



ЗА РУЛЕМ.
№ 6 1963 г.
Ильин

И Ю Н Ъ 1 9 6 3

Ильин
За Рулем

6

За рулем

6

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ВЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО

Июнь 1963. Год издания 21-й.



В этом номере:

Дорогой технического прогресса	1
Н. Киселев. Университет судей	3
Р. Дачевлян. Если имя тебе — спортсмен	4
А. Павлов. Неразрывный процесс	5
Р. Яров, ОКБ «Спорт»	6
По следам наших выступлений	7
О. Васильев. Хорошее пополнение	7
М. Леонидов. На передних рубежах	8
М. Иванов. Если любяшь свое дело	9
Д. Роговин, Л. Войнич. Тагачи-стронтели	10
Ю. Гофман. Стартует дасеборье	12
И. Зотов. Без инструктора	13
В. Лопухин. Как увеличить мощность двигателя «Туль»	14
Н. Поляков. Новые спортивные шины для мотоциклов	15
А. Абросимов. Каким он будет	16
В. Егоров. Курский автомобильный	18
А. Куликов. Батарейное зажигание	19
Возвращаясь к напечатанному	20
Московское кольцо	21
Читатели советуют	22
Ад. Куба. Автокемпинги в Чехословакии	24
Г. Соловьев. Во время тумана	24
Продинговано зимнюю	25
Почтовый ящик «За рулем»	26
М. Гинцбург. О выборе масла	27
А. Дидрих. От Иркутска до Москвы на «Вятке»	27
С. Пьянов. Курс — на массовость	28
Советуйся с читателями	29
В. Бенман. Часовой рекорд скорости	29
Новости зарубежной техники	30
Ф. Кафтанов. Консультанты	32

На первой странице обложки: чемпион страны по моторному спорту в классе 500 см³ З. Калыкин.

Фото А. Дибровного



В дни пятой весны семилетки в Москве, в Большом Кремлевском дворце, состоялось Всесоюзное совещание передовиков движения за коммунистический труд. В столицу нашей Родины со всех концов страны собрались представители многочисленной армии разведчиков будущего.

Иные в движении за коммунистический труд участвует свыше 23 миллионов трудящихся. Передовики соревнования показывают образцы высокопроизводительного труда, выступают инициаторами ценных начинаний, активно борются за ускорение темпов технического прогресса во всех отраслях Народного хозяйства.

Участники совещания единодушно приняли обращение к рабочим и работницам, колхозникам и колхозницам, инженерно-техническим работникам и служащим, деятелям науки и культуры, ко всем трудящимся Советского Союза. Они призвали еще шире развернуть соревнование за успешное выполнение и перевыполнение плана пятого года семилетки.

Волею полутора тысяч участников совещания были награждены медалью «За трудовую доблесть».

На с ним же: участники Всесоюзного совещания передовиков движения за коммунистический труд (слева направо): Ф. Краснов, шофер МАЗ-200 из Ленинграда; водители автобусов В. Смирнов из города Калинин и Г. Велуосов из города Вязники Владимирской области; П. Примак, шофер ЗИЛ-150 из города Благовещенска.

Фото В. Егорова

Большие разноцветные воздушные шары поднялись в первое майское воскресенье над Центральным парком культуры и отдыха имени А. М. Горького в Москве. На легком ветру затрепетали альые стлги, яркие флаги расцвечивания. Так начался большой праздник, посвященный открытию летнего спортивного сезона в организациях ДОСААФ столицы.

Увлекательное зрелище представлял парад гребцов. На Москве-реке состоялась шлюпочные команды. Свое искусство показывали радиолобители. Но больше всего зрителей собралось на набережной, когда открылись соревнования по фигурному вождению автомобилей. Лучше всех прошел дистанцию студент Московского автомобильного института Н. Загорючий. Затем состоялись гонки картингистов, в которых на первое место вышел представитель общества «Труд» Г. Обрубов.

В середине дня на увитых цветами мотоциклах в парк прибыли участники звездного пробега районных организаций ДОСААФ столицы. Победителями стали колонны Москворецкого, Ленинского и Онтырбского районов.

Праздник послужил хорошим средством пропаганды технических видов спорта.

На снимке: колонна мотоциклистов Москворецкого района на улицах столицы.

Фото В. Бровко



ДОРОГОЙ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

Благодаря возможности открыли перед народным хозяйством решения ноябрьского Пленума ЦК КПСС. Проведение их в жизнь позволяет лучше маневрировать резервами, быстрее наращивать темпы производства, поднимать его технический уровень.

Как будет развиваться автомобильная промышленность в свете этих решений? Что наиболее характерно для нее в новых условиях? Над чем работают в пятом году семилетки автозаводы страны? С такими вопросами редакция обратилась к ведущему специалисту в области автомобилестроения А. Андерсу. Вот что он рассказал.

Забота об ускорении технического прогресса — одна из главных задач Государственного комитета автотранспортного и сельскохозяйственного машиностроения при Госплане СССР. Создание комитета, несомненно, благоприятно скажется на планировании в автомобильной промышленности, проведении единой технической политики, специализации и кооперации производства.

Особо хочется отметить значение специализации. Как подчеркнул на ноябрьском Пленуме ЦК КПСС товарищ Н. С. Хрущев, она дает огромные возможности роста производительности труда, повышения качества продукции.

Ноябрьский Пленум ЦК партии призвал специализировать конструкторские организации на определенные типы машин, усилить работу по максимальной унификации узлов и деталей. С этой целью должна быть перестроена работа конструкторских служб автозаводов. В частности, предполагается создать головные конструкторские бюро по типам автомобилей в каждом классе или диапазоне грузоподъемности. Эти бюро должны отвечать за развитие конструкции машин данного класса, заботиться о ликвидации многоликости узлов и агрегатов автомобилей, близких по грузоподъемности, с тем, чтобы облегчить их техническое обслуживание и ремонт.

Создание новых конструкций — длительный процесс, поэтому деятельность головных конструкторских бюро не сможет отразиться на моделях автомобилей ЗИЛ-130, ГАЗ-53, МАЗ-500 и других, запускаемых в нынешнем году в производство. Деятельность головных конструкторских бюро в 1963 году направлена, в основном, на реализацию плана новой техники текущего года.

Одна из отличительных черт автомобильного производства в пятом году семилетки — широкая унификация агрегатов, узлов, деталей и на ее базе дальнейшее развитие кооперации, укрепление взаимосвязей предприятий.

Как известно, решено повысить грузоподъемность автомобилей Горьковского автозавода. Еще в 1962 году он начал выпускать переходную модель ГАЗ-53Ф грузоподъемностью 3,5 тонны. Выпуск этой машины продолжается и сейчас. После того как Заволжский моторный завод освоит производство нового V-образного двигателя, а Горьковский автозавод — нового заднего моста, автомобиль начнет сходиться с конвейера под индексом ГАЗ-53, причем грузоподъемность его будет поднята еще на полтонны.

Дальнейшее развитие этой конструкции — четырехтонный грузовик ГАЗ-54, снабженный более мощным двигателем и другими усиленными агрегатами. Это позволит ему работать с прицепом общим весом 6,2 тонны. Заводские испытания машины начинаются в 1963 году.

И еще одна новинка горьковских автомобилестроителей — двухтонный автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-66 типа 4x4. Автохозяйства должны получить первые такие грузовики до конца текущего года.

Но вернемся опять к ГАЗ-54. Он имеет непосредственное отношение к разрабатываемому автозаводом имени Лихачева семейству трехосных восьмитонных автомобилей ЗИЛ-133. Что же может быть общего у автомобилей ГАЗ и ЗИЛ, тем

более далеко не одинаковой грузоподъемности? В конструкции ЗИЛ-133 предполагается применить задний мост, разрабатываемый горьковским автомобилестроителем для ГАЗ-54. Тем самым будет сделан первый шаг к унификации конструкций массовых автомобилей, выпускаемых крупнейшими автозаводами страны. А семейство ЗИЛ-133, в свою очередь, будет иметь большинство агрегатов, идентичных с агрегатами основной модели грузовиков автозавода имени Лихачева — ЗИЛ-130. Так межзаводская унификация тесно смыкается с внутризаводской. Это верный путь к удешевлению продукции.

Работники автомобильного транспорта ждут выпуска большегрузных автопоездов. Они крайне нужны и для междугородных грузовых перевозок, получающих все большее распространение, и для массовой доставки продуктов сельского хозяйства в период уборки урожая, и для вывозки товаров с железнодорожных станций, портов, аэродромов, и для транспортировки многих других грузов.

Выбран наиболее рациональный тип автопоезда — седельный тягач с полуприцепом. Такой подвижной состав начинают выпускать большая часть автозаводов. В 1963 году закончатся также заводские испытания тягача ЗИЛ-133В, рассчитанного на работу с полуприцепом, общим весом до 19 тонн.

«Урал-37» — так называется новая трехосная, бортовая восьмитонная машина типа 6x4 Уральского автозавода. На базе его построено и уже испытывается седельный тягач для полуприцепа грузоподъемностью 15 тонн.

Минские автомобилестроители еще в 1962 году начали выпускать тягач МАЗ-200М, а сейчас готовят к производству тягач МАЗ-504 (с кабиной над двигателем) с 14-тонным полуприцепом.

Несколько отстают от намеченных сроков создания новых большегрузных автомобилей кременчугские автомобилестроители; им предстоит завершить разработку проектов и приступить к изготовлению опытных образцов нового семейства 12-тонных грузовиков КраЗ-250, на базе которых будет построено и седельный тягач. На очереди — автопоезд КраЗ-258, включающий в себя тягач с 240-сильным двигателем ЯМЗ-238 и полуприцеп грузоподъемностью 20—25 тонн.

Большое внимание уделяется специализации подвижного состава. Речь идет об автобусах, полуприцепах и прицепах, кузовах, которых приспособлены для перевозок определенных грузов. Потребность в таком подвижном составе крайне велика. Он в наибольшей степени отвечает запросам народного хозяйства. Применение его позволяет привести в действие огромные резервы роста производительности труда, снижения транспортных издержек, повышения культуры доставки грузов.

Специализированный подвижной состав будет изготавливать все автозаводы. Например, автомобиль ЗИЛ-130 будет иметь модификации, специально приспособленные для перевозки сельскохозяйственных и строительных грузов. Горьковский и Саранский автозаводы на базе автомобиля ГАЗ-53 создают 3,5-тонный самосвал, предназначенный, в основном, для работы в сельском хозяйстве. В новых семействах автомобилей МАЗ и КраЗ преобладающее место занимают самосвалы.

Производство специализированных автомобилей развивается быстрыми темпами и будет неуклонно возрастать. На него переключены новые предприятия, которые, главным образом, строят специальные кузова. Перечислить их в пределах одной беседы невозможно. Ограничим лишь некоторыми примерами.

Хороший подарок строителям приволок Мылтинский машиностроительный завод — бетоновоз-самосвал с металлическим кузовом. Все больше автопоездов-цементовозов в со-



На автомобильном заводе имени Лихачева начал выпуск автомобилей ЗИЛ-130. На снимке: автоматическая линия по обработке блока цилиндров автомобиля ЗИЛ-130. На первом плане — наладчик автоматической линии Юрий Мазанин. Фото В. Бровка.

старе тягачей МАЗ-504Б и полуприцепов-цистерн выходит из ворот Павшинского механического завода.

Особого внимания заслуживают машины для перевозки скоропортящихся грузов. Черкасский завод холодильного оборудования создает рефрижераторы на базе автомобилей «Москвич» и МАЗ-500, Ульяновский автозавод — на базе фургона УАЗ-457, Луцкий машиностроительный на базе ЗИЛ-150 заканчивает испытания полуприцепа-рефрижератора грузоподъемностью 6 тонн. Его изготовили одесские автостроители; они же строят 16-тонный полуприцеп-фургон.

Читателям, вероятно, будет небезынтересно узнать и об еще одном важном направлении в специализации автомобилей. В 1963 году намечено создать образцы машин, приспособленных для эксплуатации в определенных климатических условиях. Для Крайнего Севера, например, предназначаются специальные модели ГАЗ-52 и ГАЗ-53, ЗИЛ-130С, МАЗ-512, а для жаркого климата — ЗИЛ-131 и МАЗ-513. Все они снабжаются дополнительными устройствами и приборами.

Самые большие в нашей стране автомобили выпускает Белорусский автозавод. Последняя его новинка — самосвал БелАЗ-548 грузоподъемностью 40—45 тонн, образцы которого должны быть представлены в этом году на испытания. В 1963 году начнется серийное производство 27-тонных самосвалов БелАЗ-540. Обе эти модели предназначены для работы в карьерных условиях. На их базе завод должен построить самосвальные автопоезда, состоящие из седельных тягачей и полуприцепов БелАЗ-540В и БелАЗ-540ВВ грузоподъемностью соответственно 45 и 60 тонн.

Теперь о самых маленьких машинах. Запорожский автозавод, взяв за основу «Запорожец», построил грузо-пассажирские микролифтанжи с задним расположением двигателя: обычные — типа 4Х2 и повышенной проходимости — типа 4Х4. В 1963 году эти автомобили будут участвовать в государственных испытаниях, результаты которых определят их дальнейшую судьбу. Если «малютка» выдержит экзамен на зрелость, то она, бесспорно, найдет массовое применение в сельском хозяйстве, связи, торговой сети.

Чтобы людям было удобно — таков основной критерий, принятый для производства пассажирских автомобилей. Значительно расширяется типаж, совершенствуются конструкции автобусов.

Государственные испытания пройдет новый большой городской автобус ЛиАЗ-677 вместимостью 80—100 человек Ленинского автобусного завода. С ним унифицируется автобус средней вместимости, который создадут курганские автобусостроители.

Интересную новинку готовят завод имени Урицкого в г. Енгельсе. Это городской автобус особо большой вместимости с горизонтально расположенным дизелем мощностью 180—200 л. с. По кузову он унифицирован с троллейбусом. Курганский завод завершит заводские и представит на государственные испытания автобус ПАЗ-672 малой вместимости. Его отличает повышенная прочность и проходимость при работе на арочных или широкопрофильных шинах. Назначение этой машины — внутрирайонные местные перевозки пассажиров.

Первую промышленную партию новых автобусов — междугородных ЛАЗ-699А и туристских ЛАЗ-699 — предполагают дать львовские автобусостроители.

Что касается легковых автомобилей, то коллективы заводов, а в основном, продолжают работу над перспективными моделями будущих лет.

Улучшение качества машин — задача, непосредственно вытекающая из постановления ноябрьского Пленума ЦК КПСС. Ее решению подчинена деятельность конструкторов и технологов автомобильной промышленности. Эксплуатационная надежность и долговечность — вот первостепенные показатели качества автомобилей. Каждый автозавод осуществляет меры, направленные на устранение слабых мест в конструкциях, усиление быстрознашающихся деталей. Имеется в виду прежде всего поднять срок службы автомобилей до капитального ремонта.

Важное значение придается облегчению и сокращению трудоемкости технического обслуживания, уменьшению потерь смазки, улучшению условий труда водителей.

Все заводы продолжают опытно-конструкторские и научно-исследовательские работы, связанные с повышением качества, снижением себестоимости и дальнейшим совершенствованием конструкции автомобилей. Заслуживает внимания тот факт, что в новых условиях предприятия решают многие проблемы не в одиночку, а общими усилиями.

Автомобилестроители идут по стальной дорожке технического прогресса, стремясь вывести достойный вклад в дело создания материально-технической базы коммунизма.

**Общая ценность
каждого в жизни!**

УНИВЕРСИТЕТ СУДЕЙ

В один из осенних вечеров прошлого года в старом особняке на Овчинке, где на традиционный судейский четверг собираются ленинградские судьи по автоспорту, было необычнолюдно. Подводились итоги спортивного сезона.

Вес 1962 год был до предела насыщен соревнованиями. Коллегия работала с напряжением. Бывали моменты, когда судьи не хватало. Как готовить новые судейские кадры? Что для этого нужно предпринять? Эти вопросы больше всего волновали собравшихся. Было ясно: метод подготовки судей на небольших семинарах в новых условиях, при широком размахе соревнований, уже не подходит.

Предложение было много. Но только одно подтвердали все — предложение старейшего ленинградского судьи Павла Петровича Воротилкина — об организации общественной школы по подготовке и повышению мастерства судей.

Решили так: городской автомотоклуб предоставит помещение, а опытные судьи города подготовят демонстрационные материалы и поделятся знаниями с теми, кто пожелает стать арбитрами. Президиум коллегии утвердил начальника школы П. Воротилкина секретарем Т. Богущ. Им поручили разработать план занятий и подобрать преподавателей. Оставалось набрать слушателей. С помощью горкома ДОСААФ в районные комитеты и первичные организации разослали письма о создании школы. Ожидали прихода многих слушателей. Волновались, как разместят всех. И каково же было огорчение, когда в назначенный вторник собралось... шесть человек. Тогда решили действовать по-иному.

...В начале декабря на улицах и на крупнейших предприятиях города появились афиши. Под эгидею федерации автоспорта Ленинграда и автомотоклуба было опубликовано сообщение о начале работы университета судей. Приглашались все желающие. С этого дня в городском клубе непрерывно звонил телефон: стать студиями по автоспорту захотели многие.

18 декабря 1962 года [этот день зафиксирован как дата рождения школы] в зале клуба собралось сто человек. В течение двух с половиной месяцев каждый вторник сюда приходили судьи. Все сто. Никто не прекратил занятий, не оставил школу. Видно, интерес и содержательны были лекции, встречи, стажировка. Предусмотренные планом двухчасовые занятия иногда затягивались допоздна — так много вопросов задавали слушатели.

Живо, с примерами из своей многолетней судейской практики рассказывал об организации соревнований, составе судейской коллегии и ее обязанностях П. Воротилкин. Его сменил судья республиканской категории А. Алексеев, большой знаток организации службы на старте-финише. С глубоким знанием дела делился опытом выбора и обслужи-

живания трасс мотокроссов и шоссейно-кольцевых гонок В. Лукин, хронометрист международной категории, заслуженный тренер СССР. Об особенностях судейства различных видов соревнований рассказывал судья всесоюзной категории Л. Сандлер, судья республиканской категории В. Тищенко, Ю. Подвальный, Я. Марков, начальник автомотоклуба Г. Тютиков. Увлекательно прошла встреча слушателей с неординарным чемпионом страны А. Дежниковым, который поделился впечатлениями о крупнейших международных и всесоюзных соревнованиях.

Так незаметно проходило время. Будущие арбитры детально познакомились с правилами и методами судейства. Не забыли организаторы и о практических занятиях. Во всех соревнованиях зимнего спортивного сезона в Ленинграде [их было семнадцать] слушатели семинара группами по 10—15 человек проходили стажировку. Робкими и неуверенными были их первые шаги, но дружеские советы старших товарищей научили стажеров быстро принимать решения в различной обстановке, вникать в тонкости судейского дела. Присутствие стажеров на судейских четвергах также принесло пользу и помогло глубже усвоить теоретические знания.

Но вот программа выполнена. Наступила пора зачетов. В просторном зале клуба, где проходили занятия школы, за столом сидят экзаменаторы — члены президиума коллегии и руководители школы. Председатель приглашает к столу первую пятерку экзаменующихся, спрашивает, какой спорт — автомобильный или мотоциклетный — их боль-

ше привлекает. И сразу устанавливается дружеский контакт. Вопросы следуют один за другим. Четко, уверенно рассказывают стажеры о правилах судейства, решают практические задачи. В первый день зачет сдали 36 слушателей. Снова вторник, и снова экзамен. Успешно закончили школу и сдали зачет 75 человек. Для тех, кто aspirался, организовали консультации, а затем и повторный экзамен.

В Ленинградскую коллегию судей (старейшая в стране) влилось новое пополнение. Теперь коллегия готова к судейству даже нескольких соревнований в один день, о чем в прошлом году мы могли только мечтать.

В общественной школе завершен первый семинар по повышению квалификации судей. Сейчас ждут занятия еще восьми групп. Курс усовершенствования проходит по специальностям: счетчики кругов, хронометристы на шоссейно-кольцевых гонках, секретари, назначители дистанции, судьи-стартеры и т. д. Занятия ведут наиболее опытные арбитры.

Так было реализовано предложение ветеранов автоспорта, подвигнутое судейской коллегией. Сейчас на повестке дня — создание судейских коллектив в районах, спортивных обществах и в клубах. Судьям-общественникам Ленинграда эта задача особенно по плечу.

Н. КИСЕЛЕВ,
председатель Президиума коллегии судей по автоспорту,
судья всесоюзной категории,
общественный корреспондент
журнала «За рулем».

Ленинград.

Из нашей почты

ХОТИМ СТАТЬ МЕХАНИЗАТОРАМИ!

Дорогая редакция! Я работаю электромехаником на лесозаготовке. Много у нас различной техники: мощные тракторные лебедки, трактора, автомобили и автопаны. А людей, хорошо знающих технику, иногда не хватает. Многие молодые лесорубы, члены ДОСААФ, хотят учиться. И возможности для этого есть. Например, мы могли бы оборудовать учебный класс, сделать свои собственные пособия, использовать отдельные узлы и агрегаты выбранных автомобилей и тракторов.

Но что беда: никому организовать учебу. А ведь, неподделку она не находится. Хотим учиться. Искать помощи у Котласского районного комитета ДОСААФ.

Еще в начале прошлого года райком обещал открыть курсы механизаторов. Мы, конечно, обрадовались, узнав о таком намерении, собрали желающих заниматься. Их набралось более сорока человек. Стали ждать. И вот ожидаем уже более года, а курсы так никто и не думает открывать. Видно, в Котласском районе Общества действует старая отжившая поговорка: общинного три года ждут. Но мы с этим не согласны.

Наша молодежь хочет изучать технику, приобрести новые специальности, чтобы облегчить свой труд и повысить его производительность, дать стране больше продукции. Это аргумент довести, когда наши люди станут технически подготовленными. Вот почему мы обращаемся к вам. Надеемся, что, прочитав это письмо, изменит свою позицию и товарищи из Котласского района ДОСААФ.

Березовский лесозащасток
Архангельской области.

Г. ЮЖКОВ.



ВОСПИТЫВАТЬ ВЫСОКИЕ МОРАЛЬНЫЕ

Если имя тебе — СПОРТСМЕН

В начале нынешнего года будничное течение жизни в кабинете председателя Башкирского республиканского совета спортивных обществ и председателя республиканского комитета ДОСААФ было нарушено. Одно за другим здесь следовали бурные заседания. Обсуждался единственный вопрос: поведение известных уфимских мотогонщиков. Выяснилось, что и Ф. Шаймуров, и Ю. Дудорин, и, особенно, Л. Дробязко, научившись побеждать на гравовой дорожке, в жизни далеко не всегда оказываются впереди. Особенно много говорилось о Леониде Дробязко.

Дробязко переехал в Уфу сравнительно недавно. Годы три томя назад одесский гонщик удачно выступал в соревнованиях на уфимском мотороке. На него обратили внимание и, поощряя кучу благ, предложили переехать в Уфу. Недолго размышляя, Дробязко оставил Одессу — город, где он вырос, стал мастером спорта и чемпионом страны.

В Уфе ему вначале предоставили двухкомнатную благоустроенную квартиру. Вне очереди дали возможность приобрести автомашину. Определили на работу в ремонтно-механические мастерские Башкирского совнархоза с хорошим окладом. Числился он там токарем, а некоторое время даже занимал место мастера участка капитального ремонта.

В мастерских многое делали для Дробязко. Однажды, перед ответственными соревнованиями, целая бригада рабочих осталась после смены, чтобы помочь мастеру спорта привести в готовность его мотоцикл. Что ж, товарищеская выручка — давний закон в рабочем коллективе. Но в том же коллективе, отдавая должное спортивным достижениям Дробязко, по-работному прямо говорили о логичности его положения на предприятии.

— Нет, он уже не будет стоять у станка. Слишком прирос душой к славе, медалям, аплодисментам. Станет ли теперь такой человек работать?

А покровители Дробязко интересовали в первую очередь его победы на гравовой дорожке. И, чувствуя это, гонщик все больше расслаблялся.

Л. Дробязко мог оскорбить товарища, наругать тренера. Мог нарушить спортивный режим. И все ему сходило с рук, потому что он отлично брал старт и умел обходить на поворотах сильнейших соперников.

Добрые дяди из Уфы знали, что своим поведением Дробязко позовет высоко звание советского спортсмена, но делая вид, что ничего не происходит.

К сожалению, выходя его очен поздно стали предметом большого разговора. На совместном заседании президиума республиканского комитета ДОСААФ и Совета союза спортивных обществ и

организаций за недостойное поведение Л. Дробязко был дисквалифицирован на год.

Если бы дело касалось одного Дробязко, то, наверное, все обстояло бы проще. Но в том-то и беда, что некоторые другие известные мотогонщики из Башкирии и других республик также оторваны от жизни рабочих коллективов, нигде не учащая.

Неблагополучное положение сложилось и в среде белорусских мотогонщиков. Справедливое возмущение вызвало участие в республиканских соревнованиях по гонкам на льду в Минске мастера спорта В. Сахновского. Накануне он написал и подражал с водителем троллейбуса. Другой представитель гонщиков Белоруссии В. Клизо отказался получить часы, которыми его наградили за победу.

— Надоели мне ваши часы. Дайте лучше телевизор, — заявил он после соревнований. В. Клизо тоже любитель «зеленого змия», дебошир, частый нарушитель трудовой дисциплины. К сожалению, число таких примеров можно было бы продолжить.

Где же нужно искать истоки этих чудных для нашего спорта явлений?

Суть коммунистического воспитания заключается, в частности, в том, чтобы научить человека правильно жить. А это значит быть не только хорошим специалистом своего дела, но и передовым гражданином, стремиться к тому, чтобы каждый день становился еще одной предельной ступенькой на пути движения к коммунизму.

Может ли человек назвать свою жизнь правильной, если он не трудится, далека от интересов рабочего коллектива? Отвечает ли нашим моральным критериям тот, для кого спорт становится «коллекцией», дальше которой он ничего не видит?

Всесоюзное совещание по вопросам улучшения воспитательной работы среди спортсменов, созванное Центральным Комитетом ВЛКСМ, еще раз подчеркнуло, что нельзя думать о спортивных успехах, забывая о главном — воспитании молодежи в духе коммунистической сознательности.

Поговорите в Уфе, в Минске, в других городах страны с тренерами и начальниками автомотоклубов — они вам охотно расскажут о планах проведения соревнований, о графиках тренировок, о подготовке машины. Но как только речь зайдет о воспитательной работе, учебе спортсменов, приобщении их к знаниям и культуре, их общественной активности или полезной инициативе, — беседа тотчас же угасает.

Передо мной лежит протокол совместного заседания Башкирского совета споробществ и республиканского комитета ДОСААФ. Он как бы воскрешает в памяти те горячие дебаты, которые разгорелись на заседании. Справедливо сказал в своем выступлении начальник Башкатууправления Г. Божуковский:

— Да, в том, что произошло, мы все виноваты.

«Мы все» — это руководители спортивных организаций республики и гордота, тренеры, судьи, спортивная общественность, все те, кто прямо или косвенно причастен к развитию моторспорта в республике.

Уже после упомянутого заседания я побывал в ремонтно-механических мастерских. Спросил у начальника цеха Г. Прокурова, почему нет на работе Дробязко.

