



ЗА РУЛЕМ

**4. апрель
4 1 9 6 7**

**Читайте в номере
о новых отечественных
автомобилях
и мотоциклах**

ВЕЧНО ЖИВОЙ,



Ленинские фотографии... Каждая из них запечатлела миг его великой самоотверженной жизни. Вот один редкий снимок — выступление Владимира Ильича с грузового автомобиля на Красной площади, 25 мая 1919 года здесь состоялся парад Всевобуча. И Ленин в своей речи сказал: «...самая прочная опора буржуазии падет, когда рабочие возьмут в свои руки винтовку...»

Всевобуч — всеобщее военное обучение трудящихся. Эта организация стала прообразом и предшественником позднее созданного Осоавиахима и нынешнего оборонного Общества. Декрет о Всевобуче был введен 22 апреля 1918 года — в день рождения Ильича.

В то время лишь несколько месяцев прошло, как рабочие и крестьяне взяли власть в свои руки. Интервенты и белогвардейцы кольцом фронтов старались сдавить, задушить молодую республику Советов. Недаром в памятке члена партии большевиков, выпущенной в те дни, говорилось:

«Товарищ коммунист, ты умеешь обращаться с оружием?.. Ты справишься с пулеметом, с ручной бомбой, с минометом? Если нет, то немедленно иди в свой комитет и запишись на обучение. Коммунист должен быть готов во всеоружии защищать дело социализма!»

Всевобуч ковал бойцов еще до призыва в Красную Армию. Его работа имела важнейшее общегосударственное значение. Прошел год, как ВЦИК ввел декрет

о всеобщем военном обучении народа. За это время сотни тысяч трудящихся овладели оружием, стали боевым резервом армии, пополнили ряды защитников молодой республики Советов.

В честь первой годовщины успешной деятельности Всевобуча и был назначен парад рабочих полков, коммунистических батальонов, районных отрядов на Красной площади 25 мая 1919 года. Принимал парад Владимир Ильич Ленин. Он обошел строй частей и подразделений. Потом с грузовика, ставшего трибуной, обратился с горячей речью к тем, кто достойно готовил себя к защите Родины.



Бесконечно дороги нашим людям не только титаническая партийная и государственная деятельность Ильича, но и его удивительная человечность, душевное тепло, скромность. Об этом уже рассказывали в нашем журнале шоферы, которым посчастливилось возить Владимира Ильича, — П. С. Космачев, С. К. Гиль, Т. М. Гороховик, водители броневиков — М. С. Огоньян, И. М. Лещенков.

В этом номере журнала выступают с воспоминаниями еще два человека, кому довелось в разное время находиться рядом с Лениным. Это ветераны шоферы гаража Совнаркома, с которыми ездил Ильич, — ныне пенсионеры Лев Тимофеевич Горохов и Павел Николаевич Николаев.

50
ГЕРОИЧЕСКИХ
ЛЕТ

ВСЕГДА С НАМИ!

ПЕСНЯ

Было это в 1921 году—вез я Владимира Ильича в Горки, где он часто отдыхал. Еще когда садился он на сиденье, я заметил, что лицо у него какое-то усталое и грустное. Ехали молча. И вдруг, проезжая Верхние Котлы, у поворота на Серпуховское шоссе, я услышал — тихо-тихо запел Владимир Ильич: «Замучен тяжелой неволей, ты славною смертью почил, в борьбе за рабочее дело ты голову честно сложил...» Не знаю, может, в то время погиб или умер старый товарищ Ильича или другое что-то тяжелое было у него на сердце. Только я скорость сбавил, чтобы не мешать ему петь. А когда снова замолк он, посмотрел я в зеркало, вижу действительно Владимир Ильич какой-то невеселый. Что делать? И затянул я негромко свою любимую песню, которую часто пел молодым: «Славное море, священный Байкал». Слова и мелодия в ней суровые и мужественные — о победе политкаторжан.

Владимир Ильич сказал:

— А вы, товарищ Горохов, неплохо поете.

И улыбнулся. И как-то сам собой завязался неторопливый разговор.

Я был очень доволен, что Ильич несколько отвлекся, настроение его чуть улучшилось. Так незаметно мы приехали в Горки.

СКРОМНЫЙ ИЗ СКРОМНЫХ

Несколько лет назад нас, группу пожилых людей, пригласили в Кремль. Секретаря Владимира Ильича — Л. А. Фотиеву, управляющего делами Совнаркома В. А. Смолянинова, телеграфистов, телефонисток и других товарищей, непосредственно по работе встречавшихся с Лениным. Собрали, чтобы уточнить, верно ли восстановлена так называемая «телефонная будка». Это комната рядом с кабинетом Ильича, из которой он поддерживал связь с фронтами и дальними городами страны.

Побывали мы и в зале заседаний Совнаркома, и в кабинете, и в квартире Владимира Ильича. Нас спрашивали: все ли так сохранено, как было при нем? Да, все так.

Последней мы осматривали кухню. Здесь чисто и скромно, как во всей квартире Ленина. Дровяная плита. Около нее три полочки прибиты к стене. На них алюминиевая посуда, висит на гвоздике бидон для молока, немного помятый.

Рядом со мной стоит товарищ, удивляется:

— Неужели Владимир Ильич пользовался вот этой посудой? — и указывает пальцем на кастрюлю с заплаткой.

Я отвечаю: — Да, именно этой...

— А откуда вы знаете?

— Знаю потому, что сам я чинил эту кастрюлю по просьбе Марии Ильиничны Ульяновой.

ПАМЯТНАЯ ПОЕЗДКА

Мне посчастливилось: несколько раз я сидел за рулем автомобиля, в котором ехал Ленин. На всю жизнь это запомнилось. Но одна из поездок в первую зиму после Октябрьской революции для меня особенно памятна.

В машине «Бенц» сидели Владимир Ильич, Надежда Константиновна и Мария Ильинична. Вел я автомобиль осторожно: в Петрограде тогда было не до очистки улиц, снежные заносы перегородили мостовую. Ехали мы по Загородному проспекту. Издали я увидел, что у поворота на Ивановскую улицу намело большой сугроб. Хотел с ходу его проскочить — не тут-то было! Застряли. Мотор ревет, колеса буксуют и... ни с места. А лопаты нет. Оставил я руль и торопливо начал ногами и даже руками разгребать снег у колес. Вспотел от спешки. Волнуюсь: ведь знаю, как дорога каждая минута для Ленина.

Вдруг дверца автомобиля открывается, выходит Владимир Ильич, а из кабины голос слышен:

— Володя, и мы тоже!

— Нет-нет! — отвечает Ленин и ко мне обращается за поддержкой: — Верно, товарищ, мы, мужчины, сами справимся?

Я растерялся, не знаю, что ответить. А Ильич говорит:

— Товарищ шофер, садитесь, пожалуйста, за руль — я вам помогу.

— Да что вы... — начал было я возражать. А он по колено в снегу заходит за машину, принаравливается ее подтолкнуть и мне бросает коротко:

— Давайте!

Я сел за руль, дал газ мотору. Владимир Ильич нажал плечом. И «Бенц» сдвинулся с места, пошел, преодолевая сугроб. Выехали мы, я остановил машину. Ильич сел и сказал Надежде Константиновне и Марии Ильиничне:

— Как видите, уважаемые, мы с товарищем справились!

— Кто чинил кастрюлю? — обрадованно воскликнул экскурсовод, тут же подойдя ко мне. И расспросив до мельчайших подробностей, как все было, говорит:

— Товарищ Горохов, и не знаю, как вас благодарить... Ведь сколько посетителей интересуются, иные не верят: «Не может быть, говорят, чтобы Ленин и его семья имели вот такую посуду...». Большое вам спасибо. Теперь каждому могу сказать — кастрюлю эту чинил товарищ Горохов, шофер Владимира Ильича.

А я еще и еще раз подумал: каким же скромным в жизни был этот великий человек!

ОН ВСЕ ВИДЕЛ, ВСЕ ПОНИМАЛ

Однажды вез я по Петроградскому шоссе (теперь Ленинградский проспект) Владимира Ильича и Надежду Константиновну. Дело было зимой 1919 года, после покушения на Ильича, и мы все так радовались, что он выздоровел. Теперь в поездках Ленина сопровождал чекист, обязанный ни на шаг не отходить от него. На этот раз с нами ехал товарищ Чебанов.

Неожиданно, не доезжая до Сокола, из пробки радиатора выбросило горячий пар и сразу заслонило все переднее стекло. Я тут же остановил машину. Выскочил, смотрю — эх, оказалось, я забыл открыть заслонку для охлаждения радиатора! — Товарищ Чебанов! Прошу тебя, быстрее бери ведро, вон колонка, сейчас же надо добавить воды в мотор!

Желая устранить задержку в пути, он кинулся за водой.

— Скоро ли мы сможем поехать? — спросил Ленин. Я в этот момент открывал капот и ответил, что нальем воду и сразу тронемся. Но Владимир Ильич не захотел ждать в машине. Сказал, что они с Надеждой Константиновной пойдут пешком, а я, как все сделаю, их нагоню.

Что я натворил! Район Сокола тогда был довольно малолюдный. Товарища Чебанова, который обязан охранять Ильича, послал за водой... А Ленин с Крупской одни удалялись от меня по обочине дороги. Не могу вам передать, какими длинными показались мне минуты, пока Чебанов вернулся. Я сделал все необходимое, пустил мотор и догнал Владимира Ильича с Надеждой Константиновной.

Они сели в автомобиль. Мы поехали. Конечно, Ленин все видел, понимал, что я допустил оплошность в работе. Я ждал, что он строго отчитает меня. Но Ильич спросил спокойно:

— Что же случилось с мотором, товарищ Горохов?

— Моя вина, товарищ Ленин, — отвечаю, — мелочь, забыл я, упустил открыть радиатор...

— А вы неправы! — тут же возразил Владимир Ильич. — Мелочей в серьезном деле не бывает. Как сами вы видите, все важно.

Много-много раз я убеждался в справедливости его слов.

Л. ГОРОХОВ

За нашу Советскую Родину!

ЗДОРОВЬЕМ

№ 4 - апрель - 1967

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

П. НИКОЛАЕВ

Издается с 1928 года



50
ГЕРОИЧЕСКИХ
ЛЕТ

На Восточном бульваре, который выходит прямо к проходной автозавода, стоит на гранитном пьедестале монумент В. И. Ленина. Рука вождя призывно протянута вперед, он как бы указывает путь в будущее. Каждый день проходят автозаводцы мимо Ильича. Каждый день тысячи людей всматриваются в дорогой образ. Ленин... Здесь, в городе на Волге, прошло его детство, складывался характер, вырабатывались убеждения. Ульяновцы гордятся тем, что они живут на родине Ильича, и стараются отдать свои силы, энергию, опыт делу, которое завещал Ленин, — строительству светлого коммунистического общества.

Как порадовался бы Владимир Ильич тем громадным изменениям, что произошли на его родине за годы Советской власти, власти, которую он выпестовал, установлению и становлению которой отдал всю свою жизнь! Захолустный Симбирск стал большим промышленным и культурным центром Поволжья — Ульяновском.

В Ульяновске и области около 300 крупных промышленных предприятий выпускают моторы, уникальные металлорежущие станки высокой точности, химическое оборудование, высококачественные текстильные изделия и много других видов продукции для народного хозяйства и товаров культурно-бытового назначения. За успехи, достигнутые в развитии промышленности и сельского хозяйства, Ульяновская область удостоена ордена, учрежденного в память великого Ленина.

В этих успехах есть вклад и многотысячного коллектива Ульяновского автомобильного завода — крупнейшего предприятия в области. Чтобы по достоинству оценить труд коллектива, стоит оглянуться назад, вспомнить хотя бы кратко, с чего начинали автозаводцы.

В суровую зиму 1941 года, когда фашистские захватчики рвались к столице нашей Родины, в Ульяновск прибыли первые эшелоны с людьми и оборудо-

П. МУЗЮКИН,
главный конструктор
Ульяновского автомобильного завода

ванием — это был один из пунктов эвакуации Московского автомобильного завода. Основные цехи разместились в десяти складах — огромных сараях, принадлежавших некогда Государственному таможенному управлению. После московского гиганта новая «жилая площадь» производила плохое впечатление. Еще хуже было с размещением людей. Автозаводцы занимали общежития, бараки на железнодорожной станции. Спали на нарах. Большая группа рабочих и служащих обосновалась в окрестных селах Кременках, Арском, Кротовке, Баратаевке. Приходилось добираться на завод за 20—25 километров. Крайне тяжело было с продовольствием. Да разве перечислишь все трудности, которые пришлось преодолеть автозаводцам!

Нужно было обладать мужеством, железной волей и непоколебимой верой в победу, чтобы в тяжелейших условиях начать строить завод и построить его в невиданно короткий срок. Люди — коренные ульяновцы и приехавшие в Ульяновск с Московского автозавода — обладали таким мужеством, волей и верой в победу. На всех ответственных и тяжелых участках работали коммунисты. Душой коллектива, его организатором была заводская партийная организация.

Уже в феврале 1942 года были собраны первые автомобили ЗИС-5. В упорном труде креп и развивался коллектив. Ему становились по плечу и более сложные задачи.

В начале 1944 года принимается решение строить новый завод за рекой Свягой, а с ним и новый социалистический город для его тружеников. И завод и город выросли почти на голом месте, в степи на огромных пустырях. Теперь Засвияжский район раскинулся на несколько десятков квадратных километров. Около двадцати тысяч человек живут здесь в благоустроенных современных домах. Дворец культуры, кинотеатры, школы, библиотеки, магазины, ателье — все для наших тружеников.

С этой заводской площадки продукция Ульяновского автомобильного отправляется во все концы нашей страны и за рубеж.

А как вырос завод! Сейчас из ворот предприятия выходит семь основных моделей автомобилей УАЗ.

Какие это автомобили?

В 1954 году завод перешел на производство ставших уже популярными вездеходов ГАЗ-69, а затем и ГАЗ-69А. «Зеленые козлики», как их называют шоферы, можно встретить во всех уголках нашей страны — на степных просторах, в тайге, на Крайнем Севере и жарком юге. Везде они получили признание как добротные, выносливые автомобилестроители, которым не страшно бездорожье. Похвальные отзывы о них идут и из-за рубежа — из стран Азии, Африки, Западной Европы.

Можно сказать, что сдали экзамен на зрелость и другие модели УАЗ — малотоннажные автомобили повышенной проходимости. В течение почти десяти лет завод выпускал УАЗ-450 (фургон, бортовой грузовик и санитарный). Хотя автомобили первого семейства УАЗ еще не устарели и пользуются хорошей репутацией в нашей стране и за границей, они были не лишены ряда недостатков. Это завышенный собственный вес, относительно большой расход топлива, недолговечность некоторых узлов и др. Поэтому, сняв их с производства, завод начал выпуск автомобилей более совершенной конструкции — семейства УАЗ-452: фургон УАЗ-452 грузоподъемностью 0,8 тонны (выпускается взамен УАЗ-450), санитарный УАЗ-452А (взамен УАЗ-450А) и бортовой грузовик, удостоенный на Международной выставке 1966 года в Москве Золотой медали. Новинки — машины повышенной грузоподъемности — УАЗ-451М, УАЗ-451ДМ. В настоящее время осваивается производство автобуса УАЗ-452В, рассчитанного на 10 пассажиров. Надежность и высокая проходимость откроют ему дорогу в изыскательские экспедиции, на нефтепромыслы, на межрайонные трассы.

Новые автомобили отличаются от своих предшественников повышенными эксплуатационными показателями, улучшенными условиями работы водителя и

НА РОДИНЕ ИЛЬИЧА

большей надежностью узлов и деталей. На них устанавливается верхнеклапанный двигатель (тот же, что и на «Волгу»), усиленное сцепление, четырехступенчатая коробка передач, новая раздаточная коробка, усиленные передний и задний ведущие мосты.

Водители, которым приходится работать на новых машинах, довольны: конструкторы позаботились об условиях их труда — улучшили вентиляцию, применили более эффективный отопитель, опускающиеся стекла на дверках, два зеркала заднего вида, более удобные сиденья, рациональнее разместили органы управления и приборы. Безопасность движения на больших скоростях обеспечена устойчивостью автомобилей, легкостью управления и надежностью тормозов.

И еще важные показатели новых УАЗов: они обладают повышенными тягово-динамическими качествами, более высокими максимальными и средними скоростями движения, хорошей маневренностью и проходимостью.

Конструкторы завода работают над созданием транспортных автомобилей, которые могли бы свободно проходить по снежной целине. В качестве базовой модели взяли грузовик УАЗ-451Д. Вместо передних колес установили металлические управляемые лыжи, а обычный задний мост заменили мостом с движителями, снабженными бесшарнирными резино-металлическими гусеницами. Такой автомобиль получил имя УАЗ-451С. Лыжи и гусеницы — сезонное оборудование, устанавливаемое на зиму для движения по снегу, а в остальное время года автомобиль можно использовать как обычный колесный.

Зимой 1966 года два опытных образца прошли по маршруту Новосибирск — Омск — Кустанай — Уральск — Ульяновск. В Сибири и Казахстане машины практически не встречали непроходимых снежных преград. Скорость на снежной целине достигала 15—20 км/час, на санно-тракторных дорогах — 40—45 км/час. Грузоподъемность автомобилей 600—800 килограммов. Пробег показал, что в трудных условиях УАЗ-451С может найти широкое применение для перевозки почты, мелких партий грузов и людей.

Скоро уступит дорогу собрату и прославленный вездеход ГАЗ-69. Ему подготовлена более достойная замена — автомобиль УАЗ-469. Новый образец успешно выдержал государственные испытания. В пробеге он оставил позади несколько однотипных зарубежных машин. УАЗ-469 уверенно одолел пески, горные, булыжные и грунтовые дороги с глубокой колеей.

