии по приемке стадиона. Вот уж где будут придирки!

Проблем много, очень много, но все они, если пораскинуть мозгами, приложить руки, энергию, разрешимы. Впрочем, кроме одной. Каприз погоды с его теплыми январскими ливнями слизал весь снег и превратил трассу гонок в грязное месиво из песка и глины. Возникла парадоксальная задача — найти снег зимой! От ее решения теперь зависела судьба первой международной гонки. Все шло к тому, что титанические организационные усилия пойдут прахом. А как хорошо все началось три месяца назад!

В офисе московского представительства одного европейского банка за чашкой кофе сидели шестеро: профессиональный автогонщик из Финляндии, директор финской фирмы, генеральный директор совместного советско-финского предприятия,

известный советский автогонщик и два журналиста из «За рулем». Обкатывалась идея проведения первых международных зимних трековых автогонок. Грандиозность задуманного поражала воображение. За основу предлагалось взять «Гонку звезд» на призы «За рулем» как самую престижную в этом виде спорта. Но стартовать должны восемь сильнейших автогонщиков Запада и восемь — Востока. Своеобразный матч «Восток—Запад». Причем все участвуют на одинаковых автомобилях, которые предоставляет организатор. Для начала требовался пустяк, как утверждали некоторые из присутствующих, — всего триста тысяч долларов.

Глядя на то, как собеседники непринужденно манипулируют десятками и сотнями тысяч, невольно попадаешь под гипноз цифр, хотя все время где-то подсознательно вертится — неужели все так просто? Но тогда ударили по рукам и разошлись в разные стороны, разъехались в разные страны.

Пошла работа. Да вот оказия какая — почему-то никто не хотел выложить триста тысяч долларов за голую идею. Хотя она и заманчива. Как ни убеждали толстосумов-миллионеров поделить с нами капиталом, они все ссылались на какую-то плановость инвестиций, консерватизм совета директоров фирмы, необходимость глубоко изучить вопрос, просчитать степень риска, а потом уже вкладывать деньги. В общем, их нравы.

После месячных мытарств стало ясно, что первоначальную формулу гонок придется менять. Теперь можно было рассчитывать лишь на встречу с приглашением иностранцев на их машинах, да и ранг приглашенных понизился до третьего эшелона. Это, конечно, уже не первоначальная задумка, но тоже неплохо, особенно если учесть, что финская школа гонщиков, пожалуй, самая престижная в мире.

Где проводить встречу, сомнений не было с самого начала, — конечно же, в Москве, на стадионе спорткомплекса «Измай-

лово». Только там представляются уникальные возможности разместить тридцать тысяч, а то и более зрителей прямо на стартовом повороте — самом что ни на есть интересном месте. Но была и «маленькая» сложность. К этому самому повороту, который так удачно разместился внутри полуамфитеатра стадиона, следовало пристроить остальную часть трассы, то есть две прямые по 400 метров и поворот. А для этого надо было передвинуть два-три холма в сторону и чуть ли не метровый слой грунта снять. Который, кстати говоря, тогда еще под мертвым слоем снега лежал. Посмотрели спецы и сказали, что такая работа под силу лишь супер-бульдозеру «Коматцу».

Сказано — сделано, через несколько дней привезенный ночью из проектно-строительного объединения «Мосинжстрой» «Коматцу» (ночью, чтоб не пугал своими размерами) уже раздвигал холмы вправо-влево, освобождая путь будущей трассе. Вот тут-то и пришла «весна»: устойчивый «плюс» среди января и никаких осадков в виде снега. Хотя умри. За неделю до намеченного старта началась «снежная лихорадка».

На счастье оказался под боком стадион «Локомотив» с залежами снежных отвалов. Туда и рванули «роторы», способные за 15 секунд МАЗ с верхом нагрузить, грейдеры, КраЗы, ЗИЛы из разных подразделений Главмосдоруправления, и потянулась цепочка машин от стадиона к стадиону. Снег завозили, а он таял под теплым январским дождем. И его все везли и везли, укладывали, укатывали, а он исчезал на глазах. За три дня до гонки стало ясно, что это сизифов труд. Старт надо переносить и ждать погоды. А ее, кстати, уже обещали. Правда, не надолго, но обещали.

Отсрочка вышла в десять дней. Жить переехали на стадион, из комбинезонов не вылезали сутками, спали по 2—3 часа на полу. Руководитель работ — наш помощник судья республиканской категории Ю. Мелентьев оброс седой щетиной, сорвал голос и ходил как привидение с красными воспаленными от напряжения и бессонницы глазами.

Работников стадиона, водителей самосвалов, поначалу апатичных, захватил водоворот событий, их будто подменили: самосвальщики превратились прямо-таки в персонажей фильма «Адские водители», роторщик, вынужденный через каждые пять минут останавливать свою мощную машину и кувалдой лупить по «хоботу», чтобы сбить налипший и спрессовавшийся внутри снег, так легко орудовал своим многокилограммовым инструментом, словно и не 12 часов кряду этим зани-

UNSANCTIONED
EVENT





Гонка еще не закончилась, и Микко Хиетенен, Александр Потапов, Пекка Нурминен (слева направо), получившие призы за победы в очередных своих заездах, не знают, что именно они втроем будут приглашены на торжественное закрытие первых международных соревнований «Звезды автоспорта» в качестве главных героев.

В гордом одиночестве возглавлял пять за-

ездов из шести миниатюрный «Фольксваген», за рулем которого был М. Хиетенен. Лишь в одном, когда уже не было сомнений, что он победитель гонки, придержал своего шустрого «Жука» и пропустил вперед СААБ П. Нурминена (стартовый номер 9), обеспечив ему общее второе место. На трассе АЗЛК—2141 А. Потапова (№ 18). В стартовом протоколе он был запасным,

но в итоге оказался единственным из советских участников, кто дал настоящий бой финскому дуэту.

Специальный приз «За волю и мужество», учрежденный производственным объединением «Владимирстекло», получил Виктор Козанков (на фото сверху справа он лидирует в заезде).

Фото В. Князева

мался. «Снежная лихорадка» продолжалась пять дней. И вот наконец вся трасса длиной 1200 метров, шириной 20—25 была завалена полуметровым слоем. Но проехать здесь мог пока лишь вездеход, да и то на гусеничном ходу. И все же стало ясно — гонки состоятся!

Нетрудно себе представить, в какую копеечку все это обошлось организаторам. Раньше об этом, вроде бы, не принято было говорить. Сегодня хозрасчет не только у всех на устах, но и в конкретных делах. А посему за все надо было платить тысячи, тысячи, тысячи. И даже трехрублевые билеты не спасли положения. Если бы не спонсоры, то была бы труба.

...Трелевщик, а только ему было под силу проползти по снежным кучам, сутками укатывал и ровнял трассу. Как правило, где-то к полуночи водителя А. Медведюка силком выгоняли из-за рычагов, и его место занимал Ю. Мелентьев, а часам к трем-четырем утра наступал мой черед.

Уже ушел автовоз за финскими машинами в Выборг, уже спортсмены ВАЗа, КамАЗа, москвичи последний раз проверяли свою боевую технику, уже трасса приобрела должные черты, когда наконец ночью, как и обещал прогноз, температура упала до минус пяти. На трассу вышли московские пожарные, и вода ровным слоем полилась на заснеженную по-

верхность и сковала ее. Пришел день, и опять был «плюс». А ночью пожарные продолжили начатую работу, и опять вода уплотняла и уплотняла поверхность трассы, а мороз усиливался и делал свое дело.

Воскресное утро поднялось безоблачным и по-настоящему зимним. Гонки начались с опозданием на полчаса — заливали жидким азотом тепломагистраль, которая упорно не хотела замерзнуть. И вот все готово. Стартовал первый заезд, механизм соревнований начал работать.

Гонку я не видел, хотя находился на трассе — усталость взяла свое. Но, тем не менее, в третьем — четвертом заезде понял, что финны выигрывают. Так оно и случилось. Они, можно сказать, без конкуренции заняли первое и второе места, да и третьего не уступили бы, если б не поломка автомобиля еще во время тренировки. После финиша я подошел к победителю Микко Хиетенену и спросил, почему он обманул всех, сказав, что мощность двигателя его «Жука» — «Фольксвагена» всего 80 лошадиных сил. Ведь ясно, что там не меньше 130.

«Ты прав, Олег, там даже больше — 160 сил, но обманул я вот почему. Вчера, когда я стоял около своей машины, ко мне подошли заводские гонщики и похвастались, что их «самары» заряжены 150-сильными моторами. А потом, небрежно кивнув в сторону моего «Жука», поинтере-

совались, сколько в этом «ретро-автомобиле». Вот я и решил не лишать их хорошего сна».

Так закончилась эта эпопея. Гонка состоялась вопреки всему и благодаря активной заинтересованности друзей автоспорта из исполкома Моссовета, объединения «Мосинжстрой» и Мосдоруправления Мосгорисполкома. Благодаря им первые международные зимние состязания увидело около 30 тысяч поклонников автоспорта. А что касается уроков, которые преподнесла эта гонка, то их, надеюсь, усвоят все заинтересованные лица — и организаторы, и гонщики, и судьи, и даже работники спортивной редакции Центрального телевидения, которые всегда были союзниками журнала в его спортивных начинаниях, а на этот раз, сославшись на изменение сроков соревнований, лишили миллионы любителей автоспорта возможности увидеть их хотя бы в записи.

О. БОГДАНОВ

Результаты первых международных трековых гонок «Звезды автоспорта» на призы «За рулем»: 1. М. Хиетенен («Фольксваген») — 29 очков из 30; 2. П. Нурминен, СААБ (оба — Финляндия) — 28; 3. А. Потапов, АЗЛК — 2141 — 27; 4. В. Кузнецов, ВАЗ—2108 «Спутник» — 19; 5. В. Козанков, ВАЗ—2108 «Спутник» — 19; 6. С. Успенский, ВАЗ—2108 «Спутник» (все — СССР) — 18 очков.

«ПО СТАРОЙ ДОРОГЕ»

Возвращаясь
к напечатанному

Представьте, бегут рядом два полотна дороги, разделенные трехметровым газоном. Вы движетесь, естественно, по правому. Из Свердловска в Челябинск. Но только пересекли границу областей, как вас сгоняют на левую сторону, и дальше вы следуете по левой проезжей части, лишь временами возвращаясь на правую. Дело в том, что трасса, соединяющая эти два города, реконструируется. В Свердловской области, подновив старую дорогу, новое полотно рядом уже уложили, а в Челябинской новую нитку протянули, а на старую дорогу не хватило сил и средств. Но местами, на тех участках, которые лучше сохранились, ею также пользуются. Правда, все время загадка. Бежит справа, по существу, за разделительным газоном асфальт, а не знаешь, надо на него съезжать или нет. Хоть бы какое-нибудь разъяснение кто дал, схему с указанием порядка движения поставил, транспаранты и знаки. На этом путаном маршруте до Челябинска. Но где там!

В такой ситуации оказался, например, водитель «Нивы» Н. Родионов, очутившийся в этих местах проездом. В предрассветных сумерках, подумав, что едет навстречу движению, он свернул направо, на старую дорогу и буквально через полкилометра угодил в плохо засыпанную траншею, не будучи предупрежден о ней как полагаюсь бы соответствующим знаком. Не увидел он и знаков, которые бы запрещали на старую дорогу сворачивать. Сотрудник ГАИ, прибывший на место происшествия, их тоже не обнаружил, что и отметил в протоколе. Однако в случившемся все же обвинили водителя, объяснив это решение тем, что предписывающих знаков, которые обязывали бы съезжать на старую дорогу, тоже не было. Водитель, мол, маневрировал на трассе самовольно (так и написали!), на свой страх и риск, пусть сам на себя и пеняет.

Публикуя материал об этом происшествии (ЗР, 1988, № 8), журнал прежде всего поставил вопрос: почему же, если движение по какой-то дороге не перекрыто, она остается вне поля зрения ГАИ, почему на ней не обеспечивается безопасность движения?

Ознакомившись с материалом, начальник Главного управления ГАИ МВД СССР Л. Зверковский приказал ГАИ Челябинской области срочно разобраться в случившемся и доложить о принятых мерах. Аналогичное распоряжение по части следствия и законности принятого по делу решения последовало и из Прокуратуры РСФСР лично прокурору области. Обнадеживающие шаги в духе времени позволяли надеяться, что положение будет тут же исправлено, а за беспечность и халатность, приведшие к аварии, ответит виновный.

Увы, областные инстанции решили занять оборонительную позицию и критики не признавать. Полагая, очевидно,

что у журнала есть проблемы поважнее и он не станет, как говорится, копать глубже. В редакцию прислали две отписки, похожие, с одного черновика. Снова толковали о том, что водителя никто поворачивать на старую дорогу не просил, что сделал он это самовольно. Мол, все необходимые знаки на месте, где водитель заблудился, есть и были. И схему прислали, которая, однако, при проверке разошлась с действительностью. В общем, как в былые годы, свалили все на водителя: неумелый-де он и пугливый.

Пришлось отправиться на место аварии, чтобы увидеть все своими глазами. Признаюсь, еще в самолете, когда обдумывал план действий, приходила мысль, что лечу, скорее всего, зря: порядок уже навели, восстановить картину будет невозможно. Сколько раз уж бывало: в официальных ответах стоят на своем, но недостатки все-таки устраняют. Видимо, язык не поворачивается признать свою вину, ведь столько лет ГАИ, прокуратура, следствие были вне зоны общественного обсуждения. Ну ладно, было бы дело сделано, успокаивал я себя, а славы как-нибудь сочтемся.

Каково же было мое удивление, когда увидел, что на месте ДТП по существу все осталось в нетронутом виде, а кое-кто из руководителей областной ГАИ даже не знал о выступлении журнала по этому поводу. Я проехал по трассе туда и обратно, повторил и маршрут, по которому двигался Родионов. Порядка и понятности дороге не хватает и поныне. Временами и мне становилось не по себе, начинало казаться, что мы занимаем чужую полосу, а путевой информации не было никакой и перед тем участком, где водитель угодил в траншею, и дальше, до самого Челябинска.

Старая дорога, уверяли нас, закрыта по всем правилам — надежно и очевидно для каждого. Увы. Во-первых, попасть на нее во многих местах — проще простого. Во-вторых, знаки, закрывающие, по мнению работников местной ГАИ, проезд, это знаки 3.2 «Движение запрещено», а они роль «кирпича» играть не могут, они, как известно, запрещают лишь сквозной проезд. Неудивительно поэтому, что по заброшенной дороге продолжают ездить. Я видел на ней и колесные тракторы с прицепами (ГАИ сама туда их выгнала, чтобы не пачкали новую трассу и не пугались под ногами), и грузовики, и легковушки. В общем, дорога живет, и значит должны быть на ней хотя бы основные знаки, которые предупреждали бы об опасности, регулировали скорость в зависимости от состояния полотна, разъясняли, когда надо, порядок движения. Но их поспешили снять. ГАИ до дороги дела нет, для ГАИ она как бы не существует. Она ведь не числится на балансе у дорожных организаций, объясняли мне, на нее не выделяют средства, за нее, в конце концов, не спрашивают.

По этим же причинам для старой трассы не потребовали в свое время (и не требуют сейчас) от строительных организаций соответствующего согласования

на проведение здесь любых работ. Так, собственно, и появилась та траншея, в которую угодил Родионов (к слову сказать, хватило ума засыпать ее на следующий же после происшествия день, но этим все и ограничилось).

Вот так ГАИ умыла руки, не позаботившись даже, чтобы закрыть дорогу как следует. Дорога есть, но ее как бы нет. Пользоваться — пользуйтесь, но если что случится, рассуждают в ГАИ, — отвечайте сами, мы тут ни при чем, она у нас считается закрытой. И напрасно я пытался растревожить исполнявшего в то время обязанности начальника ГАИ Челябинской области В. Парубочего предположениями, что не сегодня, так завтра на дороге могут случиться аварии, подобные описанной, а может быть и похлеще. Вячеслав Карпович оставался спокоен: «А мне нет до этого дела, пусть происходят, я за старую дорогу не отвечаю». И вот здесь я понял причину случившегося. Не человек, не его безопасность в пути волнуют, оказывается, руководителей ГАИ области, а сугубо утилитарные соображения: придется отвечать или нет. Тут, по их мнению, отвечать не придется, ведь дорога числится в бывших, сводок происшествий по ней нет, и ДТП с Родионовым, к слову сказать, на схеме трассы Свердловск—Челябинск, что висит в управлении, не отмечено. Значит, на свою основную обязанность, во имя которой, собственно, и создана Госавтоинспекция, можно рукой махнуть. Признаться, большего формализма и безответственности в ГАИ я еще не встречал.

Что же касается заверений, будто в день аварии необходимые дорожные знаки были, позвольте им не поверить. Есть в деле схема, начерченная рукой инспектора каслинской ГАИ Н. Пестова, который выезжал на место ДТП и составлял протокол, она красноречиво свидетельствует о том, что все было наоборот. О том же свидетельствуют местные водители, трактористы, с которыми говорил. К тому же, если быть точным до конца, то в ответах прокурора области и начальника ГАИ, которые получила редакция, указаны совсем не те знаки, которые в действительности стоят на дороге на месте происшествия. Видимо, составляя ответ в спешке, тут что-то перепутали. Да и адресованы они не водителям, проезжающим, как в свое время Родионов, по дороге Свердловск—Челябинск (так нарисовали в ответе редакции), а тем, кто выезжает на трассу из Воскресенки. А в паспорте дороги, который мне показали в ГАИ Челябинской области, участок, где Родионов заблудился, вообще изображен иначе — так, как он будет выглядеть когда-то. В общем, и тут сплошная неразбериха. Зато совершенно четкое «указание» я получил от забежавшего на минутку в управление начальника ГАИ области А. Деля (это он подписал ответ в ГУ ГАИ МВД СССР). «О нас не пишите, — распорядился Артур Адамович в лучших традициях административно-командного стиля, — нечего наше имя трепать, прокуратура нас поддержала, вот с ней и разбирайтесь».

Нет, не писать о таком безразличии и формальном отношении к делу нельзя. Да и прокуратура ли виновата в том, что произошло на дороге?

В. САЛМИН,
спец. корр. «За рулем»
Касли—Челябинск

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

ОБОЙДЕМСЯ БЕЗ ПРОСЕЧЕК

Итак, с 1 июня обретают силу нововведения в Указе Президиума Верховного Совета СССР «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения». В февральском номере журнала мы уже рассказывали читателям о том, что принципиально новое внесено в это наше законодательство и какие цели преследовала его корректировка. Теперь вас, естественно, интересует, как говорится, что почем конкретно. Иными словами, какие штрафы определены законом за то или иное нарушение порядка движения. Вот такую сводную таблицу мы составили и здесь публикуем. На всякий случай. Хотя желаем, разумеется, каждому, чтобы пользоваться ею на практике не довелось. В общем, будем рассматривать ее как информацию для размышления. На тему о том, что нарушать закон — себе дороже.