— Болтунтени, — без тени смущения ответил он. А спустя час я увидел Дробязко в республиканском автомотоклубе. На вопрос, почему он не на работе, Дробязко также без смущения сказал:

— Сегодня я во второй смене.

Подобные дружеские «услуги» лишь сбивают с толку, мешают трезво и самокритично оценить свое поведение. А чего стоят характеристики, выданные Дробязко. Если верить им, то Дробязко коллектива пользуется заслуженным авторитетом, дисциплинирован, выдержан, требователен к себе и подчиненным, морально устойчив и т. д.

Люди, которым поручено воспитание спортсменов, должны сделать все, чтобы помочь им найти свое место в труде, идти в ногу со временем, вскрыть внутреннее богатство, которое заложено в каждом человеке. Надо строго спрашивать с тех руководителей, которые ценят мотогонщиков лишь пока те мчатся по трассе. А закончили соревнования — и им до спортсменов дела нет.

Спортсменам надо окружить подлинным товарищеским вниманием, сделать все, чтобы они постоянно себя чувствовали в коллективе, а не оторванными от него одиночками. Стоит серьезно задуматься и о их спортивной нагрузке. Сижанем, в прошлом году уфимские гонщики выступили в 84 соревнованиях: на первенство страны, в международных гонках, различных товарищеских встречах. Кроме того, разыгрывалось много призов: «Приз открытия сезона», «Приз весны», «Приз «Золотые листья», «Хрустальная ваза», «Приз дружбы», «Приз золотой осени»...

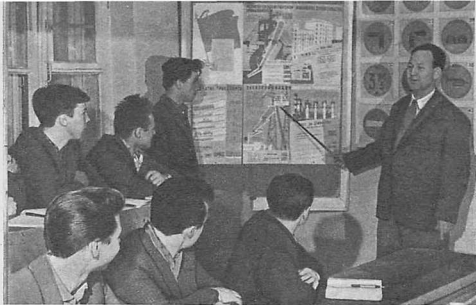
Легко ли при таком перенасыщенном календаре сочетать спортивные тренировки и выступления с работой на предприятии или учебой?

Для того чтобы спортсмен находился в боевой форме, ему достаточно участвовать на протяжении года в 30—35 соревнованиях. Этого мнения придерживаются, кстати, и сами мотогонщики.

Председатель Башкирского республиканского комитета ДОСААФ тов. Сафин говорит мне, что завет спортсмена не будут так часто вызывать на соревнования. Больше внимания будет уделяться воспитательной работе, учебе спортс-

«В период перехода к коммунизму возрастают возможности воспитания нового человека, гармоничного сочетающего в себе духовное богатство, моральную чистоту и физическое совершенство.»

(Из Программы Коммунистической партии Советского Союза).



НЕРАЗРЫВНЫЙ ПРОЦЕСС

фессию. Его занятия у нас самые любопытные.

Увлечательно, интересно, на высоком идейном уровне проводит политические занятия с курсантами начальник автомотоклуба И. Н. Рыскин. Он тщательно к ним готовится, подбирает яркие примеры из истории нашей партии, жизни страны, факты из учебы, поведения слушателей; умело использует письма от бывших курсантов — ныне водителей автохозяйств, воинов Советской Армии.

Следует отметить, что в этом автомотоклубе политзанятия проводятся четко, по плану, не переносятся, не откладываются, как это еще нередко бывает в других учебных организациях ДОСААФ. При этом т. Рыскин и Иванов проводят их на общественных началах.

Однако политические занятия, при всей их важности, не являются единственной формой воспитания будущих шоферов. У нас часто говорят: «Можно бы сделать больше, но ведь курсы кратковременны. Это не техникум, не институт. Не успевая как следует изучить основных слушателей — приходится дружить». Все это верно. Однако искусство воспитательной работы в том и состоит, чтобы умело использовать и это кратковременное пребывание молодого человека в стенах автомотоклуба для формирования будущего труженика нашей страны.

И многие автомотоклубы, в том числе и в Первомайском районе столицы, на-

московский физик В. Татарин, инженер-путьец из Красноярска П. Прыдялинский, кандидат философских наук Ю. Фатеев из Саратова и многие другие.

Все это — люди большой культуры, глубокого знания и широкого кругозора.

Да, высокое звание советского спортсмена обязывает ко многому. И если имя тебе — спортсмен, носи его высоко, не забывай. Помни, что ты представляешь страну, где человек должен быть нравственно чистым, духовно богатым, физически совершенным.

Р. ДАНЕЯН,
наш спец. корр.

е. Уфа.

ходят действенные формы влияния на курсантов. Важной формой является также социалистическое соревнование. Здесь рассудили так: почему бы нам не перенести в автомотоклуб лучшие черты рабочих коллективов, дух борьбы за нового человека. Ведь на предприятиях, в автохозяйствах идет активная борьба за лучший коллектив, за бригаду коммунистического труда, а разве в учебной группе нельзя организовать соревнование! Опыт показал, что это делать можно и нужно. Разумеется, учебная группа это не производственная бригада; к организации соревнования нужен иной подход, нежели, скажем, в автохозяйстве. Думается, что в автомотоклубах нашли правильную форму: здесь развернуто соревнование за передовую группу, за отличную учебу. В основу соревнования положены такие принципы: творческое овладение своей специальностью; знать, а не просто сдать; принципы морального кодекса — закон для каждого; курсант — носитель высоких черт коммунистической морали.

Итоги соревнования подводятся раз в месяц. Они наглядно отражаются в стенной печати, на специальных стендах, о них часто говорится на собраниях, в индивидуальных беседах. Нередко собрания проходят с повесткой дня: как ты выполняешь свои обязательства? На них речь идет не только об успеваемости, но и о человеческих качествах, о поведении в быту.

В организации воспитательной работы руководство клуба опирается на акти, который состоит из отличников учебы, комсомольцев.

Большую помощь оказывают офицеры одной из воинских частей. Они проводят с курсантами политические занятия, полиинформации, выступают с лекциями, докладами по тематике воинского воспитания.

Обучение и воспитание стало здесь неразрывным процессом. Не случайно поэтому, что в подготовке водителей Первомайский клуб идет в первых рядах среди клубов столицы.

А. ПАВЛОВ.

На фото: политические занятия ведет В. П. Иванов.

Фото В. Бровка.

С преподавателем Первомайского автомотоклуба Москвы Б. П. Ивановым мы сидели в просторном классе, где десять-пятнадцать минут перед этим проходили политические занятия. По-видимому, еще не освоившись от мыслей, которые он излагал курсантам, Борис Петрович сказал:

— Недавно мне встретилось выражение — «примерять себя к коммунизму... Эти слова, по-моему, очень точно определяют существо раздумий нашей молодежи после XXII съезда партии. Об этом сегодня и шла речь на политзанятиях. Рассвевали ребята. Сами горячо заговорили о моральном кодексе, о будущем, о том, какие качества надо в себе воспитывать, что можно взять с собой, а что выбросить, как чертополох с поля».

Беседа с Ивановым, я думаю: посеяна еще одна горстка добрых семян, которые дадут хорошие всходы.

Анализируя стиль воспитания будущих водителей в учебных организациях ДОСААФ, приходишь к выводу, что сейчас, как никогда, главное в воспитательной работе — повышение ее эффективности, действительности.

Действительность коллектива преподавателей Первомайского автомотоклуба — хороший тому пример. Каждое политическое занятие здесь стремится провести так, чтобы оно было целенаправленным, глубоким, живым, призывало к выполнению гражданского долга, воспитывало стремление быть активным строителем коммунизма. Как это достигается? Прежде всего внутренней убежденностью и умением преподавателя.

Выпускники одной из групп шоферов говорили мне об Иванове: «Он преподает интересно. Любит, когда на политзанятиях мы задаем вопросы... Приводит примеры из жизни... У него самостоятельность мыслей, убежденность. И говорит смело, честно. Учит нас правильно жить, уважать труд, свою про-

менов. Рассмотрен и ряд других предложений, которые стоит приветствовать. Будем надеяться, что волна недавних событий послужит уроком не только спортсменам, но и их наставникам.

Итальянский писатель Джинни Родари на римской Олимпиаде сказал нашим журналистам: «Познакомившись с Капитоновым, Власовым и другими советскими спортсменами, я уже сегодня увидел в них преобраз человека будущего. Мы тоже могли бы назвать многих мотогонщиков, которые по праву служат примером для нашей молодежи. Это чемпион страны слесарь Уралмашзавода И. Клевино, это мастера спорта—



И чертёжной доске прикол лист, на нём — контуры мотоцикла. Частичный обведён маркером: здесь конструктор уже уверен в правильности решения; часть — только намечена. Он приподнимает варианты, размышляет, а потом идет в цех (среди машин как-то легче думать) и останавливается там возле отделимо лежащих пяти мотоциклетных рам — необычных, не похожих ни на какие другие. Он представляет себе, как они будут выглядеть с двигателем и колесами, какие это будут машины — особенные не только по своим техническим свойствам, но, если можно так выразиться, и по происхождению. А оно — самое благородное. Новый мотоцикл — детище общественного конструкторского бюро Минского моторовоза. И он же, этот спортивный мотоцикл, — тема дипломного проекта одного из самых активных общественников, ныне начальника цеха великих серий Евгения Шерстнева, занимающего в этом году Белорусский политехнический институт. Реальный случай в практике проектирования — пусть даже дипломного, — чтоб машина, изготовленная в металле, появлялась одновременно с чертёжками на ней.

А началось это так. В 1961 году спортсмены Белоруссии серьезно занялись велосипедными гонками (в это понятие, как известно, входят соревнования на ипподроме, на льду и по гравейной дорожке). Каждый мотоциклист мастерил сам, по собственному разумению.

Почему бы не создать свою, единую — сказал майор Шерстнев в своем соседю по кулямню Юрию Урусову. — Действительно, почему? — отозвался тот.

Поговорили раз, поговорили два, задержались как-то после работы. Мечты, витающие в воздухе, попомному стали принимать форму конкретную: являлся общественное конструкторское бюро Минского моторовоза, получившее название ОКБ «Спорт», было создано Е. Шерстнев, Ю. Урусов, В. Широнин, П. Савицкий, А. Зувев составили его ядро.

Много помог рождению ОКБ бывший заместитель главного инженера, ныне парторг завода, энтузиаст спорта Всеволод Иннолаевич Клевинский. Он обещал, если что-нибудь не ладилось, ходатайствовал перед администрацией, являлся регулярно на все собрания, в общем был проработателем «юных» конструкторов. Юными они считали себя не по годам: средний возраст участников исчислялся в тридцать лет. Дело их было юным, молодым и, конечно, нуждалось в опытной наставнике.

Каждому общественнику поручили разработать отдельный узел. Произвели динамический и тепловой расчет двигателя, установили возможность двойной форсировки, потом принялись за раму. Это был не рабочий чертеж, а только эскизный проект — просто чертили эскизы деталей. И тогда В. Клевинский стал добиваться от администрации разрешения изготовить в цехе мелких серий опытный образец спортивного мотоцикла. Администрация разрешила, но нужны были но-

вые энтузиасты, теперь уже среди рабочих. Таковыми оказались Н. Крусский, В. Стегняхович, В. Трухан. По эскизам, без чертежей дела Николай Крусский первую машину. Часто два добровольца — конструктор и рабочий — стояли рядом, собирали в работе, как по указке, выкладывать тот или иной узел.

В сентябре 1962 года первенец ОКБ «Спорт» был готов. Каждый мог походить, посмотреть, даже потрогать его руками. Работа «общественного» конструкторского» вступала во вторую фазу, и смысл этой, как-будто бы дополнительной нагрузки стал расширяться полнее. Основная работа длится от звонка до звонка. Общественная начинается потом. Разница между семью дневными часами и неопределенными количествами вечерних — это отметка в таблице, это зарплата, это невозможность в любой момент встать и уйти. Но для мастеров конструктора различия нет. Он трудится интенсивно, незанисимо от зарплаты. Проблемы, возникающие прототиповании дней, выступают и вечером. Но если днем, отдавая плановые машины, он думает прежде всего о заводских возможностях, то вечером эти мысли его не занимают: ведь серийное производство и индивидуальное — не одно и то же. А это придает ему большую смелость в поисках.

Конструктор-общественник и конструктор по штатному расписанию соединены в одном человеке, и общественник как бы забегает немного вперед и титнет за собой штатного. И вот уже на следующий день, стоя перед белым листом бумаги, придумавшим и доске, человек вспоминает: «Об интеллектуальной технической новинке думаю я вчера вечером. Не применить ли мне ее в проектируемой серийной машине. Видоизменить слегка — и пойдёт...»

Такая, примерно, история произошла с Юрием Урусовым. Раскапывая техническое новинку, он натолкнулся на новую конструкцию рамы для кроссового спор-

тивного мотоцикла. Она была ниже обычной по высоте, и машина стала устойчивей. На кросс Минского моторовоза приехал многократный чемпион страны Игорь Григорьев. За полторы недели новая рама, он рекомендовал ее для всех мотоциклов М-204, экспериментальные образцы которых завод в то время начинал изготавливать. За полторы недели сделали семь рам — без чертежей, по эскизам; конструктор и рабочий снова стояли друг возле друга. Новые образцы должны были испытываться на традиционных кроссах в Минске и Корове. И вот чудо случилось — оба соревнования команда выиграла. Выиграла на мотоциклах того самого завода, о котором несколько лет назад шла речь: слава из мотоциклистов, предшественников которых лежали на складах и базах никому не нужные. Будто гром грянул среди неба: никто не хотел брать М-201, а на М-204 сразу посыпались заявки.

Рама, предложенная Урусовым, — это, разумеется, лишь элемент конструкции, хорошей в целом.

Разработкой М-204 конструкторы занимались не в порядке обычного проектирования. Сами они скромны, и успех новой модели в отличие от неудач старой объясняют нанюхивавшимся опытом и приливом свежих сил. А с тем, что «размышления на досуге» над проблемами, аналогичными, по существу, основным производственным, сильно помогли делу, соглашались с большим оговорками. Скромным и умным, но в этом случае она лишняя. Работа над «общественной» машиной расширила кругозор, и это отразилось в работе над машиной «главной».

У конструкторов-добровольцев впереди — большие дела. М-204 — кроссовая машина, а они создают спецальную для ледяных гонок и ипподрома. Пять таких машин почти готовы, одна из них поедет на ВДЦХ. Что ждет их — покажет будущее. Но они имеют серийный двигатель от дорожного мотоцикла М-103 мощностью всего в 5 л. с. Энтузиасты проектируют сейчас свой двигатель. Они мечтают о двенадцати лошадиных силах, заключенных в те же самые сто двадцать пять кубовых.

Сделать это они собираются за счет установки новых цилиндров, глушителя и карбюраторов. Такова ближайшая перспектива. А потом? Заканчит Белорусский политехнический Е. Шерстнев, завершится монтаж оборудования во вновь созданной базовой лаборатории, пусть же начальником А. Зувев, выполнит свои задачи и другие конструкторы из ОКБ «Спорт». Серийное производство, воспользовавшись опытом общественников, начнет перенимать кое-какие их идеи. Придут молодые, быть может, более энергичные и нетерпеливые, и тогда созреют очередные замыслы, и придет время делать новый шаг вперед.

Р. ЯРОВ,
наш спец. корр.

г. Минск.

ТВОРЧЕСТВО СТУДЕНТОВ

Большую научно-исследовательскую и опытно-конструкторскую работу проводит студенческое конструкторское бюро (СКБ) автомобильного факультета Саратовского политехнического института. Так, студенты-старшекурсники сконструировали и изготовили действующую модель прибора для автоматического учета движения автобусов на линии и прибор для диагностики действий автомобильного двигателя.

На снимке (слева направо): члены студенческого конструкторского бюро А. Пивоваров, В. Громов, В. Шибавев, В. Борисов, В. Ермаков и В. Стихин у изготовленного ими электронного осциллографа, предназначенного для проверки зазора свечей без снятия их с двигателя автомобиля.

Фото С. Абрамова

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

ОТВЕЧАЕТ ПРЕЗИДИУМ ФМС СССР...

О судьбе опубликованные в № 3 журнала «За рулем» материалы «Одессе нужен мотоцикл» и «Только из Одессы», президиум Федерации мотоциклостроения СССР считает, что журнал правильно и своевременно поставил вопрос о необходимости сооружения гаревых дорожек и мототрасс. Учитывая, что от решения этого вопроса во многом будет зависеть переход на полную самообеспеченность обслуживания по мотоспорту, президиум ФМС СССР считает необходимым добиться, чтобы в ближайшие два года в каждой союзной республике были введены в строй гаревые дорожки.

Президиум Федерации мотоциклостроения СССР постановляет:

1. Поручить комитету треновых гонок Федерации:
 - а) связаться с республиканскими федерациями и выяснить возможности и перспективы сооружения гаревых дорожек и гаревых тренов;
 - б) оказывать консультативную помощь всем комитетам ДОСААФ и спортивным организациям, строящим дорожки и трени; при необходимости направлять специалистов для консультаций на строящиеся объекты.
2. Организовать в республиках и областях проверку выполнения решения У съезда ДОСААФ о сооружении гаревых дорожек в стране.
3. Поручить комиссии пропаганды и печати Федерации мотоциклостроения шире освещать опыт строительства гаревых дорожек методом народной стройки.

...МОЛЧИТ ОБКОМ ДОСААФ

Автор названного выше письма «Одессе нужен мотоцикл» судья всесоюзной категории Н. Качанов писал о том, что мечтает жить в Одессе — городе, где любят мотоспорт и где есть условия для его широкого развития, — увидеть захватывающие соревнования по гаревой дорожке. Автор прямо называл виновников волокиты с сооружением гаревой дорожки — руководителей областного комитета ДОСААФ. Они должны были поддержать инициативу общественности, помочь ей реализовать планы по созданию мототрека на одном из городских стадионов.

Редакция получила много откликов на письмо тов. Качанова. Но среди них мы твердо искали ответ председателя Одесского областного комитета ДОСААФ тов. Пеленова. Со времени опубликования письма прошло несколько месяцев, а обком ДОСААФ хранит молчание.

Многочисленные любители мотоспорта ждут не только ответа тов. Пеленова, но и конкретные дела. В Одессе должен быть построен мототрек!

ИЗДАНИЕ КНИГ БУДЕТ УПОРЯДОЧЕНО

В № 12 журнала «За рулем» за 1962 год была помещена рецензия на книгу А. Сабинина «Спортивные и гоночные автомобили», а в № 3 за 1963 год — ответ автора книги на выступление в журнале. В этом же номере указывалось и на другие аналогичные случаи несвоевременного выпуска издательством ДОСААФ литературы по автотранспорту, в частности на то, что долгое время находились в производстве сборные отчеты «Трудные трассы», книга А. Виноградова и А. Каргина «Многодневные мотоциклетные соревнования» и некоторые другие.

Издательство признает критику в свой адрес совершенно правильной. Выступление журнала обсуждено на летуче с редакторами книжной редакции и работников производственного отдела «Работники, которые повинны в нарушении редакционного и производственного процессов, узнали на непосредственном заседании редакционного совета по вопросу упорядочения и сокращения сроков выпуска издаваемой литературы.

Г. ГОНЧАРЕНКО,
главный редактор издательства ДОСААФ.

ХОРОШЕЕ ПОПОЛНЕНИЕ



За 17 лет своего существования Житомирский автомотоклуб выпустил на одну тысячу шоферов и мотоциклистов. Гаражи, пункт технического обслуживания, классы (слесарный, разборочно-сборочных работ), места для технического обслуживания, автомобили, агрегаты, механизмы — вот материальная база, с помощью которой готовятся кадры технических специалистов.

В конце прошлого года на базе клуба проводились учебно-методические сборы работников областных комитетов ДОСААФ Украины, где было признано, что в житомирцев есть чему поучиться.

Коллектив клуба настойчиво борется за повышение качества учебы, проводит большую воспитательную работу среди курсантов. В 1962 году из стен клуба вышло почти 1500 водителей третьего класса — это хорошее пополнение для сельского хозяйства и предприятий Житомирщины.



Секретаря партийной организации клуба инженера-инструктора Г. С. Сегала мы застали беседующим с комсоргом Петром Ивановым и старостой группы Михаилом Анщенко. Приближаются экзамены очередной группы — есть о чем поговорить активистам.

Вот класс «Устройство автомобиля» (фото 1). Занятия ведет преподаватель А. Л. Вильский. Отвечает Александр Швец. А по соседству идут слесарные работы (фото 2). На переднем плане — один из переводов курсантов Владимир Яремчук. Он и его товарищи сделали много учебных пособий своими руками.

Автомотоклуб пользуется большой популярностью в области. Его воспитанники хорошо трудятся в автохозяйствах, колхозах и совхозах.

Чтобы успешнее решить задачу подготовки технических специалистов, клуб открыл свои филиалы. Такие филиалы работают сейчас в Коростышеве и Чуднове, а также в Черняхове — центре района, где живет и трудится прославленная звеневская Герой Социалистического Труда Н. Г. Заграда.

В этом году новые сотни специалистов съедут за руль автомобилей, пройдя подготовку в автомотоклубе и его филиалах.

О. ВАСИЛЬЕВ.

г. Житомир.

Фото В. Бровко



НА ПЕРЕДНИХ РУБЕЖАХ

Пожалуй, за всю свою двадцатилетнюю историю Ульяновский автозавод не видел такого количества экскурсантов, как за последнее время. Сюда приходили и участники съезжавшейся в городе всесоюзной технической конференции по внедрению передового транспорта, и крупные специалисты — инженеры с таких известных предприятий, как ГАЗ, ЗИЛ, МЗМА. Люди приезжали из далеких городов, из разных концов страны и сразу же шли на УАЗ. Что привлекало их там?

...Это было в конце прошлого года. Утром на сборочную ленту главного конвейера легла первая автомобильная рама. Лента двинулась, и рама пошла, обретающая узлами и деталями. В цехе сборки собрались все создатели нового главного конвейера — технологи, конструкторы, монтажники, строители. Яркий свет люминесцентных ламп заливал весь высоченный пролет, до потолка забытых узлами и агрегатами. На самом верху, на десятиметровой высоте, висели кабины и кузова, пятью метрами ниже находились задние и передние мосты, а внизу к подвескам были прикреплены двигатели, ресоры, радиаторы, колеса. На сборочную ленту агрегаты и детали подавались автоматичеки, при помощи толкающих конвейеров.

Чем отличается толкающий конвейер от обыкновенного грузонесущего? Главным образом отсутствием постоянной связи между приводом (целью) и тележкой, к которой крепится груз. Движения привода и груза связаны специальными механизмами, толкающими и удерживающими захватами. Это придает конвейеру особую гибкость, позволяет отправлять груз с помощью переводных стрелок по разным адресам, задерживать его на определенных отрезках пути, перемешать с различной скоростью.

Какую бы транспортную систему мы ни взяли — потоки электрокаров, обычные конвейеры, — всегда неизбежны перепадки грузов, а следовательно, затраты ручного труда. Толкающий конвейер

с автоматическим управлением и дрессированием, а также опускными секциями позволяет полностью механизировать погрузку, разгрузку и транспортировку деталей.

Пройдите по цехам современного автомобильного предприятия, — вы увидите десятки совершенных агрегатных станков, автоматизированные прессы, автоматические линии, обрабатывающие детали с микронной точностью. А как подвозят к этим линиям заготовки? Чаще всего легковым транспортом, на электрокарах, на катках, с многочисленными переадресами. Трудоемкость создания автомобиля за последние годы резко снизилась, но это достигнуто главным образом за счет механизации основного производства, а технический уровень вспомогательных операций — погрузки, хранения, доставки деталей — остался почти прежним.

Между тем резервы снижения трудоемкости на вспомогательных операциях весьма велики. Для того чтобы высвободить несколько рабочих в основном производстве, автомобильному заводу нужно затратить большие средства на строительство автоматической линии. Эти же средства, вложенные в механизацию вспомогательных работ, позволяют высвободить в пять, а то и в десять раз больше людей.

Вот почему ульяновские инженеры решили заняться проблемой толкающих конвейеров.

Риск предстоял большой. Затраты огромные, дело новое. Но зато удача сулила много. Помимо автоматической доставки деталей, толкающий конвейер дает возможность поднять склады, сделать их подвижными. Ведь та же нитка конвейера, оставаясь неподвижной, может служить отличным складом. При автоматическом управлении ее можно в любой момент привести в движение и подать на сборку нужное количество деталей. Таким образом достигается огромная экономия производственных площадей.

На автомобильных заводах страны развернулась борьба за выполнение решений ноябрьского Пленума ЦК КПСС. Перестройка руководства промышленностью тесно связана с улучшением организации труда, внедрением совершенной и эффективной техники.

В этой корреспонденции рассказывается о том, как решают некоторые проблемы механизации и автоматизации производства ульяновские автомобилестроители.

Создание сети толкающих конвейеров было поручено группе молодых конструкторов под руководством А. Лясецкого. Электрической частью проекта разработали инженеры В. Сидоранов, А. Старостина, А. Филлифоров, М. Финогеев. Руководил работами по проектированию всей транспортной системы инженер В. Демокритов.

Оборудовали и систему конвейеров постепенно сходились с листов ватмана, возникла в металле. Цех обрестал ленту из металлических путей. Со всех сторон тянулись к главному конвейеру стальные трапсы.

Один толкающий конвейер подавал из цеха шасси, задние и передние мосты, другой — кузова. Рамы шли из прессованного корпуса в цех сборки на наполном конвейере, а затем с помощью системы толкающих конвейеров переходили непосредственно на сборку. И все нити сходились в просторной светлой комнате, где установили главный пульт управления. Именно отсюда, с этого пульта, направляется сложный процесс сборки автомобилей, именно здесь можно получить исчерпывающую информацию о положении дел на заводе, потому что все многообразие жизни сборочного цеха отражено на двух основных панелях пульта. Десятки различных счетчиков расскажут о количестве деталей, поступающих на главный конвейер, о состоянии оборудования, о движении подвесок с грузами.

Достаточно оператору повернуть один из многочисленных ключей на горизонтальной панели, как за сотни метров отсюда придет в движение «нитка» толкающего конвейера и строго определенное количество деталей поступит на сборку.

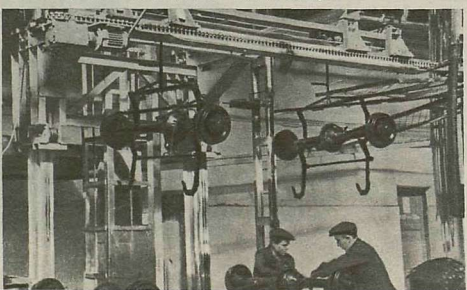
Несколько поворотов ключей, и точная программа набрана, остается лишь нажать пусковую кнопку главного конвейера.

...В конце прошлого года система была пущена. Эксплуатация, конечно, показала множество «неделок», просчетов. Сейчас они исправлены. Но ульяновцы не остановились на достигнутом, они продолжают развивать сеть толкающих конвейеров. Проектируется автоматическая подача на толкающем конвейере двигателей в сборе с силовыми коробками.

Трудно переоценить значение инициативы ульяновских автозаводов. В Программе партии сказано: «Комплексная механизация приводит к ликвидации ручных погрузочно-разгрузочных работ и исключит тяжелый труд при выполнении основных и вспомогательных производственных операций». Добиваясь полной механизации вспомогательных работ, коллектив Ульяновского автозавода выходит на передовые рубежи технического прогресса.