Конструктивно новый вездеход заметно отличается от ГАЗ-69. Он снабжен двигателем мощностью 70 л. с., четырехступенчатой коробкой передач, усилен-

ным рулевым управлением, более совершенной системой тормозов и шинами увеличенного профиля. Но самое интересное — это передний и задний мосты. Впервые в практике советского автомобилестроения применены колесные редукторы, дающие возможность довести дорожный просвет до 300 мм. Максимально возможная унификация узлов и деталей автомобиля УАЗ-469 с моделями УАЗ-452 и УАЗ-451М определяет высокую технологичность его производства и упрощает снабжение запасными частями в эксплуатации.

Испытания УАЗ-469 показали, что наше народное хозяйство, главным образом село, получит надежный автомобиль. Он может перевозить семь человек или двух человек и 600 килограммов груза и развивать максимальную скорость свыше 100 км/час.

Недавно наш коллектив отметил два важных события: награждение завода орденом Трудового Красного Знамени и 25-летие предприятия. В эти дни, когда страна празднует 97-ю годовщину со дня рождения В. И. Ленина, автозаводцы Ульяновска, как и все советские люди, трудятся с большим патриотическим подъемом. Широкий размах получило соревнование в честь 50-летия Советского государства.

Всюду, на всех участках в авангарде коммунисты и комсомольцы. Они возглавляют поход за коммунистический труд. Почетное звание коллективов коммунистического труда завоевали 262 бригады и участка.

Два Героя Социалистического Труда — станочница автоматного цеха М. И. Трубачева и шлифовщик инструментального цеха В. А. Салатов, более ста орденосцев, сотни ветеранов труда — гордость автозавода. На них равняется весь коллектив, они служат примером для молодежи, ежегодно пополняющей ряды автомобилестроителей.

В цехах предприятия ведется большая работа по комплексной механизации и автоматизации всего производства. На заводе действуют главный конвейер с системой висячих складов и толкающих конвейеров с автоматическим адресованием, десятки поточных линий, установлены сотни новых высокопроизводительных автоматов и полуавтоматов, станков с программным управлением.

Одновременно с наращиванием мощностей коллектив завода многое делает для улучшения конструкций выпускаемых автомобилей, борется за повышение их качества, надежности и долговечности.

В нынешнем пятилетии заводу предстоит сделать крупный шаг вперед. К 1970 году выпуск автомобилей увеличится более чем вдвое. Особенно возрастет производство грузовых машин.



Памятник В. И. Ленину на берегу Волги в Ульяновске.

Предстоит еще преодолеть немало трудностей, устранить многие недостатки, мешающие ритмичной и четкой работе предприятия. Но коллектив Ульяновского автомобильного завода найдет в себе силы, как это доказывал уже не раз, преодолеть трудности, встретить славное 50-летие Советского государства и приближающееся 100-летие со дня рождения Владимира Ильича Ленина новыми трудовыми успехами, выпуском удобных и надежных автомобилей.

Одна из ульяновских новинок — десятиместный автобус высокой проходимости УАЗ-452В.

В новой пятилетке на дорогах страны появится вездеход УАЗ-469, который по всем показателям превосходит своего предшественника ГАЗ-69.

Опытный образец бортового грузовика УАЗ-455Д.



Вперед — к юбилею



Ни одна отрасль промышленности не развивается в новой пятилетке столь быстрыми темпами, как автомобильная. И нынешний год — год великого пятидесятилетия Советского государства — станет для автомобилестроителей важным этапом в выполнении заданий пятилетнего плана, намеченных XXIII съездом КПСС.

Обсуждению задач предприятий автомобильной промышленности на юбилейный год было посвящено собрание актива министерства, на котором с докладом выступил министр А. М. Тарасов.

Автомобилестроение сегодня представляет развитую отрасль социалистической индустрии. На 174 заводах трудится около 700 тысяч человек. Строится 7 новых предприятий и среди них Волжский автомобильный завод, рассчитанный на выпуск 600 тысяч машин в год. В системе министерства действует четырнадцать научно-исследовательских организаций и одиннадцать конструкторских бюро, где разрабатывается новая техника, идет непрерывный научный поиск.

В минувшем году большой коллектив автомобилестроителей взял хороший разбег, который обеспечит выход на новые трудовые рубежи в юбилейном году.

Достаточно сказать, что план 1966 года по производству валовой продукции выполнен досрочно — к 26 декабря 1966 года, а объем производства по сравнению с 1965 годом возрос на четырнадцать процентов.

Народное хозяйство получило сверх плана 1663 автомобиля, 633 прицепа и полуприцепа, запасных частей на сумму 3,7 миллиона рублей.

В 1966 году значительно увеличились и экспортные поставки советских автомобилей, пользующихся заслуженной славой на мировом рынке.

Группа ученых и инженеров — автомобилестроителей за выдающиеся достижения в области научно-технического прогресса была удостоена Ленинской премии.

На собрании актива шел большой разговор о новых резервах повышения производительности труда. 50-летие Советской власти решено ознаменовать сверхплановым выпуском автомобилей, автобусов, автоприцепов, запасных частей. Будет начато

ГРУЗОВИКИ, АВТОБУСЫ,



НОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ

Как достойно встретить 50-летие великого Октября? Какие трудовые подарки подготовить к знаменательному юбилею? Эти вопросы были в центре внимания проходившего в Киеве собрания актива предприятий Главмотовелопрома Министерства автомобильной промышленности СССР.

В прошлом году мотоциклостроители с честью выполнили свои обязательства: объем промышленного производства возрос по сравнению с 1965 годом на 10 процентов, сверх плана дано продукции на 2 миллиона рублей. С конвейеров заводов сошло на 1760 мотоциклов и на 745 мопедов и мотовелосипедов больше, чем было предусмотрено планом. На 400 тысяч рублей выпущено сверх плана запасных частей.

Все эти успехи создали надежные предпосылки для наращивания темпов

производства и улучшения качества продукции в юбилейном году. Опыт Минского и Киевского заводов, которые первыми перешли на новую систему планирования и материального стимулирования, показал, какие огромные возможности открывает передовой метод хозяйствования. Не увеличивая числа рабочих, коллективы этих заводов дали много сверхплановой продукции, улучшив экономические показатели работы предприятий.

Отмечая успехи в выполнении плана, собрание актива в то же время уделило много внимания тому, что мешает заводам работать еще лучше: недостаткам в организации материально-технического снабжения, неритмичной работе, задержкам в освоении новых моделей.

В юбилейном году предприятиям Главмотовелопрома предстоит взять новые

рубежи: увеличить рост валовой продукции на 9,6 процента — выпустить 236 тысяч мотоциклов и мопедов и 450 тысяч мопедов.

Наряду с увеличением производства машин будут освоены новые модели. Мотолюбители в год юбилея Советского государства получат ирбитские М-63 с коляской новой конструкции, минчане выпустят первую партию мотоциклов М-105, на дорогах страны появится новый мопед завода «Саркана Звайгзне» — «Рига-7», а киевский завод освоит более мощный двигатель к своим мотоциклам. Расширятся масштабы конструкторско-экспериментальных работ, в частности будет полностью подготовлена к производству новая модель тяжелого мотоцикла «Днепр-1» с коляской.

Советские мотоциклы и мопеды можно увидеть в 37 странах мира. В нынешнем году объем экспортных поставок возрастет еще больше.

Л. ЛИФШИЦ,
спец. корр. «За рулем»

г. Киев

серийное производство девяти новых моделей легковых и грузовых автомобилей и автобусов, повысится надежность выпускаемых машин.

В социалистических обязательствах на 1967 год, принятых собранием актива, сказано, что в юбилейном году ЗИЛ совместно с Брянским автозаводом приступят к выпуску трехосных автомобилей повышенной проходимости ЗИЛ-131 (с описанием этой модели читатели могут познакомиться на стр. 8—9). Минский автозавод начнет производство лесовозов МАЗ-509П. С конвейера Кременчугского завода сойдут мощные грузовики повышенной проходимости грузоподъемностью 7,5 тонны КраЗ 255-Б, а на Белорусском автозаводе будет освоено производство 40-тонных самосвалов БелАЗ-548.

К пятидесятой годовщине Октябрьской революции на дорогах страны выйдут новые модели легковых автомобилей. Московский автозавод имени Лихачева выпустит машину высшего класса ЗИЛ-114, Горьковский — автомобиль класса «Волга» — ГАЗ-24, МЗМА — модель «Москвич-412» с 70-сильным двигателем, а также «Москвич-426»-универсал. Запорожский «Коммунар» расширит серийный выпуск новых микролитражек.

Коммунальный транспорт получит новые автобусы ПАЗ-672 и многоместные ЛИАЗ-677.

В социалистических обязательствах автомобилестроителей особое внимание уделено улучшению эксплуатационных характеристик выпускаемых машин. Так, срок службы до капитального ремонта будет увеличен для ЗИЛ-130 до 200 тысяч километров, для ГАЗ-53 — до 150 тысяч километров, для ЗАЗ-965А — до 75 тысяч километров; моторесурс дизелей ЯМЗ-236 и 238 возрастет до 6 тысяч часов.

Моторостроители Ярославского завода обязались к 50-й годовщине Октября завершить создание семейства новых дизельных двигателей для грузовиков различной грузоподъемности.

Новый Волжский автомобильный завод в гор. Тольятти — одна из крупнейших новостроек пятилетки. В этом году строители и монтажники должны осваивать каждый день 1 миллион рублей — таких темпов строительства еще не знала наша автомобильная промышленность.

На действующих автомобильных заводах намечено сдать в эксплуатацию 100 автоматических линий механической обработки, ввести в строй самое совершенное технологическое оборудование.

Дальнейшее развитие получают научные исследования, внедрение в производство достижений изобретателей и рационализаторов.

1. БелАЗ-548 В (с самосвальным полуприцепом — БелАЗ-5272). Производство этого могучего седельного тягача осваивается на Белорусском автозаводе. Грузоподъемность автопоезда составит 65 тонн, а вес в снаряженном состоянии — 39 тонн.

Тягач снабжен четырехтактным V-образным двенадцатилитровым дизелем. Его рабочий объем 22,3 л, мощность — 520 л. с. при 2100 об/мин. Скорость автопоезда — 58 км/час.

2. КраЗ-251. Этот мощный самосвал грузоподъемностью 14 тонн начнет выпускать Кременчугский автозавод. На КраЗ-251 (его собственный вес 10,9 тонны) установлен V-образный четырехтактный восьмицилиндровый дизель рабочим объемом 14,88 л. Он развивает мощность 240 л. с. при 2100 об/мин. Наибольшая скорость самосвала — 75 км/час.

3. ЛАЗ-698. Так называется новый автобус городского типа, который подготавливают к серийному производству на Львовском автобусном заводе.

Автобус рассчитан на 106 пассажиров и имеет 26 мест для сиденья. Четырехтактный V-образный бензиновый двигатель мощностью 150 л. с. позволяет развивать скорость 65 км/час.

4. ЛИАЗ-677. Выпуск этих автобусов начнется на Ликинском автобусном заводе. В салоне ЛИАЗ-677 смогут разместиться 110 пассажиров (25 мест для сиденья). Четырехтактный V-образный бензиновый двигатель рабочим объемом 7 л развивает мощность 180 л. с. при 3200 об/мин. Гидромеханическая трансмиссия и пневматические подвески обеспечивают высокую комфортабельность поездки даже на максимальной скорости в 70 км/час.

5. «Москвич-412». Так будет называться новая модель Московского завода малолитражных автомобилей. От своего предшественника «Москвича-408» она отличается в основном тем, что имеет более сильный двигатель, а также новую трансмиссию и электрооборудование.

6. «Москвич-426». Это автомобиль-универсал, рассчитанный на перевозку четырех пассажиров и 100 кг багажа со скоростью 115 км/час. Производство этой модели будет освоено в юбилейном году на МЗМА.

Фото В. Бровка

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ



Львовский завод мотовелосипедов разработал и начал серийный выпуск двух новых мопедов. У моделей много общих узлов и деталей и различаются они главным образом конструкцией двигателя и электрооборудованием. Легкий мопед МВ-044 имеет двигатель Д-5 рабочим объемом 45 см³ и мощностью 1,2 л. с. и систему зажигания от магнето. На мопеде МП-043 устанавливается более мощный двигатель Ш-51 рабочим объемом 50 см³ и мощностью 2,0 л. с. с двухступенчатой коробкой передач и системой зажигания от маховичного магдино.

ЛЬВОВСКИЕ МОПЕДЫ

У новых мопедов одинаковой конструкции жесткая трубчатая рама, передняя телескопическая вилка и рычажная задняя подвеска с пружинными амортизаторами. Модель МВ-044 имеет передний колодочный тормоз, а на заднем колесе тормозную втулку велосипедного типа и шины размером 665×48. На мопед МП-043 устанавливаются тормоза колодочного типа, что гарантирует быстрое торможение, и шины размером 19—2,25.

Глубокие щитки колес предохраняют водителя от грязи. Сочетание хорошей окраски с оригинальными формами всех узлов и деталей придают машинам современный внешний вид.

Мопеды новых моделей комплектуются фарой, зеркалом заднего вида, багажником и набором инструмента для ремонта в пути. Кроме этого, МП-043 снабжен спидометром.

Испытания мопедов, проведенные ВНИИмотопромом на дорогах с различным покрытием, показали их хорошие

эксплуатационные качества и достаточную долговечность. Мягкие подвески колес, по-новому сделанные седло и руль создают удобства водителю. Это позволяет пользоваться мопедом не только для деловых поездок, но и для прогулок и недалеких путешествий.

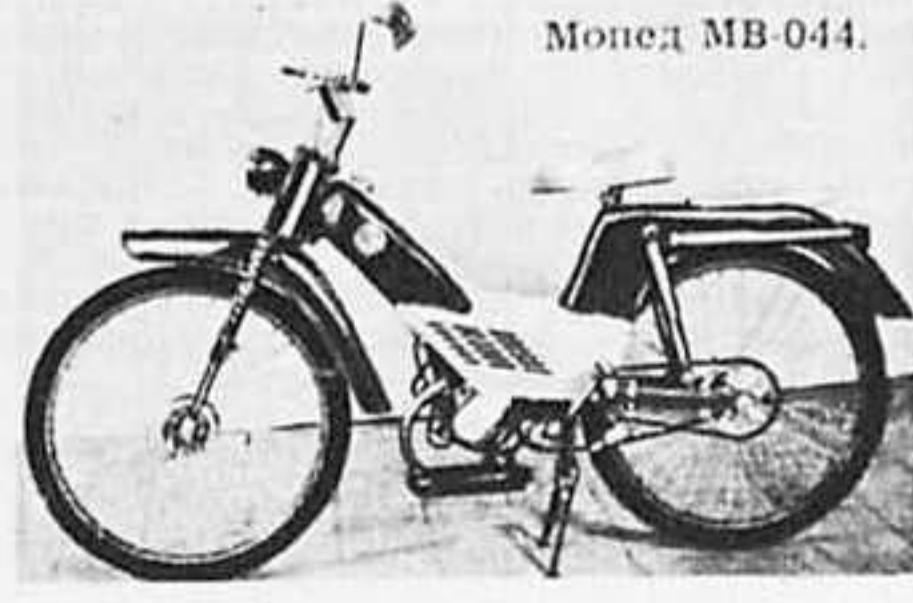
Максимальная скорость МП-043 — 50 км/час, расход топлива — 2 л на 100 км пути. Сухой вес — 48 кг.

Легкий мопед МВ-044 развивает максимальную скорость 40 км/час и расходует 2 л топлива на 100 км пути. Сухой вес — 38 кг.

Мопед МП-043.



Мопед МВ-044.





Перевернем последние листки апрельского календаря. Вступает в права радостный май — праздник весны. Еще на один месяц мы стали ближе к самому большому событию в жизни нашей страны — полувековому юбилею Советского государства. На всех широтах для людей, верящих в светлое будущее человечества и борющихся за него, май отмечен еще одним историческим событием: двадцать второй раз мы отмечаем праздник Победы.

Члены нашего патриотического Общества, как и весь советский народ, переживают сейчас дни большого воодушевления, особого подъема сил, прилива энергии. Комитеты, автотоклубы, учебные организации, спортивные федерации и секции ДОСААФ, стремясь достойно встретить 50-летие Советского государства, совершенствуют формы и методы военно-патриотического воспитания нашей молодежи.

Большой разговор о деятельности ДОСААФ, о задачах по улучшению оборонно-массовой работы состоится на VI Всесоюзном съезде Общества, который откроется в конце мая этого года. Многие автотоклубы ДОСААФ приходят к своему съезду с заметными успехами в обучении водительских кадров для обороны страны и народного хозяйства, в развитии военно-технических видов спорта.

Об одном из передовых автотоклубов рассказывается в корреспонденции «Живое дело».

ЖИВОВОЕ ДЕЛО

Случилось так, что когда снимали старого начальника клуба, Осадчий напомнил ему все: низкую дисциплину, использование учебных машин не по назначению, плохую организацию занятий. И тот, криво усмехнувшись, заметил:

— Вверху, в обкоме-то, виднее. А сами не желаете попробовать, товарищ проверяющий?

Стал руководить Тамбовским автотоклубом другой. Но дело не клеилось и у него. Подполковнику запаса Осадчему, инженеру по наземной технике областного комитета ДОСААФ, несколько раз предлагали взять клуб на себя. Василий Филиппович не решался: за чужие грехи отвечать? Но как-то увидел курсантов автотоклуба. В клетушках барака, где шли занятия, не горел свет, столпились ребята у еле теплившейся печки, мерзли. И кто-то из них сказал:

— Как же, сделают тут водителем...

Осадчий вспомнил себя таким же пареньком. Он тоже мечтал о машине. В 1933 году окончил автомобильный техникум, работал мастером цеха авторе-

монтного завода, потом по комсомольскому набору пошел в армию. Начал с АМО-Ф-15, был техником по эксплуатации, командовал автомобильными подразделениями. Прошел войну. Неужели здесь не вытянет?

Вскоре состоялось решение — назначили Осадчего начальником автотоклуба.