Осталось сказать в заключение, что штраф не единственная мера наказания. С учетом конкретных обстоятельств происшедшего, личности нарушителя, тяжести последствий нарушения вместо штрафа Госавтоинспекция может ограничиться предупреждением, которое будет вручаться нарушителю на официальном бланке, или принять решение, запрещающее ему в течение какого-то срока управлять транспортным средством. Правда, такая мера, как лишение водительских прав, предусмотрена в строго определенных случаях: за создание аварийной обстановки или неподчинение сигналу работника милиции об остановке (на срок до трех месяцев); за нарушение правил проезда железнодорожных переездов (до шести месяцев); за аварию, повреждение груза, дороги, сооружений, имущества (от трех до шести месяцев); за управление транспортным средством в состоянии опьянения или передачу руля пьяному (от 12 до 36 месяцев). При нарушениях Правил, за которые может последовать лишение права управления транспортным средством, у водителя изымается водительское удостоверение до вынесения постановления по делу и выдается временное разрешение, о чем делается запись в протоколе о правонарушении. В случае вынесения постановления о лишении права управления транспортным средством водительское удостоверение не возвращается, а действие временного разрешения продлевается до истечения срока для подачи жалобы или ее рассмотрения.

ШТРАФЫ за нарушение Правил дорожного движения

Характер нарушения	Сумма штрафа, руб.
Превышение скорости движения	10
Проезд на запрещающий сигнал светофора или регулировщика	10
Несоблюдение требований дорожных знаков или разметки	10
Создание помех тем, кто имеет преимущество в движении	10
Нарушение правил перевозки людей	10
Нарушение правил обгона	10
Нарушение правил проезда остановок общественного транспорта или пешеходных переходов	10
Нарушение правил пользования осветительными приборами в темное время суток или при недостаточной видимости	10
Все перечисленные выше нарушения, если они привели к аварийной обстановке	20—50
Невыполнение требования работника милиции об остановке	20—50
Управление механическим транспортным средством с неисправной тормозной системой или рулевым управлением	5
Управление механическим транспортным средством, переоборудованным без соответствующего разрешения	5
Управление механическим транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке	5
Управление механическим транспортным средством, не прошедшим государственный технический осмотр	5
Нарушение правил пользования ремнями безопасности или мотошлемами	5
Групповая езда на мотоциклах и иных транспортных средствах, создающая в населенных пунктах помехи движению или угрожающая безопасности движения	50
Нарушение правил проезда железнодорожных переездов	30
Все перечисленные выше нарушения, если они привели к аварии, повреждению груза, дороги, сооружений, имущества	30
Другие нарушения, если они также привели к аварии, повреждению груза, дороги, сооружений, имущества	10—30
Оставление места ДТП лицом, которое явилось его участником	30
Управление транспортным средством в состоянии опьянения	200
Уклонение от алкогольной экспертизы	200
Передача управления лицу, находящемуся в состоянии опьянения	200
Управление транспортным средством лицом, не имеющим водительских прав	30
Передача управления транспортным средством лицу, не имеющему водительских прав	30
Управление транспортным средством лицом без водительских прав или передача его такому лицу, если это привело к аварии, повреждению груза, дороги, сооружений, имущества	30—50
Неподчинение сигналам регулирования движения или несоблюдение требований дорожных знаков водителями мопедов, велосипедистами или возчиками	5
Те же нарушения водителей мопедов, велосипедистов или возчиков, если они привели к аварийной обстановке	10—30
Повреждение дорог, железнодорожных переездов, дорожных сооружений или технических средств регулирования движения	20—50
Умышленное создание помех для дорожного движения, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия	20—50
Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим водительских прав	200

Примечания

1. Под аварийной обстановкой имеется в виду ситуация, вынудившая других участников движения резко изменить скорость, направление движения или принять иные меры к обеспечению собственной или других граждан безопасности.

2. Штраф в 5—10 рублей, если нарушение водителем или другим лицом не оспаривается, может взиматься работником милиции на месте без составления протокола, а с выдачей квитанции установленного образца. В остальных случаях составляется протокол и штраф вносится в учреждение Сберегательного банка.



«Покажи, как поставлен автомобиль на стоянку, и я скажу какой это водитель». В таком перефразированном высказывании большой смысл. Действительно, мастерство водителя при этом маневре проявляется сразу и зримо. Посмотрите вокруг. Вот, к примеру, площадка где-нибудь возле кинотеатра или универсама. Машины выстроились перпендикулярно к краю проезжей части, и свободного места уже нет. Однако нередко находится водитель, который втискивается, не обращая внимания на то, что интервал до соседнего автомобиля справа остается каких-нибудь полметра. Как откроет дверь своего автомобиля, не задев только что поставленную машину, другой водитель? Да и этично ли заставлять его извиваться ужом, чтобы сесть за руль?

Другой случай. Автомобили стоят один за другим, параллельно тротуару. Какие просветы нужно оставить стоящим впереди или позади, чтобы не оказаться им помехой? Водитель, который не думает об этом, тоже рискует по возвращении обнаружить на своем автомобиле вещественные доказательства собственной беспечности.

Как же правильно заезжать на стоянку?

В первом случае (рис. 1) необходимо сначала определить, достаточен ли про-

межуток между стоящими автомобилями, то есть останутся ли по бокам интервалы хотя бы по одному метру. Затем займите правильную исходную позицию, чтобы интервал составил не менее 1,4 метра и задний бампер вашего автомобиля оказался на уровне переднего крыла обьезжаемого (рис. 1, фаза 1), после чего поверните колеса на месте до упора вправо и начинайте медленно подавать автомобиль назад, следя за своим правым задним крылом. Когда багажник вашего автомобиля войдет в промежуток между стоящими машинами, возвращайте рулевое колесо в положение для прямолинейного движения (рис. 1, фаза 2). Включите первую передачу, используя ее в качестве тормоза.

При парковке друг за другом (рис. 2) прежде всего следует помнить, что не надо подъезжать слишком близко к бордюру, потому что, выезжая, можно повредить боковину шины, поскольку нередко сначала требуется подать автомобиль назад под некоторым углом. Интервал до бордюра при такой постановке должен составлять не менее 15 см, чтобы иметь возможность повернуть передние колеса, и не более полметра, чтобы не оказаться «из ряда вон».

Дистанцию до автомобилей впереди и позади оставьте максимум по полтора метра. Ее достаточно, если сначала по-

дать машину назад, поворачивая руль по часовой стрелке, а потом выехать вперед, быстро вращая руль в обратную сторону.

Из сказанного ясно, что минимальный просвет между стоящими автомобилями, который позволит причалить ее вам, должен составлять не менее полутора длин автомобиля. Для «запорожцев» это 5 метров, для «жигулей» и «москвичей» — 6 и для «волг» — 7 метров.

Делать это надо умеючи. Сначала придется проехать вперед так, чтобы интервал со стоящим автомобилем составил около 0,4 метра (фаза 1 на рис. 2). Затем подавать автомобиль назад до тех пор, пока задний бампер его не окажется по отношению к заднему бамперу соседнего примерно в полуметре (фаза 2). В фазе 3 нужно как можно круче повернуть руль по часовой стрелке и подавать автомобиль назад, пока правая передняя дверь не поровняется с задним бампером стоящего автомобиля. Угол продольной оси машины должен в этот момент составлять примерно 45°.

Затем продолжают движение задним ходом, но уже прямо (фаза 4), чтобы в дальнейшем установить требуемый боковой интервал между автомобилем и бордюром. Если при этом заднее колесо уперлось в бровку, следует проехать чуть вперед, иначе следующая фаза может не получиться.

Когда фаза 4 завершена, вращаем рулевое колесо против часовой стрелки, убирая угол поворота, который был сообщен автомобилю в фазе 3. При этом автомобиль должен вплотную приблизиться к стоящему сзади, а боковой интервал составить около 0,3 метра (фаза 5). Фаза 6 служит для уравнивания дистанций между автомобилями и корректировки интервала с бордюром, если это требуется. Выезжают со стоянки в таком случае в обратной последовательности.

Ну и, конечно, в завершение постановки необходимо принять меры к тому, чтобы не допустить скатывания автомобиля. Если дорога идет на спуск, то достаточно включить первую передачу и повернуть передние колеса так, чтобы они уперлись в бордюр. Если на подъеме — в бордюрный камень должна упереться тыльная часть переднего колеса, а для этого надо повернуть рулевое колесо в противоположную сторону.

С. ЛИТИНСКИЙ,
кандидат технических наук

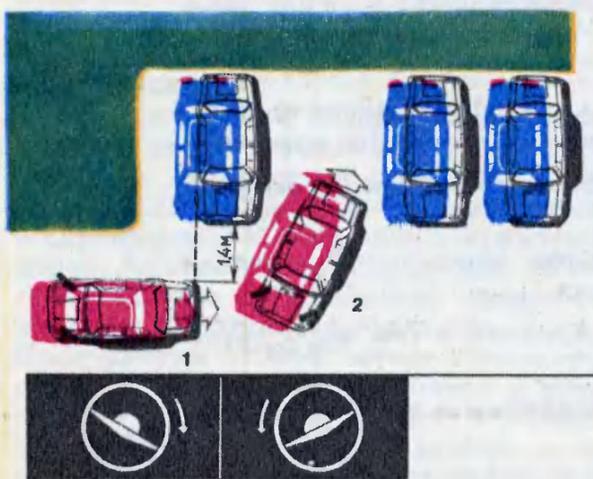
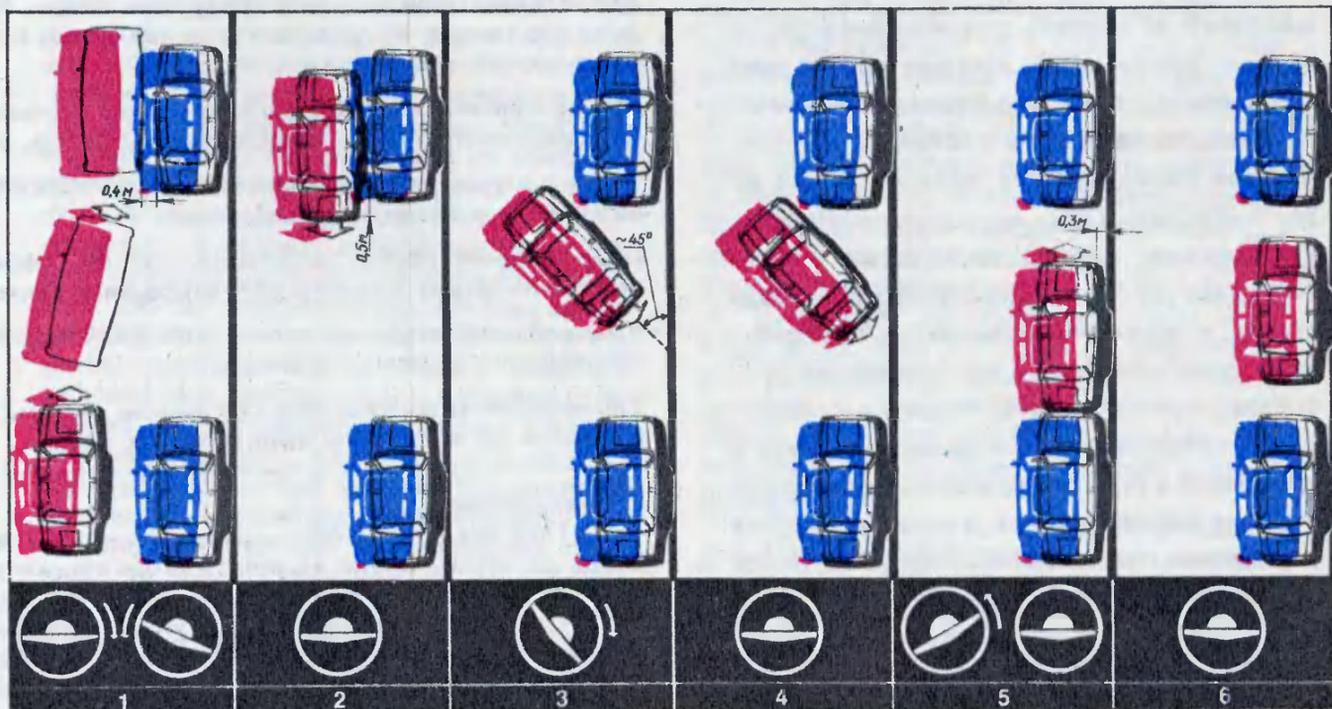


Рис. 1. Постановка автомобиля на стоянку перпендикулярно к краю дороги.

Рис. 2. Последовательность заезда на стоянку параллельно краю дороги.

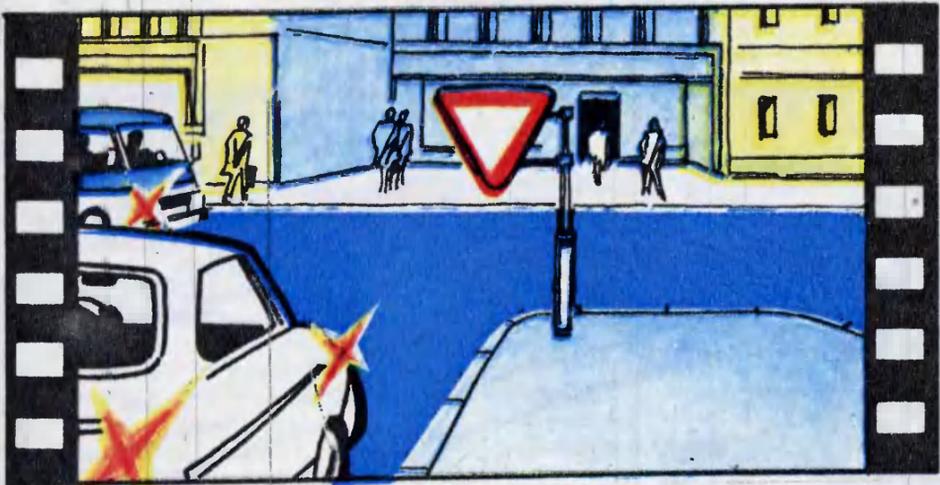


ТРЕНАЖЕР

«Зеленой волны»

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ЗДЕСЬ СИТУАЦИИ ОБЪЕДИНЯЕТ ОБЩИЙ ПРИЗНАК — КАЖДАЯ ИЗ НИХ НА ТЕМУ О ТОМ, КОГДА В ПОВЕДЕНИИ ДРУГОГО ВОДИТЕЛЯ ИЛИ ПЕШЕХОДА НЕТ ДЛЯ НАС ПОЛНОЙ ОПРЕДЕЛЕННОСТИ. ЕСЛИ ВЫ ХОТИТЕ РАЗОБРАТЬСЯ В НИХ СПОКОЙНО И БЕЗ ПОДСКАЗКИ, ПРИКРОЙТЕ НА ВРЕМЯ ЛИСТОМ БУМАГИ ИЛИ ПРОСТО РУКОЙ ТЕКСТ ПОД РИСУНКАМИ, В КОТОРОМ ИДЕТ РЕЧЬ О ВОЗМОЖНЫХ ОПАСНОСТЯХ И ИХ ПРИЗНАКАХ.

1. По одному из двух рядом расположенных проездов вы приблизились к перекрестку. Слева водитель на главной дороге включил правую «мигалку». Вы тоже собираетесь повернуть направо. Останавливаться перед перекрестком или нет?



Возможная опасность: водитель на главной дороге может повернуть с нее не на первом пересечении, а в проезд справа от вас. Тогда расчет на то, что ваши пути не пересекутся, может оказаться ошибочным, возникнет угроза столкновения.

Ее признаки: примыкающие к главной дороге проезды находятся близко один от другого, поэтому предупредительные сигналы почти невозможно разнести по времени; скорость автомобиля на главной дороге чуть выше той, которая на ваш взгляд должна была бы быть перед самым поворотом.

2. Вы подъезжаете к нерегулируемому пересечению равнозначных дорог. Справа к нему приближается велосипедист. Вы притормозили, собираясь пропустить его, но, заметив, что и тот снижает скорость, решаете проехать перекресток первым и резко увеличиваете газ.



Возможная опасность: такие скачки в ритме движения всегда опасны — не исключено, что велосипедист клюнет на ваше притормаживание и в следующий миг, закрутив педали сильнее, выскочит наперерез в нескольких метрах от вашего автомобиля.

Ее признаки: нерешительность и ваша и велосипедиста; по правилам проезда перекрестков преимущество в данной ситуации на стороне велосипедиста, и он может проявить излишнюю самоуверенность.

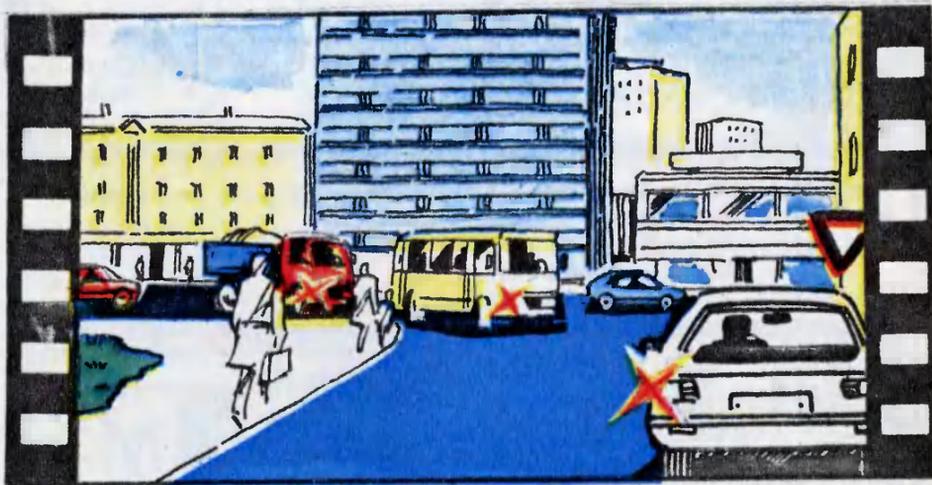
3. На двухполосной дороге вы едете по левой полосе. Впереди на середине дороги пережидают поток двое взрослых и подросток. Водитель автопоезда на встречной полосе решил обойти идущий к остановке автобус.



Возможная опасность: ребенок да и взрослый человек могут испугаться громады автопоезда, проезжающего почти вплотную к ним, и инстинктивно попятиться, сделав шаг-другой назад; если в этот момент вы окажетесь рядом, отвернуть в сторону вряд ли удастся.

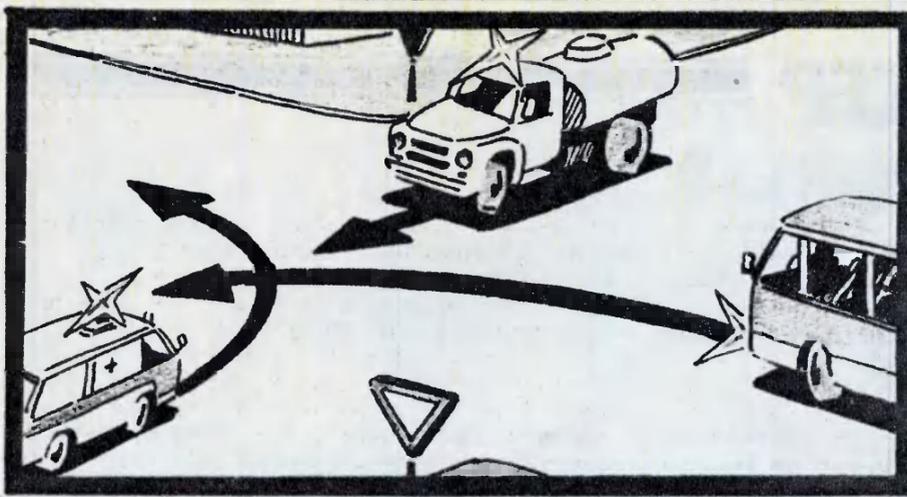
Ее признаки: пешеходы находятся к вам спиной и не видят вашу машину; при своем габарите автопоезд занимает практически всю полосу движения; люди на дороге ограничивают свободу маневра.