М. ЛЕОНИДОВ.

Механизированная подача мостов на главный конвейер.



ТРУД И ЧЕСТЬ —
НЕРАЗРЫВНЫ

Если любишь свое дело...

Среди преподавателей автомотоклубов, курсов и других учебных организаций ДОСААФ нет-нет да и услышишь разговоры, в которых улавливаются некие нотки неудовлетворенности. При этом в качестве аргумента выставляется тот факт, что досарские курсы кратковременны. Не успевешь-де как следует ознакомиться с одним составом слушателей, а уже приходит другой. И так продолжается месяцы, годы... Разве может в таких условиях преподаватель влиять на курсового, научить их не только управлять автомобилем, но и по-коммунистически относиться к труду, к жизни!

Но вот предельно мной письма бывших воспитанников курсов шоферов при Московском автомотоклубе столицы. Они адресованы Е. С. Козлову, одному из старейших педагогов, отдавшему более тридцать лет подготовке кадров автомобильистов. Пишут водители из московских автохозяйств, с целины, с далекого Севера, солдаты Советской Армии. Вот одно из писем:

«Большое шоферское спасибо, дорогой Ефим Степанович, за то, что учили нас уважению к труду и своей профессии, учили простоте, скромности».

Читая письма, я думал: «Значит, дело не в количестве месяцев, которые проводит преподаватель вместе с курсантами, а в том, как он их проводит. Вкладывает ли он в труд всю свою душу, сердце, все свои знания, стремится ли завоевать доверие слушателей, среди которых много молодых, еще малоопытных в жизни людей?»

Е. С. Козлов относится к той категории людей, которым чуждо формальное, казенное отношение к делу. В его группах обычно все выпускники с первого раза и с высокой оценкой сдают экзамены. Но этого мало. Ефим Степанович всегда находит время поговорить с людьми, дать добрый жизненный совет, помочь разобраться в сомнениях, которые иногда возникают у того или иного молодого курсанта. У Козлова учатся не только курсанты, но и молодые преподаватели.

Весь коллектив знает, как много и настойчиво Ефим Степанович помогал М. Н. Марвину, который сейчас является одним из лучших преподавателей в клубе.

Да, сроки обучения в клубах небольшие. Слушатели всего лишь на несколько месяцев задерживаются в учебных классах. Но тем большая ответственность ложится на педагогов, тем больше труда, энергии, стараний нужно приложить, чтобы помочь человеку овладеть техникой и привить уважение к своей профессии. Конечно, все это молодым водителям дается не сразу. Многому их научит жизнь. Но первые добрые семена дадут и добрые всходы. Вот почему в клубе много внимания уделяется воспитательной работе среди самих преподавателей.

Бывает ведь так, что и воспитателей надо поправлять, требовать от некоторых товарищей частного выполнения своего долга, помогать им. Среди преподавателей клуба пять коммунистов. Партийная группа, весь коллектив — сейчас начал обстоятельный разговор о долге, о чести преподавателя.

Есть в клубе преподаватель В. С. Буравцев. В начале прошлого учебного года он стал подводить коллектив: на занятия приходил неподготовленным, мало работал над повышением своего идейного уровня и совершенствованием методики преподавания. Занятия его были скучными, неглубокими. Разумеется, все это отрицательно отразилось на качестве обучения.

Тов. Буравцеву честно сказали, что он не выполняет своего долга. Но отразился этим — значит ничего не сделать. Главное — помочь товарищу. И ему помогли. На уроках Буравцеву часто бывали начальники автомотоклуба С. И. Богданов, начальник учебной части Н. Т. Попов, ведущие преподаватели. На методических совещаниях производили подробный

анализ его занятий, вскрывали причины недостатков в работе, просто, по-дружески критиковали промахи, советовали, как их устранить.

Товарищеская помощь, советы, опыт старших коллег Буравцеву заняли достойное место среди передовых преподавателей.

Иначе и не могло быть. Нельзя оставаться спокойным, если не чувствуешь высокой личной ответственности за качество уроков, за то, как трудится товарищ рядом с тобой, за порядок в классе, за успеваемость и поведение каждого слушателя, за его будущую трудовую судьбу.

Дунается, что напечатан в журнале «За рулем» разговор о долге, о трудовой чести работников автомобильного транспорта должен коснуться и преподавательских кадров учебных организаций ДОСААФ. Нечего таить грех: кое-где на преподавательской работе находятся люди, рассматривающие свою профессию лишь с точки зрения личных, корыстных целей. Есть среди воспитателей люди безразличные, равнодушные к интересам коллектива. Бывает, что в роли педагогов выступают разны, халтурщики, которых нельзя допускать к обучению будущих водителей автомобилей.

Вот один пример из учебной практики. Некоторое время назад в автомотоклуб на должность инженера-инструктора пришел работник Д. Д. Волков. Коллектив возлагал на него большие надежды. Но вскоре пришлось горько разочароваться. Волков думал не о деле, а о длинном рубле. На занятия приходил неподготовленным, всегда куда-то торопился, успеваемость слушателей его не интересовала. На замечания товарищей ретировал болезненно, к добрым советам относился пренебрежительно. Много с ним возлился, но в конце концов пришлось распрощаться.

А ведь такти, как Волков, еще нет-нет да подызаются в учебных организациях Общества. Пора избавиться от них. Высокой чести и морали должен быть человек, носящий благодарное звание педагога!

М. ИВАНОВ.

Преподаватель Московского автомотоклуба Ефим Степанович Козлов (слева) объясняет курсантам — автолесарю бамы № 22 управления торгового транспорта Алексею Кудильнову и слесарю по устройству двигателя Валентину Планонову устройство карбюратора.

Фото В. Бровка



ТЯГАЧИ - СТРОИТЕЛИ



Самосвал МАЗ-522.



Тягач МАЗ-546 со скрепером.



Тягач МАЗ-542 с погрузчиком.

С невиданным размахом ведется в нашей стране строительство промышленных предприятий, жилых домов, электростанций, автомобильных и железных дорог, ирригационных сооружений, открытая разработка полезных ископаемых.

Высокие темпы строительства требуют применения самой совершенной и производительной техники, отличных транспортных средств. В частности, для современного дорожно-строительного машиностроения характерно вытеснение гусеничных машин колесными.

Колесные машины на шинах низкого давления обладают неоспоримыми преимуществами перед гусеничными. Они более мобильны, значительно проще в обслуживании, надежнее и долговечнее. Расходы на их эксплуатацию на 25—30 процентов меньше. Производительность колесного самоходного скрепера по сравнению с гусеничным выше в 2—2,5 раза, бульдозера — в 1,5 раза.

Наиболее перспективны пневмоколесные тягачи. На их основе может быть создано более 50 типов дорожно-строительного оборудования. Однососные тягачи станут базовыми для панелевозов, самоходных скреперов, землевозов, струг, грейдер-элеваторов, кранов, цементовозов, пневмокатков и многих других машин. Бульдозеры, погрузчики, снегоочистители будут строиться на базе двухосных тягачей.

Производство таких машин осваивается нашей промышленностью.

На Могилевском заводе имени Кирова налажен серийный выпуск одноосных тягачей МАЗ-529 с двигателями мощностью 180—205 л. с. Коробки передач, сцепления и двигатели поставляет Ярославский моторный завод. Такие узлы, как ведущий мост с планетарными колесными редукторами, раздаточную коробку, редуктор отбора мощности, органы управления с гидравлическим приводом могилевские машиностроители изготавливают сами.

Снабженный шинами низкого давления и дифференциалом повышенного трения, тягач имеет высокую проходимость. Благодаря гидравлическому приводу рулевого управления достигается быстрый поворот его относительно прицепа на 90 градусов в обе стороны. Простота устройства и обслуживания, закрытая двухместная кабина с отопителем, хорошая обзорность делают тягач удобным в эксплуатации.

Коростенский завод «Октябрьская кузница» создал на базе МАЗ-529 опытный образец самоходного грейдер-элеватора Д-505 производительностью 1000 м³/час и землевоз Д-504 грузоподъемностью 18—20 тонн. Последний по производительности в 1,7—1,75 раза превосходит самосвал МАЗ-205 и более чем вдвое — ЗИЛ-585. Оба эти машины рекомендованы к серийному производству.

Освоено также изготовление многоосционного пневмокатка Д-551 весом 30 тонн, отличающегося высокой производительностью и хорошим качеством выполнения работ по уплотнению грунта.

На базе тягача МАЗ-529 выпускается самоходный скрепер Д-357Г с емкостью ковша 9 м³.

Могилевский завод ведет подготовку к производству новых однодвухных и двухдвухных машин с V-образным восьмицилиндровым дизелем ЯМЗ-238 — мощностью 240 л. с. Созданы опытные образцы однодвухного тягача МоА3-546. По присоединительным элементам седельно-сцепного устройства он унифицирован с МАЗ-529 и, следовательно, может использоваться со всеми предельными для работы с ним машинами и механизмами. В то же время тягач отличается более высокой удельной мощностью, лучшими тягово-динамическими качествами. Благодаря применению четырехтактного двигателя со всевременным регулятором удельный расход топлива уменьшился на 10—15 процентов.

Опытные образцы тягача МоА3-546 снабжены гидромеханической трансмиссией с турботрансформатором, которая значительно облегчает и улучшает управление, повышает долговечность основных узлов и деталей. Первое время часть тягачей будет выпускаться с механической трансмиссией, но в дальнейшем предполагается устанавливать на тягачи только гидромеханические трансмиссии.

В ближайшее время начнется выпуск лесозаготовительных, трелевочных-транспортных машин, в которых сохранился единственный с тягачом МоА3-546, имеет бустерный электрический привод. Это повышает тяговые качества.

Для облегчения работы на лесосеке тягач оборудован бульдозером.

Завод готовится к серийному производству нового скрепера МоА3-850 для одногодвухного тягача МоА3-546. Емкость его ковша — 13 м³, а максимальная производительность — 100 м³ грунта. Копировальная машина, несомненно, получит широкое распространение на стройках.

Могилевские машиностроители сконструировали и будут выпускать серийно двухдвухный тягач МоА3-542 с двигателем мощностью 240 л. с. Он предназначен для работы с различным навесным дорожно-строительным оборудованием. В конструкции применены гидравлическое рулевое управление со сплюснувшей системой, пневматическое устройство для выключения сцепления, гидравлический привод навесных механизмов.

Опытные образцы МоА3-542 успешно прошли заводские испытания с бульдозерным оборудованием.

Могилевский завод изготовил также два образца двухдвухного трактора-тягача, который предназначен для работы в хозяйстве колхоза. Эта машина отличается большой универсальностью. Она способна выполнять работу с машинами-орудиями и фронтальными, имеющими заднюю навеску. Это важное достоинство обеспечивается пультом управления, который за несколько секунд может быть повернут на 180 градусов для движения трактора-тягача в обратном направлении. Комфортбельная кабина с круговым обзором и гидравлическое управление с педальной системой создадут необходимые удобства для водителя, способствуя улучшению качества работ. Оборудование навешивается на унифицированные присоединительные точки, его замена не требует больших затрат времени.

Осенью 1962 года тягачи МоА3-542 испытывались в условиях Северного Кавказа. Были проверены их эксплуатационные качества как на сельскохозяйст-

венных работах (пахота, боронование, культивация, сева, дискование), так и на работе котлованов, погрузке. Весь комплекс навесного оборудования оказался вполне работоспособным. При использовании трактора-тягача с навесным 10-корпусным плугом на пахоте стерня получена высотой производительность — 3 га/час. Удельный расход топлива составил 1,6 л/га. Навешивая на трактора фронтальный ковшовый погрузчик Д-584 способен поднимать 5 тонн груза на высоту 3,4 метра. Он незаменим при рытье котлованов, сооружении водоемов, возведении дамб и насыпей. Приспособление, которым оборудуется трактор-тягач, обеспечивает удобную и надежную сцепку с прицепами и полуприцепами. Скорость движения такого автопоезда достигает 50 км/час.

В настоящее время завод готовит к государственным испытаниям еще два образца трактора-тягача с комплектом навесного оборудования.

Характерная особенность всех новых могилевских машин — максимальная унификация их узлов и деталей. Для тягачей используются одни и те же двигатели, коробка отбора мощности, сцепление, коробка передач, раздаточная коробка, система охлаждения, электрооборудование, колесные редукторы.

Таким образом, завод создал семей-

во однодвухных и двухдвухных машин, выпускающие которые можно будет с использованием одних и тех же узлов. Это видно на примере недавно построенного самосвала повышенной проходимости МоА3-522 грузоподъемностью 16—18 тонн для вскрышных работ. В основном, он изготовлен из узлов машин МоА3-542 и МоА3-546. Двигатель, система охлаждения, трансмиссия, колесные редукторы, тормоза всех тягачей полностью унифицированы. Водущие мосты и рулевое управление самосвала взяты с двухдвухного тягача МоА3-542, а кабина, топливный бак, облицовка, крылья — с однодвухного МоА3-546.

Широкая унификация узлов и деталей машин, выпускаемых заводом, даст возможность уменьшить количество специализированного оборудования, число рабочих мест сборки и в конечном счете снизить издержки производства, себестоимость продукции, повысить ее качество. Коллектив завода, выполняя решения XXII съезда КПСС, стремится давать больше продукции с меньшими затратами.

Д. РОГОВИЧ,
главный инженер завода имени
С. М. Кирова;
Л. ВОЙНИЧ,
заместитель главного конструктора
г. Могилев.

ПЕРВЫЙ В СОЮЗЕ, КРУПНЕЙШИЙ В ЕВРОПЕ

Неподалеку от древнего русского города Дмитрова разбиты строительная площадка в 90 квадратных километров. Еще не закончена большая стройка: возмущенные в небо багнетные концы строительных машин.

ГАЗ-69 на котором мы переезжаем по будущему автодорогу, то и дело вытесняют с дороги мощные машины-бульдозеры, дающие ревущие, гудящие, жужжащие мелодии самосвалы. В. А. Радоман, главный инженер строительства, поясняет:

— Мы сейчас находимся на одной из основных дорог страны. Пока не видно, ведутся земляные работы. Предполагаю, что скоро они будут завершены, и тогда приступим к покрытию дороги цементно-бетонными плитами.

— Уме в начале будущего года, говорит Радоман, скоростная трасса будет полностью готова.

Прежде чем поехать на стройку, я встретился в Москве с главным инженером проекта И. И. Кочергиным и попросил его рассказать о значении строящегося плетня.

— Известно, — сказал он, — как сложен путь от проектирования до серийной машины. Испытания, которые в силу необходимости приходится проводить на дорогах общего пользования, длится два-три года. Для строительства же образцы большей срок. Зачеты, пока испытываются новые конструкции или отдельные их узлы, возникают новые идеи, и модель, не успевшая родиться, ста-

нет. Автомобильный плетень даст возможность сократить испытание до двух-трех месяцев. Нужно отметить и неадекватность способности техников, получаемых в результате испытаний в условиях эксплуатации. Что касается выводов, сделанных в некоторых из этих испытаний, они были безошибочными, испытания машин на некоторых других дорогах — специальных дорогах, то есть на стабильных, годятся не меняющихся условиях.

Что же представлял собой будущий автодорогу? Это обширный комплекс различных дорог специальных сооружений для самого тщательного и всестороннего испытания автомобилей всех конструкций — легковых, грузовых, спортивных.

— Теперь коротко о важнейших объектах строительства. Основная трасса — скоростная, с цементно-бетонным покрытием, длиной 10 километров.

Она позволит проводить длительные испытания, пробегать на максимальных скоростях — вплоть до 200 километров в час, испытывать машины на метрической дороге (протяженность ее в 8 км) конструкторского и эксплуатационного назначения. Динамические свойства вагона — путь вагона — это важнейший расходного учета. Эта дорога также будет с бетонным покрытием, но она отличается от асфальта бетонная дорога не меняет свои свойства в зависимости температуры воздуха, а это, естественно, будет способствовать получению более точных данных.

Наибольшее по своей протяженности в общей

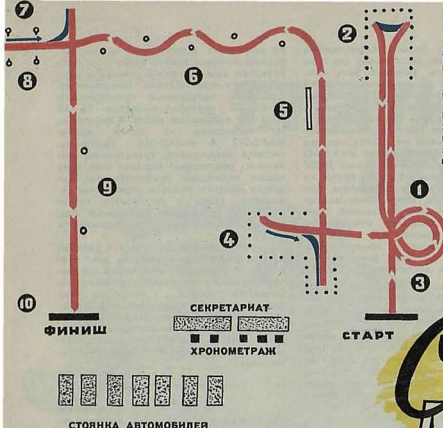
сети дорог автодорога будет грунтовой (36 км). Основное назначение испытательных машин на проходимость в условиях бездорожья. Отдельные участки испытаний на повышенной износ и некоторые другие дороги общего назначения. Одна из них, например, приспособлена для проверки автомобилей в условиях особо сильных напряжений.

Общая протяженность всех дорог полигона составляет 80 с лишним километров. Кроме того, создается ряд специальных сооружений: бетонированный ров для испытания проходимости машин через канавы, специальные устройства для определения герметичности кузовов и кабин, площадка для испытания рулевых устройств и другие.

Наш ГАЗ-69 притормозил возле здания испытательного центра.

— Здесь уже в нынешнем году расширяет свои двери госпиталь №144 Министерства автомобильного транспорта Всесоюзного научно-исследовательского автомобильного института (НАМИ). Данные испытания на наших сооружениях будут проводиться совместно институтом ГАИ, изучать совместно с конструкторами автозащиты. Собственно говоря, — заключает В. А. Радоман, — описанные сооружения являются частью большого комплекса работ, названный одним словом «автодорога».

Р. ДАНИЛИН.



Примерная схема расположения упражнений в соревнованиях по фигурному вождению автомобилей:

- 1 — круг по часовой стрелке; 2 — разворот на площадке; 3 — круг против часовой стрелки; 4 — въезд в бокс слева; 5 — доска (слева по ходу); 6 — змейка; 7 — тоннельные ворота передним ходом; 8 — то же задним ходом; 9 — перенос эстафетного кольца; 10 — линия «стоп».

**Новое
в массовом
автомобильном
спорте**

Мастер-чемпионы в вождении

Опыт подсказывает, что водители, участвующие в автомобильных соревнованиях по уровню профессиональных знаний и мастерства стоят выше своих товарищей по работе. Их автомобили, как правило, всегда в хорошем состоянии, да и аварии у них — явление редкое.

Поэтому в воспитании и подготовке отличных водителей, способных своими знаниями и мастерством содействовать успешному решению больших и малых хозяйственных задач, одно из первых мест должен занять массовый автомобильный спорт.

Федерация автомобильного спорта СССР недавно выступила с предложением повлечь в спорт самые широкие круги профессиональных водителей грузовых автомобилей. Это встретило поддержку ЦК ДОСААФ, ЦК профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссевых дорог, а также министерств автомобильного транспорта и шоссевых дорог ряда союзных республик.

СПОРТИВНОЕ ДВОЕБОРЬЕ — ХОРОШАЯ ШКОЛА

Наиболее доступными и массовыми в автомобильном спорте являются соревнования на мастерство фигурного вождения грузовых автомобилей и экономии топлива. С них начинали многие ныне признанные мастера.

Однако до сих пор эти соревнования проводились редко, так что нередко препятствовало развитию всесторонних навыков у спортсменов.

Федерация автомобильного спорта СССР объединила их в общий комплекс и утвердила Положение о всесоюзных соревнованиях по спортивному двоеборью на грузовых автомобилях на первенство автомобильных хозяйств, районов, городов, областей (краев, АССР), союзных республик и СССР в 1963 году. Положение содержит ряд нововведений, направленных на развитие массового спорта.

Как известно, фигурное вождение автомобилей и соревнования на экономии топлива могут быть легко организованы. Здесь не нужны большие затраты, сложный инвентарь, сложные категории. Поскольку эти соревнования проводятся обычно после работы или в выходные, они не связаны с отрывом от производства.

Чтобы обеспечить все это и сократить до минимума перегоны автомобилей к местам соревнований, Положением разрешается выступать на одном автомобиле несколькими или даже всем участникам. Следовательно, на соревнования республиканского масштаба и выше спортсмены могут прибыть не на своих автомобилях, а транспортом общего пользования. Выступать они будут на машинах, предоставленных им организаторами соревнований.

Большой популярностью соревнования будут содействовать и проведение их в пять туров:

I тур — первенство автомобильных хозяйств (проводится до 1 августа);

II тур — первенство районов и городов областного подчинения (до 1 сентября);

III тур — первенство областей, краев, АССР (до 15 сентября);

IV тур — первенство союзных республик, Москвы и Ленинграда (до 1 октября);

V тур — первенство СССР (проводится в Москве 18—20 октября).

В последующий тур допускаются только победители предыдущего; поэтому задача организаторов состоит в том, чтобы привлечь к участию в соревнованиях первого тура как можно больше водителей.

Во втором туре не следует резко сокращать состав команд, так как участие в соревнованиях на этом этапе не связано с длительными переездами.

КАК ЛУЧШЕ ОРГАНИЗОВАТЬ СОРЕВНОВАНИЯ

Приступая к организации соревнований, прежде всего необходимо создать

местный (на уровне своего тура) комитет содействия, куда должны войти представители комитетов ДОСААФ, профсоюзов, госавтоинспекции, автохозяйств, спортивной общественности.

Комитет содействия изучает Положение, исходя из возможностей на месте определяет условия соревнований и назначает дни их проведения с таким расчетом, чтобы выделенное время хватало на всех участников тура. Впрочем возможно, что на соревнования первого и второго туров потребуется несколько дней.

Важно также заблаговременно создать судейскую коллегию, подготовить инвентарь и выделить места проведения соревнований.

Делу помогут и хорошая афиша, и статья в местной газете, информация по местному радио.

Делу помогут и хорошая афиша, и статья в местной газете, информация по местному радио.

Главное же внимание в первом и втором туре нужно уделить массовости. Ни одно автомобильное хозяйство города да села не должно остаться в стороне.

ТРАССА СОРЕВНОВАНИЙ, ИНВЕНТАРЬ И ОБОРУДОВАНИЕ

Для соревнований по фигурному вождению автомобильную трассу размечают на асфальтированной или мощеной камнем площадке. Там, где такой возможности нет, подбирают место с естественным покрытием (стадион, ипподром или просто поле).

Для соревнований первого и второго туров целесообразно избрать первые 10 упражнений из 24 рекомендуемых программой, за исключением 6-го (змейка задним ходом). Его лучше заменить 14-м (тоннельные ворота задним ходом) и выполнять сразу после 4-го упражнения. Однако в программу третьего и последующих туров следует включить и более сложные упражнения, так как в пятом туре упражнения будут самыми трудными из всех перечисленных в программе.

При разметке первых 10 упражнений следует соблюдать следующие размеры: около 200 стоек-ограничителей высотой до 1 метра для 1, 2, 3 и 7-го упражнений (только 2 и 3-е упражнения — круг против часовой стрелки и круг по часовой стрелке — совмещены в одной фигуре); стетывы высотой до 1,6 метра для «тоннельных ворот»; пять стоек высо-

БЕЗИНСТРУКТОРА

Мотоцикл прочно вошел в нашу жизнь. Перед каждым новым обладателем этой быстрой и надежной машины возникает вопрос как овладеть вожделенным и устройством мотоцикла, получить удостоверение на право управления им?

Наиболее простой путь — окончить курсы мотоциклистов при одной из организаций ДОСААФ. А как быть, если человек не имеет возможности посещать курсовые занятия? Можно ли подготовиться к экзамену самостоятельно? Конечно, изучить устройство мотоцикла, овладеть приемами управления им можно и таким образом. Но в практике довольно часто бывает так: кажется, человек уже неплохо водит мотоцикл, знает его устройство, а выполнить установленные ГАИ упражнения не может. Происходит это нередко потому, что экзаменуемые плохо знают требования госавтоинспекции, не всегда достаточно подготовлены к ним.

Экзамены по вождению мотоцикла включают в себя два этапа: выполнение специальных упражнений на площадке (фигурка) и проверка навыков управления мотоциклом в условиях городского движения. Цель этих занятий — познакомить желающих получить удостоверение водителя мотоцикла с требованиями ГАИ на первом этапе экзамена, рассказать, как приваить себя занятиям и тренировки в соответствии с ними.

Приступать к специальной подготовке следует лишь после того, как освоены элементарные навыки управления мотоциклом. Тренироваться и сдавать экзамен лучше всего на мотоциклах класса

до 125—175 см³ или на мотороллере с рабочим объемом двигателя 150 см³.

Перед началом занятий надо хорошо отрегулировать — целовать, работу карбюратора на малых оборотах и тормоза. Сцепление не должно буксовать или «тянуть». При его правильной регулировке легче переключать передачи, находить нейтральное положение в коробке передач. Свободный ход рычага сцепления должен быть 5—10 мм, педали ножного тормоза — 10—20 мм, а рычага ручного — 10—15 мм (на конце рычага). Карбюратор следует отрегулировать на малые обороты так, чтобы даже при полностью закрытой ручке газа двигатель не мог бы заглохнуть.

Только убедившись в полной технической исправности машины, можно приступать к выполнению фигур, обязательных при сдаче экзаменов.

Фигуры надо разметить мелом на ровной асфальтированной площадке, как показано на рисунке. Все входящие в экзамен упражнения выполняются в следующем порядке.

Мотоцикл останавливают у линии «стоп» с заведенным двигателем. После команды водитель включает первую передачу и, плавно прибавляя газ, двигается с ускорением по линии разгона. Протяженность этого участка — 30—40 метров. Затем следует перейти на вторую передачу и дать сигнал о повороте налево (рукой или указателем поворота). Если сигнал был подан рукой, опустить ее следует, не доезжая пяти метров до поворота. После этого немедленно включить первую передачу, на которой и выполнить разворот, а так-

же все остальные упражнения (узкий проезд), «змейку» и, наконец, наиболее сложное из них — «восмерку»).

Последнее упражнение надо выполнять с особой тщательностью, не торопясь. Если «восмерка» занята другим водителем, следует остановиться на линии «а» и подождать, пока он ее проедет. Начинать упражнение вправо по кругу, затем, не заканчивая первый круг, переходят влево на второй и точно в месте перехода — вновь на первый. После левого поворота у коридора мотоциклист должен выйти на прямую и, подъехав к линии «а», где находится экзаменатор, плавно затормозить. На тренировках это упражнение нужно проделывать многократно, чтобы стало безошибочно выполнять его на экзамене только один раз.

Запомните: при остановке двигателя, несвоевременном переключении передач, покачивании корпусом при сигнализации о повороте, а также при любом касании земли ногами на площадке для выполнения фигур — экзамен не будет принят.

В заключение заметим, что трогаться с места надо уверенно и энергично, смотреть на дорогу, а не на рычаги и ручки управления, руль держать крепко, но без лишнего напряжения.

Если вы справитесь с упражнениями по фигурному вождению мотоцикла, то и езда в эксплуатационных условиях не представит для вас особых трудностей.

И. ЗОТОВ,
мастер спорта,
преподаватель.



той до 1,2 метра для «змейки»; две стойки высотой до 1,8 метра с крючками для кольца эстафеты (8-е упражнение); десятый колес до края шириной примерно 0,3 метра и длиной 8 метров для 9-го упражнения; мел или меловая краска для линий эстафеты и стоп. Конечно, обязательно наличие секундомера.