Стоял ноябрь. Шли нудные холодные дожди. На выезде из клуба — грязь по колено. Вскоре ударил мороз, выпал снег, а дров и угля не оказалось.

— Сначала дадим тепло! — решил Осадчий.

Собрал людей, поговорил. Нанял и рабочих со стороны. Пришли на помощь и учащиеся. Нашлись мастера на все руки. Отличились ребята из Сосновского района — трактористы, слесари, сельские механизаторы. Рыли траншеи. Учебные рейсы построили так, что машины возили кирпич и щебенку. Инструкторы вождения, мастера, преподаватели укладывали плиты, трубы.

И вот включили паровое отопление. В прибранных классах горел свет. Было тепло. Пальто чинно висели на вешалках.

Созвали партсобрание. Свой доклад Василий Филиппович посвятил плану работы на следующий год. Перелом в настроении людей наметился, но слушали все-таки настороженно. Барак, где до сих пор шли занятия, предстояло капитально отремонтировать, снести клетушки и создать большие аудитории (сам барак в плане гордо именовался «Кор-

пус № 1 теоретического обучения»). К сараю, в котором находился пункт технического обслуживания, предполагалось сделать такую «пристройку», что о ней говорили: «К уздечке докупим коня». Теперь это должно было называться «Корпус № 2 производственного обучения» и включать в себя мастерские, лаборатории, классы...

Волнуясь, все это невольно вспомнил Осадчий в дни, когда отмечалось сорокалетие ДОСААФ. Развернувшись широким строем на площадке, между вновь отстроенными учебными корпусами, в ровных шеренгах, с оркестром на правом фланге стояли курсанты, инструкторы, преподаватели. За успехи, достигнутые в деле обучения и воспитания будущих автомобилистов, Тамбовскому автотоклубу вручается переходящее Красное Знамя. Добиться наивысших показателей в соревновании нескольких клубов было, конечно, не просто! Да разве они думали о знамени? Душу вкладывали в дело, чувствовали, что труд не пропадет. Вот, собственно, и все. И вдруг, как теперь о них говорят, стали передовыми.

Что удалось сделать за эти три года? В чем секрет успеха?

Люди остались те же. А работать стали совершенно по-другому. Почему? Требовательность? Да. Но главное — все увидели, почувствовали, что клуб для них — кровное, родное дело. Пример коммунистов, комсомольцев заражал остальных. Все работали не жалея сил,

Надо вырастить отличных, умелых шоферов! Вот почему всегда с курсантами Василий Филиппович Осадчий — на площадке учебной езды, в кабине автомобиля, в классах. «А ну-ка, — говорит он Борису Агапову, — покажи разборку тормозного механизма с пневматическим приводом». Владимиру Богину (он слева) и Виктору Вирикову тоже интересно: как справится товарищ и что скажет начальник клуба?

Фото В. Бровка

проявляли находчивость, инициативу. Равнялись на лучших — преподавателя Суровцева, мастеров производственного обучения Швецова, Зубрилова, инструкторов вождения Федотова, Яковлева, Бирюкова.

Вслед за улучшением, так сказать, жилищных условий начался второй этап: создание полнокровной технической базы.

Вот как она выглядит в настоящее время. В первом корпусе — хорошо оснащенные наглядными пособиями пять классов по изучению теории и оборудования автомобиля, класс правил движения, комната для занятий инструкторов, кинозал. Второй корпус — классы горячей регулировки на восемь двигателей; разборки — сборки мотора; разборки — сборки ходовой части, механизмов управления и спецоборудования; слесарных работ. Созданы учебный пункт технического обслуживания на четыре автомобиля, столярный и сварочный цехи, боксы для легковых машин, автомобильная лаборатория, построено помещение для секции мотоспорта.

Пожалуй, не лишне отметить: раньше все гаражно-ремонтное оборудование клуба состояло из одного поломанного станка. Сейчас тут токарно-винторезные, сверлильные, фрезерные станки, сварочные аппараты.

Сделали подъездные пути, построили площадку для учебной езды. Покрыли асфальтом восемьсот квадратных метров двора.

Сейчас в клубе больше двух десятков учебных и спортивных автомобилей и тридцать мотоциклов.

Ясно: во все, что здесь есть, вложен огромный труд коллектива. Но откуда взяты средства? Ведь когда-то автомотоклуб себя не окупал. Конечно, на первых порах помог обком ДОСААФ. Но взятое в долг уже отдано. Мало того, значительные суммы переданы на нужды оборонных организаций области. Продуманный хозрасчет, сбережение техники, экономия — вот основа финансовой деятельности коллектива. В 1966 году получено 32 тысячи рублей прибыли. Причем более двух третей ее принесла платная подготовка шоферов. Обучение автомотолюбителей в первичных организациях Общества дало около 5 тысяч рублей. Наконец, спортивные выступления — гонки по льду и на ипподроме, мотокроссы — еще 2 тысячи рублей. Сейчас клуб имеет 15 тысяч рублей на дальнейшее улучшение учебно-материальной базы.

Но ведь автомотоклуб — не коммерческое предприятие. Самое важное — подготовить отличных водителей из ребят, что идут в армию, дать умелых шоферов народному хозяйству, увлечь юношей техническими видами спорта. Вот краткие итоги работы Тамбовского клуба за 1966 год. План подготовки водителей перевыполнен: получили права или повысили классность 1200 человек, девяносто процентов из них закончили курс с хорошими и отличными оценками и сдали экзамен в ГАИ с первого раза.

Такие достижения, как говорится, с неба не падают. И Василий Филиппович Осадчий хорошо знает, что залог успеха — в дружной работе всего коллектива. Что в ее основе?

Прежде всего — понимание, что автомотоклуб должен готовить не просто технического специалиста, но будущего

воина, верного сына социалистического Отечества. Отсюда — большое внимание военно-патриотическому воспитанию курсантов, их идейной закалке. Начальник клуба, преподаватели часто беседуют с людьми, рассказывают о войне, о почетной службе водителя.

С курсантами регулярно встречаются секретари горкома комсомола, лекторы обкома партии, офицеры гарнизона, ветераны войны и воспитанники клуба, несущие службу в рядах Вооруженных Сил.

В каждой группе создан совет — старшина, комсорг, редактор «боевого листка», агитатор, физрук. Это тоже играет важную роль в воспитании курсантов. Ежемесячно проводятся открытые комсомольские собрания, еженедельно во всех группах выходят «боевые листки». Обычаем стали беседы и консультации с отстающими курсантами, посещение их семей, встречи с родителями. Конечно, все это оправдывается сторицей, прямо сказывается на отношении курсантов к учебе.

Совершенствуется учебный процесс. Особое внимание уделено физической закалке курсантов, развитию военно-технических видов спорта. В этом немалая заслуга методиста по спорту Александра Ивановича Нелюбина. Все курсанты сдают нормы на значок «Готов к защите Родины», учатся стрелять.

Многие выпускники овладели мастерством фигурного вождения автомобиля, стали спортсменами-разрядниками. Более семидесяти человек получили звание судьи или инструктора по автоспорту. Выросла сплоченная команда мотоциклистов. Клубные команды участвуют в десятках соревнований. В гости к тамбовцам приезжали для официальных и товарищеских матчей на льду и ипподроме спортсмены из Москвы, Воронежа, Брянска, Курска, Горького, Барнаула, Красноярска.

Тамбовский автомотоклуб оказывает большую помощь организациям ДОСААФ учебными разработками, методическими пособиями. В порядке шефства в сельские спортивно-технические клубы передаются списанные автомобили, агрегаты, оборудование для оснащения классов и мастерских. Клуб организовал автомотокружки в двух средних школах — отсюда, как надеется Осадчий, будут пополняться ряды спортсменов-автомобилистов, мотоциклистов.

В год 50-летия Великого Октября каждый трудится с полной отдачей. В клубе создается учебно-методический кабинет для инструкторско-преподавательского состава, кинолекционный зал должен одновременно стать музеем боевой, водительской и спортивной славы. Будут построены автодром и спортивный городок, покроется асфальтом 6400 квадратных метров учебной ездовой площадки. Закладывается четырехэтажный корпус. Смета на него уже утверждена.

Планы работников Тамбовского автомотоклуба большие, интересные, и можно быть уверенным: они претворятся в жизнь. Поручкой тому — сплоченный коллектив, горячо любящий свое дело и не жалеющий усилий для того, чтобы выполнять его наилучшим образом.

Май КОТЛЯРСКИЙ,
спец. корр. «За рулем»

г. Тамбов



30 лет на Чуйском

Кто из бывалых шоферов не знает о Чуйском тракте, не слышал песен об этой трудной горной дороге? Тянется она из Сибири, с Алтая к друзьям — в Монгольскую Народную Республику. И вряд ли сыщется на тракте водитель, не встречавшийся с Алексеем Евгеньевичем Поповым. Тридцать лет водит он здесь грузовики, тридцать лет руки его крепко держат руль на обрывистых поворотах и крутых подъемах, а глаза зорко всматриваются в дорогу. Ездить здесь тяжело, особенно зимой: пурга, бураны, ни зги не видно, а в горах на обледеневшей дороге и малейшая ошибка опасна. Вот в этих условиях, в самую, как говорят, «заваруху» Алексей Евгеньевич Попов смело ведет доверху загруженный автомобиль, да еще с двухосным прицепом.

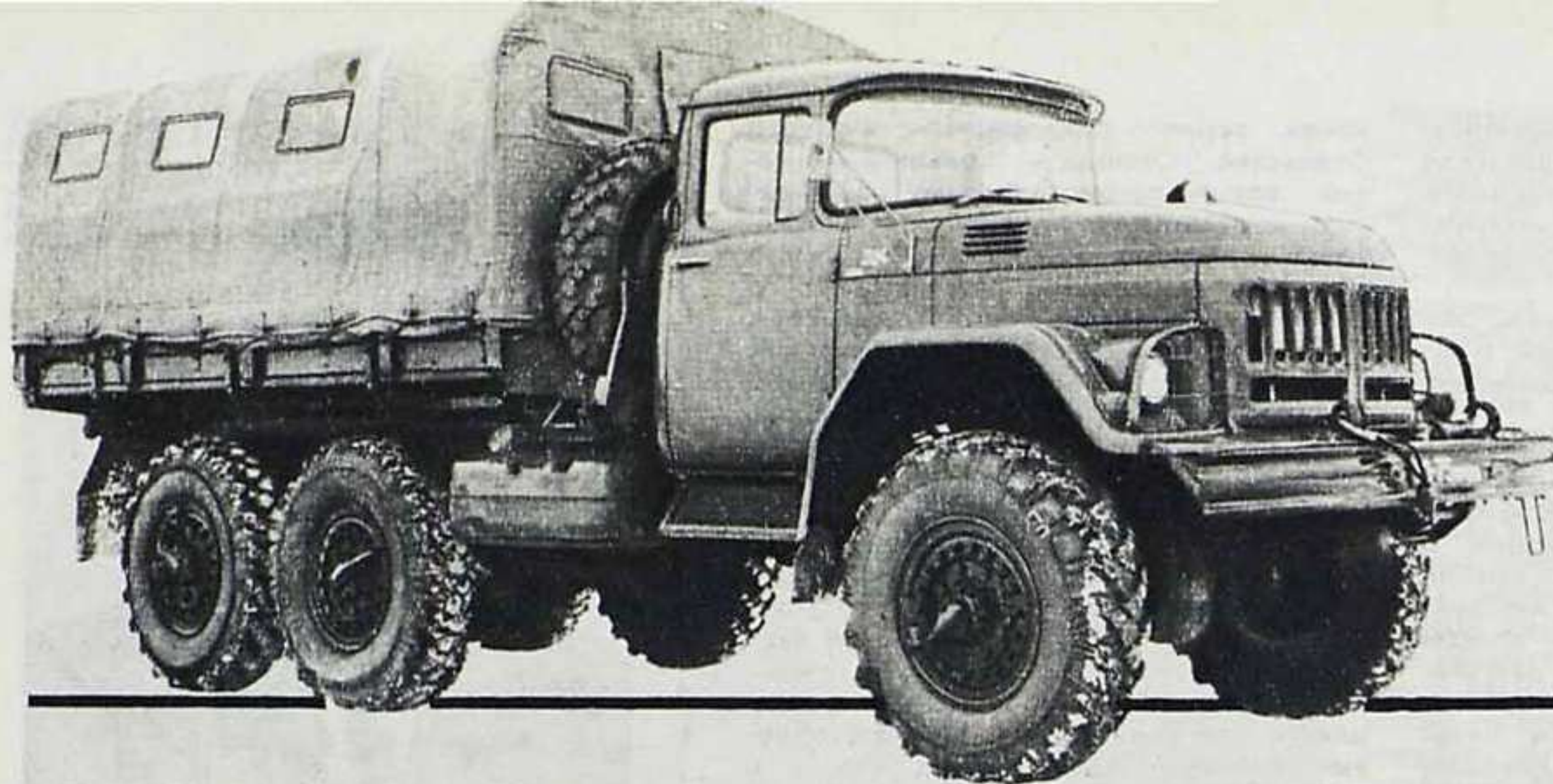
За тридцать лет у Попова не было ни одного дорожного происшествия. Десятки раз его труд отмечен благодарностями, премиями, ценными подарками, имя его занесено на Доску почета города Бийска.

Добрая слава идет об умелом шофере Автовнештранса, отзывчивом человеке, всегда готовом помочь товарищу. А недавно новая радостная весть быстро облетела весь Чуйский тракт: Алексею Евгеньевичу Попову присвоено звание Героя Социалистического Труда.

А. СОКОЛ,
экономист Автовнештранса

г. Бийск
Алтайского края

Фото С. Месянинова



ЗИЛ-131

НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ ВЫСОКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

В юбилейный для Советского государства 1967-й год Московский автозавод имени Лихачева приступает к серийному производству нового грузового автомобиля. Представим его читателям: модель — ЗИЛ-131, тип — трехосный вездеход с колесной формулой 6×6,

ТАБЛИЦА 1

КРАТКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЕЙ ЗИЛ-131 и ЗИЛ-157К

Параметры	Модели	
	ЗИЛ-131	ЗИЛ-157К
Грузоподъемность, т	3,5	2,5
Полный вес буксируемого прицепа, т	4	3,6
Вес автомобиля, кг	6700	5800
собственный в снаряженном состоянии	10425	8450
полный с грузом		
Габаритные размеры, мм		
длина	7040	6922
ширина	2500	2315
высота (без груза)		
по кабине	2480	2360
по тенту	2975	2915
База автомобиля, мм	3975	4225
База балансирной тележки, мм	1250	1120
Коля колеса, мм		
передних	1820	1755
задних	1820	1750
Дорожный просвет, мм		
под передним мостом	330	310
под средним и задним мостами	355	310
Наименьший радиус поворота по колею наружного переднего колеса, м	10,2	11,2
Максимальная скорость, км/час	80	65
Емкость топливных баков, л	340	215
Шины	12,00—20	12,00—18
Глубина преодолеваемого брода с твердым дном, м	1,4	0,8

Все параметры указаны для автомобиля с лебедкой.

В полный вес автомобиля включены для ЗИЛ-131 вес трех человек в кабине (225 кг), а для ЗИЛ-157К — двух человек (150 кг).

назначение — работа в основном вне дорог. Уже в этом году он начнет поступать в автомобильные хозяйства. Так что самое время рассказать о машине подробно, ознакомить читателей с ее особенностями. Лучше всего сделать это, сопоставив по конструктивным параметрам и эксплуатационным качествам ЗИЛ-131 с его предшественником — ЗИЛ-157К. Как видно из таблицы 1, где приведена краткая их техническая характеристика, сравнение явно в пользу первого.

Обратите внимание на грузоподъемность. В условиях бездорожья она у ЗИЛ-131 на тонну выше. Да и вес прицепа, буксируемого им, больше на 400 кг. На дорогах же с усовершенствованным покрытием он может перевезти до 5 тонн груза.

Несмотря на то, что собственный вес автомобиля ЗИЛ-131 выше, удельные показатели у него гораздо лучше. Так, при движении вне дорог на каждую тонну собственного веса приходится на 20 процентов больше полезного груза, чем у ЗИЛ-157К. Этот показатель характеризует более рациональное использование металла, заложенного в конструкцию ЗИЛ-131.

Эксплуатационный расход топлива, отнесенный к тонне перевозимого груза, у ЗИЛ-131 в зависимости от дорожных условий изменяется в пределах 6,67—28,6 л/100 км, тогда как у ЗИЛ-157К соответственно в пределах 8,2—40,0 л/100 км.

Новый советский автомобиль не уступает однопредельным зарубежным машинам. В частности, относительно близким к нему по грузоподъемности американским автомобилям РИО-М34А1 (2,27 т) и «Интернационал М-41» (4,5 т). Емкость топливных баков у них 190 л и 265 л, то есть на 150 л и 75 л меньше, чем у ЗИЛ-131. И еще одна важная особенность. Хотя зарубежные машины способны преодолевать более глубокие броды (соответственно на 0,5 и 0,6 м), сделать это они могут только со специальным комплектом приспособлений. К тому же эти машины менее удобны в управлении. У них нет гидроусилителя руля, системы регулирования давления воздуха в шинах, панорамного стекла в кабине.

Некоторые другие сравнительные

данные приведены в таблице 2. Они убеждают в том, что новый зилковский вездеход стоит на современном уровне развития мирового автомобилестроения.

Какие преимущества имеет автомобиль ЗИЛ-131 перед своим предшественником ЗИЛ-157К?

Обратимся к заключению комиссии по его государственным испытаниям. У ЗИЛ-131 значительно выше проходимость и тяговые качества.

Не только максимальная, но и средняя скорость движения по всем видам дорог на 16—20 процентов выше, а средний расход топлива — на 13—21 процент ниже. И по плавности хода ЗИЛ-131 выгодно отличается от машины, которой он придет на смену.

Высокой оценки заслужили маневренность, устойчивость движения, удобство и легкость управления автомобилем.