4. Вы подъезжаете к пересечению с главной дорогой, намереваясь повернуть налево. В сплошном потоке транспорта, движущегося по ней, появился разрыв — два грузовых автомобиля приготовились поворачивать направо. Вы решаете воспользоваться этим моментом.



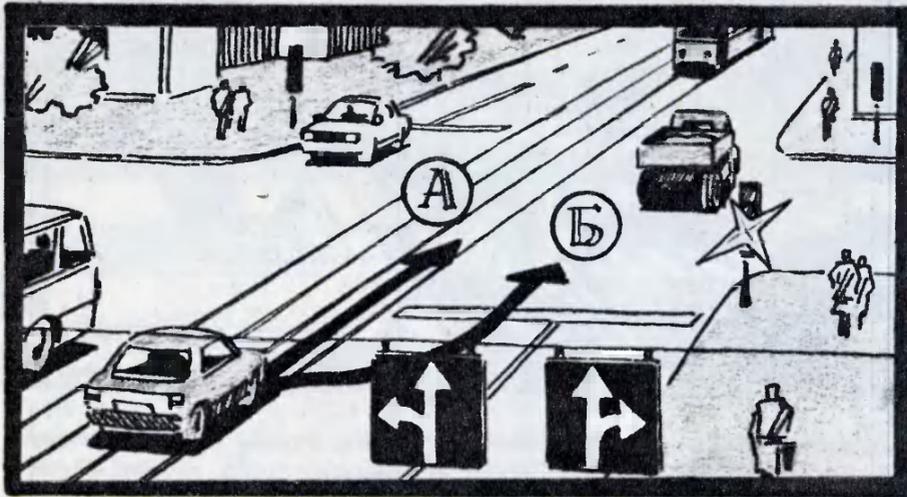
Возможная опасность: двинувшись вперед, вы потеряете из виду водителя, следующего за поворачивающими грузовиками, и если он не захочет дожидаться, пока они освободят путь, и пойдет на обгон, то вы внезапно окажетесь на его пути, столкновение станет почти неизбежным.

Ее признаки: габариты грузовиков создают большую непросматриваемую со второстепенной дороги зону; позиция водителя легкового автомобиля позволяет ему предпринять обгон; такой маневр на главной дороге разрешен и в зоне перекрестка.



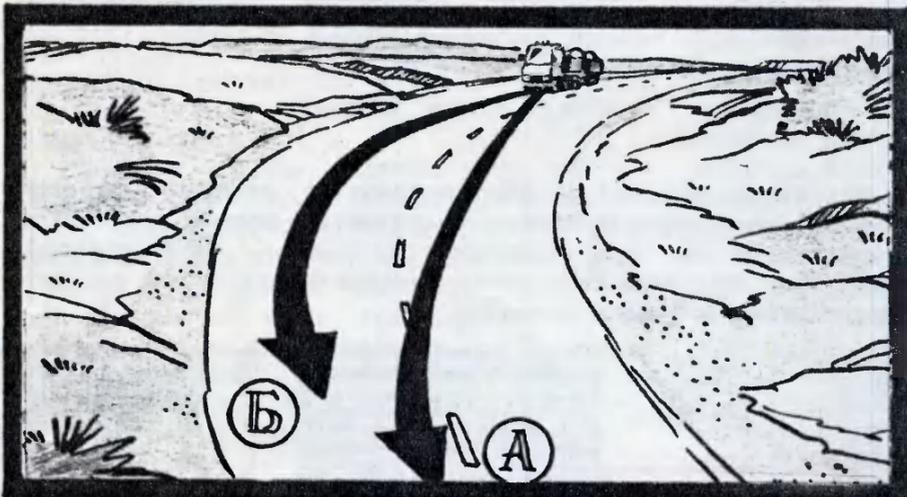
I. В какой последовательности должны водители проехать перекресток!

- 1 — «скорая»; «дорожная служба»; автобус
- 2 — автобус; «скорая»; «дорожная служба»
- 3 — «скорая»; автобус; «дорожная служба»



II. По какому пути надо вести автомобиль через перекресток!

- 4 — по любому из показанных
- 5 — только по Б



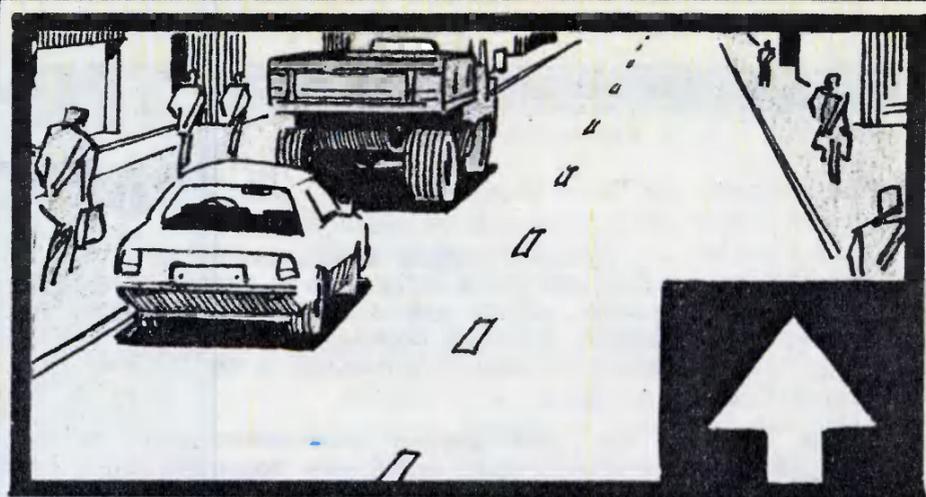
III. Какой путь движения на закруглении дороги не противоречит Правилам!

- 6 — только Б
- 7 — оба не противоречат



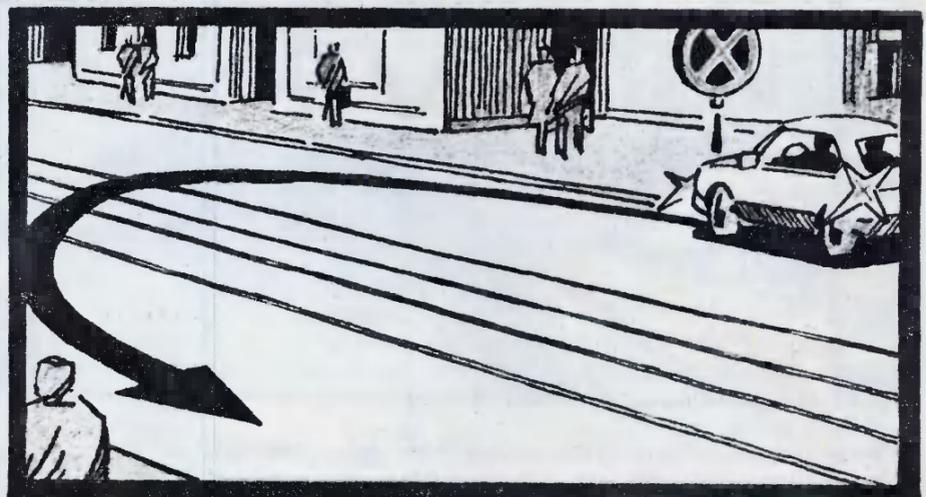
IV. Разрешен ли такой маневр в зоне действия дорожного знака!

- 8 — разрешен
- 9 — запрещен



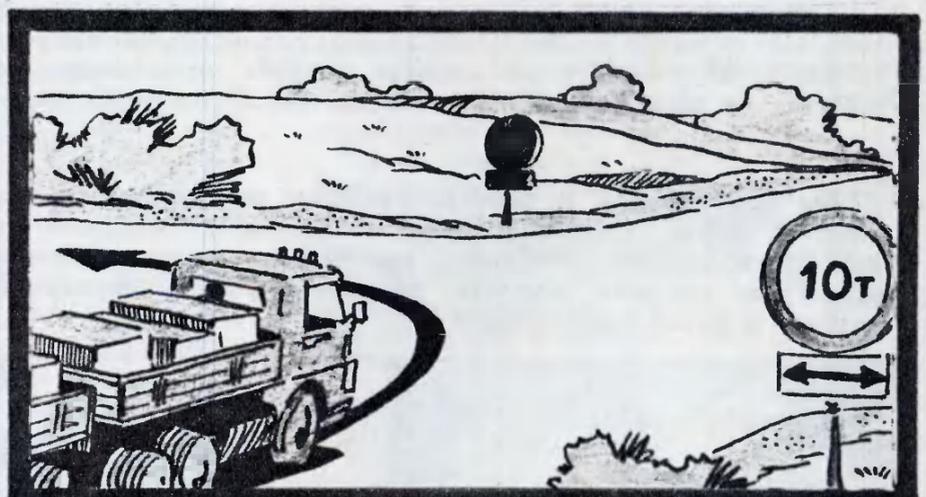
V. Разрешена ли водителям стоянка на левой стороне дороги!

- 10 — разрешена
- 11 — только водителю легкового автомобиля
- 12 — запрещена



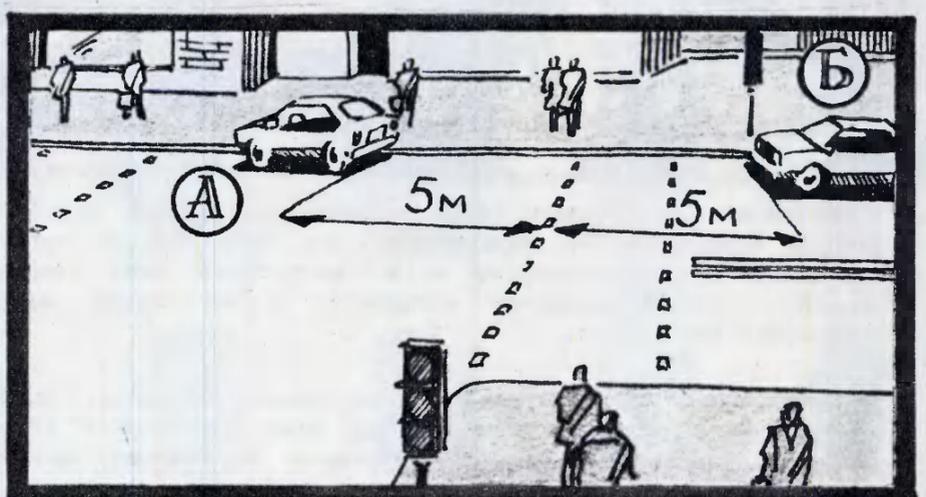
VI. Есть ли в действиях водителя нарушение Правил!

- 13 — да
- 14 — нет



VII. Можно ли двигаться в показанном направлении, если масса груза 10 т, но он примерно поровну размещен на тягаче и прицепе!

- 15 — можно
- 16 — нельзя



VIII. Остановка какого автомобиля противоречит Правилам!

- 17 — только Б
- 18 — обоих автомобилей

Ответы на стр. 32
 Под редакцией
 ГУ ГАИ МВД СССР
 ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

«ХЕНДЭ» — МАРКА ИЗ ЮЖНОЙ КОРЕИ

Новой автомобильной державой стали называть эту страну. Автомобилестроение здесь бурно развивается в последние годы; темпы его роста уже превысили ежегодную прибавку производства автомобилей в Японии. Сейчас в Южной Корее выпускается около 800 тысяч легковых машин, и с каждым годом планируется увеличивать объемы на 30—40%. Это уже создало сильную конкуренцию японским фирмам не только на рынке Юго-Восточной Азии, но и в Европе, и в Америке.

Ведущие автомобильные компании весьма настороженно относятся к лозунгу своих новых конкурентов: «В 90-е годы стать первой среди автомобильных держав мира». К этому есть серьезные предпосылки — современные предприятия с передовой технологией, высоким уровнем автоматизации и роботизации, иностранные лицензии, 12-часовой рабочий день при шестидневной рабочей неделе, самая высокая интенсивность труда и самые низкие заработки рабочих по сравнению с другими фирмами.

Такое развитие южнокорейской автомобильной промышленности было бы невозможным без участия американских и японских корпораций. Все три главные автомобильные компании Южной Кореи — это совместные владения местного и иностранного капитала. Например, часть фирмы «Киа» принадлежит американскому концерну «Форд» и японской компании «Мацуда», а фирмой «Дазво» на 50% владеет «Дженерал Моторс».

Главным изготовителем легковых автомобилей в Южной Корее является компания «Хендэ мотор» из Сеула. Она входит в крупный южнокорейский концерн тяжелого машиностроения и судостроения с тем же названием и частично принадлежит японской компании «Мицубиси» (15% капитала).

В производственной программе «Хендэ» два семейства легковых автомобилей, все основные узлы и агрегаты которых выпускаются по лицензии «Мицубиси», причем с каждым годом растет доля деталей местного изготовления. У них много общего с японскими прототипами «Мицубиси-кольт», «Лансер».

Основную часть продукции составляют пятиместные переднеприводные автомобили «Пони» (экспортное наименование «Эксел»), выпускаемые с конца 1985 года. По схеме и параметрам «Пони» близок нашим ВАЗ—2108 и «2109». Его конструкция не несет в себе каких-либо революционных решений, она проста и надежна. «Пони» предлагаются с четырех- или пятидверным кузовами, с двумя вариантами двигателей (1,3 и 1,5 л), с механической четырех- или пятиступенчатой коробкой передач или с автоматической трансмиссией, в нескольких вариантах внешней и внутренней отделки. На экспорт поставляются также машины в улучшенном исполнении, например, с электронным зажиганием и электронным управлением смесеобразованием, с нейтрализатором отработавших газов, со стереофонической радиосистемой и т. д.

Другая модель фирмы «Хендэ» — четырехдверный пятиместный седан «Стеллар» более высокого класса, с приводом на задние колеса. На машинах этой серии устанавливают три варианта четырехцилиндровых карбюраторных двигателей (1,4 л — 92 л. с., 1,6 л — 76 и 2,0 л — 83). Разные варианты «Стеллара» весят от 1000 до 1230 кг и развивают наибольшую скорость 160—170 км/ч.

Компания «Хендэ» в 1986 году выпустила

412 тысяч автомобилей — почти вдвое больше, чем за предыдущий год; в 1987-м — 550 тысяч. Машины с ее маркой уже хорошо известны в большинстве стран. По качеству они не уступают лучшим мировым образцам и продаются часто дешевле даже очень недорогих японских. При этом фирма предоставляет трехлетнюю гарантию на основные агрегаты и шестилетнюю — на кузов.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА легкового автомобиля «Хендэ-пони-1,3» (в скобках — отличающиеся данные модификации с двигателем 1,5 л). **Общие данные:** число мест — 5; дверей — 4 или 5; сухая масса снаряженного автомобиля — 970 (990) кг; скорость — 155 (162) км/ч; расход топлива, л/100 км: при 90 км/ч — 6,0 (5,7); при 120 км/ч — 8,1 (7,7); при городском цикле езды — 7,8 (7,6). **Размеры:** длина — 3985 мм; ширина — 1595 мм; высота — 1380 мм. **Двигатель:** тип — бензиновый, карбюраторный; число цилиндров — 4; рабочий объем — 1299 (1468) см³; мощность — 67 (72) л. с./50 (53) кВт при 5500 об/мин. **Трансмиссия:** число передач — 4 или 5. **Подвеска** всех колес — независимая (передних — типа «Мак-Ферсон»). **Тормоза** передних колес — дисковые, задних — барабанные. **Рулевое управление** — реечное.



«ЛЯНЧА» ДЛЯ ПРЕЗИДЕНТА

Рынок представительских автомобилей велик, и на нем давно обосновались такие фирмы, как «Роллс-Ройс», «Даймлер-Бенц», «Кадиллак», «Линкольн». Не пытайтесь составить им конкуренцию, а скорее стремитесь повсюду поддерживать национальный престиж, подобные модификации делают также в Италии и во Франции. Этими машинами пользуются высокие государственные деятели.

«Тема-лимузин» сделана итальянской фирмой «Лянча» в содружестве с давним ее партнером — кузовостроительным предприятием «Пининфарина». Это редкий пока для Европы пример представительского автомобиля переднеприводной компоновки.

Базу «Темы» увеличили на 300 мм — до 2960 мм. Это позволило сделать салон гораздо просторнее, но без третьего ряда откидных сидений, столь характерных для ма-

шин большого класса. Боковины кузова в средней части усилены дополнительными стойками, жестче сделан пол. Увеличилась не только длина автомобиля (она равна 4890 мм), но и масса (с 1160 до 1380 кг).

Своеобразную внешность автомобилю придали прямоугольные окна между передними и задними дверями кузова. Салон отделан кожей. В стандартное оборудование автомобиля входят антиблокировочная система тормозов, литые колеса, гидроусилитель руля, кондиционер, стеклоподъемники с электроприводом. Дополнительно можно установить сервопривод для регулировки положения сидений.

Автомобиль оснащают V-образным шестицилиндровым двигателем (2849 см³, 150 л. с./110 кВт при 5750 об/мин), пятиступенчатой механической или трехступенчатой автоматической коробкой передач. Он разгоняется с места до 100 км/ч за 8,7 с и достигает скорости 208 км/ч.

«Лянча-тема-лимузин» — пример сравнительно простого «перевода» машины в более высокий класс. Интересно, что в свое время сходный метод был использован при проектировании автомобиля ГАЗ—12 на основе ГАЗ—20 «Победа».



В январе 1989 года предприятие МЦ («Моторраверк Цшопау», ГДР) начнет производство мотоцикла ЭТЦ-251. Он сочетает силовой агрегат модели ЭТЦ-250 («За рулем», 1981, № 9) с конструктивными элементами мотоциклов ЭТЦ-125/150 (1985, № 5).



С 1971 по апрель 1988 года в КНР поставлено 65 000 грузовиков ИФА-В50Л производства ГДР.



Шанхайский мотоциклетный завод (КНР) начал выпуск мотоциклов «Цзиньфу» категории «эндуро» с двухтактным двигателем (248 см³, 14 л. с.).



Французская фирма «Испано-Сюиза», поставщик авиационных комплектующих изделий, продала право использования торговой марки «Бугатти» итальянскому предпринимателю Ф. Ламборгини. Завод «Бугатти» перешел в собственность французской фирмы вместе с правами на использование его имени в послевоенные годы.



Филиал «Фольксвагена» (ФРГ) в г. Вестморленд (США) после 10 лет работы прекратил сборку автомобилей из-за сильной конкуренции со стороны американских филиалов японских фирм.

«ЕСЛИ РОССИЯ ХОЧЕТ РАЗВИВАТЬСЯ...»

Совместные предприятия, сотрудничество с зарубежными фирмами в разных областях экономики. Об этом сегодня пишут и говорят немало в будущем времени, отмечая первые еще скромные успехи, достигнутые за последние год-два. Вот примеры: советско-швейцарская фирма по производству автокранов «Кранлод» или советско-канадское предприятие «Таврия-Магна» по изготовлению автомобильных пластмассовых деталей. Но у нового веяния, если вспомнить, есть предыстория. Шестьдесят лет назад, 31 мая 1929 года был подписан договор между «Форд мотор компани» и Всесоюзным советом народного хозяйства (ВСНХ) СССР о технической помощи в постройке и пуске гигантского автомобильного завода в Нижнем Новгороде (ныне Горький).