Трассу соревнований или на временно топтанная лучше всего проложить по газовой дорожке стадиона или в поле. Обычно «колесна» этих сооружений охотно идут навстречу так как несложное движение грузовиков улучшает состояние дорожки. Кроме того, соревнования можно проводить на любой площадке, где красной или флажками размечают кольцо или замкнутую иррегулярную общую длину дистанции (на прохождение ее выделается определенное количество бензина) не должна превышать 1,5—2 км.

Побеждает тот, кто на выделенном топливе проедет большее расстояние (по кольцу длиной около 400—500 метров). Чтобы соревнования были интереснее, заранее (обычным путем) подбирают такую норму бензина, чтобы автомобиль мог пройти со старта полных 3—4 круга. Далее трассу размечают через каждый метр. Это помогает судьям быстро опре-

делить пройденное расстояние с точностью до 0,01 метра (точной замера является место пересечения перпендикуляра, отсчитанного по центру переднего колеса, с плоскостью дорожки). Соревнования выигрывает в эрическом отношении тот, кто даст старт одновременно двум автомобилям (при соответствующей ширине дорожки) из разных команд.

Нивентай, для этих соревнований — два-четыре (когда стартуют сразу два автомобиля) бензина емкостью 1,0—1,5 л, а штурман и нивентай синим цветом для присоединения к карбюратору и присоединение для быстрого крепления его под манетом или в кобине водителя. Судья, находящийся во время соревнования в автомобиле, следит за тем, чтобы участник не пользовался стартером, и контролирует неприкосновенность мерного бензина.

Может случиться, что у нескольких водителей окажется одинаковый результат пробега. Предпочтение отдается тому, кто прошел это расстояние быстрее. Следовательно, нужны 2 секундомера.

СПОРТИВНАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ

Классификационные очки в каждом виде доездки начисляются отдельно,

согласно Единой всесоюзной спортивной классификации. Участником, выполняющим нормы третьего спортивного разряда, следует прочитать в автомобильных книжках и соответствующие значения сразу после окончания соревнований.

ИТОГИ СОРЕВНОВАНИЯ

На пользу делу всегда идет освещение итогов соревнований в печати и по радио. Широкая автомобильная общественность и все организации, так или иначе связанные с автомобильным транспортом, должны узнать, какие autoхозяйства и сколько водителей приняли участие в соревнованиях, кто победил, кто выполнил разрядные нормы, как отзываются автомобилисты о соревнованиях.

Хочется верить, что автомобильные клубы, секции, федерации и автохозяйства будут проводить такие соревнования не один-два раза в год, а систематически. Тогда доездки принесет большую пользу не только спорту, но и народному хозяйству.

Ю. ГОРМАН,
ответственный секретарь Федерации автомобильного спорта СССР.

КАК УВЕЛИЧИТЬ МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ «Т У Л Ы»

Такой вопрос волнует многих владельцев мотороллеров. Ответить на него редакция попросила ведущего конструктора завода Тульского совнархоза В. Лопухина, статья которого публикуется ниже. Содержащаяся в ней рекомендация основана на опыте подготовки высокооборотных мотороллеров Т-200М, испытывавшихся в многообъемных соревнованиях на первенство заводской марки.

Перед тем как приступить к форсированию двигателя, его разбирают, определяют износ деталей и заменяют наиболее изношенные.

Необходимо также заготовить комплект инструментов. Он включает в себя шесть напильников (два круглых, два квадратных личных и два плоских полудрачевых шириной 10 мм), зубило с жалом шириной 4—5 мм и набор наждачных полотен — от крупного до мелкого. Сгибают напильники согласно рис. 1 и калит.

Мощность двигателя можно повысить двумя способами: либо увеличением термического к.п.д. путем изменения степени сжатия, либо увеличением числа оборотов коленчатого вала за счет расширения фаз газораспределения.

Наиболее выгоден, с точки зрения уменьшения износа и расхода топлива, первый способ. Но увеличение степени сжатия ограничивается бездетонационной работой двигателя на бензине с данным октановым числом. Это надо обязательно иметь в виду. Для двигателя Т-200 при работе на бензине А-66 степень сжатия должна быть 7,2, а на бензине А-72—7,4.

Повышают степень сжатия, подрезая головку цилиндра (рис. 2). Поверхности головки и цилиндра тщательно притирают с пастой и в дальнейшем соединяют без прокладки, но при этом их смазывают килем БФ-2.

Определяют степень сжатия следующим образом. В головку ввертывают свечу и, пользуясь мензуркой, заливают масло АК-10, не включая объема цилиндра диаметром 68Аз высотой 1,2 мм. Объем головки при степени сжатия 7,2 равен 42 см³, а при 7,4—41 см³.

Применяя второй способ повышения мощности, расширяют фазы газораспределения с помощью перечисленных выше инструментов (рис. 1). Большой слой металла снимают сначала зубилом, затем полудрачевым и личным напильниками и, наконец, наждачным полотном. Обработку ведут до получения ровной поверхности седьмого класса чистоты.

Перепускные каналы не увеличивают, но прилипают по шаблону к каналам в картере и шпильку. Совпадение каналов картера с цилиндром должно быть в пределах 0,1—0,2 мм. На рис. 3 сплошными линиями условно обозначены каналы до форсировки, а также каналы, не меняющие формы после форсировки; пунктирными — каналы после форсировки.

Когда все работы завершены, детали тщательно продувают и несколько раз промывают в керосине, чтобы избавиться от наждачной пыли. Если была заме-



Рис. 1. Комплект инструментов.

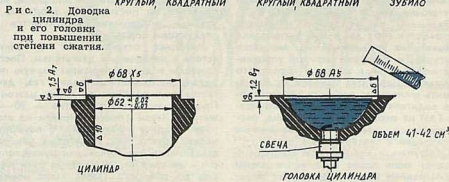
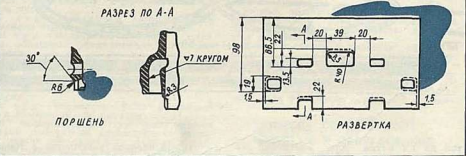


Рис. 2. Доводка цилиндра и его головки при повышении степени сжатия.



нена одна из деталей кривошипно-поршневой группы, необходимо обкатать двигатель пробегом на 1000 км в соответствии с инструкцией по уходу и эксплуатации. Только после этого можно эксплуатировать его, используя полную мощность. Ни в коем случае не следует трогать глушитель. Этот узел в Т-200М подобран очень удачно, и любая переделька его вызовет лишь снижение мощности и увеличение расхода топлива.

Последним этапом является доводка карбюратора. Диффузор растачивают до $\varnothing 26,4$, распылитель развертывают до $\varnothing 2,6$ А. Главный жиклер заменяют жиклером производительностью 230—240 см³/мин.

Двигатель мотороллера Т-200 после доводки развивает мощность от 9,5 до 10,5 л. с. при 2300 об/мин в зависимо-

сти от тщательности выполнения работ. Максимальная скорость мотороллера увеличивается до 90—95 км/час, причем особенно улучшается динамика его разгона.

Необходимо учитывать, что повышение мощности двигателя вызывает дополнительные нагрузки на механизм сцепления. Оно особенно сказывается на работе ведущих дисков. Усиленные рывки при включении сцепления приводят к тому, что выступы дисков деформируются в стенках пазов барабана. Для увеличения его долговечности и уменьшения вмятин следует отогнуть концы выступов ведущих дисков на угол 30—45 градусов.

В. ЛОПУХИН, инженер-конструктор.

г Тула.

Н О В Ы Е

СПОРТИВНЫЕ ШИНЫ

для мотоциклов

Вот и пришло лето, а вместе с ним — новый спортивный сезон. Чем порадовала наших спортсменов промышленность? Канье улучшения вносятся в конструкцию отдельных узлов и деталей мотоциклов. На вопросы читателей, связанные с мотоциклетными покрышками, отвечает начальник лаборатории ЦКЗБ мотоцикlostроения Н. Поляков.

Перед вами рисунки протекторов новых моделей мотоциклетных шин. Они созданы Ленинградским шинным заводом для гоночных и кроссовых мотоциклов, а также для мотоциклов, участвующих в многодневных соревнованиях.

Каковы особенности новых шин, чем отличаются они от старых? Шины для переднего колеса гоночных мотоциклов кроме продольных кольцевых канавок имеют еще и поперечные (рис. 1). Это улучшает сцепление колес с мокрым покрытием дороги при торможении.

На протекторе шин для заднего колеса имеются зигзагообразные канавки (рис. 2). Они обеспечивают надежное сцепление с мокрым покрытием дороги при разгоне, торможении и на виражах. Рисунок протектора у шин мотоциклов, предназначенных для многодневных и кроссовых соревнований, более разреженный (рис. 3), чем у шин серийных моделей. Благодаря этому они легче очищаются от грязи. Для лучшего сцепления с грунтом при движении по бездорожью более чем в два раза увеличена высота шашек.

Две модели шин созданы для переднего колеса кроссовых мотоциклов. В отличие от старых моделей они имеют посадочный диаметр 21 дюйм.

Мотоцикл должен комплектоваться новыми шинами следующих размеров: 2,75—21 на переднее колесо и 3,50—19 на заднее или 3,00—21 на переднее и 4,00—19 на заднее. При таком сочетании наружные диаметры переднего и заднего колес будут одинаковыми.

Спортсмен установил шины новой модели на свой мотоцикл. Можно ли быть уверенным, что одно это обеспечит отличную его устойчивость? Нет. Многое зависит от давления воздуха в шине. Чем оно меньше, тем лучше будет сцепление колес с дорогой и, следовательно, устойчивость мотоцикла.

В свою очередь, оптимальное давление воздуха регламентируется устойчивостью прочностью каркаса. При снижении давления увеличивается нагрев шин. От чрезмерного же нагрева резина размягчается, и каркас расслаивается.

Высокое давление в шине гоночных мотоциклов на соревнованиях по шоссейно-кольцевой трассе приводит к дру-

гому нежелательному явлению — явлению упругого мяча. Оно увеличивает время отрыва колеса от дороги, что нарушает устойчивость на виражах.

Участствуя в кроссе, спортсмены стараются держать возможно меньшее давление в шине. Это способствует увеличению площади контакта ее с дорогой и делается для того, чтобы на песчаных и любых рыхлых трассах как можно больше шашек участвовало в сцеплении с грунтом.

Рекомендуемые величины давления в шинах мотоциклов, предназначенных для различных соревнований, приведены в таблице.



Рис. 1. Протектор шин для переднего колеса гоночных мотоциклов имеет не только продольные, но и поперечные канавки.

Рис. 2. Зигзагообразные канавки протектора шин для заднего колеса гоночных мотоциклов.

Рис. 3. Рисунок протектора шин мотоциклов, предназначенных для многодневных и кроссовых соревнований.

ные шины. Но не все еще потребности удовлетворены. Гонщикам, участвующим в международных соревнованиях, нужны шины для заднего колеса гоночных мотоциклов класса 250—350 см³ с лучшим сцеплением на виражах. Кроссмены ждут шины для заднего колеса кроссовых мотоциклов класса 250—

Класс мотоцикла	Размер шин	Модель шин	Давление в шинах колес с допуском в кг/см ² ± 0,1					
			переднего		заднего		коплекси	
			на сухой дороге	на мокрой дороге	на сухой дороге	на мокрой дороге	на сухой дороге	на мокрой дороге
для шоссейно-кольцевых гонок								
125 см ³	2,50—19	Л-188	1,3	0,9	—	—	—	—
	2,50—19	Л-167	—	—	1,4	1,0	—	—
175 см ³	2,75—19	Л-178	1,2	0,8	—	—	—	—
	2,75—19	Л-177	—	—	1,3	0,9	—	—
250 см ³	3,00—19	Л-170	1,3	0,9	—	—	—	—
	3,00—19	Л-169	—	—	1,6	1,2	—	—
350—500 см ³	3,00—19	Л-170	1,3	0,9	—	—	—	—
	3,25—19	Л-179	—	—	1,5	1,1	—	—
500—750 см ³ с клеской	3,50—19	Л-78	—	—	1,8	1,4	—	—
	3,50—19	Л-77	—	—	1,5	1,1	—	—
	3,25—16	Л-75	—	—	—	—	1,5	1,2
для многодневных соревнований								
125—175 см ³	3,00—19	Л-173	1,2	1,0	1,5	1,3	—	—
250—350 см ³	3,25—19	Л-174	1,3	1,1	1,6	1,4	—	—
350—500 см ³	3,50—19	Л-175	1,2	1,0	1,6	1,4	—	—
500 см ³ и выше	4,00—19	Л-176	1,2	1,0	2,0	1,8	1,4	1,2
для кросса								
125—175 см ³	2,75—21	Л-171	0,8	—	—	—	—	—
	3,50—19	Л-175	—	—	0,8	—	—	—
	3,25—19	Л-131	—	—	1,0	—	—	—
250—500 см ³	3,00—21	Л-172	1,0	—	1,0	—	—	—
	4,00—19	Л-176	—	—	1,1	—	—	—

Эти значения минимально допустимые. Вот почему для надежного удержания шины на обходе от проветывания необходимо снабдить колеса заклинивающими устройствами.

Спортсмены-мотоциклисты по достоянию оценили усилия коллектива Ленинградского шинного завода, создавшего в последние годы новые sportiva-

350 см³ с более плоским профилем. Это даст возможность улучшить сцепление боковых шашек с мягким грунтом и тем самым исключить пробуксовку.

Хочется верить, что Ленинградский шинный завод учтет пожелания спортсменов и создаст такие шины.

Н. ПОЛЯКОВ,
инженер.

ЖИЗНЬ БУДЕТ!

Широкий отклик у читателей нашли опубликованные в № 3 нашего журнала за 1962 год статьи В. Романицы (таким он представляется ниже) и А. Яснова «Мотороллер-мотоцикл». Они положили начало большому разговору о мотоцикле недалекого будущего. Некоторые из многочисленных писем (В. Привезенцева, Г. Возлиского, Б. Морозова, Э. Ганова, Д. Давидова и др.) были помещены в № 11 журнала за прошлый год и в № 3 за текущий год.

Обобщить отклики на эти статьи и высказать свои соображения о мотоцикле будущего редакция попросила одного из ведущих специалистов в области мотоциклостроения, в прошлом ректора нашей страны по мотоспорту инженера А. Абросимова.

Живой интерес советских людей к будущему нашей мотоциклетной промышленности закономерен. Они хотят, чтобы отечественные мотоциклы были самыми быстрыми, надежными, экономичными, удобными. Заботой об этом проникнуты все предложения и замечания читателей. Их советы весьма разнообразны, они касаются конструкций как машин в целом, так и отдельных узлов.

Ленинградец Э. Ганов, например, высказывается за мотоцикл-амфибию. В. Роголев из села Красноярка Свердловской области — за мотоцикл высокой проходимости с двумя ведущими колесами и большим дорожным просветом.

С. Минчанин О. Пермяков полностью согласен с авторами обеих статей, напечатанных в журнале. Военнослужащий В. Обрезан не разделяет это мнение. Он считает, что мотоцикл, о котором пишет В. Романица, слишком сложен и может быть с успехом заменен микролитражным автомобилем типа «Запорожец».

Конечно, в предлагаемых читателями конструкциях не все выполнимо. Но одно несомненно: их пожелания продиктованы стремлением видеть наши мотоциклы лучшими в мире. Многие советы и замечания представляют большой практический интерес. Так, В. Скрыпник из Липецка предлагает использовать для будущего мотоцикла вместо обычного сцепления, коробки передач и задней передачи гидростатическую передачу.

Севастопольец Е. Малахов ратует за отказ от мотоциклов и мопедов. Вместо них, по его мнению, следует создать микролитражные мотоциклы с двигателями рабочим объемом 75 и 100 см³ и мощностью соответственно 2,8 и 4,5 л. с. К сожалению, Е. Малахов не высказывает своих суждений о всех машинах недалекого будущего. Кроме того, он не всегда последователен в своих суждениях. Приведенные в его письме технические данные мотоцикла класса 100 см³ близки к классу 125 см³, а зарубежные модели микролитражных мотоциклов, на которые ссылается автор, имеют двигатель рабочим объемом 50 см³ и по своим параметрам аналогичны предлагаемой им машине класса 75 см³.

В то же время в письме правильно указывается на необходимость более широкого использования пластмасс, высокопрочных сплавов и различных новых материалов в конструкциях мотоциклетных узлов и агрегатов. Все это повысит комфортабельность и надежность мотоциклов.

Интересны схемы, предложенные Н. Киселевым со станции Березит Свердловской области, В. Привезенцевым из Москвы и некоторыми другими читателями. По их замыслу, колесика должна быть не отдельным элементом, а одним целым с машиной. Такие схемы, видимо, заинтересуют конструкторов, и не исключена возможность, что в будущем они найдут практическое применение.

Москвичи Г. и В. Ивановы предлагают выпустить открытый автороллер, составленный как бы из двух мотороллеров, с использованием их узлов. Идея создания такой машины на базе узлов мотоциклов или мотороллеров весьма заманчива. Многие иностранные фирмы пытались выпустить аналогичные конструкции, но, как показал опыт эксплуатации, работоспособность их очень низкая, а цена почти равна (в некоторых случаях она даже выше) цене микролитражного автомобиля. Поэтому микролитражные автомобили вытеснили машины такого типа.

Разделились мнения читателей о передаче на заднее колесо: одни из них высказались за цепную, другие — за карданную передачу. Москвич А. Юдин предлагает осуществить передачу на заднее колесо шестернями по типу мотороллера ВТ-150.

Думается, что все типы передач могут получить распространение, если они будут работать надежно и не требовать большого ухода.

В письмах читателей встречаются и прямо-таки фантастические предложения (например, об использовании топливного насоса в качестве компрессора для передачи горючей смеси в цилиндры двигателя под давлением), но большинство высказывает вполне реальные пожелания. Они сводятся к тому, что надо расширять ассортимент выпускаемых в настоящее время мотоциклов и мотороллеров, на базе их основных узлов создавать новые модели. Некоторые мотоциклисты попытались осуществить эту идею своими силами (см. «За рулем», 1962 г., № 11).

Удача, например, конструкция мотоцикла «Малютка» чебоксарского слесаря В. Шарбина, экспонировавшаяся на ВДНХ СССР. Менее оригинален разработанный Б. Морозовым моторозвончок на базе мотоцикла М-1А. Он повторяет схему машин, выпускаемых промышленностью (грузовые мотороллеры ТГ-120, МГ-150) и широко используемых в народном хозяйстве. Кстати, мотоавтомобили созданы мотоозвончки такого типа для внутривозовского транспорта.

Какой же, на наш взгляд, должна быть перспективная конструкция мотоцикла недалекого будущего, и прежде всего мотоцикла с коляской, который пользуется наибольшей популярностью у мотоциклистов?

Можно согласиться с теми читателями, которые считают, что мотоцикл с приводом на колесо коляски технически сложен и в будущем вряд ли целесообразен. Нам представляется, что машина недалекого будущего должна иметь двухцилиндровый четырехтактный карбюраторный двигатель с рабочим объемом 650 см³, мощностью 30—35 л. с. Он в сочетании с четырехступенчатой механической коробкой передач позволит на асфальтовом шоссе развивать скорость до 125 км/час.

Для reasons до 60 км/час мотоциклу понадобится всего 7,5—8 секунд. Отойдет в прошлое пуск двигателя кик-стартером. Как и заводная ручка на автомобилях, он будет служить только для аварийного пуска. На смену ему придет электрический стартер (возможно, совмещенный с генератором — динамостартер). Достаточно будет одного нажатия на кнопку, расположенную на руле, чтобы пустить двигатель.

Применение стартера, естественно, потребует перевода системы электрооборудования мотоцикла на 12-вольтное напряжение и установки двух малобаритных стартерных аккумуляторных батарей.

Возросшая мощность генератора позволит заменить в фаре лампочку дальнего света мощностью 32 ват лампы-фарой. Прерыватель с центробежным автоматом зажигания зажигания и вакуумкорректор изавит водителя мотоцикла от необходимости беспрерывно передавать манетку и подбирать навигоднейший угол переадачи. И, конечно, конструкторы позаботятся о том, чтобы мотоциклы имели электрические указатели поворота.

Значительно повысится надежность и долговечность двигателя. Вместо подшипников качения найдут применение подшипники скольжения (по типу автомобильных) со стале-алюминиевыми или триметаллическими вкладышами. Сменный фильтр тонкой очистки в системе смазки и эффеиентный воздушочиститель с буазанным элементом, проплатанным специальным составом, обеспечит срок службы двигателя без ремонта минимум до 50 тысяч километров пробега.

В наследство от старого мотоцикла, видимо, останутся два карбюратора. Но и их конструкция, несомненно, улучшится: будут введены плоские золотники и насос-ускоритель.

Коробка передач представляется нам четырехступенчатой с ножным переключением. Механизм переключения передач полностью закрыт в картре коробки и блокирован с механизмом выключения сцепления. Рычаг сцепления на руле служит только для трогания мотоцикла с места и останков. Передача на заднее колесо будет осуществляться кардан-

ным валом через пару конических шестерен. Колеса мотоцикла взаимозаменяемые, но вместо спиц, вероятно, будут устанавливаться штампованные диски. Мотоциклистам понравятся и новые шины с продольным расположением нитей корда и съёмными колпаками протектора. Их размер будет несколько меньше, чем применяемые в настоящее время (4×17 или 5×16).

Достоинства такой «обуви» мотоциклов не исчерпываются повышением комфортабельности езды и увеличением срока службы в два-три раза по сравнению с обычными шинами. Она даст возможность водителю менять съёмные кольца протектора, выбирать их рисунок в зависимости от дорожных условий, а в случае надобности (например, во время гололеда) устанавливать металлические шины.

А вот какой будет тормозная система. Тормоза действуют на все три колеса, имеют гидравлический привод от ножной педали. Только как аварийный останется ручной привод на переднее колесо. Зазоры между тормозным барабаном и колдками выбираются автоматически, что избавит водителя от необходимости часто регулировать тормоза.

Новые конструктивные решения появятся в экипажной части мотоцикла. Пружинная задняя подвеска с гидравлическим амортизатором уступит место пневмогидравлическому. Та-

кая же подвеска найдет применение и для колеса коляски. Передняя телескопическая вилка также будет иметь пневмогидравлические амортизаторы.

Непрямой принадлежностью станут ветровые щитки на коляске и мотоцикле, причем они могут быть выполнены в виде полуботинки. Для удовлетворения различных нужд потребителей мотоцикл будет выпускаться с прицепными колясками нескольких типов. Среди них — и легкая комфортабельная одноместная коляска для города, и средняя для перевозки малогабаритных грузов, и большая со взрослым и детскими местами, и коляска-лодка для рыбаков и т. п.

Работы по техническому обслуживанию мотоцикла резко сократятся. А пробег между техническими осмотрами увеличится. Применение новых материалов (специальной пластмассы, металлокерамики и т. п.) позволит сделать узлы мотоцикла не чаще, чем через 5—6 тысяч километров.

Более легкие мотоциклы-одноциклы также претерпят изменения. Вот, например, каким нам представляется мотоцикл класса 125 см³, наиболее простой по конструкции и доступный для начинающих мотоциклистов.

Небольшого веса (70—75 кг) машина с одноцилиндровым двухтактным двигателем мощностью 7—7,5 л. с. позволит на хороших асфальтовых дорогах развивать скорость до 95 км/час. Четырехступенчатая коробка передач с механизмом блокировки и переключения перед выжимом сцепления даст возможность не только улучшить динамику мотоцикла, но и передвигаться по проселочным дорогам с большими средними скоростями и малым расходом топлива. Этому же будут способствовать хорошие гидравлические амортизаторы передней и задней подвесок. Задняя передача у такого мотоцикла — цепная, с полностью закрытой цепью, а тормоза колодочные с механическим приводом. Размеры шин 3×16 или 3,21×16.

Электрооборудование мотоцикла, так же как и сейчас, будет базироваться на генераторе переменного тока, позволяющем пускать двигатель без аккумулятора. Но для того чтобы обеспечить работу указателя поворотов, ламп стоячного света и стоп-сигнала, на мотоцикле будет установлен малогабаритный аккумулятор емкостью 2—2,5 ампер-часа. Его подзарядка будет осуществляться тем же генератором через крениновый (или германиевый) выпрямитель, встроенный в корпус генератора.

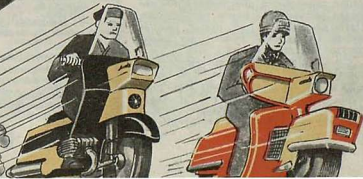
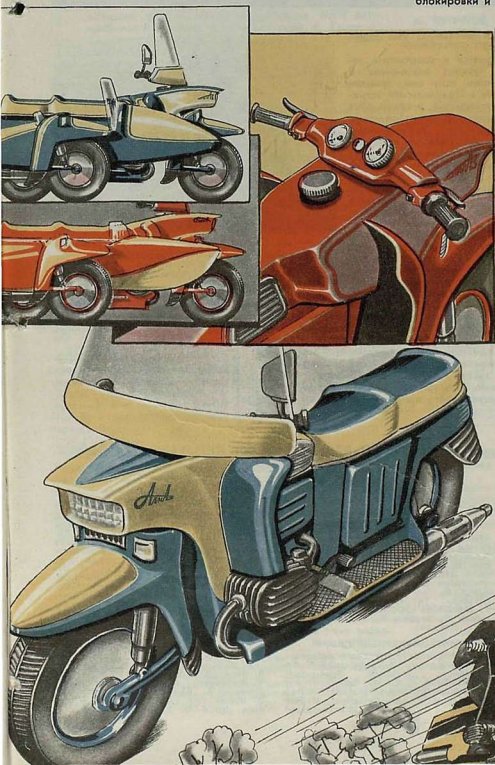
Мощный глушитель шума всасывания с бумажным воздухоочистителем и глушитель выхлопа сделают работу двигателя почти бесшумной. Глушитель шума всасывания, аккумулятор, инструментальный ящик так же, как и задняя часть рамы с подвесками, будут закрыты защитными легкосъемными кожухами.

Таковы основные черты мотоциклов недалекого будущего. Может быть, они отражают не все пожелания читателей. Может быть, конструкторы найдут новые решения тех или иных узлов. Но несомненно одно: в недалеком будущем наши мотоциклы станут удобными и надежными, лучшими в мире.

А. АБРОСИМОВ, инженер.

В этом направлении работает фантазия конструктора и художника Г. Воиленко, когда он думает о мотоциклах будущего.

В центре изображена машина с рабочим объемом 650 см³, сверху справа — отдельно ее руль и щиток приборной панели — тот же мотоцикл, но с двумя вариантами коляски.



Автомобиль под таким названием не ищите в справочниках, продукцию с его эмблемой вы, пожалуй, не встретите ни в каком другом городе, кроме одного — Курска. Здесь, на улице Ленина, в городском Дворце пионеров, и находится этот завод — ПЗМА — Пионерский завод микролитражных автомобилей. Из таблички на кузове можно узнать, кем, когда построен автомобиль, его тип и порядковый номер.

Первый из них создан в 1959 году. Это был микроавтомобиль, которому строители дали название «Курсок». Спустя год «Курсок» и вновь созданный автомобиль «Спутник» отправились по дорогам области. Во время пробега юные конст-

самоходное шасси с двигателем от ижевского мотоцикла. На нем установили небольшой кузов, а спереди укрепили деревянный щит. Получился настоящий снегоочиститель.