Нельзя не сказать и о том, что тепловой режим работы агрегатов в различных климатических условиях вполне удовлетворителен. Для эксплуатации в холодное время года очень важны хорошие пусковые качества двигателя, эффективная работа предпускового подогревателя.

Дальнейшее развитие в конструкции ЗИЛ-131 получило основное качество вездеходного автомобиля — проходимость. Большое влияние на нее, кроме параметров общей компоновки, оказывают маневренность автомобиля, условия работы водителя, особенно при движении по бездорожью. Все эти факторы учтены конструкторами при создании новой машины.

Один из основных параметров общей компоновки — колесная база. На автомобиле ЗИЛ-131 она уменьшена на 250 мм. Это способствовало снижению радиуса поворота, улучшению маневренности, расширило возможности по преодолению препятствий. Последнее качество предопределено также одинаковой колеей всех мостов, расположением их картеров в одну линию, увеличением дорожных просветов за счет шин большего размера и диаметра, установкой редукторов мостов балансирной тележки в вертикальном положении. Применение таких шин обусловило уменьшение удельного давления

ТЕХНИКА ПЯТИЛЕТКИ

на грунт, улучшило условия сцепления с ним колес. А это в свою очередь позволяет реализовать большее тяговое усилие на колесах.

Автомобиль ЗИЛ-131, как и ЗИЛ-157К, оборудован системой регулирования внутреннего давления воздуха в шинах на ходу. В зависимости от условий движения оно может быть снижено до 0,5 кг/см². При этом удельное давление ЗИЛ-131 уменьшается до 0,9 кг/см². В результате автомобиль преодолевает самые тяжелые участки размокших грунтовых дорог в период распутицы, заболоченные участки и снежную целину. Больше того, снижение давления воздуха в шинах дает возможность ему уверенно двигаться не только по песчаной местности нашей средней климатической полосы, но и по барханным пескам пустынь Средней Азии.

Надежное взаимодействие колес с грунтом и более полная реализация тягового усилия достигаются также благодаря улучшению кинематики мостов балансирной тележки путем увеличения возможных вертикальных и угловых перемещений, обеспечивающих приспособляемость колес к неровностям местности.

Ценное достоинство автомобиля ЗИЛ-131 — способность преодолевать глубокие, почти полтораметровые броды. С этой целью герметизированы двигатель, все агрегаты трансмиссии, электрооборудование и другие системы. Общая протяженность брода ограничивается только временем непрерывного пребывания автомобиля в воде, которое не должно превышать 20 минут. Максимальная же глубина — физическими возможностями человека. Дело в том, что для разведки глубокого брода большой протяженности требуется пройти его пешком.

Применение 150 сильного двигателя вместо 109-сильного у ЗИЛ-157К привело к значительному росту запаса мощности при движении и обусловило улучшение динамической характеристики. За счет этого автомобиль ЗИЛ-131 может двигаться на более высоких передачах и с большей скоростью. Удельная мощность у него увеличена на 2 л. с./т.

Высокие тягово-динамические качества и большой запас мощности при хорошем сцеплении колес с грунтом позволяют уверенно преодолевать подъемы до 30 градусов без прицепа и до 20 градусов с прицепом. Автомобиль может в случае необходимости остановиться на подъеме и затем тронуться с места, на что ЗИЛ-157К не всегда способен. Кроме того, для него практически не имеет значения длина подъема максимальной крутизны.

Конструкторы уделили большое вни-

мание улучшению условий труда водителя. Ради этого изменен один из основных компоновочных параметров — расположение кабины относительно оси передних колес. Она надвинута вперед более чем на 400 мм по сравнению с кабиной на ЗИЛ-157К. Такое ее перемещение значительно улучшило обзорность, причем сохранен удобный доступ к двигателю, необходимый для его технического обслуживания.

управление автомобилем. Но самое большое значение здесь имеет гидроусилитель руля. Он не только способствует снижению утомляемости, значительно ослабляя отдачу от управляемых колес на руки водителя, но и, кроме того, повышает маневренность автомобиля. Гидроусилитель руля дает возможность более эффективно использовать уменьшенный радиус поворота. Поэтому там, где ЗИЛ-157К вы-

ТАБЛИЦА 2

ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ И ДИНАМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ ЗИЛ-131 И ОДНОТИПНЫХ ЗАРУБЕЖНЫХ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 6×6

Параметры и показатели	Модели		
	ЗИЛ-131	РНО-М34А1	«Интернационал М-41»
Двигатель	Карбюраторный, V-образный, восьмицилиндровый	Многопливный, линейный, шестицилиндровый	Карбюраторный, линейный, шестицилиндровый
рабочий объем, л	6,00	6,96	9,86
максимальная мощность, л. с.	150	113	196
при об/мин	3200	2600	2800
максимальный крутящий момент кгм	41	43	66,3
при об/мин	1600—1800	1400	1200
степень сжатия	6,5	нет данных	6,4
Контрольный расход топлива, л/100 км	40	33,6	58,8
Глубина преодолеваемого брода, м	1,4 без приспособлений	1,9 со специальным комплектом приспособлений	2
Удельная мощность автомобиля, л. с./т	14,4	13,4	14,35
Удельный крутящий момент, кгм/т	3,94	5,12	4,86
Удельная грузоподъемность, т/т	0,52	0,38	0,5

Кабина расширена: в ней свободно размещаются, включая водителя, три человека. Она имеет панорамное ветровое стекло с устройствами для его обмыва и обдува, оборудована системой отопления и вентиляции, снабжена термо- и шумоизоляцией. Дверные и оконные проемы и рычаги управления надежно уплотнены. Кресло водителя, отделенное от сиденья пассажиров, регулируется по длине, высоте и наклону спинки. Удобно расположено рулевое колесо: за счет введения разрезного с карданными сочленениями и телескопическим соединением вала привода рулевого механизма. Число рычагов управления сокращено по сравнению с ЗИЛ-157К благодаря автоматическому электропневматическому включению привода переднего моста.

Все это создает благоприятные условия для работы водителя и облегчает

нужден останавливаться и объезжать препятствие с подачей назад, ЗИЛ-131 легко объезжает его с хода.

Улучшены условия посадки и размещения людей в кабине и кузове. Снаружи и внутри кабины установлены поручни, а на заднем борту — подножки и ограждения. Несколько увеличены внутренние размеры самой платформы. Она оборудована не только разрезными откидными боковыми скамейками. При необходимости может быть установлена дополнительная средняя скамейка со спинкой. С учетом этого в кузове размещаются свободно 24 человека. Платформа снабжена тентом с застекленными окнами и вентиляционными клапанами.

В. МИТРОФАНОВ,
инженер-конструктор

Продолжение следует

ЗИЛ-131 буксирует грузный прицеп по пересеченной местности.

Вездеход форсирует реку.



Наши представления об истинном размахе автомобильного и мотоциклетного туризма в стране в общем-то пока приблизительно. Статистики — служители науки цифр — еще не вторглись в эту сферу жизни, а электронно-вычислительные машины не просчитали, сколько же автомототуристов приходится на тысячу жителей. Но и без статистических данных можно смело утверждать: процесс моторизации туризма идет чрезвычайно бурно.

неиссякаемые источники нашего духовного обогащения! Веселая, молодая весна вступает в свои права. Шумит ледоход на реке, звенит капель, и в такт ей радостно бьются сердца туристов. Весна 1967 года необычная — пятидесятая весна Советской власти. Вот-вот в путешествия, посвященные юбилею Октября, двинутся караваны автомобилистов и мотоциклистов. Среди них будут и ветераны революции и те, кто знает о ней и первых пятилетках только по книгам и фильмам,

Автотурист и дорога,

Тот, кто ездил в разгар прошлого сезона по главным туристским маршрутам, сам ощущал, как они «перенаселены». Со всех концов страны мчались к морю, горам, к солнцу сотни тысяч моторизованных странников. Да, человек XX века ищет отдых не в однообразии и покое, а в постоянной смене впечатлений, движении. И здесь уже его не устраивают скорости праотцов. Автомобиль, мотоцикл, мотороллер стали верными спутниками путешественников.

В самом деле, есть ли более приятный способ передвижения для туриста, чем машина! Есть ли лучшая возможность увидеть, как прекрасна страна, в которой ты живешь, как много в ней чудесных, неповторимых мест! Автомобиль дарит нам незабываемые встречи с природой, с замечательным настоящим и героическим прошлым Советской Родины. А это

кто не слышал свиста бомб, не видел руин Сталинграда. Они едут в дальние походы, чтобы ощутить дыхание пламенных лет и отдать должное памяти борцов за счастье народа.

Прежде, чем пожелать всем отправляющимся в путешествие «попутного ветра», удач на дорогах, добрых встреч и хороших впечатлений, редакция журнала «За рулем» вместе с автосекцией Центрального дома журналиста решила пригласить за свой «круглый стол» ответственных работников ряда министерств и ведомств, призванных заботиться об авто- и мототуристах. Нам хотелось узнать, как идет подготовка к новому сезону, как устраняются многочисленные неурядицы, с которыми сталкивались водители в прошлом году и о которых они писали в редакции газет и журналов, и, бесспорно, взглянуть в завтрашний день.

или у семи нянек дитя без мази

Открывая встречу в Центральном доме журналиста, мы, повторяем, прежде всего хотели собрать интересующую туристов информацию и порадовать их добрыми вестями. Увы, беседа началась с сообщений, которые добрыми никак не назовешь.



Путешествие может не состояться!

Таковыми словами начал разговор начальник управления торговли культтоварами Министерства торговли СССР П. В. Зеленяк.

— Вы спрашиваете, какие новые товары для туристов поступят в продажу. Но есть ли смысл покупать багажник, надувные матрацы и палатки, коль ваш автомобиль или мотоцикл неисправен и вы не можете отремонтировать его? Ни самостоятельно, ни в мастерской.

Внесу ясность. В этом году торгующим организациям выделено запасных частей к автомобилям даже меньше, чем в предыдущем. Всего на 19,9 млн. рублей (в прошлом — 26,5 млн. рублей). А по самым скромным подсчетам потребность в них определяется суммой в 57 млн. рублей. Иными словами, спрос на запасные части удовлетворен лишь на одну треть.

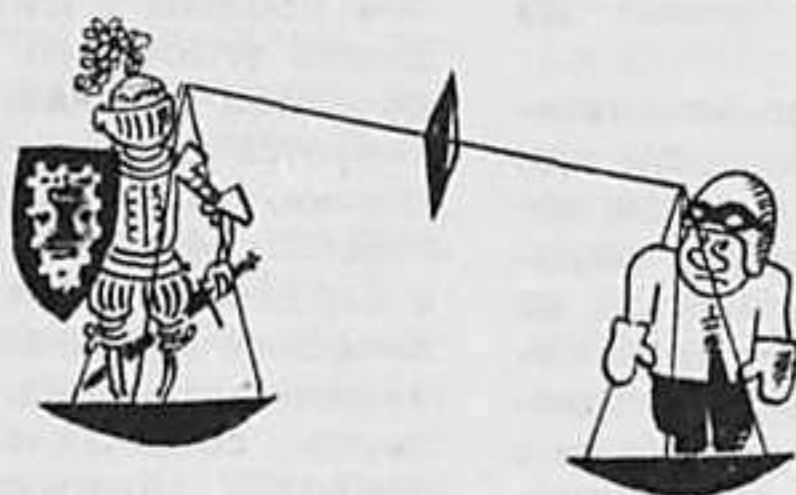
Представьте теперь положение авто- и мототуристов. А их у нас целая армия — миллион автолюбителей и больше пяти миллионов мотоциклистов.

Откровенно говоря, мы не собирались на этом совещании касаться проблемы запасных частей. Но она сама прорвалась к «круглому столу» и привлекла внимание всех собравшихся.

Представить себе злостью человека, который хочет подготовить автомобиль к путешествию, но не может найти необходимых деталей, конечно, нетрудно. Но нас больше занимает другое: почему это происходит?

— Существующий порядок планирования и поставок запчастей для торговли и ремонта, — говорит П. В. Зеленяк, — устарел. Точнее, он с самого начала не отвечал интересам автолюбителей. Почему-то эту работу возложили на отделения «Сельхозтехники». А у них полно своих забот с машинным парком совхозов и колхозов. Об индивидуальных владельцах некогда и думать.

Те, кто отвечает за продажу запчастей и снабжение ими ремонтных баз, — я имею в виду министерства торговли — те и должны централизованно получать их. Собственно, в этом смысл одного из главных пунктов нового порядка обеспечения владельцев автомобилей запчастями, который рассматривается сейчас Госпланом СССР и Госкомитетом по материально-техническому снабжению. Если он будет принят, автолюбители заметно выиграют. При одном, естественно, непременном условии — улучшении работы заводов, повышении внимания Министерства автомобильной промышленности СССР к производству запчастей. Мы вошли с предложением в плановые органы увеличить выпуск запасных частей уже в этом, 1967 году.



О куртках из „чертовой кожи“ и шлемах-пудовинах

Мытарства автотуристов — одна из любимых тем карикатуристов. В каких только видах не изображают они бедолагу-водителя на отдыхе. Смотришь на эти рисунки и смеешься: «Точно схвачено!» А между тем ничего смешного тут нет. Когда же эта тема станет наконец неактуальной? Когда же у путешествующих на колесах будет вдоволь вещей, обеспечивающих туристский комфорт?

— Положение улучшается, — констатирует тов. Зеленяк. — Спрос на туристские товары в ближайшем будущем будет удовлетворяться значительно полнее. Уже в этом году на прилавки поступит свыше 400 тысяч мотошлемов, курток спортивных полтора миллиона, более 1 миллиона мотоочков.

Конечно, промышленность в большом долгу перед туристами. В особенности когда речь идет о качестве туристских товаров. Сравните наши палатки, тяжелые, унылого цвета, с теми, что мы получаем из ГДР и Польши, — легкими, радующими глаз разнообразием расцветок. Вспомните куртки из негнущейся «чертовой кожи» (поставишь — не упадут), пудовые мотошлемы (проехал час — голова отваливается), почти непрозрачные очки.

— Нельзя, разумеется, во всем винить предприятия, —

считает начальник отдела Роскультторга Л. М. Глобус. — Они не располагают необходимыми материалами. Почему палатки только защитного цвета? Потому что нет цветных пропиток. Почему шлемы тяжелы? У фабрик нет стекловолокна. Планирующие органы должны больше внимания уделять туристскому инвентарю, обеспечивать производство современными материалами.



Путеводитель ...из-под полы

От подготовки к путешествию разговор, естественно, перешел к выбору маршрутов. Куда поехать? Что посмотреть? Казалось бы, наметить план поездки — дело нехитрое. Собрались друзья по клубу или члены семьи на совет, раскрыли справочники, путеводители и...

Сейчас автомототуристам приходится пользоваться в основном самодельными, размноженными кустарным способом схемами маршрутов и картами, которые нередко продаются из-под полы, — так обрисовал положение дел заместитель директора Профиздата А. Г. Поргин. — С одной стороны — это большой укор нам, издателям, а с другой — показатель того, как велика нужда в подобной литературе.

К сожалению, в планах Профиздата туристская тема занимает весьма скромное место. Выходит книга «Туристские маршруты 1967 года» да несколько схем по общеизвестным маршрутам.

Думаю, главный упрек заслужил здесь Центральный совет по туризму. Как-то вяло, ненастойчиво продвигает он свои заявки на туристскую литературу, я бы сказал, не отстаивает эту тематику. Вот мы собираемся переиздать книги, которые давно исчезли с прилавков магазинов, — «Кавказское кольцо» и «Крымское кольцо». Но нет гарантии, что это удастся без поддержки Центрального совета.

Дело не только в том, что путеводителей с картами и схемами у нас крайне мало. Ничтожен и их тираж. За «Атласом автомобильных дорог СССР», который вышел после пятилетнего перерыва, буквально охотятся. Ни издательство ДОСААФ, ни издательство «Транспорт», ни «Физкультура и спорт», ни, как выяснилось, Профиздат почти не выпускают литературы для автомототуристов. Кто же должен этим заниматься? Кто должен рассказать автомототуристу, где ждет его кемпинг или пансионат? На такие вопросы мы пока не получили ответа.

Если уж речь зашла о пристанище для автомототуристов, то у читателей возникает вопрос: что же такое кемпинг?



Лагерь автотуристов или дом отдыха?

Каждый водитель, увидев указатель с контурами палатки, понимает его в буквальном смысле — как приглашение на отдых, на ночлег. Тем более, что руководители

Центрального совета по туризму, в ведение которого переданы кемпинги, заверяли всех о готовности с распростертыми объятиями принять путешествующих на колесах. И вдруг всюду таблички: «Свободных мест нет». Оказывается, ВЦСПС продает путевки в автокемпинги всем желающим как в обычный дом отдыха.

Вот выдержки из нескольких писем заочных участников «круглого стола» — наших читателей.

В. М. Новиков (Волгоград): «Перед выездом у нас был слет автомототуристов, на котором председатель нашей секции сообщил, что все кемпинги в целях улучшения обслуживания автомототуристов переданы Центральному совету по туризму.

А вот что мы увидели в действительности.

В Архипо-Осиповке лет пять назад был пансионат. Теперь на его месте турбаза. В Анапе был пансионат. Теперь он фактически ликвидирован. Закрывли ремонтную мастерскую и магазин, а в пансионате размещаются «организованные» отдыхающие по путевкам».

И. А. Чубарев (Свердловск): «Перед выездом мы взяли маршрутный лист в областном совете по туризму. Полагали, что имеем право на привилегии как автотуристы. Не тут-то было! На лист не обращали никакого внимания. В автопансионаты и кемпинги нас не пускали, а если и пускали, то спать приходилось в машине. Так было в Ростове, Лазаревском, Евпатории».

А. Л. Карпович (Ухта): «Останавливался я в кемпингах в 1964 и в 1966 годах. Вместо прогресса — регресс. Во Львове за двое суток я не смог получить места в палатке. В Одессе после 7 часов вечера администратор вообще не принимает. В воскресенье оформляет только отдыхающих по путевкам, а автомобилистов не обслуживает».