В этой связи представляют интерес относящиеся к 20-м годам воспоминания хорошо известного у нас американского предпринимателя Арманда Хаммера, много сделавшего для начала и развития сотрудничества западного делового мира с СССР. Ниже публикуем отрывки из его книги «Мой век — двадцатый. Пути и встречи», выпущенной в 1988 году издательством «Прогресс» на русском языке, с нашими комментариями.

«До войны (1914 года — прим. ред.) мой дядя, Александр Гомберг возглавлял агентство Форда на юге России. Я решил посоветоваться с ним, не заинтересует ли Форда возобновление связей с русским рынком. Он откровенно сказал, что Форд настроен по отношению к большевикам не дружески, однако предложил организовать с ним встречу.

Я поехал в Детройт, где на железнодорожной станции меня встретил один из руководящих работников фирмы, Чарльз Соренсен и отвез на машине «Дирборн индипендент». Меня представили главному редактору Камерону, а через несколько минут в кабинет вошел сам Генри Форд...

Он начал разговор с резкой фразы о том, что, хотя русский рынок, безусловно, предоставляет огромные возможности для его продукции, он предпочел бы подождать, пока в России не сменится власть. Только что окончив колледж, я, как большинство молодежи, считал Генри Форда замечательной фигурой в американской промышленности. Однако я нашел в себе мужество ответить:

«Ну что ж, мистер Форд, если вы ждете смены режима в России, то вам еще долго не придется с ней торговать».

Форд окинул меня пронизательным взглядом: «Почему вы так говорите?» Я объяснил, как мог, и хотя он, по-видимому, со мной не согласился, но, казалось, слушал с интересом и пригласил меня пообедать...

Когда я упомянул, что русские больше интересуются тракторами, чем автомобилями, Форд нахмурился и помолчал. «Тракторы у нас хорошие, — сказал он, — но автомобиль — это



символ прогресса. Если Россия хочет развиваться, то ей необходимы механические транспортные средства».

Я ответил, что у русских ужасные дороги. «Это одна из величайших ошибок, — сказал Форд и сделал быстрый жест рукой, как ни странно, напомнивший мне Ленина. — Машины должны быть во-первых, а дороги — во-вторых. Если у них будут машины, дороги появятся сами собой. То же самое произошло в Америке. Вы должны убедить ваших русских друзей в том, что автомобиль — это не роскошь, а средство передвижения, необходимое в современных условиях».

Я ответил, что это как раз то, чего пытаются добиться большевики, но им страшно мешает отсутствие технической подготовки и квалифицированных инженеров.

Мне удалось захватить с собой в Москву (весной 1922 года — прим. ред.) несколько моделей автомобилей Форда и тракторов «Фордзон». Мне также дали с собой несколько сот метров пленки с фильмом о фордовских заводах, и, что всего важнее, я получил исключительное право продажи всех изделий Форда в Советской России.

Я предложил моему отцу представ-



лять некоторых моих клиентов в нашем экспортно-импортном бизнесе. В этом качестве он поехал в Дирборн предложить Генри Форду построить в Советском Союзе завод, где русские будут работать под руководством фордовских мастеров и техников из Детройта. Генри Форд обдумывал это предложение почти десять лет и наконец в 1929 году подписал соглашение о сотрудничестве с русскими в строительстве завода по производству легковых и грузовых автомобилей на Волге в Нижнем Новгороде, который теперь называется Горький».

Почему наш выбор пал на Форда? Дело в том, что для широкой автомобилизации в СССР необходимы были сотни тысяч машин в год. Единственный выход заключался в создании современных предприятий, работающих по высокопроизводительной технологии. Она была хорошо освоена заводами США. Более того, применительно к ней американские инженеры создали конструкции, которые были очень технологичными, простыми, а избранные методы производства обеспечивали этим автомобилям высокое качество изготовления и, следовательно, высокую долговечность. Дорожные условия глубинных районов США более, нежели европейские, напоминали русские. Это соображение хорошо подтверждалось опытом эксплуатации американских автомобилей, ввезенных в СССР: к 1929 году самой распространенной маркой у нас был «Форд», а в целом американские машины составляли треть парка.

Анализируя все обстоятельства, советские специалисты пришли к выводу, который точнее всего выразил профессор В. Гиттис, выступая в апреле 1929 года на страницах журнала «За рулем»: «Нужно отказаться от разработки собственной конструкции автомобиля, как не следует самим разрабатывать технологический процесс производства заново; вместо этого для ускорения нового строительства нужно принять по соглашению с каким-либо иностранным заводом применяемый им технологический процесс вместе со строящейся этим заводом конструкцией автомобиля».

Кстати, американские промышленники быстро оценили конъюнктуру — в начале 1928 года руководители фирм «Форд», «Додж», «Виллис-Оверланд» опубликовали в журнале «За рулем» свои соображения об автомобилизации в СССР. В этой связи уже в конце 1928 года начались переговоры, сначала с Г. Фордом, а затем с представителями «Дженерал Моторс». Форд предлагал создать смешанное советско-американское общество с вложением своего капитала, чтобы построить современный завод производительностью 100 тысяч машин в год. Корпорация «Дженерал Моторс» предлагала техническое содействие и право использования конструкции одной из моделей «Шевроле» (иными словами, покупку лицензии) и кредит. При этом вторая фирма стояла за очень скромные масштабы выпуска — 12,5 тысячи автомобилей в год.

Несмотря на острую необходимость в автомобилях, советские экономисты отказались от привлечения иностранных капиталов в автомобилестроение. Любой важный шаг, любое принципиальное решение в этом случае пришлось бы увязывать с американским партнером, который мог иметь свои взгляды на развитие советской экономики, и транспорта в частности. И тогда 4 марта 1929 года Всесоюзный совет народного хозяйства (ВСНХ) СССР издал знаменитый приказ № 498, где говорилось, что правительство приняло решение построить собственными силами современный автомобильный завод годовой производительностью 100 тысяч машин. Место постройки выбрали в районе деревни Монастырка под Нижним Новгородом, а срок строительства определили в три года.

Наличие квалифицированной рабочей силы, дешевизна подвоза водным путем сырья, близость уральской металлургической базы, достаточная удаленность от государственных границ — вот доводы в пользу Нижнего Новгорода.

Переговоры с Фордом, однако, продолжались. Его фирма в послекризисный период находилась в сложном экономическом положении, и крупный контракт с нашей страной стал бы для нее существенным подспорьем. В итоге в Дирборне (США) 31 мая 1929 года между Г. Фордом и делегацией ВСНХ СССР был подписан договор. Советская сторона получила по нему от «Форд мотор компани» техническую помощь при постройке и пуске нового завода, право на изготовление у себя моделей «Форд» и обучение в США специалистов. Срок технического сотрудничества — девять лет.

В качестве оплаты советская сторона бралась приобрести в течение четырех лет 72 тысячи комплектов деталей, из которых в СССР будут до начала пуска нового завода собираться легковые автомобили «Форд-А» и грузовики «Форд-АА», на общую сумму 72 миллиона рублей.

Этот договор оказался выгодным для обеих сторон. И прежде всего он дал возможность сразу же начать монтаж машин. Для этого в Нижнем Новгороде был переоборудован завод «Гудок Октября», которому предстояло собирать ежегодно по 12 тысяч автомобилей из фордовских деталей. Первые машины вышли из его ворот в феврале 1930 года. Любопытный факт: на головном автомобиле этой первой колонны, грузовике «Форд-АА» образца 1928 года с односкатными задними колесами и низким (по сравнению с моделью 1929 года) радиатором был укреплен плакат «Выполняем пятилетку. Первый советский «Форд». Впоследствии «Гудок Октября» стал филиалом горьковского автомобильного завода, а ныне он профилирован на выпуск специализированных автомобилей.

В январе 1932 года вступил в строй горьковский автомобильный завод — один из ведущих в отрасли. Весной 1981 года с конвейера предприятия сошел автомобиль № 10 000 000. Сегодня ГАЗ ведет реконструкцию цехов, готовится к освоению производства первого в своей биографии дизельного грузовика. Это сегодня... А 60 лет назад, когда заключался договор с Фордом, там, где ныне стоят корпуса завода, стелились поля деревни Монастырки.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

АНАЛОГИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ

Читатель В. Арбузов из г. Можайска спрашивает, какие зарубежные моторные масла можно использовать в двигателе автомобиля «Москвич—2140».

Отвечает заместитель директора НИИАТ по научной работе Л. Рошаль.

Для автомобилей семейства «Москвич» по вязкостно-температурным характеристикам подходят моторные масла классов вязкости SAE30 и SAE20 в летнее время, SAE10 — зимой.

За рубежом для двигателей легковых автомобилей в основном применяются все-сезонные масла классов вязкости SAE10w20, 10w30 и 10w40, которые также пригодны для наших моторов, в том числе и для «москвичовских».

Для карбюраторных двигателей в соответствии с американской классификацией API-1970 по уровню эксплуатационных свойств подходят масла группы SC (соответствует нашей группе А), SD (соответствует группе В₁) и SE (соответствует группе Г₁).

БЕЛО-ЛУННЫЙ СИГНАЛ

«Проезжая как-то через железнодорожный переезд, с удивлением увидел, что над привычными попеременно мигающими красными сигналами установлен еще один — белого света. В правилах движения о таком сигнале ничего не говорится. Что он означает? Для чего введен? И будет ли устанавливаться на всех переездах или это новшество характерно только для нашей области?» — спрашивает А. Заборских из г. Мураши Кировской области.

Установка дополнительных головок с линзами бело-лунного цвета начата на железнодорожных переездах в 1987 году. Их назначение — информировать водителей транспортных средств об исправности переездной сигнализации. Если горят красные сигналы, а бело-лунный не горит, то водителю запрещается выезжать на переезд. Если же красные огни не горят, а бело-лунный работает в мигающем режиме — движение через переезд разрешено лишь при отсутствии приближающегося поезда, то есть в этом случае водитель обязан руководствоваться пунктом 16.3 правил движения. Если огни вообще не горят, это означает, что сигнализация выключена или неисправно светофорное устройство. Тогда водители должны действовать так, как при движении через неохранный переезд, не оборудованный сигнализацией.

Бело-лунный сигнал вводится на переездах всей страны. Соответствующее дополнение будет внесено и в правила дорожного движения. Справка получена в Главном управлении ГАИ МВД СССР.

С УДОСТОВЕРЕНИЕМ ВОЕННОГО СПЕЦИАЛИСТА

«Какие военно-технические специальности, полученные после обучения в школах ДОСААФ по водительской профессии, соответствуют народнохозяйственному профилю?» — спрашивает призывник В. Стаховский из Тернопольской области.

В автомобильных школах ДОСААФ готовят водителей с правом управления автотранспортными средствами категорий «В» и «С», то есть легковыми и грузовыми автомобилями. Выпускники технических школ ДОСААФ получают одну из сле-

дующих специальностей: «водитель-крановщик» (машинист автомобильного крана), «водитель-электромеханик» (подвижных аэродромных агрегатов), «механик-водитель гусеничного тягача», «водитель колесного бронетранспортера», «механик-водитель топливо- и маслозаправочных средств».

Все обучающиеся в этих школах на шасси колесных машин получают удостоверения на право управления транспортными средствами категорий «В» и «С». Механики-водители вместе с удостоверением на право управления гусеничными машинами (специалист III класса) получают водительские права категории «В» («без права работы по найму»). Водители БТР вместе с удостоверением по основной военной специальности — категорию «С». После окончания краткосрочных курсов и сдачи только практического экзамена в ГАИ они могут получить удостоверение категорий «В» и «С» без ограничений.

Курсантам, сдавшим экзамены по специальности, связанной с работой на силовых агрегатах (водитель-электромеханик, машинист автокрана с электроприводом), выдается дополнительное удостоверение о проверке знаний правил электробезопасности при эксплуатации электроустановок. Водителям-электромеханикам присваивается квалификация «машинист передвижных электростанций 3-го разряда». Водителям-крановщикам присваивается соответствующая квалификация и выдается удостоверение на право обслуживания подъемных сооружений и объектов госгортехнадзора.

Таким образом, выпускники учебных организаций ДОСААФ после окончания службы могут найти применение полученным в оборонном Обществе знаниям в аэрофлоте, на стройках, в автохозяйствах, на предприятиях по разработке и добыче полезных ископаемых, бытового обслуживания, в геолого- и нефтяной разведке, в производственных объединениях, в сельском хозяйстве, лесной промышленности, научно-исследовательских организациях.

В ДАННОМ СЛУЧАЕ НЕ ПОЛАГАЕТСЯ

«У нас в семье случилось несчастье, — пишет в редакцию жительница Красноярска С. — Несовершеннолетний сын в компании со своими друзьями, которые его и подговорили на это, угнал из гаража автомобиль, принадлежащий нашей семье. Машину они разбили, притом за рулем был наш сын. Ущерб очень большой — несколько тысяч рублей. Машина наша застрахована по «авто-комби», но, когда мы обратились в инспекцию, нам ответили, что никакой компенсации в этом случае не полагается. Неужели это действительно так!»

Как нам сообщили в Правлении государственного страхования РСФСР, при любом виде страхования автомобиля страховое возмещение не выплачивается, если ущерб возник в связи с тем, что страхователь или член его семьи (в том числе и несовершеннолетний) управляли автомобилем, не имея удостоверения на право вождения транспортного средства данного вида. Сын гражданки С., будучи несовершеннолетним, не имел, разумеется, водительского удостоверения. Таким образом, в выплате страхового возмещения в данном случае отказано совершенно обоснованно. Кстати, это положение должно быть известно страхователю уже при заключении договора, так как оно напечатано на обратной стороне страхового свидетельства.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ЛЕКТОРИЙ КЛУБА

Прицепы к легковому автомобилю давно перестали быть экзотикой. Многие по достоинству оценили те дополнительные возможности, которые появляются при использовании этого транспортного средства и в хозяйственных делах, и во время отдыха. Именно поэтому прицепы сейчас пользуются повышенным спросом.

Но у автомобилиста, ставшего (или только собирающегося стать) обладателем понравившегося ему прицепа, непременно появляется целый ряд практических вопросов. Как изменятся скоростные и разгонные качества автомобиля? Намного ли возрастет расход топлива? Увеличится ли износ агрегатов машины? Рассказывает об этом инженер Ю. ВИНУКОВ.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЛЕГКОВОГО АВТОПОЕЗДА

Максимальная скорость

Для одиночного автомобиля этот показатель отнюдь не актуален: максимальные скорости наших машин намного выше тех лимитов, что установлены правилами движения. Иное дело автопоезд. Возросшая масса и, что еще важнее, повышенное сопротивление воздуха резко увеличивают затраты мощности при езде. И если легкий и небольшой грузовой прицеп, не выступающий за габарит автомобиля, относительно мало сказывается на скорости движения в установившемся режиме, то прицеп-дача — это уже серьезно (кривая 1 на рис. 1). Ну а если взять очень неблагоприятные, хотя и вполне реальные условия, то здесь, как свидетельствует кривая 2 того же рисунка, обычные «Жигули» едва ли смогут развивать более 60 км/ч. На самом же деле скорость будет еще меньше, поскольку фиксированные передаточные числа трансмиссии далеко не всегда позволяют

Изменение динамических показателей легкового автомобиля малого класса при движении с прицепом (в %)

Автотранспортное средство	Максимальная скорость, км/ч	Время разгона с места до скорости 80 км/ч, с	Время разгона с места на пути 500 м, с
Одиночный автомобиль	100	100	100
С грузовым прицепом	85	140	110
С прицепом-дачей	50	200	120

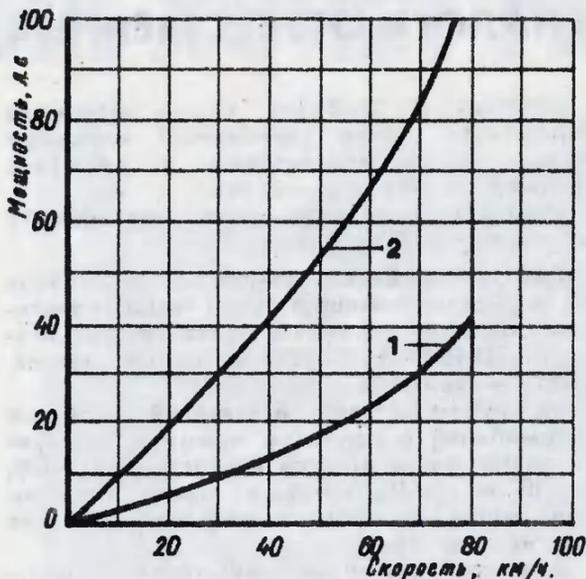


Рис. 1. Ориентировочная зависимость необходимой мощности двигателя от скорости движения для легкового автомобиля малого класса с прицепом-дачей: 1 — равномерное движение по горизонтальному участку шоссе в безветренную погоду; 2 — движение на 12-процентный подъем при встречном ветре 14 м/с.

раскрыть двигатель до оборотов, соответствующих максимальной мощности. Такое положение, как уже отмечалось, диктуется главным образом величиной аэродинамического сопротивления; его влияние достаточно наглядно показано в табл. 1.

Разгонная динамика

По понятным соображениям на этот показатель решающим образом влияет масса транспортного средства, хотя и аэродинамику никоим образом нельзя сбрасывать со счетов. Осредненные цифры, характеризующие ухудшение разгона ав-

ТАБЛИЦА 1

Доля затрат мощности на преодоление аэродинамического сопротивления (в %)

Вид автотранспортного средства	При движении со скоростью	
	35 км/ч	70 км/ч
Одиночный легковой автомобиль	16	55
Тот же автомобиль с грузовым прицепом	18	58
Тот же автомобиль с прицепом-дачей	38	77

ТАБЛИЦА 2

Результаты эксперимента по оценке тормозного пути автопоезда при различных состояниях дороги

Состояние дорожного покрытия	Тормозной путь, м						
	При скорости автопоезда перед началом торможения, км/ч						
	20	30	40	50	60	70	80
Сухое	10	17	26	38	52	67	84
Мокрое	11	20	32	46	63	82	104
Грязное	13	26	42	62	86	114	145
Гололед	37	78	135	207	295	398	516

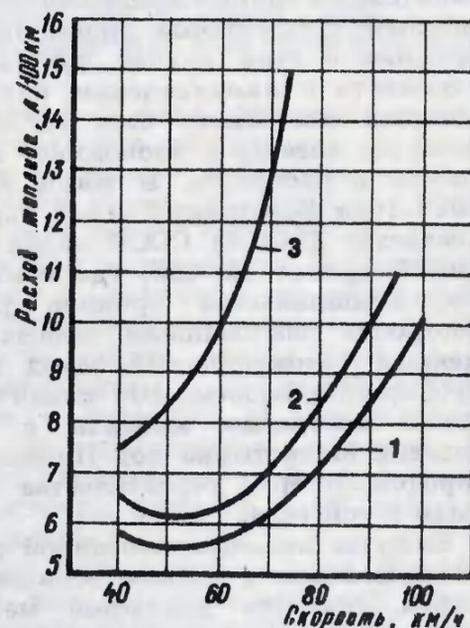


Рис. 2. Результаты испытаний легкового автомобиля малого класса по оценке зависимости расхода топлива от скорости равномерного движения по шоссе: 1 — без прицепа; 2 — с компактным грузовым прицепом массой 400 кг; 3 — с прицепом-дачей той же массы.