Помогают ребята и своим соседям. Однажды на стадионе испортили небольшой трактор. Правда, он был иностранного производства, но пионеры это обстоятельство не смутило. Они хорошо изучили не только отечественные, но и зарубежные конструкции двигателей. В мастерскую «иностранца» привезли на буксире, а



КУРСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ

рукторы демонстрировали творение своих рук, рассказывали о достижениях советского автомобилестроения пионерам и школьникам области.

Сегодня эти две машины стали экспонатами музея Дворца пионеров. Им на смену пришли новые, более совершенные. Было определено и верное направление — строительство спортивных автомобилей. Только в 1962 году школьники создали семь спортивных машин.

Юные автомобилисты внимательно следят за всем новым в советской и зарубежной технике. Стоило появиться описанию первого отечественного карта, как в короткий срок был построен свой собственный, а за ним еще несколько микроавтомобилей. Конечно, ребятам пришлось преодолеть немало трудностей с чертежами, нужными материалами. Вспомнить хотя бы о такой неожиданной преграде.

Для постройки карта не нашлось высококачественных тонкостенных труб. Попробовали сварить раму из водопроводных, но оказалось, что модель получилась слишком тяжелой и непрочной. Начались поиски подходящего материала. На складе удалось найти списанные рамки, на которых прежде монтировались аэрофотоисъемочные аппараты. Однако трубки, выпленные из рамок, оказались короткими, и ребятам пришлось на время выполнять работу сварщиков. Сильхром, из которого были сделаны трубки, при сварке вел себя очень капризно: стоило шов остыть, как сразу же вокруг него появлялись мелкие трещины. После многочисленных поисков обнаружили причину: швынк шов боялся даже легкого дуновения воздуха. Поэтому все сварочные работы были перенесены в теплое закрытое помещение. Металл был побежден.

Немало и других преград пришлось преодолеть ребятам: не хватало колес, резины, двигателя. Помог городской отдел социального обеспечения. Он передал ребятам списанные мотоциклы. Пусть двигатели и не новые, многим нужен капитальный ремонт, но юным энтузиастам пригодились и они.

Однажды зимой в мастерскую пришел директор Дворца пионеров М. А. Немецкинский с просьбой создать какой-нибудь механизм, который мог бы облегчить труд дворника на уборке снега. В короткий срок было сконструировано

выехал он оттуда уже своим ходом.

Множатся и спортивные успехи курских школьников. В минувшем году они приняли участие в товарищеской встрече картинистов, состоявшейся в Москве. В соревновании с сильнейшими спортсменами страны они показали себя достойными специального приза журнала «За рулем». Многие из тех, кто отличился при постройке курских карт, уже окончили школу: Г. Диденко работает автослесарем в гараже, В. Красников — шофером, а В. Тутов поступил в техникум. Но и теперь они не порывают связи с Дворцом пионеров. Все они — медалисты Выставки достижений народного хозяйства за 1960 год. В 1962 году медалисты ВДНХ были награждены еще одним почетным знаком: на ней свои новые конструкции: микроавтомобиль «Товарищ», микромотоцикл и карт. Удостоен Большой серебряной медали выставки и руководитель пионерского завода Лев Сергеевич Кононов.

Можно быть уверенными, что на производстве ребята придут не новичками.



Вверху: кружковцы за сваркой рамы карта. В. Кузнецов (слева) и М. Пучков. Внизу: юные картинисты Дворца пионеров за регулировкой карта.

Любовь к технике и полученные знания помогут им стать отличными инженерами, создателями новых, совершенных машин.

В. ЕГОРОВ,
общественный корреспондент
журнала «За рулем».

г. Курск.

РАСТУТ РЯДЫ МАСТЕРОВ СПОРТА

Недавно звание «Мастер спорта» присвоено следующим спортсменам:

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

Г. Бартиявичев («Жалгариус», Вильнюс), И. Вайтенас, Я. Якимовский, П. Третюнас (ДОСААФ, Вильнюс), А. Невзгала (ДОСААФ, Киев), А. Шаров, В. Боровин, Л. Рабинович («Спартак», Ленинград), Х. Сааруку, А. Тиненберг, И. Нымминен, Ю. Иаасин (ДОСААФ, Таллин), К. Нурме, В. Матт («Нелен», Таллин), Е. Мартиненас, В. Галандис (ДОСААФ, Каунас), Г. Назаров, Ю. Марков, Ю. Сидоров («Спартак», Москва).

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

Н. Богданова («Трудовые резервы», Ростов-на-Дону), Э. Трибуский, М. Пачарданов (ДОСААФ, Ленинград), А. Савченко (ДОСААФ, Калининград), А. Соловов (ДОСААФ, Москва), В. Петросьянц (ДОСААФ, Ашхабад), М. Земляченко («Труд», Комсомольск).

В. Бабаев (ДОСААФ, Орджоникидзе), А. Сучков (ДОСААФ, Волгоград), М. Шитов (ДОСААФ, Казань), А. Селиванов («Труд», Москва), В. Лушев («Буревестник», Киев), И. Леонидов («Трудовые резервы», Харьков), Я. Мийо (ДОСААФ, Угборгод), М. Оттендер, М. Калам («Кален», Таллин), Э. Калму, Я. Гранчов (ДОСААФ, Таллин), Х. Ярван («Трудовые резервы», Таллин), М. Напа (ДОСААФ, Кокшетау-Ярве), А. Ласм («Инууд», Пярну), Х. Салу («Инууд», Таллин), Х. Йиеметс («Инууд», Тарту).

ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ

В. Карымов («Авангард», Николаев), В. Каде (ДОСААФ, Тарту), А. Лайго, У. Андерсен, И. Лейкер («Кален», Тарту), В. Буйно (ВМФ, Москва), В. Кунин (ДОСААФ, Херсон), Н. Лебедь (ДОСААФ, Днепротровский).



БАТАРЕЙНОЕ ЗАЖИГАНИЕ

Письмо читателя журнала В. Оводенко из г. Фрунзе начиналось так:

«Я не согласен с описанием работы системы зажигания в пособиях по подготовке шоферов III класса.

По-моему, после свечи зажигания ток высокого напряжения идет не в аккумуляторную батарею, а к конденсатору и от него по проводу во вторичную обмотку катушки зажигания.

Опыт показывает, что при удалении конденсатора ток высокого напряжения идет не к аккумулятору, а проскакивает искрой через контакты прерывателя и попадает в катушку зажигания».

К письму были приложены схемы, которые иллюстрировали такой метод объяснения пути тока в системе батарейного зажигания.

Мы попросили прокомментировать это письмо начальника отдела электрооборудования НИИ автоприборов кандидата технических наук А. Куликова. Его ответ будет, несомненно, интересен для преподавателей автодела.

Вот что он нам сообщил:

В письме тов. Оводенко поднят один из наиболее сложных, но и весьма интересных вопросов в работе электрооборудования автомобиля.

Большинство книг по устройству автомобилей, описывая работу батарейного зажигания, указывают такой путь тока высокого напряжения (см. рис.): центральная клемма катушки зажигания—3; распределитель—4; высоковольтный провод—5; свеча—6 (ток проскакивает в виде искры); масса; аккумуляторная батарея—1; замок зажигания—2; добавочное сопротивление (гг), обмотка низкого (w_1) и высокого (w_2) напряжения катушки зажигания*.

Автор письма находит другой путь:

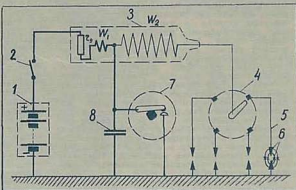
центральная клемма катушки—3; распределитель—4; провод—5; свеча—6 (ток проскакивает в виде искры); масса; конденсатор прерывателя—8 и от него в обмотку высокого напряжения катушки зажигания.

Кто же прав?

Книга В. Анохина «Устройство автомобилей», на которую ссылается тов. Оводенко, рассчитана на широкий круг читателей, не имеющих специальной электротехнической подготовки. Поясняя работу батарейного зажигания, в частности пробой искрового промежутка свечи, автор книги говорит о токе высокого напряжения в этом участке цепи. Для того чтобы ток мог протекать в любой части электрической цепи, необходимо замкнуть эту цепь.

В. Анохин предлагает сделать это через аккумуляторную батарею. Но так как электрическая схема батарейного

зажигания является разветвленной, то для тока высокого напряжения возможна и другая замкнутая цепь, которую предлагает В. Оводенко (через конденсатор прерывателя). По его мнению, такая цепь «логичнее». Если убрать из схемы конденсатор, пишет он, то система работать не будет. Это ошибка. Система работать будет, но напряжение, развиваемое при этом катушкой, будет



меньше, чем в том случае, когда параллельно контактам прерывателя был включен конденсатор.

Объясняется это тем, что часть энергии магнитного поля тока в низковольтной обмотке катушки при размыкании этой цепи контактами прерывателя будет бесполезно расходоваться на образование дугового электрического разряда на контактах. Наглядно подтверждает все это и история развития системы зажигания. Получение искры от индукционной катушки по той принципиальной схеме, что используется в настоящее время, было известно более столетия тому назад.

Уже в 1840 году индукционная катушка имела ту же форму, что и сейчас, и нередко давала искру длиной более нескольких десятков миллиметров. Но только в 1883 году было замечено, что если в низковольтную цепь катушки включить

конденсатор, то длина искры резко увеличится.

Качественный анализ работы системы батарейного зажигания затруднителен даже для специалистов, так как при этом необходимо учитывать рассредоточенную емкость высоковольтной цепи (независимую емкость высоковольтной обмотки катушки, емкости этой обмотки и высоковольтных проводов относительно «массы» автомобиля и т. д., а также нелинейность отдельных элементов схемы).

Качественно работу батарейного зажигания можно достаточно правдоподобно представить следующим образом.

При включенном замке зажигания и замыкании контактов прерывателя ток из аккумуляторной батареи потечет по низковольтной цепи системы: батарея, первичная обмотка катушки w_1 , контакты прерывателя, масса, батарея. Он создается в катушке магнитное поле, характеризующееся определенным магнитным потоком. Через несколько мгновений кулачок прерывателя повернувшись, разомкнет его контакты. Так как ток в катушке не может измениться мгновенно, он устремится в конденсатор, заряжая его (чем устраняется искрообразование на контактах). Быстрое исчезновение магнитного потока наведет, по закону Ленца, во вторичной обмотке катушки напряжение, пропорциональное числу витков этой обмотки (w_2), поэтому его и делают весьма большим: 17 000—26 000 витков.

При определенной величине напряжения на вторичной обмотке катушки искровой промежуток свечи будет пробит, и электрическая энергия поля перейдет в тепловую и световую энергию искры. Однако высоковольтная цепь обладает не только индуктивностью, но и емкостью, поэтому в ней возможна и колебательный процесс, когда энергия несколько раз переходит из электрической в магнитную, и наоборот. Каждый раз она уменьшается по величине, пока все не перейдет в тепловую в активном сопротивлении этой цепи и энергию искры между электродами свечи.

Эти колебания энергии в виде тока высоковольтной цепи системы батарейного зажигания легко фиксируются осциллографом.

Какой же вывод следует из всего сказанного? Объяснения объяснения путей тока в высоковольтной цепи системы батарейного зажигания одинаково допустимы, поскольку не нарушают принципа непрерывности тока.

А. КУЛИКОВ,
кандидат
технических наук

* В схеме опущены некоторые не принципиальные детали и изменена полярность аккумуляторной батареи.

** В. И. Анохин. Устройство автомобилей. Изд. 2-е, переработанное и дополненное. М., Сельхозгиз, 1955.

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПЕРЕВЫПОЛНЕННЫ

В № 9 журнала «За рулем» за прошлый год были опубликованы обязательства, принятые самодельным автомобилем Московского района Харькова в ответ на обращение в клуб за помощью и поддержкой в выполнении своих обязательств. Было отмечено, что активисты клуба сдержали свое слово. За последнее время нами подготовлено 83 разрядника по мотоспорту, проверено пять соревнований по фигурному вождению мотоцикла, подготовлено 78 судей по мотоспорту, проведено обучение 18 судей по фигурному вождению мотоцикла. В настоящее время при клубе организована подготовка общественных инструкторов и судей. Недалеко время, когда мы выйдем удостоверения более ста активистам. В мае состоялись очередные соревнования по фигурному вождению мотоцикла и составили водителей автомобилей на экономичное горючее.

Кроме этого, совет клуба организовал подготовку водителей автомобилей и мотоцилов. За истекшее время принятию обязательств время удостоверения шоферов третьего класса получили свыше 250 человек.

С. ХОТЯНСКИЙ,
председатель совета самодельного
автомобиля Московского района.

г. Харьков.

И БРОСИЛИ СЛОВО НА ВЕТЕР...

В прошлом году, когда по призыву Витебского автомотоклуба поспею началось соревнование за новый подвиг спортивной работы, на себя превышенные обязательства и коллектив Грузинского республиканского автомотоклуба ДОСААФ, эти обязательства, как писали активисты клуба в журнал «За рулем», были приняты после тщательного анализа реальных возможностей и резервов.

С тех пор прошло немало времени. Редакция решила узнать, как сдержали свое слово автомотоклуб, каких успехов добился он, соревнуясь за дальнейший размах автоспорта.

И вот мы в клубе беседуем с теми, кто подписал обязательства.

Приятно было услышать, что в Тбилиси появилось три самодельных клуба — в двух таксомоторных парках и на станкоинструментальном заводе имени Нирова. Маль, что в республиканском клубе не знают, сколько они объединили любителей автоспорта. В самодельных клубах таксомоторных парков, например, проводят семинары по подготовке спортсменов-радиотех, строят автомобили для шоссе-кольфидных клубов. Кстати, и в самодельном клубе сном клубе Трудами спортсменов-автомобилистов Я. Варпратникова, Э. Черникова, Т. Захарова. В Сухумии создали новые гоночные автомобили — свободной формулы и «юниоры».

С гордостью говорят клубные работники, что на первенства СССР по ипподромным мотоциклетным гонкам спортсмены Грузии заняли два призовых места: водители автомотоклубов В. Григорьев и Г. Кулумбегаваши завоевали серебряную и бронзовую медали. Норму мастера спорта выполнили водители автобуса Стефановский, а также шофер такси А. Глonti.

Рассказали нам и о том, что в городах Поти, Цхалтубе, Зугдиди, Обихвира и Телави клуб провел показательные мотоциклетные соревнования.

К сожалению, дальнейший наш разговор не всегда шел по адресу дилетанта. Бывало и так, что вопрос повисал в воздухе, оставался без ответа.

Всего под обязательством стояло 15 подписей. Мы попросили указать, кому принадлежит эти подписи. Пришли лишь шестеро. Вначале это нас удивило. Однако чем дальше рассуждали, тем понятие становилось, почему не являлся остальные.

Клуб издал обязательство по подготовке 200 спортсменов третьего разряда, 40 — второго, 18 — первого и трех мастеров спорта. Ни один из этих пунктов не выполнен. План подготовки спортсменов третьего разряда реализован лишь на 75 процентов. Никан нельзя признать ужасной причиной выдвинутого тех, работниками клуба. Это говорит, что подготовка нескольких спортсменов и первенство страны по шоссе-кольфидным автомобильным гонкам и конструирование спортивных машин помешали вести работу среди спортивной молодежи! Такой довод чужды даже для отговорки. Ведь трехразрядников можно го-

товить силами общественного актива, организовать простейшие соревнования по фигурному вождению мотоциклов и автомобилей.

Так же плохо выполнены и те пункты, в которых речь шла о воспитании спортсменов более высокой квалификации. И опять по той же причине: очень мало подготовлено соревнований. В Грузинском автомотоклубе можно заметить круглый год, не смогли организовать первенства республик.

Стоит же нерадостная картина и с подготовкой спортивных судей, общественных инструкторов, тренеров: обязательства выполнены едва на половину.

Почему?

— Причину, — провозносит один из присутствующих, — как вам сказать, — Пауза продолжается. В клубе есть действующий, сказать нечего. Наметились, например, создать постоянно действующий семинар по повышению квалификации судей и тренеров, но из этого ничего не вышло. Организовать семинар удалось не так уж сложно. В клубе есть мастера спорта — участники всевозможных соревнований, опытные тренеры и судьи. Если бы они не поделили друг с другом своим опытом, помогли бы товарищам повысить свою подготовку!

В обязательствах республиканского автомотоклуба сказано, хорошие слова о том, что он полностью поддерживает инициативу витебских спортсменов, решивших возобновить соревнования на установление рекордов. «До конца года», — сказано там, — мы проведем соревнования на полюбившие автолюбителям рекорды на дистанциях один километр со стартом с места и с хода и мотоциклетные рекорды на той же дистанции.

Не сделано буквально ничего. Слова брошены на ветер.

И так почти во всем. К взыскому делу — в Грузинском республиканском клубе отнеслись формально, понадеявшись на писатели, написали, и тут же забыли. Авось, проверить не будет.

Проверка состоялась. Она показала: клуб не ведет настоящей организаторской работы среди мотоциклистов, в клубе Федерации нет ни одного человека, который бы занимался подготовкой спортсменов-разрядников, тренеров, судей. Уделяя внимание неважной группе ведущих гонок, клуб упускает главное — возможности развития автоспорта в республике. Возможности для этого в Грузинском. Стояли работники клуба в этом году обратить свои взоры и «периферии», как сразу же на старты соревнований в Рустави, Телави, Цхалтубе, Итиси вышли десятки мотоциклистов. В республике можно привлечь к занятиям спортом мотоциклистов, владельцев автомобилей и мотоциклов, но пока это делается очень робко.

Возвращаясь к автомотоклубу, его активисты имеют большую задолженность по взятым обязательствам. Чтобы покрыть ее, основной упор в работе можно сделать на массовость.

И. ЖАРКОВСКИЙ.

г. Тбилиси.

Дорогая редакция! Я с большим удовольствием прочитал в № 2 журнала «За рулем» за этот год корреспонденцию П. Гудков из Ростовской области, в которой рассказывается о том, что общественность индустриальных предприятий взяла под свой контроль автомагистрали города. Но ведь не так активно, как в Самгаите, где общественность организовала по своей инициативе бригаду помощи сотрудникам ГАИ в организации службы безопасности движения?

В Ростовской области, как мы наблюдаем, как на берегу Дона, оило клубу Калинин, в дни, когда сюда съезжаются сотни отдыхающих, на автомагистралях и мотоциклах царит полнейший беспорядок. Например, не определены места стоянок транспорта, бывает, что неопытные водители садятся за руль автомобилей в нетрезвом состоянии, что обычно приводит к неприятностям.

Работники местной автосанспекции, очевидно, трудно навести здесь нужный порядок. И тут на помощь могли бы прийти дружинники, общественные автосанспекторы. Однако их помощью пока не пользуются. Я беседовал на этот счет с заместителем начальника автоспецком, но отнесся к этому делу без энтузиазма.

Вот снова наступило лето. На берегу Дона появляются сотни автомобилей, мотоциклов и других транспортных средств. И мы не уверены в том, что движение их будет надлежащим образом регулироваться. Почему бы в таком деле, сотрудникам ГАИ не обратиться за помощью к общественности, как это делается в Самгаите?

Хутор Калинин

Ростовской области.

П. ГУДКОВ.

«НЕ МОГУ МОЛЧАТЬ»

Так называлось опубликованное в № 3 журнала «За рулем» письмо врача Ю. Мартынова из г. Могилева. В письме сообщалось о том, что в одном из случаев несколько шоферов (в том числе водители из Могилевского автобусного парка) выехали на трассу вранья, когда матер и ребенка угрозила смертельная опасность.

Читателей глубоко возмущало этот случай. Они требуют найти и примерно наказать черствых людей, не отличившихся на призыве врача.

«Этот позор для водителя, — пишет в своем письме в редакцию Владимир Осадчин из Тамбовской области, — Надо выяснить, кто были эти люди. Разве так поступают настоящие товарищи? Ждем сообщения о том, что безудержные водители найдены».

Возвращенное письмо прислал преподаватель автомобильного учебного комбината Георгий Тихонов. Он рассказывает о том, как поступают настоящие советские люди. Шофер Иван Иванович Соловьев вез угля в Свердловск в Луганск. На пути между Молодотурским и селом Попова он увидел пятерых детей на дороге. Водитель не проехал мимо. Чуть в стороне от дороги, где-то, что ученики второго и третьего классов школы-интерната отправились на прогулку.

Потеря надежду — сестра на полную машину, ребятами данинулись из Молодотурского детского пещного комбината до Луганска. Один из Старобельск.

Тов. Соловьев не оставил детей на дороге. Он развел ребят в Луганске по домам. Завану Ивановича, сбавив на дороге едва, отправил в Старобельск.

«Я горжусь благородным поступком нашего товарища шофера Ивана Ивановича Соловьева, — пишет Г. Тихонов, — и презираю тех людей, которые так безудержно относятся к своим пассажирам, нарушив неписанный закон чести советских шоферов».

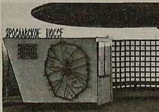
Ответа много. Нат среди них только отклик из Могилева. Или там не придали значения случаю на дороге? Ответственность ждет ответа на этот вопрос.

Минское кольцо

Многие читатели нашего журнала спрашивают, как эксплуатируется новая Московская кольцевая дорога. Корреспондент журнала «За рулем» попросил рассказать об этом начальника Московской кольцевой автомобильной дороги В. Ф. Иванова. Вот что он сообщил.

Новая автомагистраль позволила лучше организовать движение автомобильного транспорта, дала большой экономический эффект, разгрузила столицу от транспортного потока. Только за один день по кольцу проехало около 20 тысяч автомобилей, а ведь раньше все они следовали по московским улицам.

Водителям, пользующимся кольцевой дорогой, помогают многочисленные указатели с названиями улиц, выходящих на кольцевую трассу, и указатели кратчайшего пути к столичным аэропортам, бензозаправочным станциям, станциям технического обслуживания, площадкам для отдыха, гостиницам (мотелям).



Автобусная остановка.

Как показала практика, в рабочие дни наиболее загружена восточная часть кольцевой дороги, от Ново-Рязанского до Ярославского шоссе. Поэтому в эти дни лучше пользоваться западной частью, где движение в три раза менее интенсивно.

Многие водители впервые встречаются с так называемым «клеверным листом» — транспортной развязкой, включающей левые повороты. Как пользоваться «клеверным листом»? Выбрать нужное направление помогут указатели. Например, водителю нужно повернуть с Симферопольского шоссе на кольцо для дальнейшего следования на Минское шоссе. Для этого надо по путепроводу перебраться на кольцевую дорогу, затем повернуть на право, по касательной вы-

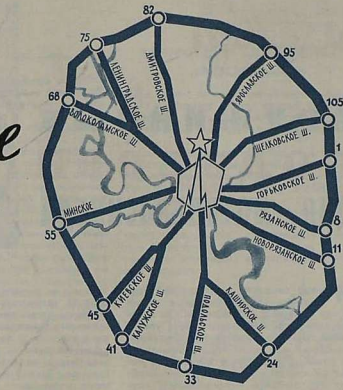
БЕСЕДА С НАЧАЛЬНИКОМ МОСКОВСКОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ В. Ф. ИВАНОВЫМ

ехать на кольцо, предварительно пропустив, конечно, транспорт, движущийся по трассе в обратном направлении. О приближении к Минскому шоссе заранее предупреждают указатели. Проехав под путепроводом, водитель правым поворотом выезжает на Минское направление.

Следует иметь в виду, что развороты на кольце могут производиться только там, где есть пересечения на различных уровнях. Например, чтобы проехать в кольцо, необходимо предварительно сделать разворот. Выполняется он так. Проехав под путепроводом, нужно повернуть направо, пересекая кольцо, затем вновь повернуть направо, выехать на кольцо, затем опять под путепровод, и разворот выполнен. Чтобы подъехать к мотелю, станции технического обслуживания и бензостанции, нужно сделать еще один правый поворот. На всем протяжении стодевятнадцатикилометровой трассы (счет начинается от Горьковского шоссе) нет светофоров, а все пересечения и развороты сделаны на различных уровнях. Новая дорога является как бы двухэтажной. Шероховатая поверхность бетонного покрытия и хорошая обзорность позволяют вести машину со скоростью до 120 километров в час. Но чрезмерно увеличивать вышними скоростями не следует, так как движение на кольце будет интенсивнее.

Безопасность движения на кольце обеспечивается тем, что восточное движение вынесено на отдельную полосу. Между транспортными потоками — четырехметровая раздельная полоса. Указатели, посаженные на ней, задерживают в ночное время свет фар приближающихся автомобилей. Светятся поверхность дорожные сигнальных знаков позволяют видеть их на значительном расстоянии.

Симметривая ширина по-



Гостиница для туристов.

лосы на всем протяжении трассы обеспечивается двухрядное движение, однако грузовым автомобилям разрешено заезжать во второй ряд только для обгона. Большое значение для безопасности движения имеют ребристые плиты — своеобразный «будильник» для уставших шоферов. При падении на эти плиты машину изрядно встряхивает, что «приводит в чувство» водителя.

На дороге имеются станции для автомобилей, автобусные остановки с крытыми грибообразными павильонами. На каждом из них — схема кольцевой дороги и

радиальных шоссе с указанием номеров автобусов и маршрутов их следования. Кольцевое движение автобусов будет скоростным.

У пересечения с Минским и Варшавским шоссе для водителей и автомотористов возведены мотели на 200 мест каждый, в которых есть кафе, почта, телеграф, междугородный телефон. В мотеле после дороги можно принять душ, хорошо отдохнуть. Летом окрестности будут разбиты трехместные кемпинги. К услугам водителей — современные станции технического обслуживания с механизированной мойкой, бензоколонами, располагающие любыми сортами бензина и масла.

Вензилолонга также имеется и у Ярославского шоссе. Как известно, на сооружении Московской кольцевой дороги трудился тысячи человек. Стройка стала для дорожников прекрасной школой. Каждый третий строитель получил звание ударника коммунистического труда. Теперь коллективы строителей, сдав нам дорогу, трудятся на трассе Москва — Волгоград. Пройдет немного времени, и страна получит еще одну замечательную автомобильную магистраль.

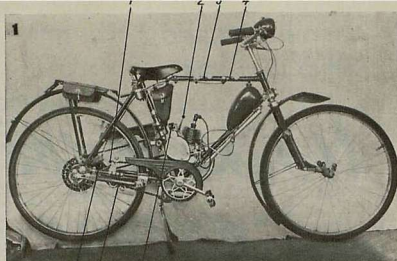
По словам неопубликованных писем

В ТРИ РАЗА БОЛЬШЕ

Читатель журнала «За рулем» тов. Шевченко из города Черновцы обратился в редакцию с письмом, в котором сообщает о том, что он не имеет возможности эксплуатировать свой мототуралер «Тула» из-за отсутствия запасных частей к нему.

Как сообщил редакция начальника отдела автомобильной и подлинковой промышленности Госплана РСФСР тов. Лоскутов, выпуск запчастей к мототуралеру «Тула» в настоящее время резко увеличен. В 1963 году их намечено произвести в три раза больше, чем в 1961 году.