— Такие жалобы будут продолжаться и в этом году, — соглашается заместитель председателя Центрального совета по туризму ВЦСПС Б. Г. Фадеев. — Нам приходится ломать сложившиеся традиции, когда кемпинги выполняли план за счет коньяков и шашлыков.

Говорят, нельзя устроиться на ночлег. Но ведь кемпинг — хозрасчетная организация, она должна «оправдывать» свое содержание. Путешествия на автомобилях и мотоциклах — дело сезонное, а мы должны загрузить обслуживающий персонал на весь год. Поэтому Центральный совет по туризму вынужден продавать путевки всем желающим.

Чтобы к нам было меньше претензий, решено с 15 июня по 15 сентября пятьдесят процентов мест в кемпингах предоставлять автомототуристам. В первую очередь тем, кто едет по маршрутным листам автомотоклубов и секций.

Несколько странно было слышать это от представителя организации, которая, казалось бы, больше, чем другие, должна заботиться о том, чтобы каждая поездка на машине по родной стране превращалась в увлекательное путешествие и приносила радость, а не муки. Видно, в Центральном совете все еще не могут отказаться от устарелых представлений об автотуристе как о личности, не заслуживающей внимания. Иначе чем объяснить, что улучшение организации дела в автопансионатах и кемпингах идет за счет интересов тех, для кого они предназначены. Теория о «нерентабельности» автототуризма в корне неверна. И, признаться, нам так и неясно, почему, чтобы обеспечить круглогодичную занятость, надо продавать путевки именно на летний период? Конечно, чего проще — продать путевки «отдыхающим», получить денежки, и нет тебе ни забот, ни хлопот. Но нет и туризма!

Как все-таки думают работники Центрального совета вести дело дальше?

— Мы намерены всячески развивать базу автотуризма, — говорит Б. Г. Фадеев. — На дорогах Прибалтики, Украины, Кавказа, Крыма, республик Средней Азии предполагается построить более 20 комфортабельных кемпингов и пансионатов. Благоустраиваются и существующие — идет замена палаток стандартными домиками. Советам по туризму мы рекомендуем организовать в городах широкую сеть стоянок.

Выпускаются специальные путевки для автомототуристов. Для тех, кто хочет иметь гарантированное место. Едет, скажем, человек с Урала. Он должен знать, что ему на 10 или 20 дней обеспечена стоянка и ночлег.

Основные же наши надежды мы связываем с созданием Центрального клуба автомототуристов. Он родился совсем недавно, но, надеемся, быстро встанет на ноги и объединит усилия многочисленного актива.

Однако авто- и мототурист — особая разновидность путешественника. Ему мало устроиться самому: надо как-то приютить и своего четырех- или двухколесного «коня», «напоить» и «накормить» его, «подлечить», если потребуется и т. п. Какие же здесь у него виды?



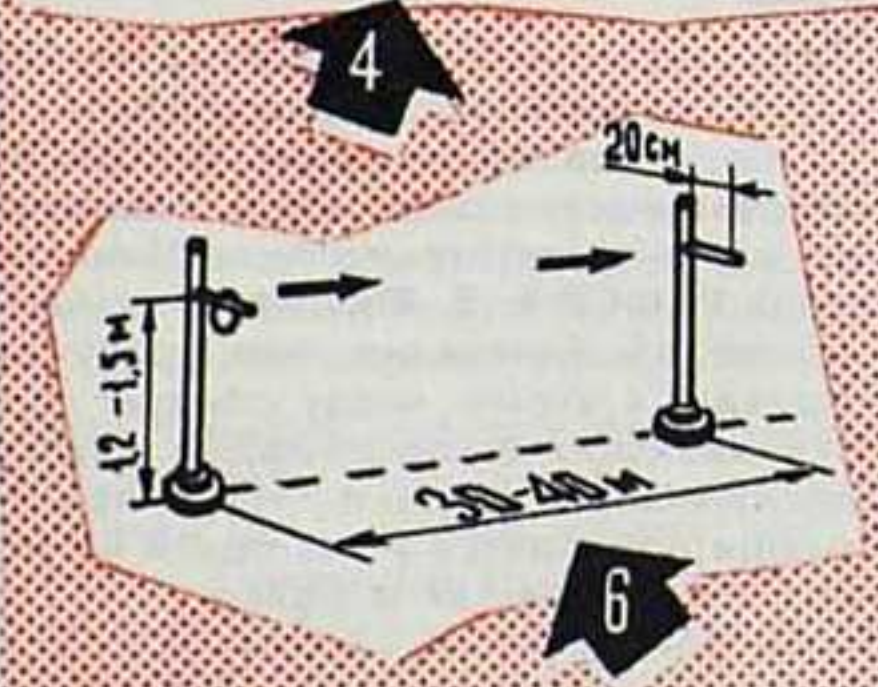
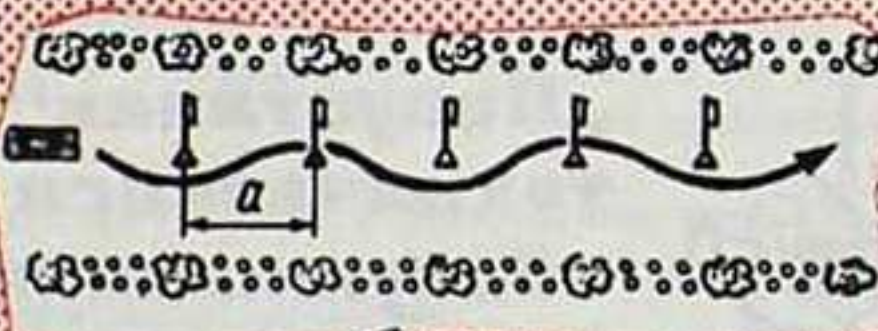
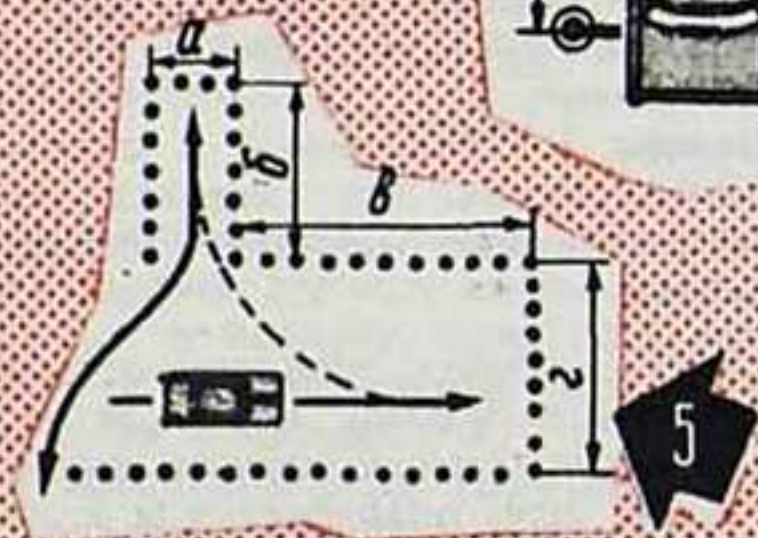
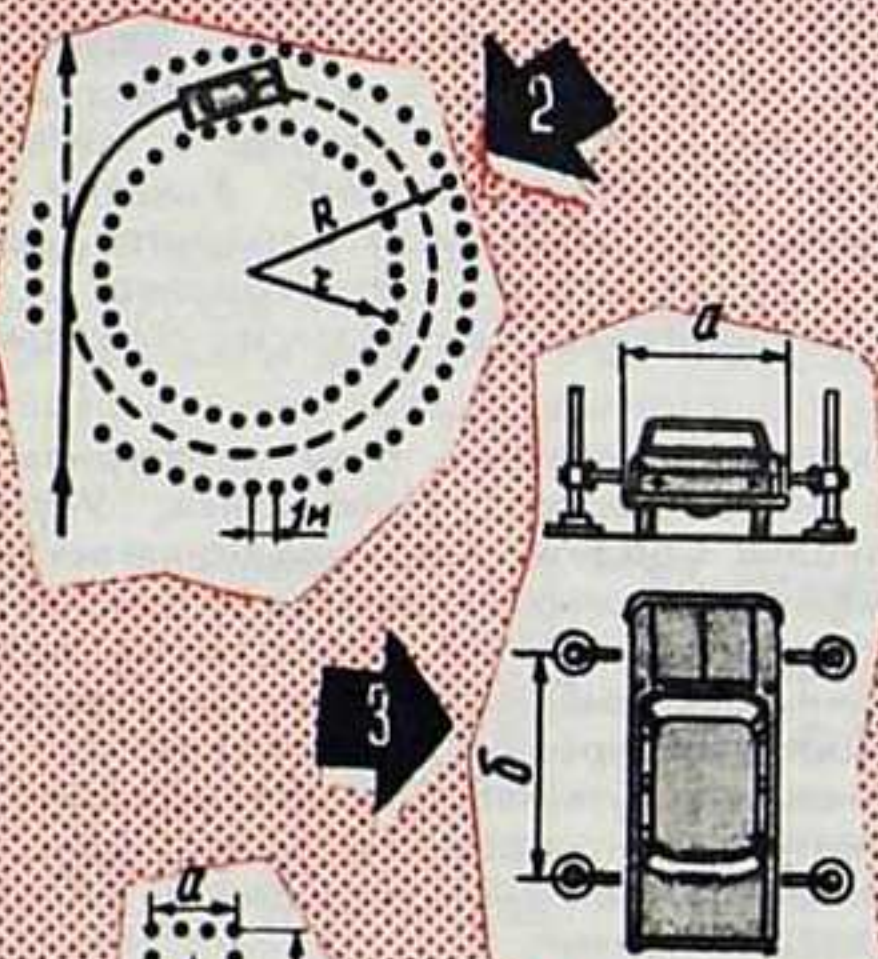
„Полустанки“ технического обслуживания

— Увы, в работе по обслуживанию автотуристов пока хвалиться нечем. В РСФСР, на-

пример, — поведал собравшимся заместитель начальника Главного управления по ремонту автотранспорта Министерства бытового обслуживания РСФСР Б. Е. Фишман, — у нас всего 88 станций технического обслуживания, что, разумеется, очень и очень мало. Правда, к этому числу следует прибавить 250 мастерских, оказывающих автолюбителям различные услуги в ремонте и обслуживании машин. Но и при этом пункты технической помощи приходятся у нас почти на 500 километров пути, а в некоторых областях и более.



СОРЕВНОВАНИЯ НА МАСТЕРСТВО ВОЖДЕНИЯ



Спартакиада народов СССР — это поистине всенародный смотр достижений советского спорта. В нынешнем году Спартакиада особенная — она посвящена полувековому юбилею нашего Советского государства и охватывает не только олимпийские, но и технические виды спорта.

Многие тысячи авто- и мотоспортсменов уже вступили в борьбу за право участвовать в финалах Спартакиады. Среди них и представители одного из самых популярных видов автомобильных соревнований — двоеборья.

В первом номере «За рулем» этого года были опубликованы материалы об одной части двоеборья — соревнованиях на экономию топлива. Теперь мы рассказываем о второй его части — фигурном вождении автомобиля. Чертежи «фигур» и их размеры (они приведены в табли-

це 1), а также выдержки из нового Положения и программы соревнований по автомобильному двоеборью помогут спортивному активу лучше организовать такие состязания.

Согласно Положению, начиная с первенств областей, краев и АССР, соревнования проводятся только на автомобилях М-21 и ГАЗ-51. В автохозяйствах, районах, городах могут использоваться любые автомобили, для которых разработаны нормативы.

Из 29 упражнений, предусмотренных программой, участник должен выполнить 10, причем в финал Спартакиады как обязательные включены упражнения 3, 5, 12, 26 и 29. Упражнения 5, 6 и 8 в соревнованиях на первенство республик и в финале Спартакиады выполняются без остановки.

ТАБЛИЦА 1

РАЗМЕРЫ ФИГУР (В МЕТРАХ) И НОМЕРА УПРАЖНЕНИЙ

Рисунки	Фигуры	Автомобили				№№ упражнений
		«Волга»	«Москвич»-402; 407; 403; 408	«Запорожец»	ГАЗ-51	
1	Площадка «а» «б»	6,8 10,0	5,5 10,0	4,7 10,0	7,8 15,0	1
2	Круг «R»	7,1	6,6	5,6	8,5	2; 3; 11; 12
3	Тоннельные ворота «а» «б»	3,8 2,0 2,7	4,0 1,7 2,4	3,2 1,6 2,0	4,1 2,4 3,3	4; 14
4	Змейка «а»	6,4	5,9	5,4	7,7	5; 6
5	Вокс «а» «б» «в» «г»	2,2 5,0 10,0 8,0	2,0 4,5 8,8 7,2	1,8 3,3 8,6 6,0	2,6 6,0 11,5 9,5	7; 15
6	Эстафета	Размеры, указанные на рисунках, одинаковы для всех марок автомобилей				8
7	Доска «а» «б»	0,2 8,0	0,2 8,0	0,2 8,0	0,35 8,0	9; 17; 19
8	Колея «а» «б» «в»	8,0 0,28 0,08	8,0 0,25 0,08	8,0 0,24 0,08	— — —	16; 18; 20
9	Пенек*	0,2	0,21	0,19	0,27	21
10	Пеньки* «а» «б» «в»	0,19 равно колею автомобиля равно базе автомобиля	0,2	0,18	0,24	22
11	Узкая улица «а» «б»	6,2 20,0	5,2 20,0	4,3 20,0	7,1 20,0	23; 24
12	Въезд на стоянку «а» «б»	1,8 7,5	1,8 6,1	1,8 5,0	2,2 8,6	25; 26
13	Восьмерка «R» «г»	7,1 3,8	6,6 4,0	5,6 3,2	8,5 4,1	13
14	Контрольные линии «а» «в»	2,3 1,7	2,0 1,4	2,0 1,0	2,7 2,3	27
15	Линия «стоп» «а» «б»	0,15 5,0	0,15 5,0	0,15 5,0	0,15 5,0	10; 28; 29

* Высоту пеньков (пенька) изменяют в зависимости от типов и размеров шин.

Фигуры, а также последовательность их расположения выбираются в зависимости от конфигурации площадки и состава участников, и лишь линия «стоп» — всегда заключительное упражнение.

Старт дается при заведенных двигателях (это частичное изменение Правил соревнований).

Все участники, набравшие не более 300 баллов на легковом автомобиле и не более 400 — на грузовом, получают право на начисление классификацион-

ных очков для присвоения спортивных разрядов.

Баллы — это сумма штрафных очков (см. таблицу 2) и времени в секундах, затраченного на выполнение всех 10 упражнений.