топоезда по сравнению с одиночным автомобилем, приведены в табл. 2. Зная показатели разгона своей машины, приведенные в ее технической характеристике, нетрудно посчитать, насколько они изменятся при езде с прицепом. Ухудшение разгонных качеств необходимо постоянно иметь в виду, чтобы правильно оценивать возможности обгона и других маневров в транспортном потоке. И еще. Цифры, приведенные в таблице, сугубо ориентировочные, на практике они могут иметь довольно широкие отклонения. Основной вывод из этого прост: прицеп не должен быть перетяжелен. При выборе модели во главу угла следует ставить не высокую грузоподъемность «на всякий случай», а возможно меньшую собственную массу прицепа.

Расход топлива

Разумеется, повышенные затраты мощности на преодоление дорожных сопротивлений ведут к увеличению расхода бензина. Размеры этого увеличения достаточно хорошо иллюстрируются результатами специального дорожного эксперимента (рис. 2). Возьмем, скажем, скорость 70 км/ч. Компактный грузовой прицеп, лишь немного увеличивающий сопротивление воздуха, поднимает расход бензина примерно на 16%. Прицеп-дача, имеющая ту же массу, но больший габарит

ТАБЛИЦА 3

рит, вынуждает затрачивать в два раза больше топлива. Это естественно. Зависимость между скоростью движения и затратами мощности на сопротивление воздуха не прямая, а кубическая, поэтому даже на средних скоростях аэродинамика становится решающим фактором. Здесь уместно напомнить об одной «мелочи». Тент, закрывающий платформу порожнего грузового прицепа, — не украшение. Когда его нет, задний борт начинает играть роль паруса, в буквальном смысле выбрасывающего бензин на ветер.

Тормозные качества

Увеличение массы автопоезда по сравнению с одиночным автомобилем предопределяет соответствующее возрастание тормозного пути (мы здесь не рассматриваем случай, когда прицеп оборудован собственной тормозной системой, поскольку таких конструкций в серийном производстве у нас пока нет). Средние величины тормозного пути, полученные в ходе испытаний отечественных легковых автомобилей малого класса с грузовыми прицепами, показаны в табл. 3.

Износ автомобиля-тягача

Не вызывает сомнений, что эксплуатация автомобиля с прицепом дополнительно нагружает его агрегаты и узлы, ускоряя тем самым их износ. Как велико это влияние в обычной практике? В табл. 4 приведены среднестатистические данные, полученные в ходе длительных наблюдений. Они свидетельствуют, что срок службы большей части изнашиваемых деталей автомобиля при постоянной езде с прицепом сокращается на 20—40%, иными словами, примерно на треть. Это обстоятельство следует учитывать при планировании своих расходов и предстоящих ремонтных работ.

ТАБЛИЦА 4

Среднестатистические данные о сокращении межремонтного пробега автомобиля при постоянной езде с прицепом

Агрегат (система)	Сокращение межремонтного пробега при постоянной эксплуатации с прицепом по сравнению с одиночной эксплуатацией, %
Двигатель	20—30
Система охлаждения	40
Сцепление	40—60
Коробка передач	20—40
Карданная передача	20
Задняя подвеска	20—60
Амортизаторы	20
Тормозная система	20—40
Электрооборудование	20
Шины	40

Влияние прицепа на эксплуатационные показатели автомобиля далеко не исчерпывается рассмотренными выше факторами. Однако такие вопросы, как энерговооруженность автопоезда, его управляемость и устойчивость в различных условиях, заслуживают отдельного разговора. И мы его продолжим в одном из ближайших номеров.

Трибуна КЛУБА

Многие письма, адресуемые редакции, касаются одной из самых болевых точек в жизни автолюбителей — запасных частей. «Если бы те, от кого зависит производство деталей, которые нам удается приобрести только на черном рынке по черным ценам, страдали от этого так же, как мы, проблема запасных частей была бы давно решена», — утверждает А. Скобликов из Калуги. Это верно только отчасти, потому что причин пресловутого дефицита гораздо больше — от постоянно стареющего и обновляющегося парка машин до производственных возможностей и ресурса материалов. Среди этих причин, наверное, к удивлению многих, и наше собственное нежелание помочь промышленности удовлетворить наш же спрос. Вот об этом сегодняшний рассказ специалиста ВАЗа инженера Л. КУЗЬМЕНКО.

НЕ ХУЖЕ НОВЫХ

Одно из эффективных средств для удовлетворения спроса на запасные части — восстановление изношенных деталей и узлов. Этим занимаются во всем мире. Занимаются и наши заводы, но пока результаты весьма скромны: специальные предприятия еще строятся, участки еще организуются. И, к величайшему сожалению, даже те, что уже начали действовать, загружены не полностью — всего на 10—60%. А причина — в отсутствии ремфонда, то есть тех деталей и узлов, которые должны поступать от владельцев автомобилей после их замены. Почему не сдают — понять трудно. Жалко свою вещь отдать? Но ведь СТО платит деньги — 30% от цены новой детали, немало хотя бы за то, что твой гараж или балкон будут избавлены от бесполезного для владельца машины металла.

Может быть не верят, что восстановленная деталь или узел могут работать так же хорошо, как новые? Но опыт самих автолюбителей показывает, что сплошь и рядом восстановленная деталь, цена которой лишь 70% от цены новой, работает не хуже ее.

Убедительным примером служат восстановленные в автоцентрах ВАЗа распределители и рычаги привода клапанов для «жигулей», доля которых в общем числе этих деталей, поступающих на СТО, становится, даже при всех издержках нового дела, все больше и больше и ныне составляет около 25% (кстати, благодаря росту доверия к ним со стороны клиентов).

Чтобы понять закономерность такого успеха, рассмотрим известные способы восстановления валов и рычагов, применяемые разными организациями, о чем нередко просят владельцы «жигулей». Все сводится к нанесению на кулачки распределителя твердых материалов методом наплавки, напыления, покрытия электрохимическими способами. Часто используют такие материалы, как титановые сплавы, хром, «сормайт», чугун. Поверхность кулачков при этом может обладать большой твердостью (не менее 60 HRC). Но только ее недостаточно для достижения высокой износостойкости. Нанесение этих покрытий сопровождается большими деформациями валов, появлением дефектов в наплавленных слоях в виде трещин и раковин. Большинство восстановленных таким образом валов не соответствует чертежу по геометрии и потому не могут обеспечить нормальную работу газораспределительного механизма. Велики трудоемкость таких видов восстановления и стоимость отдельных ма-

териалов. По этим причинам завод отказался использовать такие методы.

В поисках оптимального варианта технологии специалисты ВАЗа в 1983 году провели всесторонние исследования названных и других методов и установили, что лучшие результаты дает наварка на кулачки стали с последующим газовым азотированием.

Эта технология внедрена на нескольких участках (например, в САЦ г. Симферополя, на заводе ГАРО в г. Тольятти, в САЦ г. Самарканда, в Челябинске) производительностью 60 тысяч штук в год каждый. Способ восстановления распределителей защищен авторским свидетельством. Ныне на ряде участков (в гг. Красноярске, Казани, Иркутске, Ростове и др.) вместо стальной проволоки стали с успехом использовать отслужившие срок чугунные поршневые кольца.

Многочисленные периодические испытания восстановленных распределителей на стендах в УГК ВАЗа показывают их стабильное качество. Сведения, поступающие с дорожных испытаний на контрольных автомобилях, подтверждают высокие прочностные свойства восстановленных — ходимость валов достигает 125 тысяч километров.

Участки восстановления оснащены ныне современными оборудованием, измерительными приборами, имеют лаборатории для химического и металлографического анализа.

К валам, принимаемым в ремонт, предъявляют следующие требования: они не должны иметь сколов, следов коррозии и трещин; износ кулачков не должен превышать 3,5 мм (иначе восстановление экономически невыгодно и не обеспечивает требуемой износостойкости поверхности); износ остальных поверхностей не должен превышать 0,03 мм (по статистике 97% распределителей, бывших в эксплуатации, имеют меньший износ). Восстановленные ранее любым методом распределители вторично не принимаются.

Для сведения сообщаем: цена восстановленного распределителя — 11 рублей 90 копеек, рычага — 1 рубль. При обмене владельцу возвращают за изношенный вал — 5 рублей 10 копеек, за рычаг — 40 копеек.

Как же отличить восстановленный вал от нового? По двум признакам. Первый — маркировка на торце со стороны заглушки, например P28M. Буква «P» — ремонтный; число обозначает участок-изготовитель и год; последняя буква — шифр месяца. Этот вал восстановлен в САЦ г. Симферополя в ноябре 1988 года. Второй признак — у восстановленного вала кулачки имеют темный цвет, опорные шейки — светлые, а у нового вала и кулачки светлые.

Обращаемся от имени «АвтоВАЗтехобслуживания» ко всем владельцам наших автомобилей — сдавайте (а точнее, продавайте) отслужившие свой срок, ненужные вам детали и узлы (распределители, шаровые опоры, наконечники рулевых тяг и т. п.), список с ценами на которые вывешен на всех фирменных СТО и в САЦ. Это поможет устранить дефицит запчастей в вашем регионе, сэкономит труд и металл. Выгода общая!



Отработка технологии наварки кулачков в лаборатории ВАЗа.

Сегодня, как это нетрудно догадаться по заголовку, речь в Клубе пойдет о смазке, точнее — о масляной системе двигателей внутреннего сгорания. Тема подскана читателями: одни жалуются на быстрый износ деталей, другие совершенствуют систему и просят совета, третьи экспериментируют с маслами. Полагаем, что в какой-то мере им поможет выступление, которое по просьбе редакции подготовил специалист в области испытаний двигателей инженер Е. МАСЛЕННИКОВ.

Эту лекцию мы приглашаем «послушать» и владельцев тяжелых мотоциклов, где двигатели и системы мало отличаются от автомобильных.

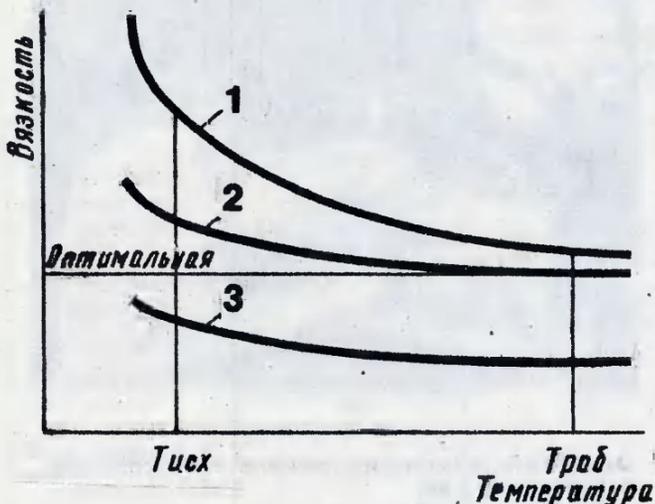
КАК СМАЗЕШЬ— ТАК ПОЕДЕШЬ

Исследования показывают, что более половины общего количества неполадок, возникающих в процессе эксплуатации, связано с работой системы смазки и с качеством масел.

Условия, влияющие на работу системы, можно разделить на две группы. К первой отнесем климатические и дорожные условия (время года и температуру окружающего воздуха, городскую или загородную езду, характер покрытия дороги и т. д.), а ко второй — режимы работы автомобиля и двигателя: неустановившиеся — пуск и прогрев, разгон и торможение; установившиеся — движение с постоянной скоростью при постоянной нагрузке.

Легковые автомобили большую часть времени эксплуатируются в городах и других населенных пунктах, где короткие по продолжительности поездки чередуются с длительными по времени стоянками. Исследования выявили любопытную картину: 95% двигателей не достигает оптимальной температуры в течение 90% времени их работы (1). Кроме того, отмечено, что время работы при оптимальном температурном режиме (70°С выше) в городских условиях больше, чем за городом.

График вязкостно-температурной зависимости масел: 1 — масло относительно высокой вязкости; 2 — загущенное масло; 3 — маловязкое масло. Тисх — температура масла при пуске двигателя; Траб — рабочая температура масла.



Любопытны и результаты, к которым привело изучение общего характера движения: режимы разгона занимают 54—59, режимы торможения 31—35, установившиеся режимы 15—20% всего времени работы автомобиля. При эксплуатации только в городе неустановившиеся режимы доходят до 95—98%.

Из этих данных отметим два важных для нас вывода: большая часть автомобилей эксплуатируется при недостаточной температуре двигателя; основной режим его работы — неустановившийся.

Теперь перейдем к системе смазки. Наиболее нагруженными деталями в двигателе являются коренные и шатунные подшипники коленчатого вала, поэтому проходные сечения каналов выбирают такими, чтобы до 70% масла, подаваемого насосом, направлялось к этим подшипникам. По мере износа двигателя доля его может возрасти до 96%, так как расход масла через подшипники пропорционален в кубической степени увеличившемуся зазору в них.

Для нормальной подачи масла ко всем трущимся поверхностям необходимо, чтобы оно легко проходило через фильтрующий элемент и каналы системы. Эта способность характеризуется так называемой прокачиваемостью масла, которая, в свою очередь, зависит от его вязкости при рабочей температуре. Слишком вязкое с трудом идет по каналам, а маловязкое почти все вытекает через зазоры подшипников коленчатого вала. В обоих случаях детали, расположенные вдали от насоса (например, газораспределительного механизма), испытывают масляное голодание.

Однако вязкость масла не постоянна. Она зависит от ряда факторов, и в первую очередь от температуры. Как видно из приведенного здесь графика, масло высокой вязкости имеет большую разницу величин при рабочей и исходной температурах (температура пуска холодного двигателя). У маловязких масел эта разница невелика, и их вязкостно-температурная характеристика имеет пологую зависимость. Но вязкость такого масла при рабочей температуре недостаточна.

Понятно, для надежной смазки двигателя необходимо масло небольшой вязкости при пусковой температуре и достаточно большой при рабочей. Такой характеристикой (кривая 2 на графике) обладают загущенные масла, получаемые из маловязких добавлением специальных присадок. Они-то выбраны и рекомендованы заводами — изготовителями двигателей для постоянного применения.

Теперь рассмотрим процессы, которые протекают в системе смазки во время работы двигателя.

Начнем с его пуска. До этого момента во время стоянки масло из системы смазки вытекает через зазоры в подшипниках коленчатого и распределительного валов, а также из маслоприемника. Чем дольше стоянка, тем меньше масла остается в масляных каналах двигателя. Поэтому при пуске некоторое время уходит на то, чтобы насос забрал масло из картера двигателя и заполнил их. В этот период трущимся парам двигателя приходится работать без достаточной смазки — в режимах полусухого или полужидкостного трения.

Во время прогрева двигателя при низких температурах окружающего воздуха густое масло не полностью заполняет впадины шестерен масляного насоса, с трудом проходит через фильтр, из-за чего количество масла в магистрали оказывается недостаточным. В особенно неблагоприятных условиях работают детали цилиндро-поршневой группы и газораспределительного механизма. Данные исследований свидетельствуют, что смазка к верхней части поршня, даже при положительной температуре пуска (+25°С) и нормальных оборотах холостого хода, может поступить лишь через несколько минут (1). Все это повышает износ деталей двигателя.

Хочется еще раз отметить, что загущенные масла (в их обозначении содержится индекс «з», например М5з/10Г1), которые обладают хорошими вязкостно-температурными характеристиками, быстрее попадают в необходимом количестве к деталям, и это

сводит к минимуму их износ в процессе пуска и прогрева двигателя, особенно зимой.

Желая улучшить смазку наиболее изнашиваемых деталей газораспределительного механизма в «жигулях», некоторые владельцы придумывают специальные устройства для подачи дополнительного количества масла на кулачки распределительного вала, что должно снизить их износ. Масло при этом забирают из общих каналов системы смазки. Однако такая переделка приводит к уменьшению количества масла, поступающего к подшипникам распределительного и коленчатого валов и другим узлам трения на всех режимах работы двигателя, особенно при пуске и прогреве. Подобные дополнительные устройства имеют смысл, когда масло на кулачки подается автономным насосом (например, с электроприводом) из картера непосредственно перед пуском двигателя, чтобы лучше смазать детали, пока к ним подойдет масло от штатного насоса.

Немаловажно для снижения износа двигателя поддерживать в системе смазки определенное давление (оптимальное — 0,25—0,3 МПа). В процессе испытаний двигателей было установлено, что с уменьшением давления температура антифрикционного слоя вкладышей возрастает и одновременно снижается вязкость масляной пленки, поскольку уменьшается количество прокачиваемого через них масла. При повышенных давлениях также наблюдалось ускорение износа, что связано с возрастанием кратности циркуляции масла, а вместе с ним и попадающих в него абразивных частиц (продукты износа, частицы нагара и пр.). На износ деталей цилиндро-поршневой группы повышение давления в системе смазки практически не влияет, так как эти детали смазываются масляным туманом, образующимся в картере.

Теперь о влиянии неустановившихся режимов работы двигателя на условия смазки. Рассмотрим два случая: изменение нагрузки при постоянных оборотах коленчатого вала и изменение оборотов при постоянной нагрузке.

В первом случае увеличатся максимальные давление цикла и быстрота нарастания давления. Все это приведет к нарушению толщины масляной пленки в подшипниках коленчатого вала; усилится прижатие его шеек к подшипникам, радиальный зазор в наиболее нагруженной части подшипников уменьшится, а количество подаваемого масла останется неизменным. Результат — масляное голодание в подшипниках и усиление износа. Если при этом между парами трения будут находиться абразивные частицы, износ намного ускорится.

При увеличении оборотов (второй случай) процесс сгорания топлива в большей степени распространяется на такт расширения и повышает температуру деталей цилиндро-поршневой группы и клапанов. Это приводит к загрязнению отложениями цилиндров и поршней и усилению их износа. Осыпавшиеся частицы этих отложений попадают в масло и при плохой фильтрации (например, открыт перепускной клапан масляного фильтра по причине загрязнения) повышают износ деталей двигателя.

До сих пор мы рассматривали процессы в системе смазки, влияющие на износ двигателя. А что происходит с самим маслом?

Побочным результатом действия системы смазки, отрицательно влияющим на долговечность двигателя, является, как известно, образование различных отложений на поверхности деталей. К ним относятся нагар, лаки, осадки.

Нагар, образующийся на поверхностях головок поршней, камер сгорания и впускных клапанов, как правило, черного цвета — продукт неполного сгорания топлива и термического разложения, окисления и полимеризации углеводородов масла, а также пыль, проникающая с воздухом в цилиндры. Отслаивающиеся в процессе работы частицы нагара, очень твердые, усиливают абразивный износ деталей двигателя.

Другой вид отложений — лаки — продукты, получающиеся из масла в результате его термического окисления, образуют на металлических поверхностях пленки — бес-

цветные в тонком слое и черные с коричневым оттенком при увеличении толщины. Из-за высокой липкости эти пленки задерживают на себе пыль и продукты износа двигателя, что также приводит к усилению износа деталей.