ПРУЖИННЫЕ ПОДВЕСКИ ДЛЯ МОТОВЕЛОСИПЕДА



Низкая скорость и небольшая грузоподъемность — основные недостатки моторных велосипедов. Как избавиться от этих недостатков? Если увеличение грузоподъемности без коренной переделки машины почти невозможно, то повышение скорости достигается довольно простым путем. Для этого необходимо снабдить мотовелосипед пружинной подвеской колес и механизмом переключения передач. Такие конструктивные изменения могут быть выполнены по-разному. Вот какой путь модернизации выбрал я на велосипед В-117 с двигателем Д-4 (см. рисунки 1—4, на которых приведены схематические обозначения).

Пружинная подвеска переднего колеса — рычажного типа (рис. 2). Она состоит из двухплечных рычагов 13, которые могут качаться на оси 13, закрепленных на передней вилке велосипеда, и пружин растяжения 10. Нижние их концы шарнирно присоединены к рычагам, а верхние надеты на оси, расположенные на хомутах 9.

На концах рычагов закреплена ось переднего колеса. Для смягчения их ударов о вилку в случае «пробивания» подвески на неровной дороге предусмотрены резиновые буферы 8. Максимальный ход подвески по вертикали — 88 мм. Для поглощения колебаний она снабжена амортизаторами трения 12 одностороннего действия. Благодаря храповому механизму амортизатор при прямом ходе подвески не работает. Он включается только при обратном ходе, поглощая накопленную пружинами энергию.

Пружинная подвеска заднего колеса также рычажного типа (рис. 3 и 4).

Угловые ее рычаги 23 могут качаться на оси 22, закрепленных на задней вилке. Пружинным растяжением 26 сзади концами шарнирно присоединены с одной стороны и рычагам, с другой — к хомутам 28, установленным на раме. Ось 32 колеса закреплена на задних концах угловых рычагов. Задняя подвеска также снабжена резиновыми буферами 21. Наибольший ход подвески по вертикали — 71 мм.

Пружинная подвеска позволяет без перегрузки рамы, колес и других узлов заметно увеличить скорость.

Переключение передач на мотовелосипеде осуществлено следующим образом. На валу 29 редуктора двигателя вместо заводской звездочки с 10 зубьями установлен блок из двух звездочек 30 и 31, имеющих соответственно 8 и 12 зубьев. На втулке заднего колеса, кроме заводской звездочки 24 с 41 зубом, еще одна звездочка 25 с 35 зубьями.

Моторная цепь 18 может посредством переключающих звездочек 15 и 17 (рис. 1) перебрасываться на любую звездочку редуктора и колеса. Для этого они должны перемещаться в поперечном по отношению к плоскости цепи направлении с помощью тросов и возвратных пружин. Тросы идут к рычагам 3 и 4 переключения передач, установленным на раме мотовелосипеда. Четыре звездочки позволяют получить четыре передачи, две из которых — понижающие на 5 и 20 процентов по сравнению с заводской передачей и две — повышающие на 20 и 40 процентов.

Для устранения провисания цепи, возникающего при работе подвески и переключении передач, предусмотрены две

натяжные звездочки 17 и 27 (рис. 3 и 4). Они вращаются на оси, которые закреплены на качающихся рычагах 16 и 19. Благодаря спиральным пружинам 14 и 20, действующим на эти рычаги, звездочки держат моторную цепь постоянно натянутой.

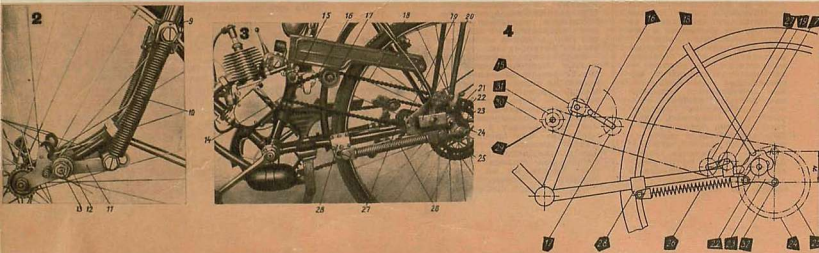
Понижающие передачи дают возможность без помощи педалей преодолеть более крутые подъемы и ездить с меньшей скоростью, чем с постоянной заводской передачей. Повышающие же передачи позволяют без значительного увеличения числа оборотов колчатого вала двигателя по сравнению с номинальными развивать на хорошей дороге высокую скорость.

Для компенсации провисания pedalной цепи на раме установлены натяжные ролики 1 и 6 (рис. 1) от механизма переключения передач мотовелосипеда В-117.

Из-за колебаний колес на подвесках применить обычные осветительные генераторы с фрикционным приводом от колеса оказалось невозможным, поэтому на двигателе установлен специально сконструированный генератор 5 переменного тока, получающий вращение от зубчатого колеса редуктора. Привод генератора можно включать и выключать с помощью рычага 2. В качестве якоря использован вращающийся магнит от магнето двигателя Д-4. Генератор может питать ток лампочку напряжением 6 вольт, дающую силу света в 3 ватта.

Я полагаю, что все заводы, выпускающие мотовелосипеды, более настойчиво займутся повышением их скорости и грузоподъемности. Мой скромный опыт, возможно, будет им в чем-то полезен.

Б. ДОРОФЕЕВ.



УСТРОЙСТВО ДЛЯ МОЙКИ АВТОМОБИЛЯ

В журнале «За рулем» (1958, № 12) было описано устройство для перекачки бензина из запасной канистры, которое выпускает народное предприятие «Триглиц» в ГДР.

Подобным устройством мы пользуемся с успехом, причем его можно применять и в других целях.

Приспособление это очень удобно, например для мойки автомобиля. Вода под давлением накачанного насосом воздуха выходит из канистры. На конец резинового шланга надеваются проволочный кран и конусник с отверстием 1-1,5 мм. Тонкая сильная струя и кусок фланели позволяют одной канистрой воды хорошо вымыть автомобиль.



Каждый автомобильщик знает, как нежелательно менять воду в системе охлаждения,

особенно в тех районах, где вода жесткая.

Простейшее дополнительное устройство в сочетании с описанным приспособлением значительно облегчает эту операцию.

На нижнем брызговике облицовки радиатора автомобиля, в нижней, легко доступной части, укрепляется металлическая пластинка (70x50 мм) толщиной 1-2 мм. В пластинке сверлят два отверстия диаметром 10 мм и в них впаивают две медные или латунные трубки того же диаметра длиной 60-70 мм (см. рисунок). Одна трубка соединяется резиновым шлангом со сливным краником радиатора, другая — со сливным краником блока цилиндров. Чтобы резиновая трубка не соскакивала при движении, ее закрепляют проволочными хомутками.

Во время слива воды резиновые шланги одним концом надевают на свободные концы трубок 1 и 2; вторые концы опускают в канистру или ведро.

При заливке горячая вода под давлением накачанного в канистру воздуха подается через трубку 2 непосредственно в блок цилиндров; при этом спускной краник радиатора, естественно, должен быть закрыт. Удобство описанного способа заливки очевидно.

Если у автомобилиста нет слесарного инструмента для изготовления этого устройства, можно использовать крышку пришедшей в негодность канистры, переклепанной зазор в обратную сторону. В крышке сверлятся два отверстия, в которые впаивается трубка диаметром 10 мм и ниппель от камеры.

А. СВЕРДЛОВ.

г. Харьков.

ЗАДНИЙ СВЕТ АВТОМОБИЛЯ «МОСКВИЧ-407»

На своем автомобиле «Москвич-407» я использую задний фарный фонарь указателя поворотов, автоматически зажигающийся при движении задним ходом.

Для этого нужно приобрести в автомобильном магазине выключатель света заднего хода автомобиля «Волга» (деталь 21А-3733010) и самому изготовить кронштейн и тягу (рис. 1).

Выключатель света устанавливается с помощью кронштейна 2 и хомута крепления кронштейна, снимаемого автомобилем 1 на трубу рулевой колонки выше накладки механизма управления коробочной передачей.

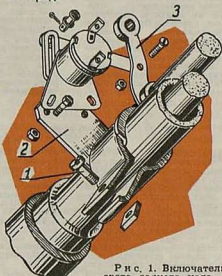


Рис. 1. Выключатель света заднего хода.

Тяга 3 одним концом с помощью пальца крепится в специально пробитом отверстии (диаметром 7 мм) продольно к рычагу выключателя, а другим к рычагу переключения передач (деталь 407-1703028).

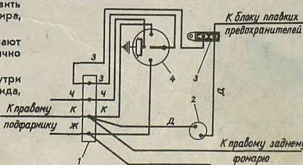
Установленный таким образом и отрегулированный по месту выключатель зажигает при заднем ходе фонарь указателя поворота правой стороны автомобиля. Если видимость недостаточная, можно дополнительно включить мигающий фонарь левой стороны с помощью переключателя поворотов.

Схема включения заднего света показана на рис. 2.

Г. АДЕСТОВ.

г. Горький.

Рис. 2. Схема включения: 1 — соединительная панель (расположенная слева под шитком приборов); 2 — выключатель света заднего хода; 3 — реле указателей поворотов; 4 — переключатель указателей поворотов и выключатель звукового сигнала; д — дополнительные провода; ч — черный провод; к — красный провод; ж — желтый; а — зеленый.



Г. ГЕЛОВ.

ВЕНТИЛЯТОР НА РУЛЕВОЙ КОЛОНКЕ

Вентилятор в автомобиле как в летнее, так и в зимнее время (зимой его лучше устанавливать у зад-

него стекла). Он приводится в действие электродвигателем обогревателя «Победа» или «Москвичам».

К нему надо подвести только один провод. Второй провод не нужен, так как в этом двигателе он соединен с его корпусом.

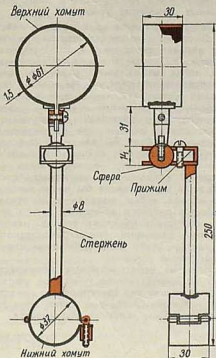
Дополнительно приобретается одна лишь крыльчатка (от любого небольшого электровентилятора). Однако предпочтительнее иметь резиновую крыльчатку: эластичность делает ее безопасной, и она не требует никаких приспособлений для крепления на оси мотора.

Если необходимо изменить направление вращения, снимают корпус моторчика и переключают его обмотку.

О конструкции кронштейна для крепления вентилятора можно судить по рисунку. Шаровой шарнир позволяет установить вентилятор не только в наиболее удобное положение относительно шофера, но и направить струю свежего воздуха на пассажира, сидящего рядом.

Летом в жару вентилятор включают на стоянках — в пути в этом обычно нет необходимости.

Вентилятор, установленный внутри машины перед стеклом заднего вида, предотвращает его замерзание.



Г. ГЕЛОВ.

Центральный совет по туризму — так называется новая организация, созданная ЦИСПС для руководства всей туристской работой в Советском Союзе. В составе совета образована секция автотуризма. Программа ее деятельности обширна. Она составляет маршруты туристских путешествий по стране, подготавливает правила организации путешествий — многодневных и однодневных (так называемых пробегов «выходного дня»). Правила эти проникнуты духом товарищества, друбы. Бог выдерки из них «всего да старайся помочь друг другу, тогда тебе помогут все. Умей справиться со своею необходимостью, чтобы не портить настроения другим. Правила эти предельно претензия к коллективу, подумай, что сделал сам для него».

Центральная секция автотуризма разрабатывает классификационные нормы для при-

своения автотуристам разрядов и званий с выдчей специальных наклеек на ветровое стекло.

Планируется создание стоек автомобилей и мотоциклов при туристских базах. Намечается издание «Библиотечки автотуристов».

На первом пленуме Центральной секции было подчеркнуто, что вся работа с низовых организаций должна строиться на общественных началах. Для этого на местах могут создаваться постоянные или временные консультационные комиссии, группы безопасности движения, комитеты по проведению туристских ралли, соревнования. Для этого необходимо создать при Центральном совете общественные мастерские, бюро и технический совет по утверждению образцов знаков, а также предпринять, выпускающие туристский инвентарь и оборудование, объединить в одну фирму.

Много внимания на пленуме уделялось обеспечению и обслуживанию автотуристов. Предполагается расширить пункты проката автомобилей и мотоцик-

лов, сеть платных стоек в крупных городах, создать стойки при туристских базах. Планируется организовать пункты технического обслуживания и ремонта автомобилей. Такие пункты должны иметь смотровые канавы или подъемники. Пункты должны иметь все необходимое для платного обслуживания владельцев автомобилей и мотоциклов, но при необходимости могут обратиться за помощью и консультантами.

Центральный совет по туризму провел совещание на тему о снаряжении и инвентаре туристов. Единодушно было поддержано предложение создать при Центральном совете общественные мастерские, бюро и технический совет по утверждению образцов знаков, а также предпринять, выпускающие туристский инвентарь и оборудование, объединить в одну фирму.

Автотуризм в Чехословакии

Каждую субботу и воскресенье многие автотуристы СВАЗАРМа организуют коллективные выезды за город, во время которых отдых сочетается с занятиями некоторыми вознизируемыми видами спорта. Так, водители привлекают к езде в колонне, участв. ориентироваться по карте, стрелять, метать гранату, определять расстояния, соревнуясь в мастерстве вождения автомобиля и мотоцикла, монтаже шин, быстрое устройство палатки, разжигание костра и т. п.

Такие коллективные выезды пользуются большой популярностью у населения. Члены семьи владельца автомобиля или мотоцикла не остаются безучастными свидетелями состязаний и также привлекаются к выполнению различных упражнений. Как и во-

дители, они соревнуются в знании правил уличного движения. В гости к туристам приезжают ведущие спортсмены страны и специалисты автошколы «Шкода», «Латва», «Лав», «ЧЗ и других».

Три года назад в Чехословакии был только один лагерь для автотуристов. Сейчас их число приближается к сотне. Летние лагеря строят первичные организации СВАЗАРМа или автотуристские клубы. Расположены туристские базы в самых красивых уголках страны.

Как выглядит такой автотуристский лагерь? Для жилья используются легкие домики или палатки. В палатках электрическое освещение. В лагере выделено место и для туалета, имеются санузлы, палатки, душ-прицепы, или желающих ночевать прямо в автомобилях.

Соблюдение установленного распорядка — требование ко всем туристам. При выезде из лагеря, имеются небольшие производственные мастерские, где оборудованные электрическими плитками, спортивными инвентарем, оборудованием всем этим — бесплатные или за небольшую плату. Дети и дети. Для них сделаны ящики с песком, качели, скамейки, место закреплены и мотоциклы.

В случаях непогоды и услугам туристов — специальное помещение или большая палатка, где имеются радиоприемник, иногда и телевизор, небольшая библиотечка, шахматы и другие игры.

В некоторых кемпингах имеются подъемники, небольшие мастерские с самым необходимым инструментом, прессором, агрегатом для сварки и водным насосом для накачки шин. На видном месте в каждом кемпинге имеется большая палатка, где туристы знакомят туристов с окрестностями и историческими памятниками. Здесь же помещаются описания дорог и подъездов в этих местах, адреса ближайших авторемонтных мастерских, бензозаправочных станций, медицинских пунктов и других лагерей. Это служит хорошим дополнением к необходимому туристскому егенодиуму, в котором указываются все кемпинги.

В заключение отмечу, что в организации таких кемпингов большую роль сыграл опыт, почерпнутый чехословацкими туристами при посещении Советского Союза.

А. Д. КУБА, заместитель главного редактора журнала «Свет мотору».

Распространено мнение, что во время густого тумана утрачивают силу все абсолютные признаки, по которым определяется преимущественное право проезда нерегулируемых перекрестков. Такое мнение расходится с требованиями существующих Правил движения.

О том, как ориентироваться на перекрестках в условиях густого тумана, уже рассказывалось на страницах журнала (см. № 5 за 1962 год). Однако следует, видимо, подробнее разъяснить статью 57 Правил движения, чтобы обеспечить единообразие и правильное ее понимание.

Условия проезда нерегулируемых перекрестков расположены по частям (абзацами) и изложены в ст. 57 Правил таким образом, что каждый последующий признак преимущественного права проезда вступает в силу лишь тогда, когда не может быть применен предшествующий. Таким образом, признак «значимость трассы» является главенствующим и исключающим все другие признаки, поскольку в ч. 1 ст. 57 не содержится каких-либо оговорок. Следующий признак — «рельеф местности» — вступает в силу, когда неприниман «трассы» и действует также безоговорочно. Третий признак — «вид транспорта» — применяется только в том случае, если дорожные условия равны как по главенствующему признаку «значимость трассы», так и по второму признаку — «рельеф местности». И только когда ни один из трех абсолютных признаков не служит ориентиром для определения преимущественного права проезда, вступает в силу четвертый, последний и уже не абсолютный, а относительный признак — «правая сторона». Особо отмечен признак «правая сторона» вступает в силу только тогда, когда не помогает признак «вид транспорта» и лишь при равных дорожных условиях.

Теперь детально рассмотрим текст ч. III ст. 57: «Так же (то есть по признаку «правая сторона», — *Ред.*) разрешаются водители во время густого тумана, когда невидны все части и вид транспортного средства. Не obstante «во время густого тумана», а лишь «...когда невозможно различить...» именно «...вид транспортного средства», а не какие-либо другие особенности окружающей обстановки. Если бы во время густого тумана требовалось отметить все абсолютные признаки, оставив один — «правая сторона», то, во-первых, текст об этом не составлял бы части какого-либо абзаца, а был выделен в самостоятельную рубрику, во-вторых, в нем лишь отсутствовали слова «когда невозможно различить вид транспортного средства», либо были добавлены слова «дорожные условия».

Итак, на нерегулируемых перекрестках во время густого тумана не утрачивается только вид транспортного средства, а преимущественное право проезда по дорожным условиям сохраняется.

Г. СОЛОВЬЕВ.



ПРОДИКТОВАНО ЖИЗНЬЮ

ОБСУЖДАЕМ ИЗМЕНЕНИЯ В «ПРАВИЛАХ ДВИЖЕНИЯ ПО УЛИЦАМ И ДОРОГАМ СОЮЗА ССР»

Цель нашей второй статьи* — познакомить читателей журнала с теми изменениями, которые предполагается внести в один из основных разделов Правил движения — «Общие правила движения транспортных средств». В этом разделе 10 частей. Первая из них — «Предупредительные сигналы водителя».

Основное требование Правил движения в этой части осталось прежним: перед началом движения с места остановки или стоянки, а также перед изменением его направления должны быть заблаговременно включены соответствующие указатели поворота. Это положение дополнено специальным указанием на то, что предупредительные сигналы водитель обязан подавать, даже если он и не видит приближающихся транспортных средств. Это небольшое замечание заслуживает самого серьезного внимания, если учесть, что значительная часть дорожных происшествий является результатом того, что водители не разобрались в намерениях друг друга, не сигнализировали вовремя о предпринимаемом маневре.

Подача предупредительных сигналов должна производиться заблаговременно. Что же касается цифровых данных, которые содержались в этой статье прежде, то в новой редакции они отсутствуют. В зависимости от конкретно складывающейся обстановки необходимое расстояние для подачи предупредительного сигнала должен определять сам водитель.

Об обгоне с выездом из занимаемого ряда водители обязаны сигнализировать не только перед началом обгона, но и возвращаясь к прежний ряд при завершении его.

Некоторые изменения внесены и в 39 статью Правил. Прежде сигнал рукой мог быть прекращен за пять метров до поворота, сейчас эта цифра увеличена до двадцати.

Как и прежде, пользоваться звуковым сигналом водителям механических транспортных средств всех видов запрещено:

- в непосредственной близости от санитарно-курортных учреждений, а также в городах — в любое время суток;
- в населенных пунктах других категорий — с 00 часов до 6 часов.

Скорость движения. Немало нареканий вызывала 41 статья Правил движения. Слова о том, что водитель в конкретно сложившейся обстановке должен быть способен замедлить движение или остановиться, нередко получали неверное толкование. Совершенно неправильно их относили вообще к любой возникшей на дороге ситуации. В то же время иногда даже правильно выбранная скорость не позволяет остановить машину в силу грубого нарушения пра-

вил движения со стороны других участников его. Недоумение вызвало также упоминание об «общепринятых приемах управления». Ведь остановить машину можно только торможением. О каких же еще приемах могла идти речь? Если же при этом имели в виду возможность объезда, то к чему тогда указание на обязательную остановку автомобиля?

Сейчас решено изменить эту статью, придать ей рекомендательный характер, рассказать в ней о тех условиях, в зависимости от которых должна выбираться скорость движения.

Скорость движения в конкретно сложившейся обстановке должна выбираться водителем с учетом дорожных условий, интенсивности и характера движения транспортных средств и пешеходов, видимости и обзорности.

Такова в новой редакции 41 статья Правил движения.

Были рассмотрены так же многочисленные предложения установить верхний предел скорости движения на дорогах для грузовых и легковых автомобилей. Однако найти здесь какие-либо общие нормы для автомобилей различных марок и типов не представляется возможным. В одном случае они оказались бы ниже тех, что установлены заводскими изготовителями, а других случаях — выше. Надо учесть также, что автомобили непрерывно совершенствуются, дороги становятся лучше, а потому было бы неразумным на много лет вперед определить для транспортных средств пределы скоростей.

Решено пойти по иному пути. Раздел дополнен новой статьей, указывающей, что скорость движения любого транспортного средства не должна превышать максимальной скорости, установленной для него заводской технической характеристикой, а при перевозке пассажиров в кузовах грузовых автомобилей — 50 км/час.

Ограничения скорости движения транспортных средств в городах и населенных пунктах остались в основном прежними, однако предполагается скорость движения мотоциклов и автобусов увеличить до 60 км/час. В примечании к этой статье определено, что к легковым автомобилям относятся также все автомобили со специальными кузовами, изготовленные на шасси легковых автомобилей.

Ряд новых положений содержит правила обгона транспортных средств. Прежде они относились лишь к обгону с выездом из занимаемого ряда, в то время как это лишь частный случай. В новой редакции этот раздел распространяется так же на маневр в целом, не проводя различия между обгоном с выездом и без выезда из занимаемого ряда.

Новые правила обгона отражают и учитывают достижения современного градостроительства и дорожных сооружений. Улицы наших городов стали ши-

ре, просторнее, в ряде мест созданы такие мосты и путепроводы, которые позволяют транспорту двигаться не только в два, но и в большее число рядов.

Потому 52 статья Правил движения теперь на две части. Первая из них запрещает обгон безоговорочно:

когда скорость движения не должна превышать 20 км/час,

если транспортное средство подает сигнал поворота налево или само производит обгон,

на обозначенных нерегулируемых пешеходных переходах при наличии пешеходов, трамвая — ближе 20 метров до обозначенной остановки.

Вторая часть содержит перечень случаев, когда обгон запрещен не вообще, а лишь с выездом на полосу встречного движения: на мостах (путепроводах, эстакадах), в тоннелях, на перекрестках улиц и дорог, на железнодорожных переездах, в местах опасности, перед которыми установлены предупреждающие сигнальные знаки.

В самостоятельном разделе выделены теперь правила проезда нерегулируемых перекрестков. Они во многом упрощены и выглядят так: правом преимущественного проезда независимо от направления движения пользуется водитель транспортного средства, движущегося по главной улице или дороге. На перекрестках равнозначных улиц и дорог установлена следующая очередность проезда: первым движется трамвай, затем весь механический транспорт и в последнюю очередь — немеханические транспортные средства.

Нетрудно заметить, что теперь все механические транспортные средства (кроме трамвая) на нерегулируемых перекрестках равнозначных улиц и дорог не имеют преимуществ друг перед другом и разделяются по принципу «правой стороны», то есть первым проезжает тот, кто не имеет помех справа.

Примеч при встречном движении транспортных средств, имеющих равное право на проезд, движущийся в прямом направлении имеет преимущество проезда перед поворачивающим транспортом, а поворачивающий направо — перед совершающим левый поворот. И последнее: на нерегулируемом перекрестке при видимости менее 20 метров правом преимущественного проезда пользуется лишь имеющий помехи справа.

Нет сомнения в том, что все эти нововведения сыграют значительную роль в повышении безопасности движения транспортных средств при проезде перекрестков.

В Правилах движения предполагается также запретить остановку и стоянку транспортных средств на левой стороне улицы или дороги, за исключением улиц с односторонним движением, имеющих застройку по левой стороне.

* Продолжение. Начало см. «За рулем», 1963, № 5.

ПОЧТОВЫЙ ЯЩИК

Красноярск. Н-ская часть.

ГРУППЕ ВОИНОВ-АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ.

За рулем

В своем письме в редакцию Вы просили рассказать о перспективах развития автомобильных двигателей и особенно о применении электрического привода на автомобилях. Как Вы знаете, одновременно с созданием первых «бензиновых» автомобилей с двигателем внутреннего сгорания были сконструированы также автомобили с электрическим двигателем, питаемым от аккумуляторов. На первых порах в силу несовершенства тогдашних бензиновых двигателей электрические автомобили успешно конкурировали с бензиновыми, особенно при перевозках на небольшие расстояния.

Однако необходимость специально оборудованных станций для зарядки или смены батарей, а также недостатки известных в то время аккумуляторов препятствовали широкому распространению электрических аккумуляторных автомобилей, и их вытеснил постоянно совершенствовавшийся двигатель внутреннего сгорания.

Из «электрических» автомобилей выдержал испытание лишь троллейбус, а аккумуляторные автомобили в небольших количествах продолжают использоваться, например для аэродромной службы, перевозки почты, в цехах заводов.

Начиная с момента создания автомобиля, инженеры и конструкторы, однако, не оставляют попыток создать автомобиль с электрическим двигателем, который не уступал бы обычным.

Интерес конструкторов к электрическому двигателю объясняется его высокой надежностью, неприхотливостью к климатическим условиям, постоянной готовностью к действию и, главное, тем, что его тяговые свойства позволяют исключить коробку передач и сцепление, а регулирование при движении осуществляется только с помощью переключения обмоток и реостатов, управляемых одной педалью.

Поэтому были созданы автомобили с двигателями внутреннего сгорания, трансмиссия которых состояла из электродвигателя, приводящего колесо; его питание осуществлялось от генератора, вращаемого двигателем внутреннего сгорания. По такой схеме был выполнен автобус ЗИЛ-155, а также тяжелые автопоезда для Арктики американской фирмы Ле-Турано.

В настоящее время в СССР и за границей ведутся работы в области так называемых топливных элементов, где энергия топлива превращается непосредственно в электрическую, минуя тепловую. Успешное завершение этих работ позволило бы окончательно решить вопрос об источниках питания для электромобилей.

Необходимо указать также на положительные результаты, достигнутые в обла-

сти создания автомобильного газотурбинного двигателя, не имеющего поршней, шатунов и других возвратно-поступательных движущихся деталей.

Успешные испытания таких двигателей позволяют ожидать, что в ближайшее время они будут серийно использоваться на автомобилях, в первую очередь на тяжелых грузовиках.

Г. Славгород Алтайского края,

А. АНТОНОВ,

г. Рига, Г. ОЗОЛИНШУ.

Вы спрашиваете о том, как осуществить систему зажигания, состоящую из полупроводниковых приборов, и ссылаетесь на книгу В. Коллова «Глушение на мотоцикле». Надо сказать, что изображенная на страницах этой книги схема не проверена ни в промышленных условиях, ни даже экспериментально. Конечно, существуют и другие, более надежные схемы. Но специалисты из Центрального конструкторско-экспериментального бюро мотоцикловостроения считают полупроводниковую систему зажигания слишком нежизнеспособной. Пока что полупроводниковое зажигание имеет смысл применять лишь на гоночных мотоциклах, поскольку вопросы стоимости изготовления и надежности эксплуатации не играют для них такой большой роли, как для серийных машин.