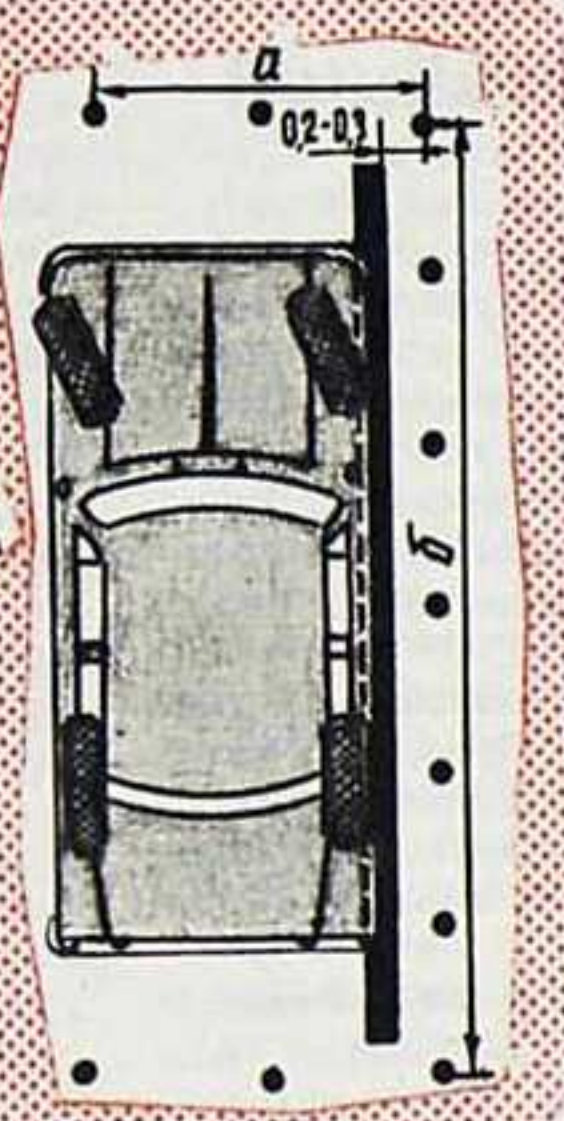
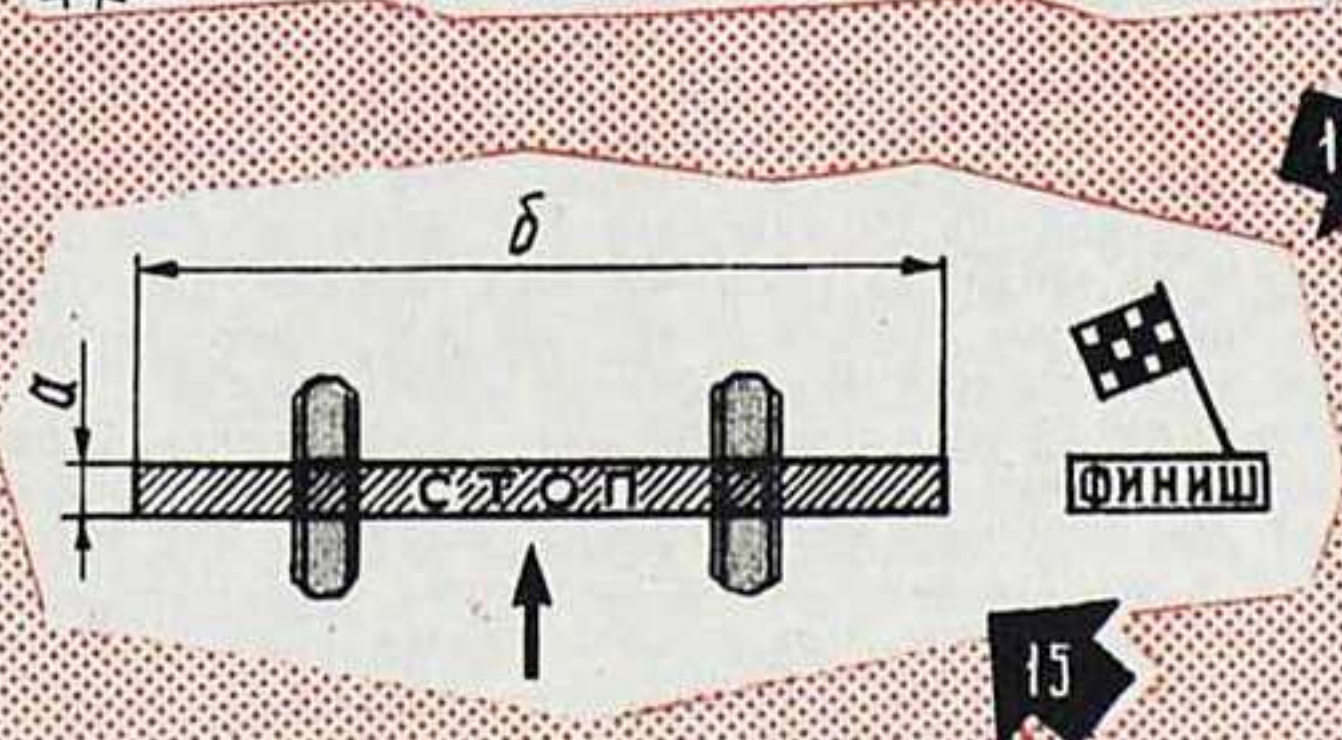
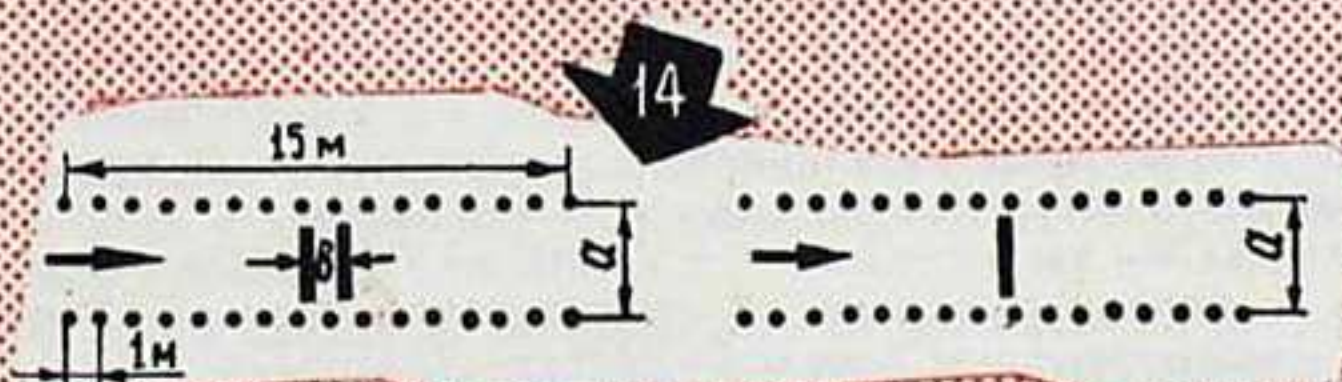
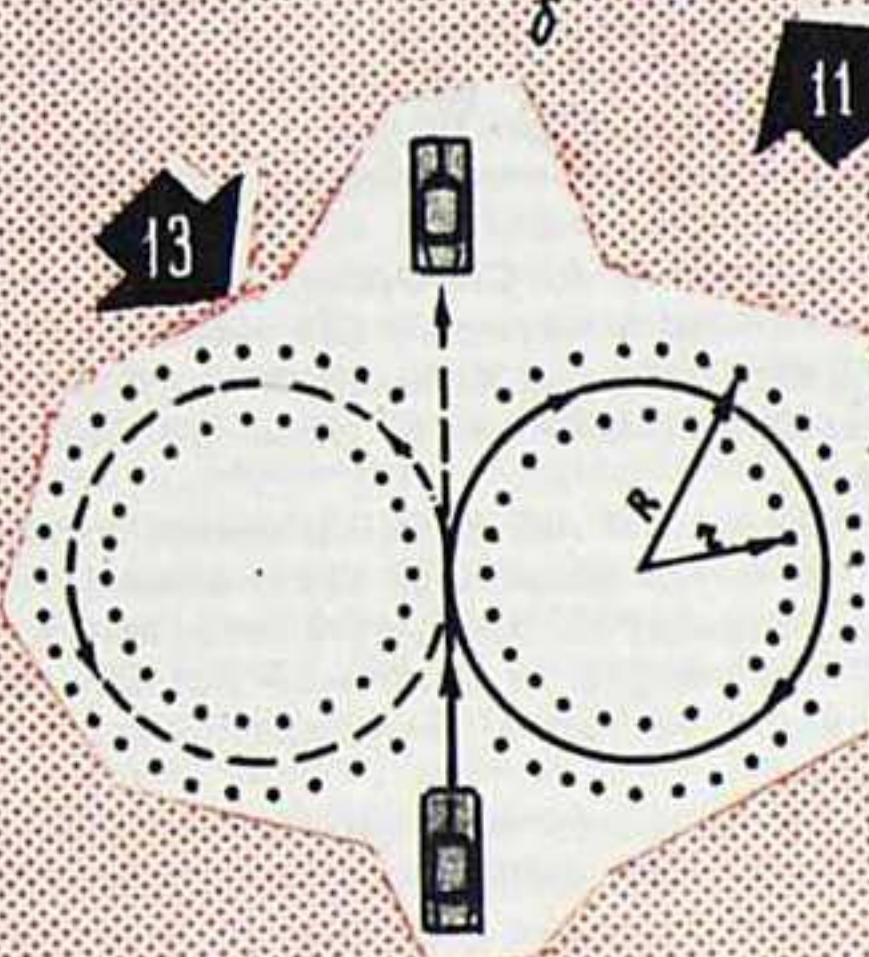
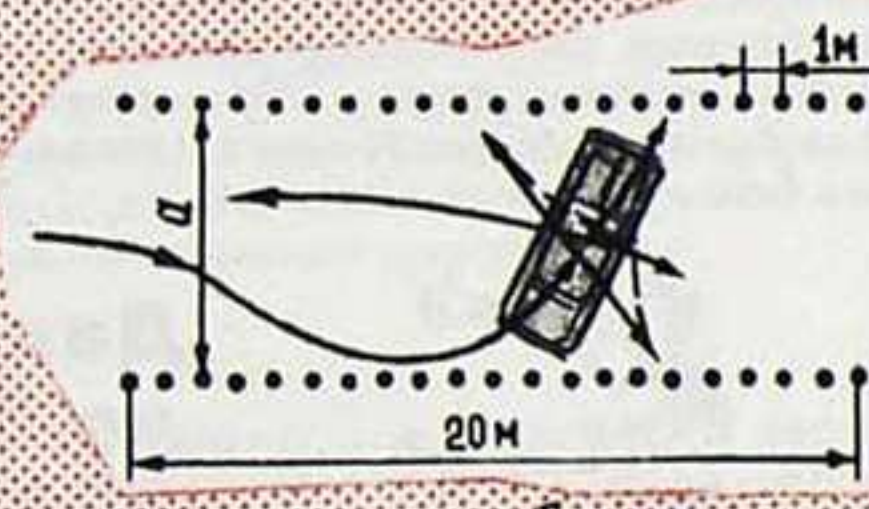
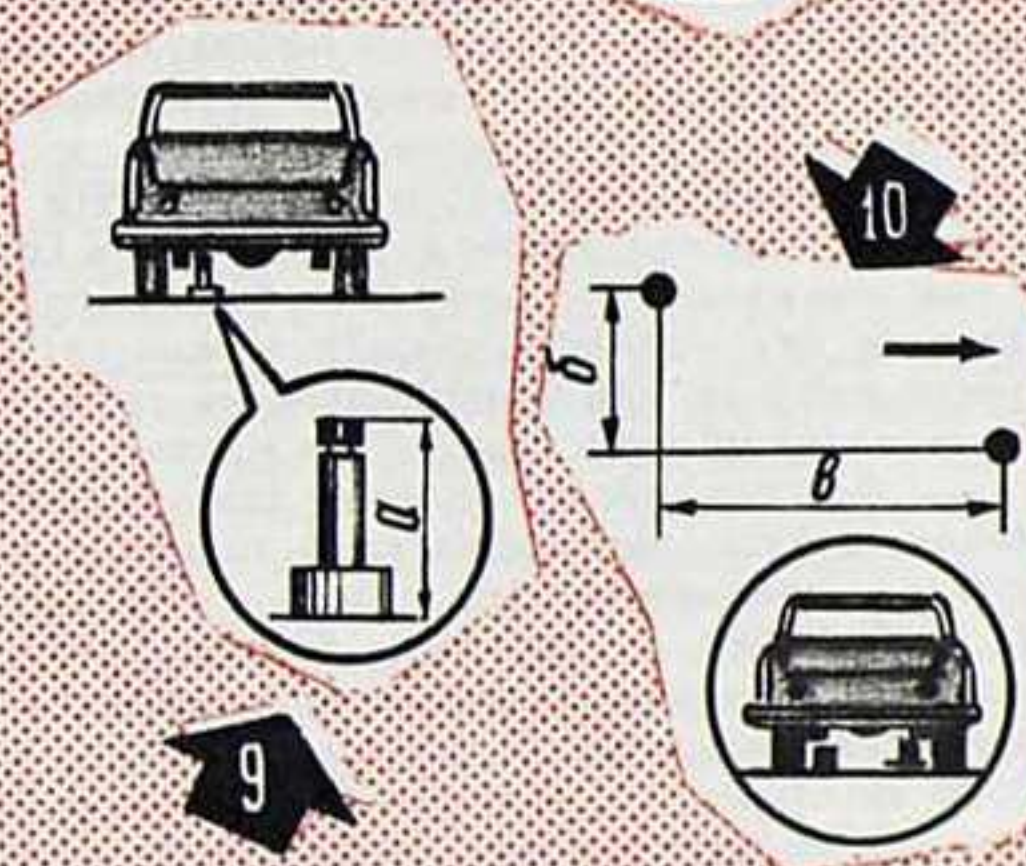
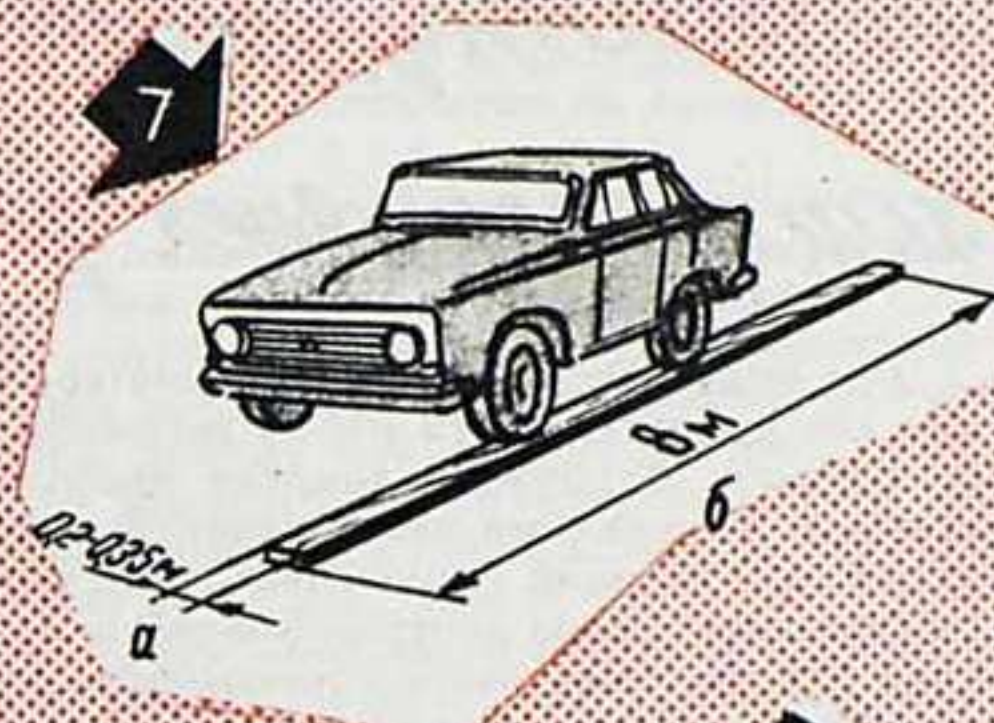
В республиканские, областные и городские комитеты ДОСААФ, в министерства автомобильного транспорта союзных республик и автохозяйства высылается Положение о двоеборье, в котором дается описание фигур и упражнений, а также нормативы для всех марок автомобилей.

ТАБЛИЦА 2

ПЕРЕЧЕНЬ УПРАЖНЕНИЯ И ШКАЛА ШТРАФНЫХ ОЧКОВ ЗА ИХ ВЫПОЛНЕНИЕ (НА 1967 ГОД)

Упражнение	Штрафные очки	
	за задевание каждого ограничителя	за невыполнение
1. Разворот на площадке	20	100
2. Круг передним ходом против часовой стрелки	30	100
3. Круг передним ходом по часовой стрелке	20	100
4. Тоннельные ворота передним ходом	—	50
5. Змейка передним ходом	30	100
6. Змейка задним ходом	20	100
7. Въезд в бокс, расположенный слева	30	100
8. Эстафета	—	50
9. Доска под левыми колесами передним ходом	—	100
10. Линия «стоп» передним ходом передними колесами	—	50
11. Круг задним ходом по часовой стрелке	30	100
12. Круг задним ходом против часовой стрелки	20	100
13. Восьмерка	20	100
14. Тоннельные ворота задним ходом	—	30
15. Въезд в бокс, расположенный справа	20	100
16. Колея для левых колес передним ходом	—	50
17. Доска под правыми колесами передним ходом	—	50
18. Колея для правых колес передним ходом	—	30
19. Доска под левыми колесами задним ходом	—	50
20. Колея для левых колес задним ходом	—	30
21. Проезд над пеньком	—	100
22. Проезд над пеньками	—	100
23. Узкая улица — въезд передним ходом	30	100
24. Узкая улица — въезд задним ходом	20	100
25. Въезд на стоянку передним ходом	—	50
26. Въезд на стоянку задним ходом	—	100
27. Контрольные линии	20	100
28. Линия «стоп» задним ходом задними колесами	—	50
29. Линия «стоп» передним ходом задними колесами	—	50

Примечания: 1. Задеванием ограничителя считается его касание без опрокидывания.
2. Штрафные очки по шкале, указанной в 3-й графе, начисляются за каждый задетый ограничитель.
3. Невыполнением упражнений, помимо нарушений, указанных в описании, приводимом в Положении, является опрокидывание хотя бы одного ограничителя.



Автотуристы и дороги, или у семи нянек дитя без глаза

Мы подсчитали, что для удовлетворительного обслуживания все возрастающего парка автомобилей и мотоциклов в Российской Федерации следует построить как минимум 600 станций. В наших же силах возвести за два-три года лишь около 150 станций технического обслуживания автомобилей. На большее нужны централизованные капиталовложения, а мы пока что черпаем наши возможности из нецентрализованных источников финансирования.

Конечно, качество технического обслуживания автомобилей зависит не только от количества станций. Еще очень велики сроки ремонта, чаще всего из-за нехватки запасных частей. Мы широко внедряем сейчас агрегатный метод ремонта. Скажем, в этом году наши станции получили большое количество задних и передних мостов, двигателей и других механизмов «Москвича» моделей 403, 407 и 408. Хотелось бы, чтобы Госплан СССР чаще выделял нам такие агрегаты и в дальнейшем.

На наш взгляд, представитель министерства вольно или невольно выдал сокровенные чаяния технической службы — заниматься большими работами по замене целых узлов и агрегатов автомобиля или мотоцикла. Не спорим, есть случаи, когда это наискорейший, а иногда и единственно приемлемый способ ремонта. Но ведь путешествуя чаще всего нужно совсем другое — всего лишь вымыть машину, отрегулировать тот или иной прибор, перемонтировать шину и т. д.

— К сожалению, мелкий заявочный ремонт — узкое место в нашей работе, — рассказывает Б. Е. Фишман. — Трудности заключаются в том, что нам не хватает оборудования. Я имею в виду, в частности, мочные установки, оптические стенды для проверки и регулировки развала и схода колес, стенды для проверки электрооборудования. Эти вопросы нашей технической оснащенности должен решать Госплан. Со своей стороны мы начали строительство большого количества открытых эстакад для мелкого ремонта и технического обслуживания в таких районах, как Ставропольский край, Краснодарский край, Ростовская область и в других местах.

— Всего около 40 станций технической помощи имеет и Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог, — продолжает эту тему начальник Гушосдора РСФСР Г. Н. Бородин. — Туристы, правда, могут отремонтировать машины за наличный расчет в мастерских дорожно-эксплуатационных участков. В прошлом году мы оказали услуги 3500 автотуристам, а могли бы принести больше пользы, если бы имели необходимые запчасти. На мой взгляд, дело чрезвычайно страдает от того, что часть станций технического обслуживания подчинена Министерству автомобильного транспорта, а другая — Министерству бытового обслуживания. Надо бы всю службу сосредоточить в одной организации. Создать, скажем, фирму «Росавтотехобслуживание», которая имела бы прямые договоры с заводами-поставщиками и не знала бед с запасными частями.