При работе двигателя на богатых смесях (мощностные режимы и некоторые режимы частичных нагрузок) влияние неполноты сгорания топлива на нагаро- и лакообразование весьма существенно. Нагар увеличивается и при неправильной регулировке карбюратора и при перегрузке двигателя. То же можно сказать и в отношении лаков.

Следует здесь напомнить и об осадках — продуктах взаимодействия картерных газов с маслом. Прорывающиеся с горячими картерными газами водяные пары омывают сравнительно холодные стенки картера, клапанной крышки и других деталей, конденсируются и смешиваются с маслом. В присутствии воды окисленные продукты износа или коррозии образуют мыла, плохо растворимые в масле, которые при невысокой температуре выпадают в виде шлама. Мыла стабилизируют водо-масляную эмульсию, в результате чего образуется студнеобразная масса, в состав которой, кроме воды и масла, входят пыль, продукты износа и старения масла и т. п. Осадки забивают масляные каналы, сетку маслоприемника, фильтр тонкой очистки, из-за чего уменьшается подача масла к трущимся деталям.

Наиболее интенсивно осадки образуются при нагреве и остывании двигателя, особенно осенью и зимой. Заметим также, что пуск после длительных стоянок и нагружение плохо прогретого двигателя всегда способствуют усиленному прорыву картерных газов. Поэтому, чтобы предупредить образование большого количества осадков, нужно устранить причины появления воды в масле — длительную работу на холостом ходу, движение с непрогретым двигателем и т. п., не говоря уж о том, что ее не должно содержать заливаемое свежее масло.

С целью уменьшить образование нагара, лаков и осадков в масле при их изготовлении добавляют специальные присадки, в том числе моющие, которые очищают детали от этих отложений. Однако при длительном хранении они могут выпадать в осадок, особенно при контакте с водой. Такие масла нельзя применять не только потому, что концентрация их в основном объеме снижена, но и потому, что осадки, если их влить в двигатель вместе с маслом, дадут при сгорании зольные отложения, усиливающие износ деталей цилиндрико-поршневой группы и клапанного механизма.

Из всего сказанного следует, что существует ряд причин, по которым количество и качество масла, подаваемого к деталям двигателя, не всегда соответствует предъявляемым к нему требованиям. Чтобы исключить или по крайней мере снизить влияние тех из них, что зависят от нас, достаточно выполнять рекомендации, приведенные в руководстве по эксплуатации автомобилей, и учитывать изложенные здесь сведения.

Список рекомендуемой литературы

Архангельский В. М., Вихерт М. М. и др. Под редакцией М. С. Ховаха. Изд. 2-е. **Автомобильные двигатели.** М., Машиностроение, 1977.

Григорьев М. А., Пономарев Н. Н. **Износ и долговечность автомобильных двигателей.** М., Машиностроение, 1976.

Ефимов С. И., Иващенко Н. А. и др. Под общей редакцией А. С. Орлина и М. Г. Круглова. **Двигатели внутреннего сгорания. Системы поршневых и комбинированных двигателей.** М., Машиностроение, 1976.

Канарчук В. Е. **Долговечность и износ двигателей при динамических режимах работы.** Киев, Наукова думка, 1978.

Лосиков Б. В., Пучков Н. Г., Энглиш Б. А. **Основы применения нефтепродуктов.** М., Гостопиздат, 1959.

НАШ ПРАКТИКУМ

Этот узел передней подвески автомобилей ВАЗ—2108 и «2109» сразу же привлек к себе внимание их владельцев. В «Советах бывалых» была уже опубликована (1989, № 2) рекомендация по усилению конструкции кронштейна. Но вариант, предлагаемый московским инженером Е. ЛЕВИНЫМ, представляется нам более интересным, потому мы решили вынести его в Клуб. Слово — автору.

РЕЦЕПТ ДЛЯ КРОНШТЕЙНА

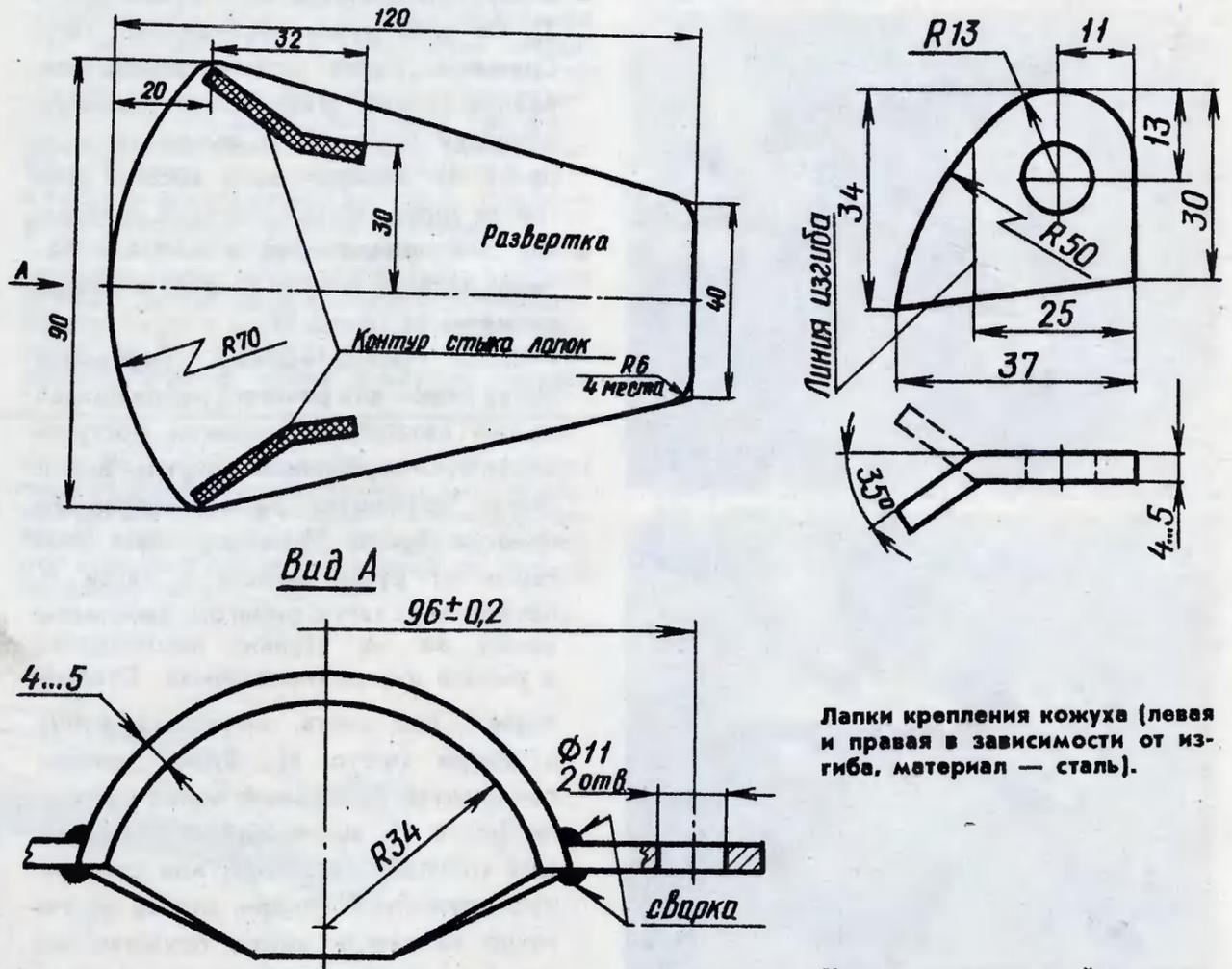
Начну «от печки». Кронштейн для крепления растяжки передней подвески отлит из алюминиевого сплава. Это первая его беда. Вторая — он установлен в таком месте, что неизбежно входит в контакт с бордюрным камнем при парковке. В итоге кронштейн ломается. Ситуация не аварийная, но с таким дефектом далеко не

уедешь. Стукнуться же о камень можно и дома и в гостях.

Чтобы застраховаться от неприятностей, я использую защитные кожухи, которые не только усиливают, но и защищают кронштейн (а заодно и гайку растяжки) от прямого удара, принимая его на себя. И, поскольку нижняя поверхность кожуха сильно скошена, усилие из горизонтальной плоскости переводится в вертикальную, равномерно распределяясь на точки крепления кронштейна. В итоге автомобиль, наехавший на бордюр, просто поднимается.

Изготовление кожухов труда не представляет. Их может сделать даже человек, почти не имеющий слесарных навыков. Конструкция детали понятна из чертежа и хорошо иллюстрируется фотографией. По части технологии могу дать только один совет: если у вас нет уверенности, что удастся аккуратно согнуть кожух из листовой стали, попробуйте вырезать его из толстостенной трубы подходящего радиуса.

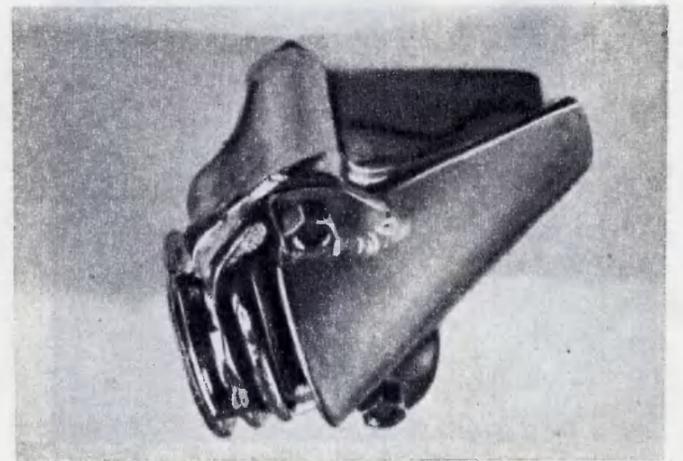
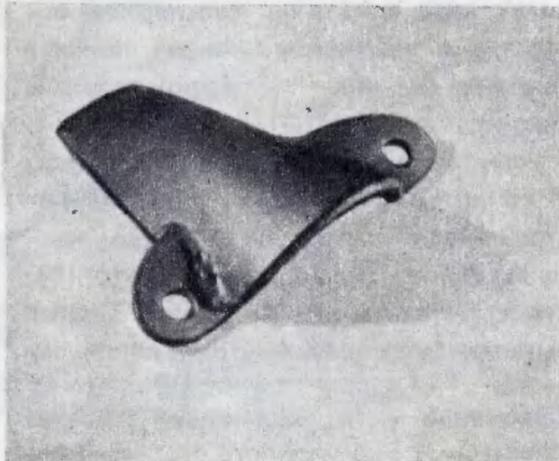
По моей рекомендации друзья обзавелись кожухами. После этого ни один кронштейн не сломался. Думаю, такую несложную деталь мог бы сделать и какой-то кооператив. А спрос на нее будет до тех пор, пока ВАЗ не изменит конструкцию узла.



Лапки крепления кожуха (левая и правая в зависимости от изгиба, материал — сталь).

Кожух, закрепленный на кронштейне.

Защитный кожух.



РАЗБИРАЕМ ПЕРЕДНЮЮ ДВЕРЬ У АЗЛК-2141

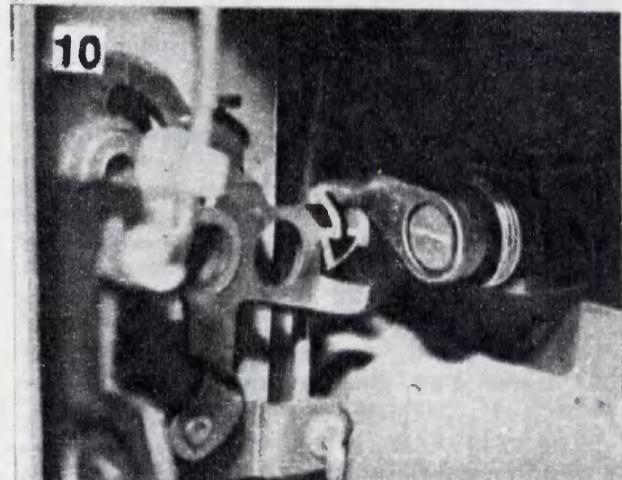
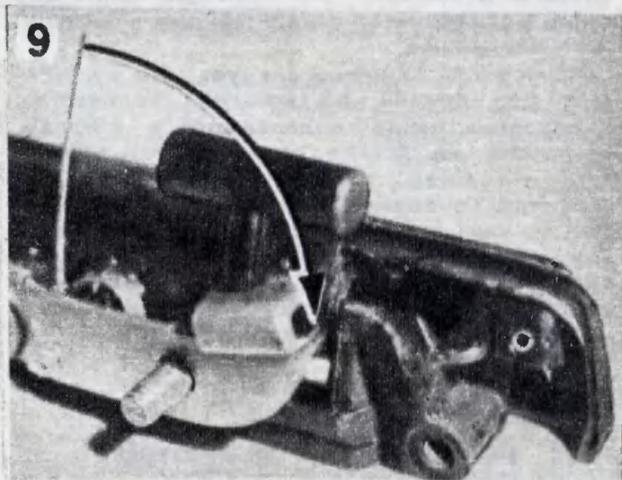
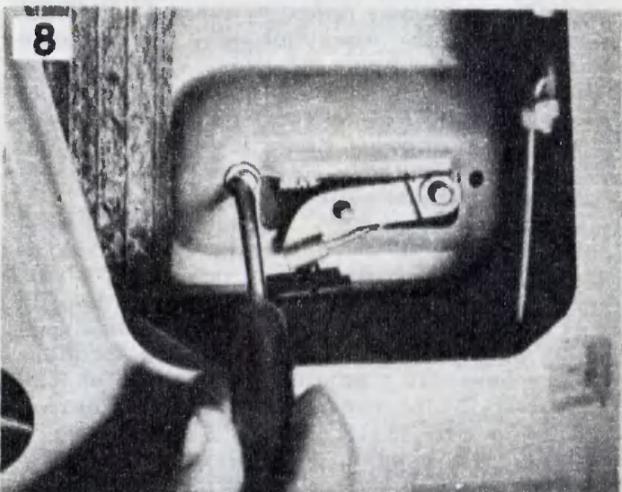
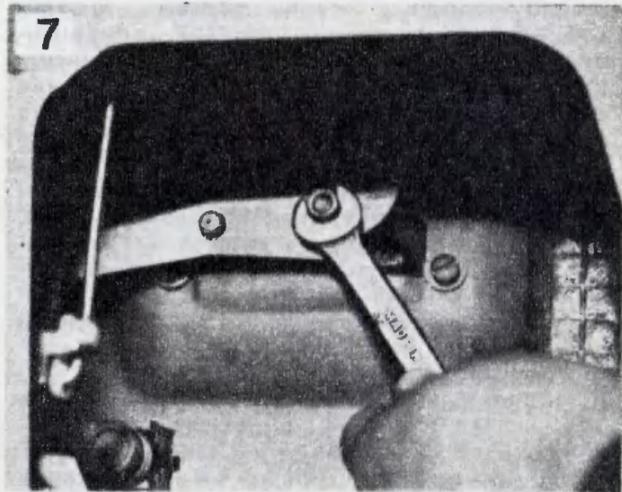
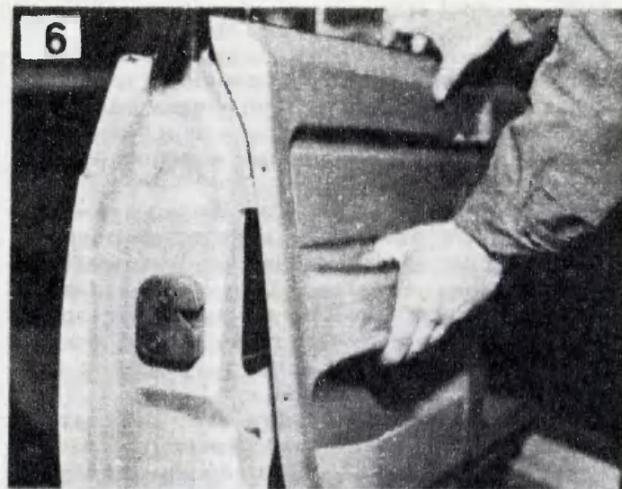
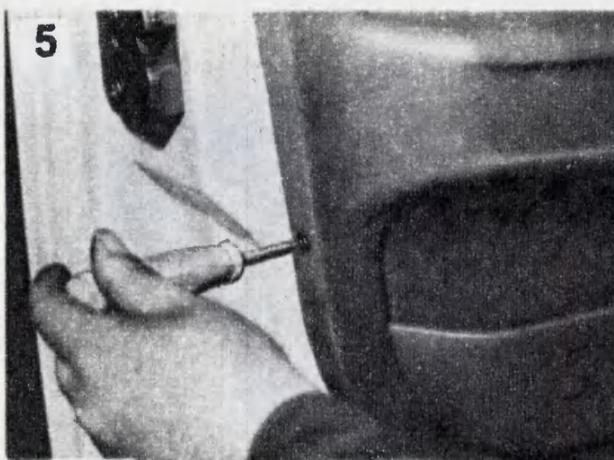
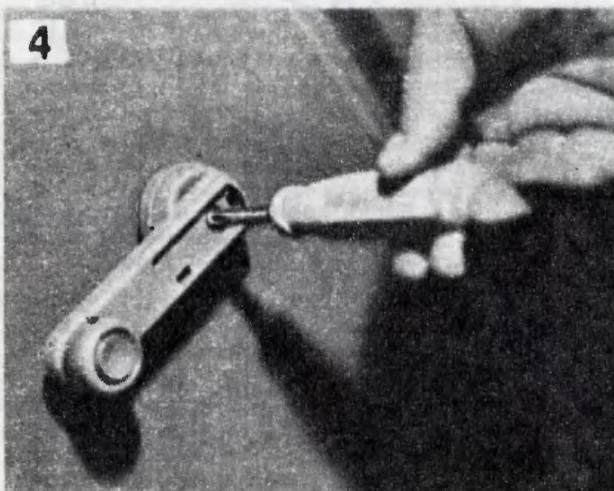
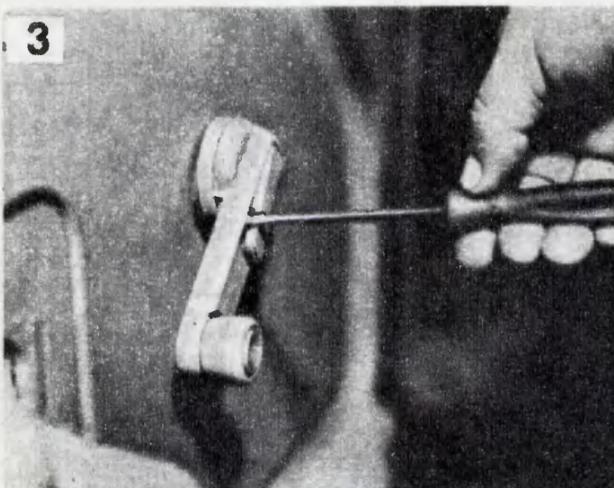
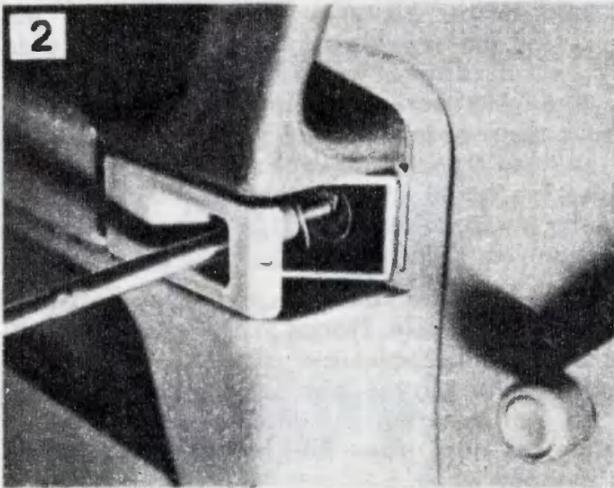
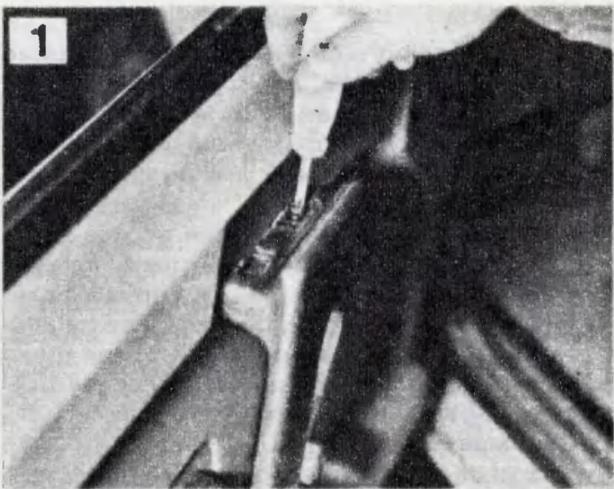
Заниматься передними дверями, а в первую очередь левой, вынуждают обычно неисправности замка. К сожалению, он не отличается надежностью, о чем говорит наш опыт эксплуатации «41-го» и статистика заводской СТО, где, приехав для съемки, мы сразу же нашли автомобиль с неотпирающейся дверью водителя.