Г. Подпорожье Ленинградской области,

В. АНДРЕЕВУ.

Вас интересует, где можно приобрести разборный катер, о котором писалось в журнале «За рулем» (№№ 4 и 10, 1961 год).

Как сообщали нам работники Марпосадской судостроительной (Чувашская АССР), производящей катеров, предназначенных для продажи в виде набора деталей, прекращено.

Г. Ярославль,

В. ТОЧИЛЕНКО.

Вы спрашиваете о том, каким образом лучше всего вычистить нагар из глушителя мотоцикла «Ява». Прежде всего надо извлечь из глушителя глушащие элементы. Делается это так: отвинчивают задний стопорный винт, вынимают пробку. В отверстие ее вводят Г-образную часть монтажной лопатки и вытягивают на себя, поворачивая из стороны в сторону. После извлечения элементов их обливают бензином, обкладывают тряпками и поджигают. Затем сбивают окалину. В снятые с мотоцикла глушители наливают бензин, предварительно заткнув один из концов, и отмачивают нагар в течение нескольких часов.

г. Южно-Сахалинск,
А. ЗИМИНУ.

Вам хотелось узнать, использовались ли на автомобиле какие-либо устройства для сбора металлических предметов, валяющихся на дороге. Сообщаем Вам, что в разное время многим изобретателями предлагались (и даже были запатентованы в ряде стран) электромагнитные улавливатели металлических предметов, которые устанавливались перед автомобилем для очищения дороги от гвоздей и других предметов, могущих проколоть шины.

Однако они вызвали повышенное потребление электроэнергии, поскольку электромагнит находился высоко относительно дороги. А самое главное — электромагнитные улавливатели не очищали дорогу от острых камней и других немагнитных материалов.

К тому же на больших скоростях наличие такого устройства часто приводило к обратному эффекту. Не успевая притянуть металлические предметы, электромагнит поднимал болты, гвозди, устанавливал их отвесно, и шина, накатываясь на них, прокалывалась.

г. Москва, Г. НЕУСТРОЕВУ,

Г. КОРНОШИНУ.

Вы спрашиваете о том, какой выбрать туристский маршрут при путешествии по Кавказу. На эти вопросы подробный ответ можно получить в путеводителе Ю. Цветаева «На автомобиле по Кавказу». Тот, кто возьмет с собой в дорогу эту маленькую книжечку, не раскиснет. Все, что нужно знать о кемпингах, пансионатах, станциях технического обслуживания, состоянии дорог, будет у него как на ладони.

Еще большие радости должны доставить туристу сведения о том, ради чего, собственно, и следует ехать — об истории, о городах, о памятниках, о природе.

Первое, что видит читатель, открывая путеводитель, — это схема маршрутов. Москва — отсюда начинается совместное путешествие автора с читателем. До Кавказа далеко; среднерусские города возникают и уносятся вдаль, но каждому из них уделено хотя бы несколько строчек.

Черноморское побережье Кавказа, Грузия, Ростов-на-Дону — Орджоникидзе, Военно-Грузинская дорога, Тбилиси — Черноморское побережье — вот основные разделы книги, а внутри них каждое место, заслуживающее внимания, будь то большой город, районный центр или живописное ущелье, отмечено особ.

Путеводитель по Кавказу было множество, но автомобилей пока внимания не баловали. Несомненно, путеводитель «На автомобиле по Кавказу» будет хорошо встречен автолюбителями.

Кавказ велик. Он занимает большую территорию, но у многих людей сведения о нем самые общие. Горы, море — вот и все, что знают они, и пользуются в дороге случайными советами. Книжка Цветаева избавит их от этого.

Степень квалификации автомобилиста тоже учтена автором: начинающим он предлагает один дороги, более опытным — другие, самым опытным — третьи. Но каждый из маршрутов имеет свои достоинства, и никто не останется обиженым.

О ВЫБОРЕ МАСЛА

Группа мотоциклистов, заочневавших на лесной стоянке около озера Рива, везет обычный разговор о машинах. У двигателя мотоцикла М-62 после пробега в 20 000 км застучал подшипник шатуна. Это, конечно, не катастрофа, но страшно. Он был далеко не новичком, ездил на мотоциклах различных марок, участвовал в дальних туристических походах, не страшился ремонтов, владетель мастерских. На вопрос: «А масло у вас подождале?» он уверенно ответил: «Самое лучшее — СУ».

Слов нет, СУ — индустриальное 50-литровое действительно хорошее масло. Водители автомобилей «Москвич» и «Волга» стремятся заправлять им свои машины, предпочитая его маслу АК-10. Но всегда ли годится оно для мотоцикла?

У нас в обращении находится значительно больше сортов масел, чем вначале и в заводских инструкциях, и мотоциклисты, услышав о высококачественных маслах, до того бы то ни стало хотят применить их взамен тех, которые рекомендуются заводом. Но выбор, сделанный ими, не всегда удачен. Подбирая масло для мотоциклетного двигателя, нужно прежде всего учитывать его вязкость. Например, СУ имеет такую же вязкость, как и АК-6 (цифры после букв — показатель вязкости, которое рекомендуется в мотоциклетных инструкциях для зимнего периода эксплуатации). Значит, масло СУ целесообразно использовать главным образом для тех же условий, что и масло АК-6. В жаркую же погоду, когда двигатель усиленно нагревается, инструкции к мотоциклам с четырехтактным двигателем (М-62, К-750 и др.) рекомендуют масло АК-15. В дальних поездках, особенно летом, нежелательно применять СУ и мотоциклист, ехавший через высокие горные перевалы на тесно натуженном участке при температуре воздуха, достигавшей 40 градусов, сделал явно неудачный выбор. От этого и до аварии — неприятный стук в подшипнике шатуна.

А есть ли заменяющие АК-15 масло лучшие качества? Есть, конечно, например, использовать высококачественное масло почти с такой же вязкостью — МС-14 и более вязкое МС-20, МК-22. Перечисленные выше масла МС и МК (которые применяются при достаточных зазорах) и для двигателя спортивных мотоциклов, работающих при высоких степенях нагрева.

В этой связи необходимо отметить, что высказанный автором статьи «Гем, кто едит на тяжелых мотоциклах» («За рулем», 1962, № 9) совет не применять такое масло является ошибочным. Ссылка на имевшее место заклинивание клапана в направляющих втулках в данном случае к сорту масла не относится, а объясняется малым зазором.

О маслах для мотоциклов с двухтактными двигателями надо сказать особо, потому что среди владельцев этих машин имеется очень много приверженцев масла СУ. Они объясняют свой выбор желанием уменьшить расход топлива. Но ведь в двухтактных двигателях нагрев выше, чем в четырехтактных, а между тем же поршней и подшипников осуществляется горение, поэтому, то есть маслом, разбавленным бензином в соотношении 1:25.

Для владельцев мотоциклов с двухтактными двигателями следует применять достаточно вязкое масло и отказываться от экспериментальных действий. Для «ИЖ-56» и «ИЖ-Юпитера» рекомендуются масла АК-10 и АК-15, для «Волги» — АК-15. Однако, судя по отзывам и рекомендациям в показателе вязкости, а не в сорте масла. Высококачественные масла МК и МС соответствующей вязкости предпочтительнее, они позволяют значительно влияют на долговечность двигателя.

На спортивных соревнованиях, если это допускает род топлива, также с успехом применяют МК и МС.

Известно, что мотоциклетные двигатели «припротыбли» но и при этом выбор масла может намного сократить их жизнь.

М. ГРИНЦЕВ

* Первые четыре беседы см. «За рулем», 1963, №№ 1, 2, 3, 5.

Иркутск — Москва. Такой маршрут избрал я для путешествия на мотороллере «Вятка». Большинство друзей и знакомых не верило в реальность моих планов. Почти все говорили, что делая от Иркутска уехать мне не удастся. Но я все-таки решил отправиться в путь.

К моменту выезда из Иркутска мой мотороллер прошел 6000 км. Обкатка дала хорошие результаты. Я был уверен в «Вятке», тем более, что перед выездом поставил новые тормозные колодки, диски сцепления, трусы газа и сцепления. Но, послушавшись советов и предостережений, решил взять с собой разные детали. Общий вес их составил 35 кг. Как я потом жалел об этом! Мне почти ничего не понадобилось.

Каких-либо серьезных поломок в пути не было. Правда, один раз выскочил направляющий палец картера двигателя и попал в коробку передач. Шестерни заклинили и мотороллер, двигавшийся с небольшой скоростью (20 км/час), стал. Немало хлопот доставили мне амортизаторы. У заднего часто вырывало резьбу в крышке корпуса, а из переднего очень быстро вытекала жидкость. Хорошо, что было в запасе три передних амортизатора. На заднем же сначала укоротил стойку и нарезал новую резьбу, а потом вынужден был сделать новую стойку. Так и добрался до Вятских Полян, где на заводе-изготовителе заменил амортизаторы.

За время пробега ни разу не вышел из строя какой-либо трос управления. Тормозные колодки не заменял. С шинами мне просто повезло: проехал 5600 км ни разу даже не проколов камеру. Лишь один раз заменил заднюю покрышку и поставил новые радиальные колеса.

Двигаться приходилось нередко в трудных условиях. Во многих местах было сильно выбоит покрытие дорог. На гравийной или песчаной трассе, если не было колеи, скорость не превышала 15—20 км/час. Стоило прибавить скорость, как мотороллер падал.

Средняя скорость движения на грунтовых дорогах была 25—30 км/час, на асфальте — 45—60 км/час. Средний расход топлива составлял 4 л на 100 км.

Ехал я только днем. Вставал в 5—6 часов. Через 3—4 часа обычно подезжал к какому-либо населенному пункту, где заправлялся. Закачивал движение в 19—21 час. Практически в пути находился 20 дней, не считая времени, посвященного осмотру городов. Наибольшее расстояние, пройденное за день на дороге с асфальтовым покрытием, было равно 516 км, а на грунтовой дороге — 394 км, среднесуточный же пробег мотороллера за все время путешествия составлял 275 км.

Несмотря на некоторые недостатки, «Вятка» вполне пригодна для длительных многодневных поездок не только по хорошим, но и по плохим дорогам. К такому выводу пришел я, завершив пробег.

Я обратился к владельцам мотороллеров: верить в свои силы, смелее пускаться в длительные поездки по городам и селам. Вы получите большое

удовольствие, узнаете много нового и интересного. Пусть вас не смущают трудности. Надеюсь, на вашем пути их встретится меньше, чем на моем.

Я отправился в пробег от Иркутского клуба туристов. Но что он мог мне предложить? Палатку, рюкзаки, шормовую одежду — вот и все.

А как быть с заправкой бензином? Я мог приобрести талоны. Но они действительны только в Иркутске и по особой договоренности — в пределах области. К тому же следует отметить, что до ро-

От ИРКУТСКА до МОСКВЫ на «ВЯТКЕ»

га очень мало заправочных станций. В интересах развития авто- и моторузма необходимо выпустить единые заправочные талоны, которые были бы действительны на всей территории страны.

Еще сложное обстоит дело с ремонтом мотороллера. На всем пути от Иркутска до Москвы я не встретил ни одной специализированной ремонтной мастерской. Хорошо, что мотоциклисты меня нигде не оставили в беде. В учебных организациях ДОСААФ Красноярск, Омск, Пермь мне оказали необходимую техническую помощь. И последнее: кто-то должен заботиться об отдыхе участников многодневных пробегов. Если в небольших населенных пунктах можно сравнительно легко находить ночлег, то в крупных городах приходилось тратить много времени и сил на поиски места для отдыха.

А. ДИДРИХ,
инженер института
«Гипролестранс»,
г. Иркутск.

Из нашей почты

ГДЕ КУПИТЬ ИНСТРУМЕНТ!

Где и как отремонтировать мотоцикл? Этот вопрос всегда волнует мотоциклистов. Затруднения они испытывают огромные. Но и тот, кто обладает навыками в слесарном и механическом деле, подчас лишен возможности выполнить даже несложные работы. Он не имеет необходимого инструмента. Приобрести же его нельзя.

Я предлагаю организовать широкую продажу слесарно-механического инструмента в магазинах. Это не только принесет большую пользу мотоциклистам, но и будет способствовать развитию технического творчества среди молодежи.

А. КРАЙНЕН.

Чумыш-платина
Казахской ССР.

Автомоделизм в Ярославской области приобретает с каждым годом все большую популярность. В подтверждение этого можно привести несколько цифр. В 1958 году у нас было подготовлено всего 30 автомоделистов; в 1961—

КУРС— НА МАССОВОСТЬ

145, а в последнее время этим увлекательным видом спорта занималось уже более 200 человек.

В первых соревнованиях по автомобильному спорту, проведенных в Ярославле в 1957 году, приняло участие всего девять моделистов. В 1962 году на старт соревнований вышло 150 спортсменов. Число участников в этом году намного превысит и эту цифру.

Рост массовости стал возможен благодаря регулярным соревнованиям. Каждое такое соревнование рекламируется и освещается по радио, телевидению, на страницах областных газет. Проводятся они на одной из красивейших площадей Ярославля при большом количестве зрителей.

За эти годы выросло и спортивное мастерство автомоделистов. Участвуя в соревнованиях на первенство Российской Федерации, ярославцы уже несколько лет подряд завоевывают призовые места.

В 1962 году команда ярославских школьников стала чемпионом РСФСР. Три члена команды награждены орденом чемпиона РСФСР среди школьников.

Отличилась и команда взрослых. На первенстве Российской Федерации 1962 года в Москве она заняла первое место и награждена переходящим кубком. Четверо ярославцев — В. Сивов, Ю. Филиппин, А. Крылов, В. Уланский — стали чемпионами РСФСР 1962 года. Г. Сербин и А. Крылов, участвуя в составе

сборной команды РСФСР на первенстве Советского Союза, заняли призовые места в классе гоночных моделей 1,5 см³ и выполнили норму мастера спорта СССР. Пропагандируя автомобильный спорт среди молодежи, Ярославский автомотоклуб ДСОААФ проводит в районных центрах показательные выступления автомоделистов, организует выставки.

Ежегодно при автомотоклубе обучается 40—50 автомоделистов. Автомодельные кружки работают в городском Дворце пионеров, станции юных техников, Дворце культуры Рыбинского завода, во многих школах.

Автомодельный спорт приобретает молоденький творческий труд, развивает изобретательность, любовь к технике, дает определенные знания по устройству автомобиля, помогает научиться владеть инструментом. Большинство автомоделистов, закончив школу, выбирают одну из технических специальностей. Например, автомоделист В. Асладов, закончив ремесленное училище по специальности моториста-испытателя, сейчас учится в 10 классе вечерней школы,

стремится стать инженером-конструктором. Спортсмены 1 разряда С. Гурьев и Л. Разумов учатся: первый — на фрезеровальщике, второй — на токаря. Некоторые автомоделисты пошли учиться в автотехнический техникум.

Автомоделизм в будущем — механикатор, поэтому организации ДСОААФ должны больше обращать внимания на развитие автомобильного спорта среди молодежи. Необходимо позаботиться о лучшем обеспечении кружков автомоделизма совершенными наборами-посылками, моторчиками, инструментом.

Для повышения квалификации руководителей автомобильных секций и кружков областной комитет ДСОААФ при участии станции юных техников и института усовершенствования учителей в течение двух лет проводит с преподавателями по труду методические сборы. Такие сборы прошли уже около ста педагогов.

Нам представляется целесообразным также для обмена опытом организовать специальные семинары для руководителей автомодельных областных, краевых и республиканских комитетов ДСОААФ. Следует и в положении о соревнованиях предусматривать награждение тренеров и руководителей лучших команд наравне с победителями.

Интересы дальнейшего развития массового автомоделизма требуют улучшения издания литературы, брошюр, чертежей по автомоделизму.

Решение вопросов, на которых мы остановились, окажет нам и всем областным организациям Общества неоценимую помощь в практическом осуществлении задач, поставленных V съездом ДСОААФ.

С. ПЬЯНОВ,
зам. председателя обкома ДСОААФ.

г. Ярославль.

ЛИЧНО-КОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО

По инициативе досоафовцев Армянской Республики состоялось соревнование на лично-командное первенство между автомоделистами двух республиканских столиц — Еревана и Ваку. Встреча проводилась по гоночным моделям 2,5 см³ и 5 см³ моделям-полуметрам и радиоуправляемым.

По условиям соревнования гоночные модели и модели-полуметры должны были совершить восемь кругов общей протяженности 10 км. Победу одержал воспитанник Ереванского автомотоклуба Б. Качарян.

Острой была борьба между спортсменами в классе гоночных моделей 2,5 см³. В результате трех заездов перероараздринк Ереванского автомотоклуба Н. Виссаян набрал 200 очков и занял первое место. Второе принадлежит Г. Устинову (Ваку) и третье — Аракелову из Кировоабад.

В заездах «пятиминутки» перероараздринк из Ваку А. Напатаков выступивший с двумя моделями, занял первое и второе места. На третьем призовом месте — его земляк О. Ашени. Он же завоевал второе место в гонках полуметров, уступив первенство своему одноклубнику А. Арутюнову.

Большой интерес представляло состязание радиоуправляемых автомоделей, в результате которого победу одержал представитель Еревана М. Арумянян.

В командном зачете первое место присуждено команде автомоделистов Ваку.

Впервые проведенные соревнования по автомобильному спорту в столице Армянской Республики были весьма интересными и победителей этого увлекательного вида технического спорта.

А. САРУХАНОВ.

г. Ереван.

ЭТО СТАНОВИТСЯ ТРАДИЦИЕЙ

Ленинградский городской автомотоклуб ДСОААФ организует тематические вечера и выставки автомобильных моделей. Не так давно было показано 30 моделей, установленных в свое время рекорды и

получивших призы на городских и всесоюзных соревнованиях.

Под номером 20 показана модель, изготовленная мастером спорта В. Федоровым — руководителем автомобильного кружка при Дворце пионеров имени А. А. Жданова. Модель радиоуправляемого автобуса построена членами этого же кружка.

Автомодельный спорт в Ленинграде получает постоянную прописку, а организация выставок становится хорошей традицией.

А. ВОЙЧУК.

Ленинград.



В залах выставки часто проводятся жаркие споры; юные автомоделисты советуются, делятся опытом.

Фото автора

СОВЕТУЯСЬ С ЧИТАТЕЛЯМИ

ФРУНЗЕ

Около 150 человек — шоферов, преподавателей, спортсменов, работников и инструкторов ДОСААФ — собрались в клубе пассажирских автобазы на читательскую конференцию журнала «За рулем». Они высказали немало полезных советов и предложений по улучшению содержания журнала, расширению его тематики.

— Подробно освещая состояние дел в автомобильном и мотоциклетном спорте, — сказал шофер автобазы № 1 тов. Четвертан, — журнал еще мало пишет о труде водителя. Хотелось бы видеть на страницах журнала больше материалов, рассказывающих об их работе на стройках семилетки, на колхозных и совхозных полях страны.

Читатели пожелательно отозвались о материалах, публикуемых в разделе «Наши консультации». Что касается учебно-методических статей, то их, по мнению выступающих, еще недостаточно. Следует шире обобщать и предлагать опыт и достижения лучших преподавателей автодела. Об этом говорили преподаватель тов. Полетят и директор начальной Фрунзенского автомотоклуба ДОСААФ тов. Андрианская и другие.

Выступающие касались вопросов

безопасности движения. Журнал «За рулем», отметили шоферы тт. Полонинский, Осмоновский, Слободчиков и многие другие, должен настойчиво бороться за то, чтобы правила движения были едиными на всей территории страны.

Интересные предложения внесли начальник автомотоклуба тов. Барданов, председатель Федерации велосипедистов Киргизии тов. Фаборов, курсанты тт. Степаненко и Сулейманов.

ТАШКЕНТ

Читательская конференция журнала в столице Узбекистана вызвала большой интерес не только у общественности ДОСААФ. В обстоятельном разговоре о путях улучшения содержания журнала, удерживая его связи с читателями, приняли участие представители городских автохозяйств, госавтоинспекции, шоферы профессионалов и автолюбители.

Основное внимание присутствующих было уделено вопросам повышения качества подготовки шоферов.

Нам хотелось бы, — подчеркнул в своем выступлении преподаватель ташкентского хозрасчетного техникума тов. Корчак, — видеть в журнале специальный раздел «Трибуна преподавателей», в котором происходил бы широкий

обмен передовым опытом учебной работы, говорилось бы о методике обучения, оборудовании и техническом оснащении классов.

С этим предложением согласился многие из выступающих. Старший инструктор республиканского института ДОСААФ тов. Бакин остался, в частности, на необходимости публикации в журнале статей, рассказывающих о состоянии классов производственного обучения, и правил уличного движения.

По мнению инструктора-инструктора Ташкентского автомотоклуба ДОСААФ тов. Горшнова, редакции следовало бы назначить раздатчика-оповещателя преподавателя автомотоклуба во всей учебной и воспитательной работе по подготовке специалистов автоиндустрии.

Журнал «За рулем» оказывает значительную помощь работникам, занимающимся организацией движения транспорта, — заявил представитель республиканской госавтоинспекции тов. Поляков. — Однако наряду с консультационными по правилам движения, которые следует давать и вперед, надо уделять внимание и другим вопросам, обеспечивающим безопасность движения на транспорте. Желательно, например, чтобы на страницах журнала регулярно освещались вопросы организации движения уличного движения, новые методы организации его.

Тренер республиканского спортивного автомотоклуба тов. Мусаяв высказал пожелание об увеличении числа материалов в помощь тренерам и спортсменам.

СЛАВЯНСТВО В ЧАСОВОЙ РЕКОРД СКОРОСТИ

Класс	Фамилия гонимца	Модель мотоцикла	Расстояние, пройденное за час
Мотоциклы - одиночки			
50 и 75 см ³	Павзин	«Дем» (50 см ³)	143 км
100 см ³	Ивочкин	«Джигера»	163 км
125 см ³	Р. Ферри	«Джигера»	197,77 км
175 и 250 см ³	Р. Ферри	«Джигера» (175 см ³)	208,52 км
350, 500, 750 и 1000 см ³	Р. Мак-Нинтайр	«Джигера» (350 см ³)	227,51 км
Трехколесные машины*			
250 см ³	Ф. Каматнас	«Хонда»	173 км
350, 500, 750 и 1200 см ³	А. Милани	«Джигера» (350 см ³)	187,5 км

Примечание. Все мотоциклы итальянского производства, за исключением «Хонды» (Япония).

* Этот тип машин у нас иногда ошибочно называют «трехколесными мотоциклами». По правилам ФИМ в данную категорию входят трехколесные автомобили, мотоциклы с прицепами колесными и мотоциклы с третьим опорным колесом.

«быстроходным», так как гоночные мотоциклы с рабочим объемом двигателя 750 и 1000 см³ уже давно вышли из употребления.

История часовой рекорда в классе мотоциклов 500 см³ имеет более чем полувековую давность. Вот некоторые сведения о ней. В 1909 году английский гонщик Ф. Мак Наб на мотоцикле «Триумф» за два часа покрыв расстояние в 77 км. Через два года удалось

впервые взять 100-километровый рубеж. Сделал это Д. Хасвелл на «Триумфе» (101 км).

Через 17 лет было преодолено за час 151,48 км (В. Хорсман на «Триумфе»). В 1927 году А. Бешли на «Бортоне» подбил рекорд до 161,83 км.

Следующий рубеж—200 км — бьет юзист итальянский гонщик П. Таруффи на мотоцикле «Джигера» в 1939 году (205,25 км).

И, наконец, последний часовой рекорд, который держится и поныне. Его установил в конце 1957 года английский гонщик Р. Мак-Нинтайр на мотоцикле «Джигера» с двигателем рабочим объемом 350 см³ (227,51 км). Он действительно классов 350, 500, 750 и 1000 см³.

Всего же с 1909 по 1957 год исключительно часовой рекорд в

классе 500 см³ обновлялся 42 раза. На 32 машинах стояли одноцилиндровые двигатели, на пяти — двухцилиндровые и на трех — трехцилиндровые. Последний часовой рекорд, обновленный на мотоцикле с двухцилиндровым двигателем, установил в 1925 году Ф. Каматнас. Только два раза рекорд принадлежал гонцам, владевшим мотоциклом меньшего класса (350 см³).

Рост быстроты гоночных мотоциклов увеличил технические трудности, связанные с установлением часовой рекорда. Вследствие этого попытки обновить его предпринимаются в мотоциклетных фирмах и отдельных гонимцах все реже.

О том, как удалось установить последний рекорд, стоит рассказать подробнее. Завезд состоялся на трассе в Монца (Италия) длиной 4,25 км. Фирма «Джигера» изготовила для него дорожно-гоночный мотоцикл, внес в него изменения в конструкцию и регулировке. Он имел четырехцилиндровый двигатель с двумя верхними распределительными валами и отбестел телью в передней части (см. рисунок).

Перед заводом тормозок вращающейся рукоятки газа бьет тто, поэтому, чтобы обеспечить управление мотоциклом и предупредить случайное прикрытие газа, в двигателем тов. Р. Мак-Нинтайр покрыв все рекорды расстояние (227,5 км) за полный час. На прямых число оборотов коленчатого вала двигателя достигало 11 000 в минуту, а в изгибах увеличилось до 10 400 под влиянием нагрузки от центробежной силы.

Продолжительное движение с рекордной скоростью потребовало от гонимца выдержки, смелости и высоко го искусства вождения мотоцикла.

В 1962 году Мак-Нинтайр попал в тяжелую аварию и погиб.

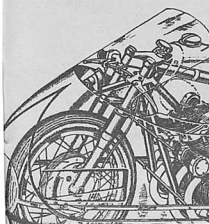
В. БЕКМАН, судья всесоюзной категории.

Навое расстояние можно проехать на мотоцикле в течение часа? Казалось бы, ответить на такой вопрос нетрудно: оно равно максимальной скорости, выраженной в километрах в час. Однако здесь не все так просто, как может показаться с первого взгляда. Если мотоциклисты иногда и используют максимальную скорость, то в течение лишь непродолжительного времени. Поддерживать ее целый час на современных быстроходных мотоциклах не представляется возможным. Этому препятствуют встречные и попутные транспортные средства, пешеходы, проезд пересечений дорог, поворотов и другие помехи.

Чтобы двигаться с максимальной скоростью в течение часа, нужны особые условия.

Подавляющее большинство часовых рекордов, зарегистрированных за последние 50 лет, установлено на моторных с подкатными виражами. Такие рекорды регистрируются во всех предосторожных Международной федерации мотоциклов классах с мотоциклом-одиночкой и трехколесных машин (см. таблицу).

Наивысшая скорость чаще всего достигается на мотоциклах класса 500 см³. Этот класс практически является самым



БОЛГАРСКИЙ МОПЕД «БАЛКАН-50»

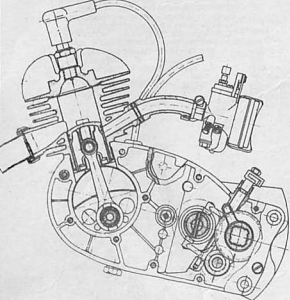


Рис. 1. Мопед «Балкан-50».