Далеко ли до ближайшей АЗС?

— Пока еще далеко, — говорит начальник отдела автотракторного горючего «Союзглавнефти» К. А. Сироткин. — АЗС у нас не хватает. Их приблизительно в четыре раза меньше того количества, которое требуется сегодня. Я имею в виду здесь потребности не только автотомолюбителей, но и вообще автомобильного парка страны.

Неудачен и порядок продажи горюче-смазочных материалов по предварительно оплаченным талонам. Правда, с этого года разрешено открывать отдельные автозаправочные станции, торгующие за наличный расчет, но практически это можно делать только в таких крупных городах, как Москва и Ленинград.

Совершенно плохо мотоциклистам. Если в Российской Федерации более или менее налажена продажа готовой смеси для мотоциклов, то и на Украине и в Молдавии мотолюбитель должен готовить нужную ему смесь сам.

Окончание.

Начало см.

на стр. 10

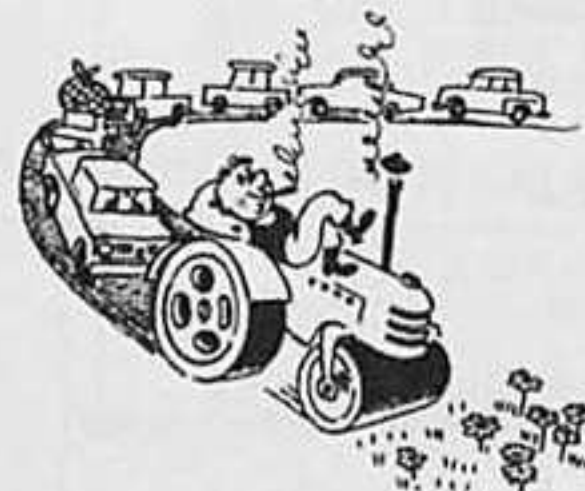
— В новой пятилетке темпы строительства АЗС возрастут вдвое, — вступает в беседу заместитель начальника Главнефтеснаба РСФСР В. В. Разумов, — а могли бы быть еще выше. Почему — «могли бы»? Потому что Госстрой добивается мнимой экономии, исключая из планов строительства новых дорог автозаправочные станции. Потом мы их все равно строим, но делается это уже с большими трудностями и затратами.

Сейчас у нас насчитывается почти 1800 АЗС. На трассе от Ленинграда до Кавказа они располагаются в основном через 60—70 километров. В других районах — через 150—250, а иногда и того больше. Это, конечно, очень плохо. На пятилетку мы запланировали построить 1000 АЗС. Еще столько же должно передать нам в эксплуатацию Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР.

Согласен, что порядок продажи горюче-смазочных материалов не выдерживает никакой критики. Мы ставим вопрос о том, чтобы торговать бензином и маслами только за наличный расчет. Талоны неудобны и просто невыгодны. Подумайте сами, сейчас мы покупаем талоны для индивидуальных владельцев транспортных средств примерно около ста миллионов, а ведь к 1970 году их потребуется около миллиарда. Сколько же будет зря расходоваться бумаги, тратиться впустую труда на их производство, продажу, учет!

Хочу обрадовать путешественников на мотоциклах и мотороллерах. Наладился выпуск смесительных колонок. Более 250 ручных колонок уже работают на АЗС. Сейчас мы закупили 250 механических колонок за рубежом. 50 штук установили в прошлом году, остальные монтируем сейчас. Так что в 1967 году смесительные колонки получат автозаправочные станции почти на всех туристских маршрутах.

Перемены, конечно, налицо. Однако немало и огорчительных фактов. Просто непонятно, какими соображениями руководствуется Госстрой СССР, исключая из проектов строительства автозаправочных станций. Что же получается: процветает не только авто- или мотолюбитель; в накладе государство, ибо те же самые АЗС обходятся много дороже. Да и только ли АЗС?



Эх, дороги...

— К сожалению, в погоне за ложно понимаемой экономией Госстрой исключает в проектах дорог и другие элементы обслуживания, — рассказывает начальник Гушосдора РСФСР Г. Н. Бородин. — Возьмите дорогу Москва—Волгоград. Историческая трасса, по которой скоро потоком хлынут туристы. Но на протяжении 900 километров от Каширы до Волгограда всего три станции технического обслуживания и одна гостиница: Госстрой посчитал их излишеством. В этом году мы намечаем закончить строительство двух станций — у Махачкалы и за Серпуховом. Но ведь это капля в море. Мы строили бы больше, но, откровенно говоря, просто боимся «связываться» с ними. Потому что строим за счет нецентрализованных источников финансирования, а фондов нет. Например, станцией под Серпуховом занимаемся пятый год. Если бы Госплан выделил соответствующие фонды на материалы, такого не было бы.

Теперь о самих дорогах. У нас еще мало магистральных дорог. Поэтому существующие явно перегружены. В особенности дороги, которые ведут на юг — на Кавказ и в Крым. Ведь откуда бы вы ни ехали — с Урала, из Прибалтики, Белоруссии — попадаете все на ту же магистраль Москва—Харьков—Симферополь или Харьков—Ростов—Краснодар.

Но так будет продолжаться недолго. К 50-летию Великого Октября мы введем в строй новую южную трассу. От Каширы, направившись на Воронеж, туристы мимо Павловска и Новочеркасска выедут прямо к Ростову. Эта дорога короче «симферопольской» на 150 километров и значительно свободнее, так как не входит на улицы крупных городов; расчетная скорость здесь выше. Дорога интересная, она пересекает живописные места Подмосковья и средней полосы России.

Изменит свой облик и трасса Москва—Симферополь. Строятся обходы крупных городов, что резко улучшит условия движения. Мы закончили обход города Подольска под Москвой, ввели в эксплуатацию обход Серпухова с большим мостом через Оку. В этом году предполагается вывести транзитные потоки из Курска и Пятигорска. Путешественникам на колесах это говорит о многом.

Надо сказать, отдых, питание, ночлег в пути организованы

из рук вон плохо. Министерство торговли кивает на местные власти, те — на Потребсоюз, а в итоге никто этим по-настоящему не занимается. Нужны недорогие дорожные гостиницы-мотели на 50—100 мест. У нас, если начинают строить, так обязательно гигант на 500—600 мест. А это ни к чему. Лучше маленькие дорожные гостиницы с небольшим кафе и ларьком, в котором можно было бы купить самое необходимое в путешествии. Они должны располагаться вблизи населенного пункта (автотуризм — явление сезонное). Как, впрочем, и станции технического обслуживания. Ведь в селах кругом почтовые отделения, больницы и другие учреждения, где есть машины. Не строить же им собственные мастерские.

Не секрет, что наши главные дороги «перенаселены» потому, что все едут в одни и те же места. Что же у нас больше посмотреть не на что, больше отдохнуть негде? Отнюдь нет. Но для автотуриста на карте нашей огромной Родины еще слишком много «белых пятен». Почему? Очень просто: нет дорог.

И наших читателей, разумеется, интересует, в какие новые края они смогут отправиться в ближайшее время.

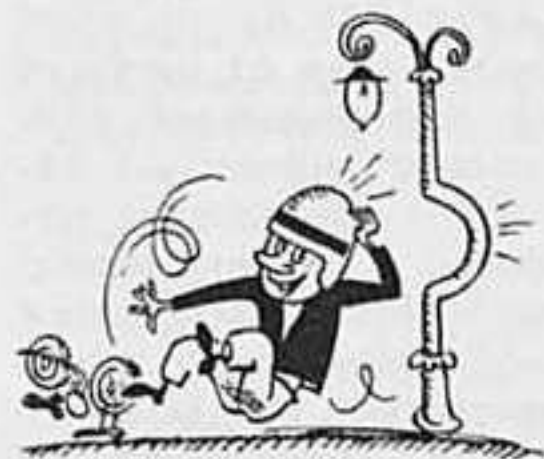
На этот наш вопрос ответил заместитель начальника Главдорстроя Министерства транспортного строительства СССР **С. В. Колдобский**.

— В этом году войдет в строй дорога по Хакасии и Туве. Край это своеобразный и, несомненно, привлечет туристов. Красивейшая трасса от Абазы до Кызыла протянется на 252 километра, поднимется на перевал. Будет закончена в пятилетии и дорога Куйбышев—Уфа—Челябинск протяженностью 852 километра. Продолжается строительство автомобильных дорог Ленинград—Мурманск и Москва—Рига. К концу пятилетки они частично войдут в строй. В Полесье прокладывается дорога Пинск—Рогачев. Я называю дороги общесоюзного значения.

К сожалению, мы затрачиваем на строительство большие средства, а дороги преждевременно стареют. Происходит это потому, что за ними плохо смотрят. Надо, чтобы у дорог был один хозяин.

До сих пор все присутствующие говорили о том, что надо сделать и что уже сделано для того, чтобы не омрачалось строительство в пути, чтобы авто- и мототуристы имели все условия для спокойного и хорошего отдыха.

Однако, когда заседание «круглого стола» уже подходило к концу, один из его участников поставил вопрос совсем в иной плоскости. Автотурист должен не только отлично отдохнуть, но и...



Вернуться домой невредимым

Вы догадываетесь, конечно, кому могла принадлежать эта фраза — представителю Госавтоинспекции. И оказалось, что для этого у него были достаточные основания.

— Четвертая часть всех происшествий, — сказал старший автоинспектор ГАИ СССР подполковник милиции **С. А. Гороховский**, — падает на машины индивидуального пользования. И главное — число несчастных случаев на дорогах не уменьшается.

Что сказать в заключение, когда наше отношение к происшедшему разговору достаточно ясно выражено в названии отчета о заседании — «...у семи нянек...» И все же комментарии не лишни.

Хотя заседание происходило за так называемым «круглым столом», в ходе беседы явственно обнаружились многие «острые углы» — препятствия на пути развития автотуризма. Не будем возвращаться к сказанному. Хотелось бы только добавить вот что.

Все мы свидетели того, как новые методы хозяйствования успешно проявляют себя в различных отраслях промышленности, в строительстве, на транспорте. Отчего же этой инициативы и хозрасчета мы не ощущаем в сфере обслуживания! Именно в этих отраслях технического и всякого другого обслуживания автотуристов нужно использовать методы экономического стимулирования. Заинтересовать работников службы сервиса, вовремя поддержать полезную инициативу. При умелом использовании тех возможностей, которые открывает хозяйственная реформа, такую важную и стремительно развивающуюся область нашей жизни, как автотуризм, можно быстро двинуть вперед.

На наш взгляд, причина этого — низкая дисциплина авто- и мотолюбителей, невысокий уровень мастерства. А как повысить их сознательность и «шлифовать» водительские навыки, если владельцы автомобилей и мотоциклов по существу предоставлены самим себе?

Представители Госавтоинспекции были рады услышать на этом заседании, что Центральный клуб автотуризма наконец создан. Мы возлагаем на него большие надежды.

Еще один вывод из анализа дорожно-транспортных происшествий. Почти половина пострадавших в них мотоциклистов получила травмы головы. Между тем есть надежное профилактическое средство — запретить мотоциклистам ездить без защитных шлемов. С июля прошлого года такое правило принято в Эстонии, но ввести его в действие по всей территории страны мы не можем. В Прибалтике давно наладили производство таких шлемов, а наше Министерство торговли все еще не в силах ничего предложить мотоциклистам.

— Добавлю, что, как и защитные шлемы, нужны ремни безопасности на автомобилях, — берет слово начальник отдела безопасности движения НИИ охраны общественного порядка полковник милиции **Б. Г. Чернышев**. — Это вовсе не мода, как некоторые хотят представить. Вдумайтесь: в странах, где водители не пользуются поясами и шлемами, один убитый приходится на трех-четыре пострадавших при происшествиях, а там, где они привились, соотношение иное — один на тридцать. Вот что такое пояса и шлемы. Так что здесь есть над чем поразмыслить и Министерству автомобильной промышленности СССР и Министерству торговли СССР.

У наших туристов есть претензии и к работе автоинспекции. Очень уж много на дорогах разнобоя в режимах движения, ненужных ограничений и требований, масса запрещающих знаков и совсем мало информационных, без которых вдали от населенных мест просто не обойтись. Ограничение скоростей чаще всего вводится решением исполкома без всякой установки дорожных знаков, да к тому же эти режимы не гибки: уж как поставят «30 км/час», так на все время суток и любое время года.

— Конечно, это безобразие, — заявляет тов. Чернышев. — Такие ограничения скоростей еще были понятны, когда на наших автомобилях стояли механические тормоза. Но сейчас так снижать скорость можно лишь в очень редких случаях. Наш отдел проводит специальные исследования о влиянии скорости на безопасность движения. Вероятно, уже в этом году мы сможем дать на места соответствующие рекомендации, которые положат конец разнобою и подобной самодеятельности.

А возьмите информацию на трассах. Вопрос «Куда ведет дорога?» — одна из серьезнейших проблем. Мы сейчас подготовили пособие по применению дорожных знаков и указателей. Постараемся с помощью журнала «За рулем» довести его содержание до широкого круга автомотолюбителей и шоферов-профессионалов.

Уверен, что автотуристам и всем, кто ездит по нашим дорогам, придется по душе новый ГОСТ на разметку проезжей части улиц и дорог. Проект его, опубликованный, кстати, в мартовском номере журнала «За рулем», подготовлен нашим институтом и скоро будет утвержден. В ГОСТе предусмотрена непрямая разметка проезжей части дорог в определенных условиях, и он обязателен для всех союзных республик. Эти меры, несомненно, повысят безопасность движения и пропускную способность автомобильных дорог.

Но, разумеется, не все зависит от инициативы и расторопности работников сферы обслуживания. И нам думается, что упреки, высказанные за «круглым столом» в адрес Госплана СССР, обоснованны. Энтузиазмом крыло автомобиля не залаешь и хорошее настроение вместо подшипника тоже не поставишь. Это всем известно. Почему же складывается впечатление, будто работники отделов Госплана, занимающиеся планированием выпуска запасных частей, не в курсе состояния дел с производством автомобилей и мотоциклов, а Госстрой не ведает о том, что дорога сама по себе не движет автомобили и мотоциклы, что для этого обязательно нужны автозаправочные станции и ремонтные мастерские?

При всей полезности произошедшего во время заседания «круглого стола» обмена мнениями приходится с сожалением констатировать, что многие вопросы, волнующие туристов на колесах, еще остаются без ответа. Но от решения этих вопросов все равно не уйти. Потому что автомобильный и мотоциклетный туризм — это не чья-то прихоть или забава. Это серьезное, можно сказать, государственное дело. И подходить к нему также нужно по-государственному.

Репортаж вели **Г. ЗИНГЕР** и **М. ТИЛЕВИЧ**

Уже более полувека на автомобилях применяется батарейная система зажигания, состоящая из катушки зажигания, прерывателя и конденсатора. Современные двигатели коренным образом отличаются от тех, что стояли на автомобилях 50 лет назад. Они высокооборотные и имеют высокую степень сжатия.

В связи с этим в последнее время и у нас в стране и за границей делаются попытки усовершенствовать батарейную систему зажигания.

Многие специалисты предлагали разгрузить контакты прерывателя, включая в цепь специальный транзистор, коллектор которого подключается к обмотке катушки зажигания.

Все „за“ тиристора

Преимущество этой системы зажигания по сравнению с известными транзисторными в том, что она позволяет получить большую энергию искрообразования без замены или переделки стандартной катушки зажигания.

В обычных системах зажигания при постоянном напряжении аккумуляторной батареи энергия искрообразования целиком определяется параметрами катушки зажигания. В тиристорной же она определяется емкостью зарядного конденсатора и напряжением, до которого он заряжается. Кроме того, эта система значительно надежнее, чем известные транзисторные системы зажигания, так как кремниевый триодный тиристор устойчиво работает в диапазоне температур от минус 60 до плюс 100 градусов. Поэтому блок конденсаторного зажигания с кремниевыми триодными тиристорами нет необходимости устанавливать в кабине автомобиля, что обязательно для транзисторных приборов. Его ставят под капотом рядом с катушкой зажигания. Это не требует замены или доработки каких-либо стандартных деталей и изменения монтажа.

Конденсаторная система зажигания с кремниевыми триодными тиристорами (в дальнейшем они будут упоминаться в тексте сокращенно — КТТ) обеспечивает надежный пуск двигателя при частично разряженной или сульфатированной аккумуляторной батарее. Ведь при пуске тиристорная система потребляет от аккумуляторной батареи всего 0,5 а (транзисторная — 6—8 а).

По сравнению с известными транзисторными системами с КТТ создает в несколько раз меньшую нагрузку на контакты прерывателя (около 200 ма), так как КТТ обладают несравненно большим «коэффициентом усиления по току», чем современные германиевые или кремниевые транзисторы.

К несомненным достоинствам системы с КТТ можно отнести и то, что ее можно установить как на автомобилях, где с «массой» соединен минус аккумуляторной батареи, так и на тех машинах, где на «массу» выведен плюс. А таких машин очень много. Основные характеристики конденсаторной системы зажигания с КТТ не ухудшаются и для 6-вольтового напряжения питания. Это открывает ей широкую дорогу для применения на мотоциклах, мотоколясках и катерах.

Коэффициент полезного действия конденсаторной системы зажигания с КТТ в несколько раз больше, чем обычной батарейной или транзисторной систем. Система с КТТ разгружает катушку зажигания, устраняя ее бесполезный нагрев. Повышается надежность работы всей системы зажигания, появляется возможность изменить конструкцию катушки зажигания, значительно уменьшить ее габариты.

Систему с КТТ можно легко изготовить в домашних условиях. Наладки или регулировки она не требует. Если входя-

щие в нее элементы исправны и все соединения выполнены в соответствии с принципиальной электрической схемой, система начинает работать сразу.

Что происходит внутри

Кремниевый триодный тиристор — это полупроводниковый прибор, обладающий свойством обыкновенного переключателя. Чтобы переключить его на специальный управляющий электрод, надо подать положительное напряжение. Переключение происходит в течение нескольких микросекунд.