Чтобы добраться до замка, снимаем обивку двери. Для этого удаляем поручень, отвернув два винта на горизонтальной полке (фото 1) и один винт внизу, через отверстие в ручке (фото 2). От этой ручки отсоединяем тягу. Снимаем ручку стеклоподъемника, удалив тонкой отверткой или шилом заглушку (фото 3) и вывернув винт (фото 4). Выворачиваем восемь винтов по краям обивки (фото 5), которыми она прикреплена к дверям. Теперь, потянув обивку на себя и вверх, снимаем ее (фото 6).

Чтобы демонтировать наружную ручку двери для ремонта находящихся на ней деталей или окраски, поступаем так. Отворачиваем изнутри двери гайку, крепящую рычаг наружного привода (фото 7), отодвигаем этот рычаг от ручки вместе с тягой и, поворачивая тягу с рычагом, вынимаем конец ее из втулки, находящейся в рычаге внутреннего замка. Отворачиваем два винта, крепящие ручку к двери (фото 8). Здесь можем обнаружить свободный конец пружины (фото 9), вышедший из паза рычага (показан стрелкой), или сломанную пружину. В первом случае достаточно заправить конец пружины на место, а чтобы он больше не выскакивал, можно подогнуть верхнюю полку паза вниз или, просверлив отверстия в верхней и нижней полках, вставить в них ограничительный шплинт.

Если замок двери не открывается, в то время как ключ поворачивается, значит штифт на поводке замка вышел из вилки рычага (фото 10). Чтобы вставить его на место, может быть придется снять внутренний замок.

Окончание — в следующем номере



ТАКТИКА ВОЖДЕНИЯ

В предыдущем номере были рассмотрены основные рекомендации, касающиеся подготовки автомобиля к соревнованиям по экономному расходу топлива.

Сегодня о тактике экономичного вождения автомобиля, а также о регулировке карбюратора рассказывает кандидат технических наук А. ДМИТРИЕВСКИЙ.

Оптимальный в отношении расхода топлива режим движения автомобиля зависит от множества факторов. Здесь — передаточное число трансмиссии и фактический радиус качения колес, номинальная частота вращения коленчатого вала двигателя и масса автомобиля, регулировочные параметры карбюратора (состав смеси на средних нагрузках, момент включения устройства для обогащения смеси, количество топлива, подаваемого ускорительным насосом) и, конечно, заданная средняя скорость движения. Чтобы с учетом всего этого выбрать режим, обеспечивающий минимальный расход топлива, рассмотрим так называемую многопараметровую характеристику (рис. 1), на которой построены кривые постоянных удельных расходов топлива (g_e г/л.с.ч). По вертикальной оси отложены значения крутящего момента (M_k), по горизонтальной — частота вращения коленчатого вала (n) и соответствующая ей скорость автомобиля (V_a) на прямой передаче. Необходимо иметь в виду, что масштаб скорости V_a , а следовательно, протекание кривой крутящего момента (M_k), соответствующего потерям при движении автомобиля по горизонтальной дороге, изменяется в зависимости от передаточного числа трансмиссии, размеров покрышек, давления воздуха в них, нагрузки.

Как видно из графика, при малых и средних скоростях установившегося движения автомобиля M_k находится в зоне больших удельных расходов топлива, в полтора-два раза превышающих минимальные значения. Дело в том, что здесь КПД двигателя мал из-за относительно высоких (по сравнению

с вырабатываемой эффективной мощностью) внутренних потерь, вызванных вялым процессом сгорания — из-за разбавления рабочей смеси отработавшими газами, а также по другим причинам.

Отсюда следует вывод: чтобы экономно расходовать топливо, надо заставить двигатель работать в зоне минимальных удельных расходов его, а автомобиль двигаться со сравнительно малой скоростью, когда потери на качение колес и особенно аэродинамические потери невелики. Как этого добиться? Просто — использовать способ движения «разгон—накат». При этом разгоняемся на режимах нагрузок, близких к полным, соответствующим минимальным удельным расходам топлива на высшей передаче, до определенной скорости (V_2), выключаем передачу и останавливаем двигатель. При снижении скорости до определенной величины (V_1) пускаем двигатель стартером и опять разгоняемся до V_2 на высшей передаче. Диапазон скоростей $V_1—V_2$ выбираем в зависимости от типа автомобиля, заданной средней скорости ($V_{ср}$), профиля дороги, наличия встречного ветра и других факторов. Средняя скорость современных легковых автомобилей при этом обычно не превышает 40—50 км/ч. Когда вы движетесь по ровной дороге со средней скоростью 25—40 км/ч, разница между V_2 и V_1 составляет 20—30 км/ч. По мере увеличения $V_{ср}$ диапазон $V_1—V_2$ приходится расширять, однако V_2 для легковых машин не должна превышать 85—90 км/ч (для грузовых — 70—75 км/ч), поскольку при большей скорости резко возрастает расход топлива. Поэтому при заданной $V_{ср}=75$ км/ч и выше на ровной дороге режимом «разгон—накат» пользоваться нецелесообразно.

Наибольшего эффекта при движении таким способом можно достичь, используя профиль дороги и прогнозируя дорожную обстановку. Приближаясь к спуску, надо увеличить скорость до 70—85 км/ч, чтобы весь спуск пройти накатом. Перед подъемом заранее

включить передачу, пустить двигатель и преодолеть этот участок на режимах, расположенных в зоне минимальных удельных расходов топлива. Перед управляемым переключением рассчитать движение, чтобы проехать его, не пользуясь тормозами.

Минимального расхода топлива как в обычной эксплуатации, так и на соревнованиях можно достичь, только если регулировка карбюратора оптимальна для вашего конкретного двигателя. Чтобы проверить это, определяем пропускную способность воздушного и топливного жиклеров проливкой на простейшей установке. При этом измеряем количество воды, протекающей через жиклер в мензурку под напором водяного столба высотой 1 метр. Затем изготавливаем два-три топливных жиклера, отличающихся по производительности от исходных примерно на 10, 20 и 30% в сторону уменьшения. Желательно иметь также два-три воздушных жиклера с увеличенной на столько же пропускной способностью. Устанавливаем в первичную камеру жиклеры с 10-процентным отклонением. Если в процессе движения автомобиля с постоянной скоростью нет рывков и провалов, ставим следующую пару жиклеров, потом оставшуюся, пока не появятся рывки. После этого возвращаем предыдущий воздушный жиклер. Если рывки сохранились, берем и предыдущий топливный жиклер.

Занимаясь специальной подготовкой к соревнованиям на экономии горячего карбюраторов автомобилей ВАЗ (кроме «2108» «2109»), целесообразно на 15—20% обеднить состав смеси, выдаваемой вторичной камерой, уменьшая пропускную способность топливных жиклеров главной дозирующей и переходной систем или увеличивая сечение воздушных жиклеров. При этом максимальные $M_{кр}$ будут ограничены указанной на рисунке зоной, проходящей по линиям минимальных расходов топлива. Теперь можно разогнаться, нажимая на педаль акселератора до упора. В карбюраторах с механическим приводом экономайзера (К-131, К-133, К-126) и с пневматическим приводом (типа «Солекс») вообще есть смысл отключить экономайзер, закрыв его клапан или жиклер. Можно также просто отсоединить привод.

Чтобы уменьшить расход топлива при разгоне, необходимо предельно снизить производительность ускорительного насоса. В кар-

Рис. 1. Многопараметровая характеристика двигателя рабочим объемом 1,45 л: M_k — крутящий момент двигателя при мощностном составе смеси; $M_{кр}$ — зона работы двигателя с большими нагрузками, например при разгоне и экономичном составе смеси; $M_{кр}$ — энергетические затраты на разгон автомо-

биля; $M_{кр}$ — энергетические затраты при установившихся режимах движения; g_e — удельный расход топлива, г/л.с.ч; n — частота вращения коленчатого вала, об/мин; V_a — скорость автомобиля при движении на прямой передаче, км/ч.

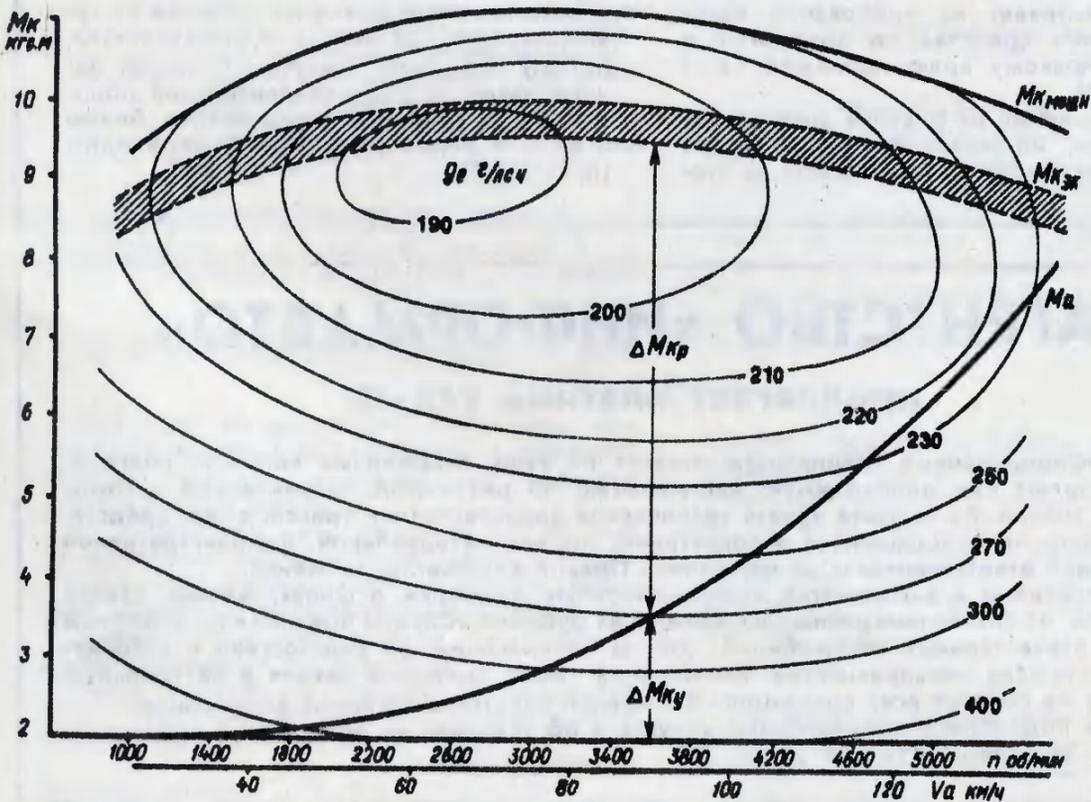
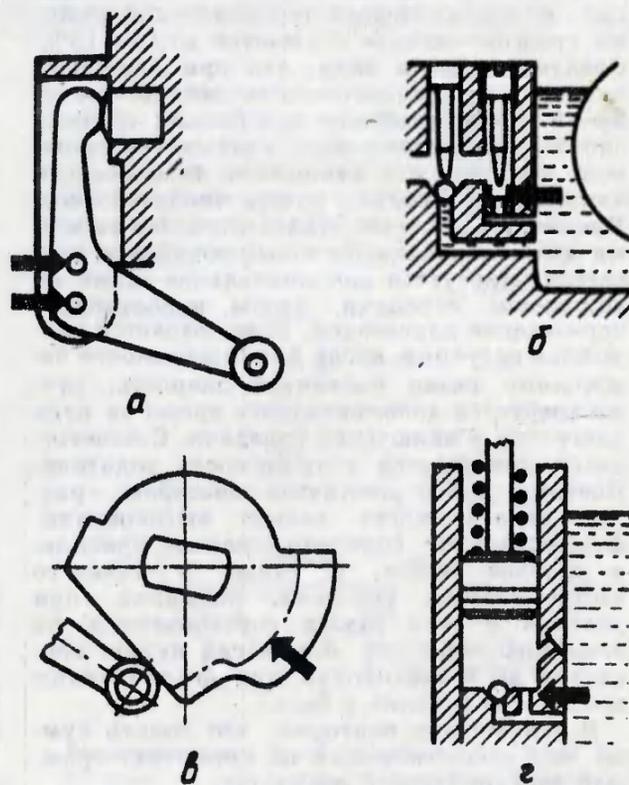


Рис. 2. Способы снижения производительности ускорительного насоса: а — два положения оси рычага ускорительного насоса карбюратора ВАЗ; б — увеличение дренажного отверстия в системе ускорительного насоса; в — изменение профиля кулачка в приводе ускорительного насоса (штрих-пунктирная линия); г — дренажное отверстие в системе плунжерного ускорительного насоса.



бюраторах первых автомобилей ВАЗ достаточно переставить ось привода ускорительного насоса (рис. 2,а), благодаря чему уменьшается ход мембраны. В карбюраторах других моделей снизить производительность можно, увеличив проходное сечение дренажного отверстия (рис. 2,б) или изменив профиль кулачка (рис. 2,в). В карбюраторах с плунжерным ускорительным насосом можно уменьшить плечо рычага в приводе ускорительного насоса или просверлить отверстие для слива части топлива в поплавковую камеру (рис. 2,г). В некоторых экземплярах машин ускорительный насос можно полностью отключить. Однако это сопровождается ухудшением динамики. Разгоняться приходится, очень плавно нажимая на педаль акселератора.

В тех случаях, когда не стоит или нельзя вносить изменения в карбюратор по условиям соревнований или, например, с целью сохранить хорошую динамику, выполнять экономичный разгон надо, не переходя в зону обогащенной смеси (см. рис. 1). С карбюраторами ДААЗ, имеющими одну поплавковую камеру, разгоняемся, используя только первичную камеру до границы открытия вторичной. Водитель обычно чувствует этот момент по увеличению усилия на педали акселератора. Для более четкой фиксации этого момента можно усилить пружину, закрывающую дроссельную заслонку вторичной камеры, или установить датчик (индукционный, микровыключатель и т. п.) со световой (можно звуковой) индикацией. В карбюраторах с механическим приводом экономайзера можно применить датчик, фиксирующий положение рычага дроссельной заслонки или штока, соответствующее началу открытия клапана экономайзера.

При длительном движении накатом, например на длинном спуске, или при остановке на перекрестке (в условиях соревнований) двигатель, как мы говорили, целесообразно останавливать. Для этого можно использовать экономайзер принудительного холостого хода (ЭПХХ), если его электронный блок отрегулировать так, чтобы клапан ЭПХХ срабатывал при частоте вращения коленчатого вала примерно на 100 об/мин выше оборотов холостого хода. При отсутствии ЭПХХ отключать двигатель целесообразно при помощи любого из вариантов устройства «стоп—старт», имеющихся в автомагзинах. Можно применить и тумблер, установив его на рычаге переключения передач. Выключить зажигание ключом в замке, имеющем запорное устройство руля, опасно, так как оно может случайно сработать во время движения.

Суммарное снижение расхода топлива, особенно на дорогах с затяжными подъемами, благодаря всем этим мерам при низких средних скоростях движения (30—40 км/ч) достигает 20—25%. При более высоких (50—60 км/ч) эффект от применения режима «разгон—накат» снижается до 10—15%. Следует иметь в виду, что при движении в этом режиме автомобиль создает помеху на шоссе, особенно при низких средних скоростях. Поэтому надо учитывать дорожную обстановку в отношении безопасности движения, поскольку растет число обгонов. Кроме того, в случае отказа тормозов во время движения накатом с выключенным двигателем требуется дополнительное время на включение передачи, чтобы использовать торможение двигателем. Если создается аварийная ситуация, когда для безопасности необходимо резко увеличить скорость, также требуется дополнительное время на пуск двигателя и включение передачи. Соответственно повышается утомляемость водителя. Поэтому долго двигаться способом «разгон—накат» могут только высококвалифицированные водители, как правило, в светлое время, а также в каких-то экстремальных условиях, например при участии в этих самых соревнованиях на экономию горючего или когда нужно добраться до бензоколонки при ограниченном количестве бензина в баке.

В заключение повторим, что только сумма всех сэкономленных на «мелочах» граммов даст ощутимый результат.



За нашу Советскую Родину!

За рулем

5 ● Май ● 1989

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

Издается с апреля 1928 года

Главный редактор А. А. ЛОГИНОВ

Редакционная коллегия:

И. В. БАЛАБАЙ, А. Г. ВИННИК, Б. Ф. ДЕМЧЕНКО, Л. В. ЗВЕРКОВСКИЙ, Г. А. ЗИНГЕР, В. А. ИЛЬЧЕВ, В. Т. КАНАСТРАТОВ, В. П. КОЛОМНИКОВ, В. Ф. КУТЕНЕВ, В. И. ЛАПШИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. Н. ЛУКАНИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. П. МОРОЗОВ, В. И. НИКИТИН, В. И. ПАНКРАТОВ, И. П. ПЕТРЕНКО, Н. М. ПИСКОТИН, О. И. СОКОЛОВ, В. Д. СЫСОЕВ, 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 Н. Н. Кледова

Корректор М. И. Исаенкова

На 1-й стр. обложки — фото В. Князева

Сдано в производство 28.2.1989 г. Подписано к печати 27.03.1989 г. Г-24225. Формат 60×90^{1/8}. Глубокая печать. Усл. печ. л. 4. Тираж 4 850 000 экз. (1-й завод 2 275 000 экз.). Заказ 547/3. Адрес редакции: 103045, Москва, К-45, Селиверстов пер., 10. Телефон 207-23-82.