В Болгарии за короткий срок был создан и пущен в серийное производство мопед «Балкан-50», а в прошлом году — мопед «Балкан-50». Новый мопед имеет одноцилиндровый двухтактный двигатель с рабочим объемом 49 см³ и степенью сжатия 7:1. Сцепление и коробка передач объединены в общий блок с двигателем. Наклонение цилиндра осуществляется через каналы, сделанные в его стенке. Головка цилиндра алюминиевая, сам цилиндр чугунный. Карбюратор расположен в раме мопеда и соединен с двигателем специальной трубкой. Длина этой трубки подбрана так, что при больших оборотах коленчатого вала цилиндр получает дополнительное количество горючей смеси за счет колебаний воздушного потока, движущегося в этой трубе. Охлаждение двигателя — воздушное.

Многодисковое пробковое сцепление работает в общем масляном картере с коробкой передач. Первичная передача (между коленчатым валом двигателя и валом сцепления) осуществляется с помощью шестерни. Это уменьшает габариты двигателя и значительно облегчает его обслуживание. Шестерни трехступенчатой коробки передач находятся в постоянном зацеплении и переключаются при помощи специальной муфты с ша-

Рис. 2. Двигатель мопеда.



риками (чем устраняется возможность поломки зубьев). Управление коробкой передач осуществляется рукояткой на левой стороне руля, а дроссельной заслонкой — на правой.

Передняя вилка — рычажного типа, с откряжками, шарнирно связанными рычагами. В качестве эластичного элемента используются двойные резиновые кольца, работающие на растяжение. Задняя подвеска также рычажная, с качающейся вилкой и пружинными амортизаторами.

Тормоза — колодочного типа: задний тормоз приводится в действие благодаря наличию храпового механизма, расположенного на педальной оси, передней — с помощью троса и рычага на правой стороне руля.

Усилие от коробки передач на заднее колесо передается через роликовую цепь, помещенную в кожухе из тонкой листовой стали. Рама мопеда штампованная; хорошо продуманная конфигурация обеспечивает ей высокую механическую прочность при минимальном весе. Усиленное седло, изготовленное из микропористой резины, может быть установлено по отдельности для двух пассажиров. Вак емкостью 5,4 л установлен незави-

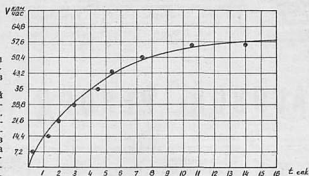


Рис. 3. Динамика разгона мопеда «Балкан-50».

симо от рамы. Одной заправки хватает на 300—350 км пути.

Шины размером 2,25x23, рабочее давление — 2 атм для задних и 1,8 атм для передней шины.

В течение второй половины 1962 года в Научно-исследовательском институте машиностроения (г. София) под руководством автора были проведены технико-испытательные испытания мопеда «Балкан-50». Они показали хорошие результаты. Так, максимальная мощность двигателя после пробега 2500—3000 км достигла 2,4 л. с. при 5500 об/мин. Удельный расход горючего составил 450—550 г/л. с. час (для двигателя с таким малым рабочим объемом это неплохой результат, так как значительная часть своей горючей смеси терится при продувке цилиндра).

Максимальная скорость мопеда зависит в большой степени от дорожных и метеорологических условий. При движении по сухой асфальтированной дороге, расположенной в 750 м над уровнем моря, она достигала 64 км/час, а на высоте 5—10 м над уровнем моря падала до 58 км/час. С полной нагрузкой 150 кг (два пассажира) мопед развивает скорость 55 км/час.

На одном из самых длинных испытательных маршрутов, протяженностью около 100 км, проходимым наиболее высокие перевалы — Стара Платина, Петрикан, Вития и Шипка, средняя техническая скорость мопеда при полезной нагрузке 120 кг составила 36,4 км/час. Если иметь в виду, что Болгария — горная страна, ее дороги изобилуют крутыми поворотами, подъемами и спусками, то такой результат следует признать вполне удовлетворительным.

Минимально устойчивая скорость при движении на третьей передаче — 13,5 км/час. Она облегчает управление мопедом в условиях интенсивного городского движения, где нужно часто уменьшать, а затем увеличивать скорость без переключения передач.

Динамика разгона показана на диаграмме, данные которой получены путем многократных замеров во время испытаний.

Нельзя не отметить чрезвычайно хороший подбор передаточного отношения к коробке передач. Передача с одним переключением на другую происходит очень плавно, без толчков и остановок двигателя. С одним пассажиром на первой передаче мопед преодолевает участок до 30—32 процентов. Практически во время испытаний на горных тропинках Вития, Стара Платина и Родопи не было уклонов, которые мопед не смог бы преодолеть.

Естественно, что, как и многие новые конструкции, «Балкан-50» имеет некоторые недостатки, выявившиеся во время испытаний.

В настоящее время эти недостатки устраняются; кроме того, в течение 1963 года узлы мопеда будут модернизированы. Передняя вилка станет телескопической, с большим ходом телескопа, полностью обновится рукоятка переключения передач (некоторые мопеды будут с новыми переключением), увеличится диаметр тормозного барабана.

В настоящее время ведутся работы по форсировке двигателя. Его мощность предполагается увеличить до 4—5 л. с. С этой целью ведется продолжительное исследование по продувке и наложению цилиндра, использованно принудительное охлаждение и замена чугунного цилиндра алюминиевым, рабочая поверхность которого покрыта корристым хромом. Установлено, что мощность и охлаждение двигателя при этом могут быть увеличены значительно, без использования вентилятора.

Производство мопедов в Болгарии только началось. Благодаря своим высоким динамическим и эксплуатационным качествам мопед «Балкан-50» пользуется большим спросом у населения.

Никола ПОПОВ,
инженер.

г. София.

ГОНОЧНЫЙ МОТОЦИКЛ MZ МОДЕЛЬ Re-50

Народное предприятие в Шпошу (ГДР) подготовило для участия в мировом чемпионате гоночную машину в классе 50 см³ — Mz Re-50. Эта машина выполнена в двух вариантах: с воздушным и с воздушно-водяным охлаждением (цилиндр имеет водяное охлаждение, а головка — воздушное). Машина имеет в обоих случаях двигатель одноцилиндровый, двухтактный, с вращающимся золотником на впуске. Диаметр цилиндра — 39 мм, ход поршня — 40 мм. Максимальная мощность — 10 л. с. при 13 000 об/мин. Шестиступенчатая коробка передач помещена в блоке с двигателем. Зажигание производится от магнето.

Машина имеет двойную трубчатую раму с усиленной средней трубой, телескопическую переднюю вилку и рычажковую заднюю подвеску. Тормоза колодочные у переднего тормоза четыре колодки.

Цилиндр, изготовленный из легкого сплава, имеет впускные клапаны, которые синхронизированы с впускным клапаном.

«Крафтфарцгейтехник», № 16, № 1.

ОРИГИНАЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

Целостный инженер Игон Раджакаруна разработал и построил опытный образец двигателя, отличающегося по принципу работы от всех известных до сих пор двигателей внутреннего сгорания. Главная конструктивная особенность нового двигателя — пульсатор, представляющий собой квадрат, стороны которого направлены башмаками. Превращение возникающего при этом пульсирующего движения (оно напоминает биеение сердца) во вращательное осуществляется при помощи кулачковой плиты, выполненной в форме восьмерки.

В отличие от обычного четырехтактного поршневого двигателя, рабочий цикл которого проходит в цилиндре, вращающемся вокруг вала, в конструкции двигателя Раджакаруны

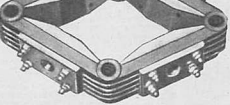


Рис. 1. Пульсатор двигателя Раджакаруны.

руны каждая пол-оборота кулачковой плиты соответствует рабочему ходу. Это значит, что мощность и равномерность хода такого двигателя могут превышать аналогичные параметры обычного двигателя с тем же рабочим объемом цилиндров в четыре раза. Автор конструкции утверждает, что его машина превосходит газотурбинную и все роторные двигатели, которые для достижения удовлетворительной экономичности требуют высоких оборотов и большого крутящего момента.

Принцип действия и основные элементы конструкции двигателя Раджакаруны ясно из приводимых иллюстраций. Пульсатор (рис. 1) состоит (наподобие плоскостной цепи) из четырех многослойных звеньев, концы которых шарнирно соединены друг с другом. С внутренней стороны к ним прикреплены на винтах прямоугольные пластины, в целях лучшего уплотнения соединяющиеся с штифтами. На рис. 2 справа от пульсатора показана крестовина с поворотными цапфами и внутренняя пластина в форме «восьмерки», соединенная мостиком с кулачковой плитой. Изменяясь на каждой поворотной цапфе башмак скользит в одной из четырех расположенных под прямым углом прорезей стационарной крестовины и обеспечивает одновременное (наподобие стенок цилиндра) частичное уплотнение одной из сторон пульсатора.

Рис. 2. Основные элементы двигателя Раджакаруны: слева — кулачковая плита с дорожкой для стоек, выполненная в форме «восьмерки»; в середине — крестовина; справа — крестовина с пластиной с башмаками.

Размещенные за каждым башмаком в шапкахных подшипниках кулаки под по «восьмерочной дорожке», выфрезерованной в кулачковой плите, и принуждают их двигаться по соответствующей пластине жестко закрепленной. Централью по отношению к «восьмерочной дорожке» является штифт. Вокруг этого элемента замыкает расположенные под прямым углом направляющие прорези сзади башмаков и обеспечивает таким образом уплотнение с внутренней стороны. С противоположной стороны уплотнение осуществляется массивной плитой, в которой предусмотрены свеча и клапаны. Обе плиты соединяются друг с другом распорными болтами таким образом, чтобы пульсатор размещался между ними с минимальными зазорами. Выходящий из кулачковой плиты и проходящий через пульсатор и обе неподвижные пластины ведущий вал двигателя имеет с одной стороны (то есть со стороны свечи) два кулачка, служащие для привода коромысел клапанов, на другом конце вала монтируется осветительная динамомашинка.

Четырехтактный цикл в двигателе Раджакаруны соответствует в принципе такому же циклу обычного поршневого двигателя с той только разницей, что каждый такт здесь происходит не через 180 градусов, а через 45 градусов. Кроме того, в работе системы газораспределения есть черты, характерные для двухтактного двигателя. Хотя здесь используются клапаны тарельчатого типа, сам пульсатор открывает и прикрывает, в зависимости от своего положения, их проходные сечения.

Исходное положение для первого такта показано на рис. 3, когда ромбовидный пульсатор стоит вертикально. В этом положении выпускное отверстие при открытом клапане находится внутри ромба. При вращении маховина ромб превращается в квадрат, рабочий объем увеличивается, а выпускной клапан закрывается. До этого момента кулачковая плита поворачивается только на 45 градусов; при вращении на следующие 45 градусов квадрат претерпевает новые изменения и именно превращается в горизонтально расположенный ромб. Благодаря уменьшению рабочего объема оба клапана — как выпускной, так и впускной — закрыты и находятся вне пульсатора; смесь сжимается, и начинается второй такт рабочего цикла, в конце которого осуществляется зажигание смеси. В этот момент оба близлежащие друг к другу по диагонали углы находятся у центральной части «восьмерки» кулачковой плиты. По аналогии с четырехтактным поршневым двигателем такое положение можно назвать верхней мертвой точкой.

Поскольку при величии пульсатор открывается, роликовые кулаки прижимаются к ней, оказывая противодавление кривым «восьмерки». Это двойное действие повышает давление в следственно, и крутящий момент. В то время как роликовые кулаки быстро приближаются под крутым углом к центральной части

НОВОСТИ Земельной ТЕХНИКИ

«восьмерки», это движение поддерживает другой парой роликов; благодаря относительной малой крутизне той зоны «восьмерочной дорожки», которая движется быстрее, она медленно отжимается к краю пластины. Оба иллановые отверстия остаются при этом вне напорной струи до тех пор, пока пульсатор в конце такта вновь не приобретает форму квадрата, при этом происходит опасность обгорания клапанов. Затем открывается выпускной клапан; дальнейшее вращение кулачковой плиты приводит под влиянием сжатия квадрат в ромб и обеспечивает выталкивание сгоревших газов. При этом завершается цикл в 180 градусов.

Симметричное расположение движущихся частей в этом двигателе (а также осевая симметрия намера сгорания) почти исключают вибрацию. Простота конструкции позволяет также ожидать значительного уменьшения стоимости изготовления такого двигателя, поскольку отпадают затраты на поршневую группу, коленчатый и кулачковый валы и различные механизмы привода, различные обычные поршневые двигатели. Да и простое в изготовлении плита заменяют блок цилиндров, нижний картер и головку цилиндра; кроме того, внутри вместо два клапана вместо восьми в обычном четырехцилиндровом двигателе.

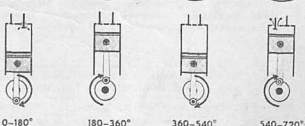
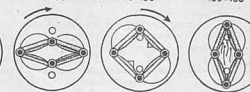
Опытный образец двигателя, построенный Раджакаруной, имеет рабочий объем 65 см³ и степень сжатия 5:1. Максимальный крутящий момент достигается на диапазоне оборотов 1300—1500, однако сведения о мощности двигателя пока не приводятся.

Игон Раджакаруна проводит в настоящее время углубленные эксперименты, направленные на решение проблем смазки и охлаждения двигателя. В описанном опытно-образце смазка осуществляется бензиновым насосом, который решает обе проблемы (смазки и охлаждения) с помощью «масляного тумана», который будет окружать пульсатор.

Как известно, в двигателях подобного типа (например, роторно-поршневых) особые трудности представляет проблема уплотнения. Однако Раджакаруна считает эту проблему решенной, поскольку проследит между соприкосновениями пульсатора и внутренней плитой остается все время постоянным, а края его многослойных плоских звеньев скользят по гладкой поверхности.

Изобретение целлонского инженера представляет определенный интерес, хотя конструкция его двигателя, по всей видимости, пока нельзя вполне зрелой. «Автомобиль ревью», 1963, № 2.

0-45° 45-90° 90-135° 135-180°



0-180° 180-360° 360-540° 540-720° Впуск Сжатие Расширение Выпуск

Рис. 3. Схема рабочего цикла двигателя Раджакаруны в сравнении с четырехтактным циклом обычного поршневого двигателя. внутреннего сгорания.

Консультанты



Федор
Кафтанов

Был предвечерний субботний час. Инженер подшивничковского завода, небольшого человека, но молодой автомобилист Иван Прохорович Семиглазов, владелец новенькой «Волги», весело напевая популярную песенку: «Мы едем, едем, едем в дальние края», открыл перед женой дверцу машины и сказал: — Сейчас ты убедаешься в том, что я — заправский шофер.

Но, увы! На первом же переключении мотор ни сто-го ни с чего заглох. Иван Прохорович несколько раз энергично нажал на стартер, а затем, кряхтя и сопя, вылез из машины и стал растерянно метаться от руля к двигателю и обратно. Автомобиль сразу же окружили прохожие. И, конечно же, словно из-под земли, выросла фигура инспектора в милицмейской форме. Послышались возгласы: — Выбрал местечко, где застрять!

— А что, — издалека какой-то пешеход, — место самое подходящее: у всех на виду!

Иза поворота выехал автобус. Движение застопорилось. Раздались нетерпеливые гудки.

Инспектор скомандовал: — Поможем, граждане, очистить перекресток. Водитель, за руль!

Несколько человек, в их числе и инспектор, откати-ли «Волгу» к тротуару. Иван Прохорович снова от-крыл капот. Сосредоточен-

но глядя на мотор и сиребя завылок, он бурмотал: «Фыркнул и заглох... фыркнул и заглох».

— Подачи нет, — подсказал кто-то.

— Ерунда. В зажигании дело, — вмешался второй. — Может, ручной тормоз заклинило? — предположил третий.

— Моги у тебя заклинило, — возразил молодой долговязый человек и обратился к хозяйке машины: — Давай ключи, а сам поезжай под машину.

Бросив стылый взгляд в сторону жены, Семиглазов полез под машину. Долговязый командовал: — Держи крепче! Чего зевашь?

— На меня масло капает, — послышался тоскливый голос из-под машины. — Пусть капает, — отозвался кто-то из присутствующих, — жирнее будешь.

А долговязый продолжал командовать: — Так... Еще невозможно...

Еще! Порядок... Вылазь, заводи.

Семиглазов вылез из-под машины. Его лицо стало темным от масла. На него с интересом поглядывала мачеха с самоватком.

Сев за руль, Иван Прохорович попытался завести мотор, но безуспешно.

— Опять не фурчит, — сказал он, с отчаянием глядя на долговязого.

— Дело ясное, — заключил тот категорически, — поломаны лядьды. Вызывай буксир.

— Не слушай его, — вмешалась продавщица пирожков, маленькая толстенькая женщина в белом фартуке. — Поверь мне, знаю как-нибудь с чем сосиски едят. Сними карбюратор, прочисти жиклер...

— Язык тебе надо прочистить, чтоб не болтался, — возразил пожилой мужчина в очках. — Все дело в трамблере. Разрыва нет или контакты подгорели.

Засучив рукава, очкастый вынул из кармана десятикопеечную монету и, почистив контакты, поставил трамблер на место.

Иван Прохорович снова сел за руль, нажал на стартер.

— Опять не фурчит, — сказал он, чуть не плача.

И снова мнения разделились:

— Не в трамблере дело, а в свечах.

— Бензонасос не качает. — Динамо бараклит.

— При чем тут динамо, если стартер не работает? Между тем гуделись сумерки. У машины остались Семиглазов да мальчик с самоватком: наконец-то и ему предоставилась возможность заглянуть под капот!

— Дядя, — сказал он, — а у вас здесь гавка отскочила.

— Иди-ка ты отсюда...

— Да правда же, дядя... Посмотрите, — мальчик ткнул пальцем в клемму аккумулятора.

Семиглазов нехотя взглянул, куда указывал мальчик, и вскрикнул так, что дремавшая в машине жена вздрогнула.

— А ведь точно... скажи ж ты!

Радостно-торопливо Иван Прохорович закрепил провод, сел за руль, нажал на стартер. Мотор заработал.

— Садись, прокучу, — повеселев, предложил Семиглазов мальчику.

Но юный консультант, отплюнувшись ногой от асфальта, махнул автомобилисту рукой:

— Спасибо. Я на своем... «Волга» Семиглазова сердито фыркнула. А может быть, это фыркнул сам хозяин автомобиля!

Рис. Л. Самойлова

Вл. РАЗИН

Нашему тридцатилетнему туристскому автобусу с полными дизельными двигателями и многочисленными фарами трудно в Лондоне. Он создан для широчной магистрали, ему тесно тут, в лабиринте улочек, среди сползания разнокалиберных машин.

Автобус движется медленно, подолгу останавливается и перекресток проползает через площади. Иногда улица становится свободнее, и тогда наш автобус вырывается вперед, увеличивая скорость, легко обгоняя огромные двухэтажные городские автобусы и разноцветные грузовики. А через минуту Песли снова тормозит: впереди очередная автомобильная пробка. И так до самого выезда из города.

Но, прежде чем рассказать о шоссе, несомненно свой о самом Лондоне, какому он видится глазами автомобилиста.

Держись левее!

Сила привычки велика. Первые дни в Лондоне и первые дни на шоссе казалось, что вот-вот произойдет авария — здесь ведь левоостороннее движение и встречные машины идут по правой стороне. А к тому, чтобы, переходя улицу, посмотреть вначале направо, никто из нас советских водителей, так и не смог привыкнуть.

Автомобили в Лондоне много. Дожидаясь очереди на перекрестке улицы узки. Таких, как Садовое кольцо в Москве или Невский в Ленинграде, нет вообще. Но дело не только в этом. Для лондонских автомобилистов давно стала проблемой стоянка, «паринг», как здесь говорят. Есть паринг, в городе частные гаражи, но место в них стоит так дорого, что даже сравнительно короткому дождю этого не по карману. Спасает относительно мягкий климат. Средняя температура зимой, в январе, плюсовая. Садясь в лондонский автомобиль «живет» на открытом воздухе. Все улицы заставлены парковками, машина и без того тесную проезжую часть.

Это обстоятельство родило еще одну статью расхода у лондонских автомобилистов. На многих улицах оборудованы платные стоянки. Вдоль тротуара на расстоянии длины автомобиля установлены столбы со специальными механизмами (фото 1). В цель опускается монета, и на циферблате начинает отсчитываться время. Работники специальной службы зорко следят, чтобы автомобили не стояли сверх оплаченного времени. Механизм «шумис» выписывается специальное извещение об уплате штрафа и приклеивается на лобовое стекло. Этот «процесс» вы и видите на снимке.

Кстати сказать, содержание автомобилей в Англии — дело не дешевое. Каждый владелец должен платить налог, установленный в зависимости от мощности двигателя. Дорого горючее и техническое обслуживание. Это учитывают про-

Редакционная коллегия: А. И. ИВАНСКИЙ (главный редактор), Г. М. АФРЕМОВ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Д. В. ЛЯЛИН, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, Б. Ф. ТРАММ, Ю. М. ШРАМКО.

Художественно-технический редактор И. Г. Ишенин.

Корректор Е. Я. Обухова.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4. Тел. К 5-52-24, Б 9-61-91.

Сдано в набор 28.04.63 г.
Т-80763.

Вум. 80 x 90%. 2,25 бум. л. — 4 печ. л.

Тираж 375.000 экз. Подл. к печ. 22.05.63 г.
Цена 30 коп. Зак. 784.

3-я типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.



мышленики. Минироттранские автобусы типа нашего «Запорожца» буквально заполнили рынок.

Все без исключения пешеходные дорожки обозначены небольшими белыми тумбами, на которых днем и ночью светятся слова «Держитесь левее». Около светофоров укреплены светящиеся надписи: «Нет правого поворота», «Нет левого поворота». Эти надписи дублируются знаками «Въезд воспрещен», которые устанавливаются у въезда в поперечную улицу (фото 2). На всех оживленных пересечениях улиц запрещен сквозной проезд. Движение тут идет по кругу. Иногда в центре перекрестка делается газон, а иногда стоят простые указатели. Тут уж с большой скоростью через перекресток не поедешь.

Нажмите кнопку...

В Лондоне пешеходы обычно переходят проезжую часть лишь по пешеходным дорожкам, руководствуясь сигналами специального светофора. Но, справедливости ради, надо сказать, что причиной тому не только дисциплинированность — поток автомобилей так плотен, что пройти сквозь него попросту невозможно. Да и в случае наезда происходит тщательное расследование причин и, если будет доказано, что виноват пешеход, то он понесет ответственность за все последствия.

Надо признать, что у той большой части лондонцев, что ходит пешком, жизнь нелегка. Перехити улицу, особенно в часы «пик», трудно и опасно. Но зато в местах, где пешеходов немного, а движение интенсивное, на светофорах установлены приборы с надписью «Нажмите кнопку и ждите сигнала перехода». Через несколько секунд вспыхивает желтый, потом красный сигнал, останавливающий движение на одну-две минуты, необходимые для перехода улицы (фото 3).

Но главное, что спасает лондонских пешеходов, это переходы типа «зебра». Правила проезда «зебры» лондонские водители соблюдают неукоснительно. Это признанное «царство пешехода». Огромные автобусы и грузовики немедленно

останавливаются, если с тротуара на «зебру» ступил пешеход. «Зебра» и круговой обезд перекрестков позволили значительно уменьшить количество светофоров.

„SOS“

Вы не ошибетесь, подумав, что речь пойдет об авариях. Действительно, аварий на английских дорогах много. Главная причина — высокие скорости.

Вообще-то надо признать, что английские водители управляют автомобилями очень дисциплинированно, четко, разумно. Тут почти не увидишь водителя, который не уступил бы дорогу обгоняющему автомобилю, не включил моргалку, начиная перестроение или обгон.

Однако все это делается лишь в трезвом виде. А как и повсюду, большинство аварий в Англии совершают пьяные. В связи с этим хочется сказать еще вот о чем. Англия — страна, которая именуется своими «свободами» и особенно «свободой личности». Английское понимание этой «свободы» нередко приводит к авариям. Дело в том, что ни один пьяный человек не имеет права проверить, пьян или трезв водитель. Если он попросту скажет явно пьяному водителю: «Дыхни...», то тот может подать на него в суд «за оскорбление личности». Вот тогда авария или наезд совершен, тогда можно делать экспертизу. Нетрудно понять, что такая «свобода личности» на самом деле — свобода для пьяниц.

Аварий было бы еще больше, если бы водители не следили за техническим состоянием своих автомобилей и мотоциклов. В связи с этим надо сказать о бензоаппаратных станциях. На каждой такой станции можно не только заправить автомобиль топливом, выпить чашку кофе, купить свежую газету или журнал, но и произвести мелкий ремонт, проверку тормозов, узлов развала и сходимости колес. Стоит это сравнительно недорого и позволяет даже в дальних путешествиях держать автомобиль или мотоцикл в хорошем техническом состоянии. Но вернемся и букам «СОС». Вдоль всей автомагистрали выстроились маленькие столбики с щитами, украшенными таинственными ибукам «СОС». Вдоль всей автомагистрали выстроились маленькие столбики с щитами, украшенными таинственными ибукам «СОС», в которых можно вызвать дорожную полицию, буксир, ремонтного механика.

Для того чтобы увеличить безопасность движения, автострады совершенно закрыты для пешеходов. Переходить можно только через пешеходные мостинки или подземные переходы. Запрещено на автострадах, шоссе, улицах и первоначальное обучение водителей. Нам часто попадались асфальтированные площадки с нарисованными перекрестками и большой красной букой «L» в белом квадрате, укрепленном на ограде. Это знак автомобильного обучения. Он устанавливается и на автомобиль, который управляет шofer, и на получивший права. В этом случае ирядом с обучающим должен сидеть водитель, имеющий удостоверение на право вождения.

Кстати, в Англии водители не разделяются на первый, второй и третий классы. Есть единые права, которые дают возможность управлять как грузовыми, так и легковыми автомобилями. Правда, для водителей тяжелых автобусов существует особый экзамен, после которого им выдается специальный пластмассовый номер; но надо обязательно надевать в реисе.

3



„Достопримечательность“ Англии

Когда мы вернулись в Лондон, наш автобус свернул на одну из улиц, и шофер Лесли попросил переводчицу сказать, что сейчас он покажет нам еще одну «достопримечательность» Лондона. Поворот, еще поворот, большие ворота. Лесли что-то сказал привратнику, и неожиданно наш автобус пошел по привычной нам правой стороне.

— Это частная улица, — объяснил гид. — Хозяину, которому она принадлежит, больше нравится движение по правой стороне. Вот он и установил это на собственной улице...

Частная улица! Ну дом — это еще можно понять. Но какая улица, на которой можно устанавливать собственные правила движения! Кстати, вывески «Частная улица», «Частная дорога», «Частный парки» и т. д. мы видели в Англии много раз. Видя в одну из частных улиц Лондона я фотографировал (фото 4).

Привратник разрешает въезжать на эту улицу лишь в том случае, если вы направляетесь в один из домов, которые тут расположены.

— Последний раз мы ехали левой стороной по шоссе, идущему на аэродром. И, честное слово, было очень приятно, видеть на здании аэродрома Шереметьево и радостно вдыхать воздух Родины, увидев среди прочих родов примет встречные автомобили слуха.

Лондон.

4



ИНДЕКС
70321



И ю н ь 1 9 6 3

За рулём

В одесском кемпинге.
Фото А. Кашевача