Издательство ДОСААФ СССР. 129110, Москва, Олимпийский проспект, 22. 3-я типография Воениздата.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 22

Правильные ответы — 3, 5, 6, 8, 10, 13, 16, 18.

I. Водитель «скорой» имеет право внеочередного проезда через перекресток, а маячок оранжевого цвета на автоцистерне преимущества в движении не дает. Поэтому после «скорой» проезжает автобус, движущийся по главной дороге (пункты 4.1, 4.3 и 14.10).

II. Если число полос для движения безрельсовых транспортных средств определено знаками 5.8, то их водителям запрещено занимать на перекрестке трамвайный путь (пункт 10.6).

III. Такие «срезки» Правилами запрещены, что вытекает из требования вести транспортные средства по возможности ближе к правому краю проезжей части (пункт 10.4).

IV. Показанный на рисунке знак запрещает обгон, но мотоциклист опережает грузовой автомобиль, не выезжая на сто-

рону встречного движения, а такие действия обгоном не считаются (пункт 2).

V. По общему правилу на левой стороне дорог с односторонним движением в населенных пунктах разрешена и остановка и стоянка. Запрещение в этих условиях стоянки грузовых автомобилей с полной массой свыше 3,5 тонны действует лишь на дорогах с тремя и более полосами для движения (пункты 10.4 и 13.1).

VI. От правого края проезжей части разворот можно выполнять тогда, когда ширина ее недостаточна, чтобы осуществить маневр из крайнего левого положения (пункт 9.6).

VII. Этот знак запрещает движение транспортных средств, в том числе и составов транспортных средств, общая фактическая масса которых больше той, что указана на знаке, а в данном случае одна только масса груза составляет 10 тонн (приложение 1, пункт 3.11).

VIII. Напротив бокового проезда на таком перекрестке нельзя останавливаться, потому что он не отделен сплошной линией разметки или разделительной полосой. Водитель же Б остановился ближе 5 метров перед пешеходным переходом (пункт 13.7).

АГЕНТСТВО «ИНФОРМАВТО»

предлагает платные услуги

Квалифицированные специалисты ответят на ваши письменные вопросы, подготовят и вышлют вам необходимую информацию по различным направлениям автомобильных знаний. Вы можете узнать технические характеристики транспортных средств, особенности их содержания и эксплуатации, нормы материальной, административной и уголовной ответственности за нарушение Правил дорожного движения.

Подготовлены и высылаются информационные подборки о шинах, маслах, свечах зажигания, наиболее интересные материалы из рубрики «Советы бывалых» по основным маркам отечественных автомобилей, советы начинающим по диагностике и устранению простейших неисправностей. Высылаются также выкройки чехлов в натуральную величину на сиденья всех современных моделей советских легковых автомобилей.

Более подробно о предлагаемых услугах и об условиях их оплаты вы можете прочесть в «За рулем» (1989, № 3, стр. 3).

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

В ноябрьском номере журнала за прошлый год был опубликован совет В. и А. Лапшовых покрывать диски колес эпоксидным клеем, смешанным с алюминиевой пудрой.

Хочу дополнить его своим опытом. На очищенные и обезжиренные поверхности колес я наношу кистью препарат «Феран» (он предназначен для обработки ржавого металла), в который тоже добавляю алюминиевую пудру. Поверхность получается гладкой, нарядной. Поскольку покрытие эластичное, держится оно не один год.

г. Новосибирск

В. САФРОНОВ

Я долго не мог найти причину, из-за которой трудно было пустить двигатель мотоцикла «Урал». Виновным оказалось масло, проникавшее в небольшом количестве через сальник распредвала и попадавшее на контакты прерывателя. Во время стоянки оно «высыхало», поэтому не удавалось уличить его.

После замены сальника неприятность исчезла.

Д. ОЧКИЛАС

Ульяновская область,
г. Димитровград

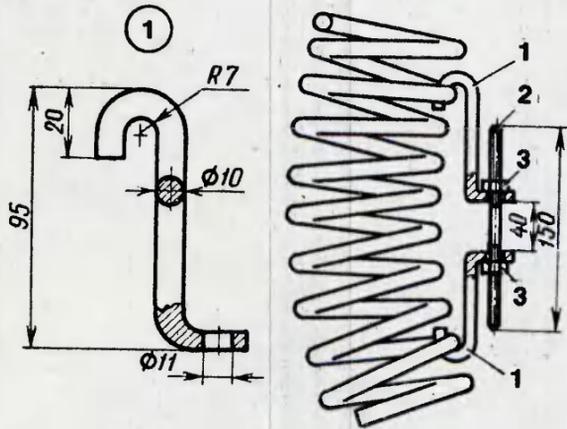
При установке в переднюю подвеску «жигулей» пружины ее сжимают разными способами, многие из которых были описаны в журнале «За рулем».

Я применяю показанное на рисунке приспособление, которое можно изготовить своими силами. Пружину надо сжимать до размера 40 мм между крюками, чтобы она легко вставала на место.

Все, кто пользовался этим приспособлением, остались довольны.

Д. ТАЛАЛАЕВ

г. Кемерово



Приспособление для сжатия пружины: 1 — крюк; 2 — шпилька с резьбой М10; 3 — гайка.

При езде по раскисшим грунтовыми или снежным дорогам на мотоцикле с коляской многие водители надевают на ведущее колесо разные браслеты.

Я делаю их из негодной покрышки от «жигулей», вырезая куски шириной около 30 мм. Под проволочным бортовым кольцом прожигаю отверстие диаметром 5 мм и закрепляю в них крючки из стальной проволоки такого же диаметра.

Надев браслет на колесо, стягиваю его крючки прочным шнуром. В комплект у меня входит шесть браслетов.

Ф. ДЕЙНЕКО

Омская область,
с. Седелниково

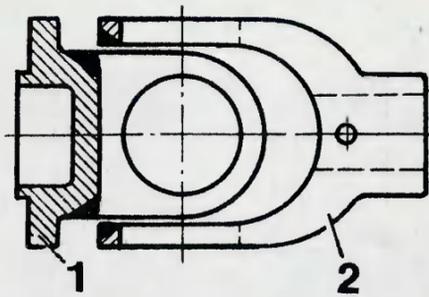
У «запорожцев» ЗАЗ—965 нередко повреждаются карданные шарниры полуосей, ослабляется затяжка болтов, крепящихвилку, и т. п. по единственной причине — в одной из двух плоскостей однавилка поворачивается относительно другой на угол менее 7°.

Заметив это по оставшимся вмятинам, я срезал упирающиеся частивилок, как показано на рисунке, после чего угол увеличился до 17°. Шарнир стал работать нормально, не доставляя никаких неприятностей.

Доработку выполнил на верстаке в тисках при помощи напильников.

г. Казань

В. КОЖАНОВ



Шарнир полуоси: 1 —вилка фланца; 2 —вилка полуоси. Крестовина условно не показана. Жирными линиями обозначены плоскости после доработки.

Полупрозрачные пластмассовые корпуса аккумуляторных батарей обычно ремонтируют в домашних условиях наплавкой этого же материала (от старой батареи) при помощи паяльника. Если такой батареи нет, трещину между крышкой и корпусом, через которую сочится электролит, я успешно заделываю раствором пенопласта (например, от упаковки телевизоров) в скипидаре. Консистенция его — как у краски.

Для заделки же больших трещин или отверстий кладу этот пенопласт в ацетон. Сгусток, образующийся на дне сосуда, и является нужным материалом. Подержав немного на воздухе скатанный из него жгутик или шарик, втираю их в трещину или в отверстие. Таким способом отремонтирована не одна батарея.

г. Барнаул

А. МАЛЬЦЕВ

После 120 тысяч километров пробега у «Москвича—412» в горячем двигателе давление масла упало до 1 кгс/см². Читал в журнале «За рулем», что его иногда удается поднять, очистив сетку маслоприемника, после того как снимешь поддон картера.

Я поступил иначе. Слил горячее масло и в картер через отверстие для щупа закачал при помощи груши бензин до отметки «мин». Через час слил его, дал несколько минут отстояться, затем снова закачал. Пока двигатель не остыл, повторил процедуру. Сгустки отложений, имеющие больший, чем у бензина, удельный вес, остались

на дне посуды. Вышло их, надо сказать, очень много.

После этого проветрил поддон, залил промывочное масло (можно моторное «жигулевское»), дал двигателю поработать несколько минут, после чего это масло заменил свежим моторным. Не забыл при этом поставить новый масляный фильтр.

Теперь давление масла в горячем двигателе держится на отметке 2 кгс/см², что, согласитесь, неплохо.

Московская область,
г. Мытищи

Н. КУКЛЕВ

У автомобиля ВАЗ—2108 порог под дверь быстро покрывается грязью даже при наличии брызговиков. Чтобы его верхняя часть, о которую обычно пачкаются брюки при выходе из машины, оставалась чистой, я приклеил «Моментом» к внутренней поверхности нижней части двери резиновую полосу толщиной 2 и шириной 20 мм. При закрытой двери она плотно прижимается к порогу, защищая его от грязи.

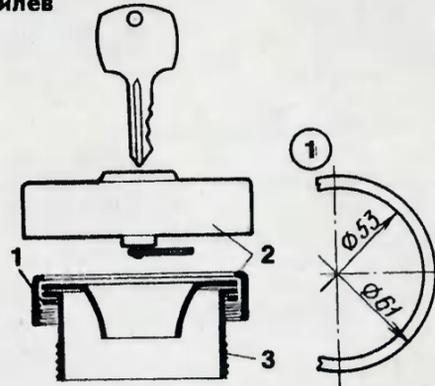
Чтобы пробка бензобака ВАЗ—2108 запырлась, я купил пробку с замком для «жигулей» (минского завода шестерен, цена 4 руб.) и из нее и штатной сделал одну, как показано на рисунке. Для этого достаточно удалить с последней ограничитель момента затяжки и выточить упорное кольцо.

Однажды в дороге вдали от дома автомобиль остался без запасного колеса. Камеру восстановить было невозможно. Выручил вентиль от бескамерной шины (как-то положил в вещевой ящик, на всякий

случай). Поврежденную камеру удалил, закрепил в ободке вентиль и при помощи штатного насоса накачал покрышку (ИН-251) до 2 атм. После этого проехал более 200 километров, ни разу не подкачивая ее. Дома вновь проверил давление — оно оказалось таким, как было.

А. ДОРОШЕНКО

г. Могилев



Запирающаяся пробка для ВАЗ—2108: 1 — кольцо; 2 — крышка пробки с замком; 3 — часть штатной пробки.

«ХОНДА-РА273» (Япония)



Зарков

Новые технические требования к машинам формулы 1, которые ФИА ввела с января 1966 года, ограничили рабочий объем двигателя 3000 см³, а массу автомобиля с водой и маслом, но без топлива и гонщика — 500 кг. Японская фирма «Хонда» вызвала сенсацию, решив принять участие в первенстве мира и создать автомобили, отвечающие этим новым требованиям. Под руководством технического директора Секитучи и двух главных конструкторов Накамуры (шасси) и Ирмагири (двигатель) еще в июне 1962 года был построен первый прототип гоночной модели «РА270». Но он не удался — сказались отсутствие опыта, и Накамуре пришлось пройти стажировку в гоночной команде «Брэбхэм» (Англия).

Более совершенная «Хонда-РА273», уже отвечавшая требованиям новой фор-

мулы 1, дебютировала в 1966 году. В проектировании ее шасси Секитучи вынужден был прибегнуть к помощи Э. Бродли, главного конструктора английской фирмы «Лола». Очень непростой оказалась и доводка двигателя, который на испытаниях в Японии показывал мощность 492 л. с., но на этапах первенства мира развивал от 385 до 408 л. с.

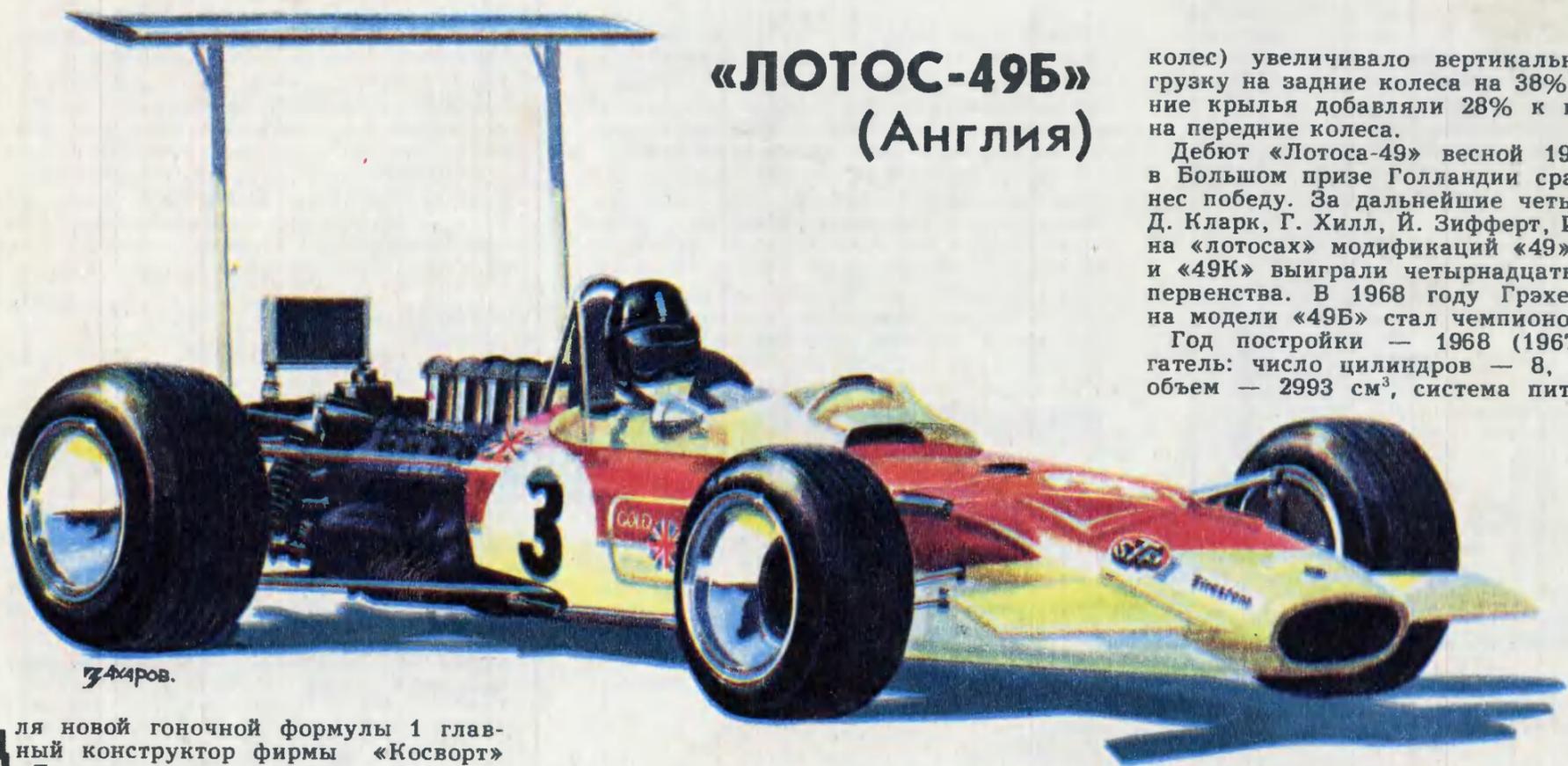
Среди конструктивных особенностей модели «РА273» — четыре клапана на цилиндр, V-образное расположение цилиндров под углом 90°, выпускные трубы, выведенные в развал блоков, а также коленчатый вал на роликовых подшипниках. У машины был несущий корпус из алюминиевого сплава, независимая пружинная подвеска всех колес, причем у передних пружины с амортизаторами вынесены внутрь кузова. С середины 1967 года модель «РА273» была модернизирована (отличающиеся данные этой

«Хонды-РА300» приведены ниже в скобках).

На «хондах» стартовали Д. Сертисс (Англия) и Д. Шлессер (Франция). Первого успеха — третьего места на трассе «Кялами» — достиг на машине «РА273» Сертисс в 1967 году. После гибели Шлессера фирма отошла от гонок на 15 лет.

Год постройки — 1966 (1967); двигатель: число цилиндров — 12, рабочий объем — 2992 см³, система питания — впрыск топлива «Хонда», мощность — 385 (408) л. с./284 (300) кВт при 11 000 (12 000) об/мин; трансмиссия: сцепление — двухдисковое (многодисковое); коробка передач — 5-ступенчатая; шины: передние — 8,95—15, задние — 11,50—15; размеры, мм: длина — 3955, ширина — 1788, высота — 845, база — 2510; колея колес, мм: передних — 1550, задних — 1480; запас топлива — 240 л; масса в снаряженном состоянии — 740 (650) кг; наибольшая скорость — 270 км/ч.

«ЛОТОС-49Б» (Англия)



Зарков.

Для новой гоночной формулы 1 главный конструктор фирмы «Косворт» К. Дакворт в содружестве с английским филиалом «Форда» спроектировал двигатель, которому отводилась, кроме основного назначения, роль силового элемента автомобиля. Передним торцом двигателя жестко соединился с дюралюминиевым несущим корпусом. С задней частью двигателя соединялась коробка передач, к которой крепились рычаги и пружины подвески задних колес.

Завод «Лотос» добился исключительного права на использование такого двигателя для своей новой модели «49». К. Чэпмен и М. Филипп сконструировали несущий корпус со стенками толщиной 1,62 мм. Он с прикрепленным

к нему силовым агрегатом обеспечивал жесткость на кручение 415 кгс·м/градус. Машина оснащалась тормозами с дисками диаметром 305 мм, причем одними из первых Чэпмен и Филипп применили вентилируемые диски.

В 1968 году автомобиль был модернизирован и получил индекс «49Б» (ниже в скобках приведены данные, отличающие его от более ранней модели «49»). На «Лотосе-49Б» впервые в гонках формулы 1 нашли применение антикрылья. При скорости 240 км/ч заднее крыло (смонтированное на штангах, которые опирались на стойки подвески задних

колес) увеличивало вертикальную нагрузку на задние колеса на 38%. Передние крылья добавляли 28% к нагрузке на передние колеса.

Дебют «Лотоса-49» весной 1967 года в Большом призе Голландии сразу принес победу. За дальнейшие четыре года Д. Кларк, Г. Хилл, Й. Зифферт, И. Риндт на «лотосах» модификаций «49», «49Б» и «49К» выиграли четырнадцать этапов первенства. В 1968 году Грэхем Хилл на модели «49Б» стал чемпионом мира.

Год постройки — 1968 (1967); двигатель: число цилиндров — 8, рабочий объем — 2993 см³, система питания —

впрыск топлива «Лукас», мощность — 435 л. с. (410) л. с./320 (302) кВт при 9800 (9000) об/мин; трансмиссия: сцепление — 2-дисковое, коробка передач — 5-ступенчатая «Хьюланд-ДГ300» (ЦФ-5ДС-12); шины: передние — 10,60—15 (10,30—15), задние — 13,70—15 (12,20—15); размеры, мм: длина — 4050, ширина — 1875, высота — 780, база — 2470; колея колес, мм: передних — 1524 (1510), задних — 1550 (1530); запас топлива — 180 л; масса в снаряженном состоянии — 505 (535) кг; наибольшая скорость — 285 км/ч; расход топлива — около 46 л/100 км.