Чтобы объяснить принцип работы конденсаторной системы зажигания, условно разделим схему (рис. 1) на четыре основные части.

Преобразователь напряжения состоит из трансформатора ТР1, транзисторов Т1 и Т2, диодов Д1, Д2, Д3 и Д4 и резисторов R1, R2, R3 и R4. Его назначение — преобразовать низкое напряжение аккумуляторной батареи (12 в) в высокое (400 в).

Накопительные конденсаторы С2 и С3, как явствует уже из самого названия, служат для накопления энергии искрообразования.

Бесконтактный переключатель, состоящий из кремниевых триодных тиристор Д6 и Д7 и резисторов R5 и R6, подключает накопительные конденсаторы к первичной обмотке катушки зажигания.

А из диодов Д8, Д9, Д10 и Д12, конденсаторов С4 и С6, резисторов R8, R9, R10, R11 и R12 образуется цепь управления бесконтактным переключателем.

Работает конденсаторная система зажигания следующим образом. Допустим, что в момент поворота ключа зажигания контакты прерывателя разомкнуты. При подаче напряжения питания 12 в на выходе преобразователя образуется напряжение 400 в, которое через первичную обмотку катушки зажигания заряжает конденсаторы С2 и С3. Кремниевые триодные тиристоры Д6 и Д7 закрыты, так как на их управляющие электроды положительное напряжение не подается.

При замыкании контактов прерывателя конденсатор С4 заряжается через диоды Д11, Д8 и резистор R9 почти до полного напряжения аккумулятора.

Резистор R9 создает задержку заряда конденсатора С4, что устраняет влияние

благодаря успехам электронной промышленности в разработке новых полупроводниковых приборов — кремниевых триодных тиристор — появилась возможность создать принципиально иную систему зажигания. Энергия искрообразования здесь накапливается не в катушке зажигания, а в специальном конденсаторе, который затем подключается к катушке при помощи кремниевых триодных тиристор.

На сегодняшнем заседании о тиристорной системе зажигания рассказывают инженер А. Х. СИНЕЛЬНИКОВ и механик В. Ф. НЕМЦЕВ. Прибор, о котором пойдет речь, получил диплом 1-й степени на 19-й Московской городской выставке творчества радиолюбителей-конструкторов ДОСААФ.

«дребезга» контактов прерывателя в момент их замыкания.

При размыкании контактов прерывателя конденсатор С4 разряжается через диод Д9, управляющий электрод тиристора Д7 и резисторы R11 и R12. На управляющий электрод тиристора Д7 подается положительное напряжение, и он переключается. Напряжение на конденсаторе С6 оказывается приложенным через резистор R8 к промежутку управляющий электрод — катод тиристора Д6, плюсом к управляющему электроду. Тиристор Д6 переключается. Первичная обмотка катушки зажигания подключается к заряженным до напряжения 400 в конденсаторам С2 и С3, напряжение на ней в течение нескольких микросекунд возрастает от 0 до 400 в. Нарастание напряжения на вторичной обмотке катушки зажигания запаздывает, искра возникает через 10—15 микросекунд после размыкания контактов прерывателя.

Низкое сопротивление переключившихся тиристоров шунтирует преобразователь, и он прекращает работу.

Резистор R10 и диод Д10 пропускают отрицательный импульс тока от катушки зажигания, который перезаряжает конденсатор С4, как только тиристоры переключатся. Тем самым снимается положительное смещение с управляющего электрода тиристора Д7 и исключается возможность его многократного переключения, когда контакты прерывателя разомкнуты. Благодаря цепочке R10—Д10 положительное напряжение на управляющий электрод тиристора Д7 подается в виде короткого импульса (около 100 микросекунд). Это обеспечивает образование лишь одной искры после размыкания контактов прерывателя.

Индуктивность первичной обмотки катушки зажигания, конденсаторы С2, С3 и переключившиеся тиристоры Д6, Д7 образуют колебательный контур, в котором возникают затухающие колебания.

Когда ток в контуре проходит через нуль, тиристоры выключаются, преобразователь снова начинает работать и через некоторое время заряжает конденсаторы С2 и С3 до напряжения 400 в.

Частота искрообразования зависит от числа цилиндров и оборотов двигателя. Для четырехтактного двигателя частота искрообразования равна:

$$F \frac{\text{искр}}{\text{сек.}} = \frac{nN_{ц}}{120},$$

ТИРИСТОРНАЯ СИСТЕМА ЗАЖИГАНИЯ

где: h — число оборотов в минуту;
 $N_{ц}$ — число цилиндров.

Для двухтактного двигателя частота искрообразования будет вдвое больше. Преобразователь напряжения должен успеть зарядить конденсаторы $C2$ и $C3$ за время между двумя искрами при максимальных оборотах двигателя.

Например, если четырехцилиндровый четырехтактный двигатель развивает 6000 об/мин, то частота искрообразования равна 200 искр/сек. Промежуток между двумя искрами составляет 0,005 секунды. За это время конденсаторы $C2$ и $C3$ должны быть полностью заряжены, то есть система должна быть готова к образованию следующей искры. Это предъявляет особые требования к преобразователю напряжения: он должен быть достаточно мощным и иметь малое выходное сопротивление.

Примененный в описываемой системе зажигания преобразователь заряжает конденсаторы $C2$ и $C3$ (суммарной емкостью 1 мф) в течение 2 миллисекунд. Это означает, что описываемая конденсаторная система зажигания может работать с четырехцилиндровым четырехтактным двигателем, развивающим до 15000 об/мин. Дальнейшее увеличение оборотов вызовет снижение мощности искрообразования, так как конденсаторы $C2$ и $C3$ не успевают полностью зарядиться. С восьмицилиндровым двигателем система может работать до 7500 об/мин.

Применение более мощного преобразователя напряжения обеспечит более быстрый заряд конденсаторов, устойчивую работу конденсаторной системы зажигания при более высоких оборотах двигателя.

Зная время заряда конденсаторов $C2$ и $C3$ и число цилиндров, можно определить максимальное число оборотов четырехтактного двигателя, до которого конденсаторная система зажигания может работать нормально.

$$h_{\max} \text{ об/мин} = \frac{120000}{t N_{ц}}$$

где: t — время заряда конденсаторов $C2$ и $C3$, миллисекунды;

$N_{ц}$ — число цилиндров двигателя.

Для двухтактного двигателя это число будет вдвое меньше.

Ток, потребляемый конденсаторной системой зажигания от аккумуляторной батареи, зависит от числа оборотов и количества цилиндров. Для четырехцилиндрового двигателя он меняется от 0,5 а, когда он остановлен и контакты прерывателя замкнуты, до 1,5а при 6000 об/мин.

Система конденсаторного зажигания, схема которого приведена на рис. 1, рассчитана для автомобиля, где с массой соединен отрицательный полюс 12-вольтовой аккумуляторной батареи.

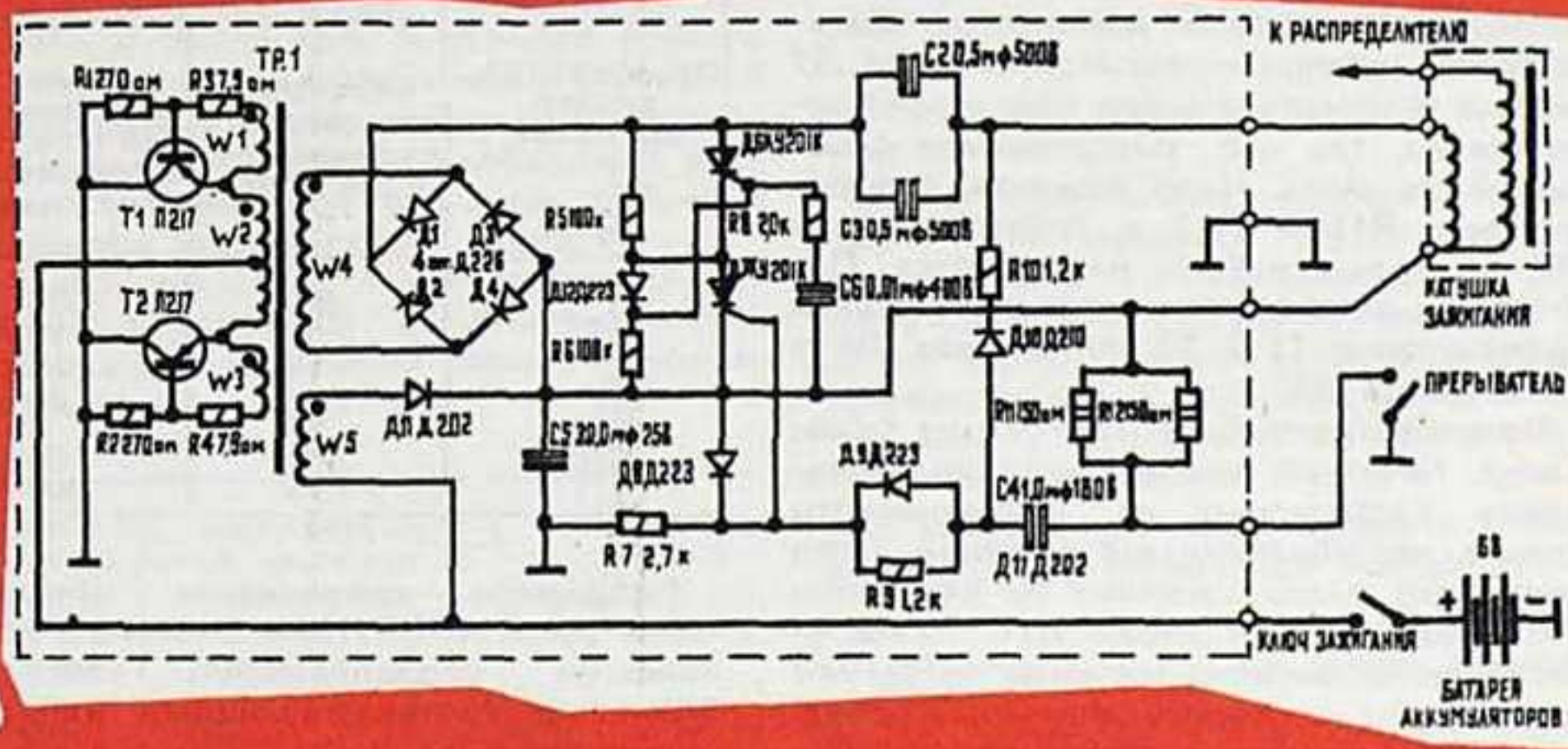
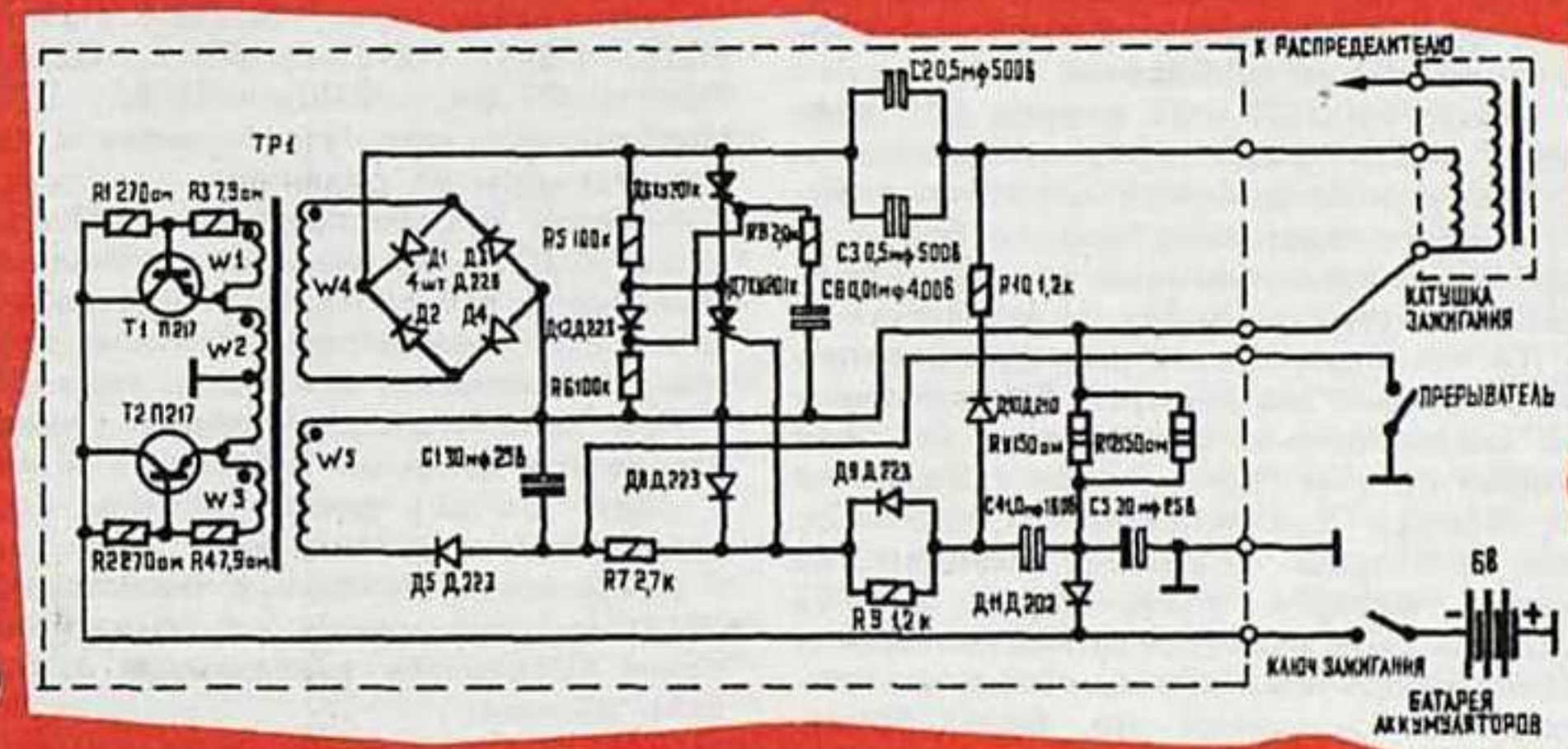
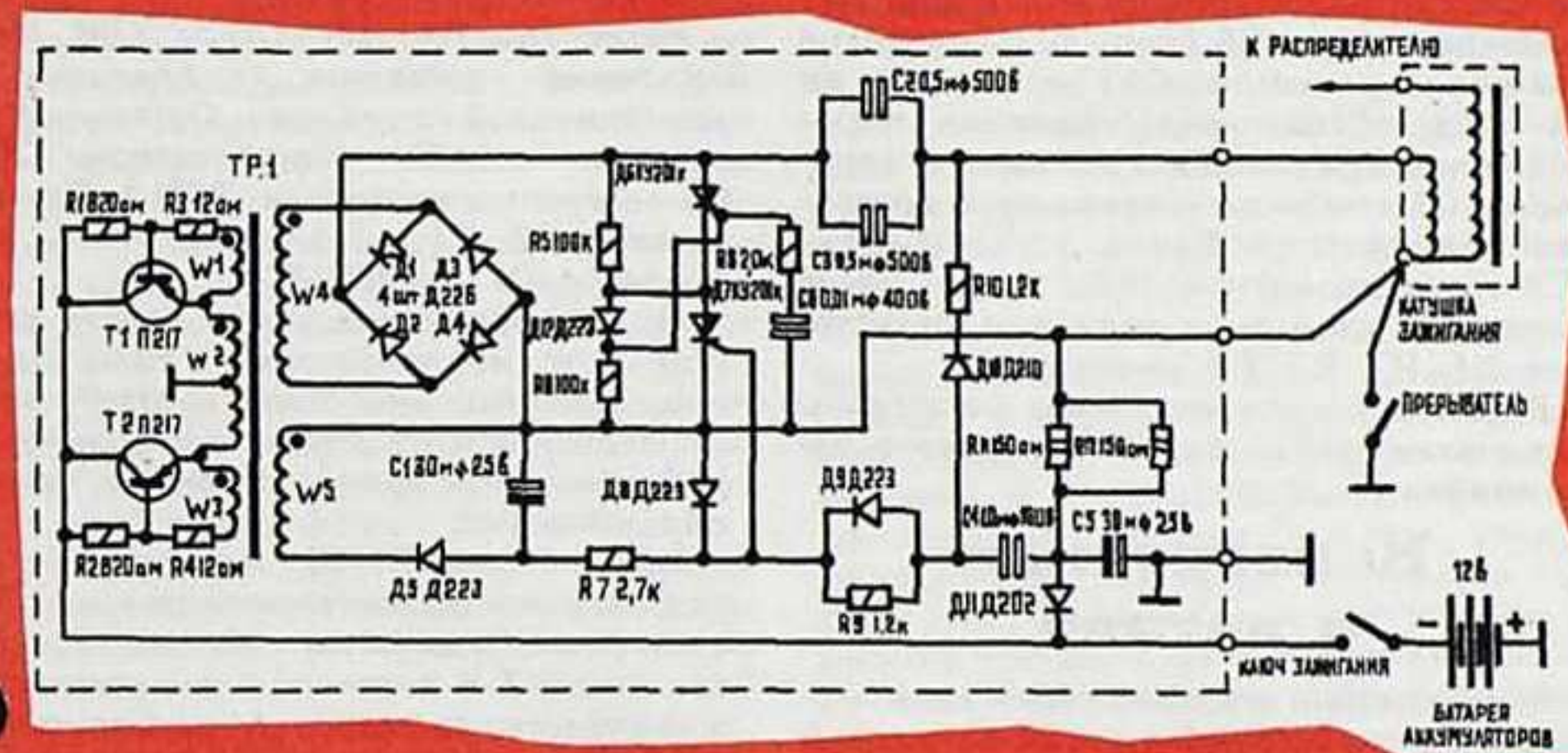
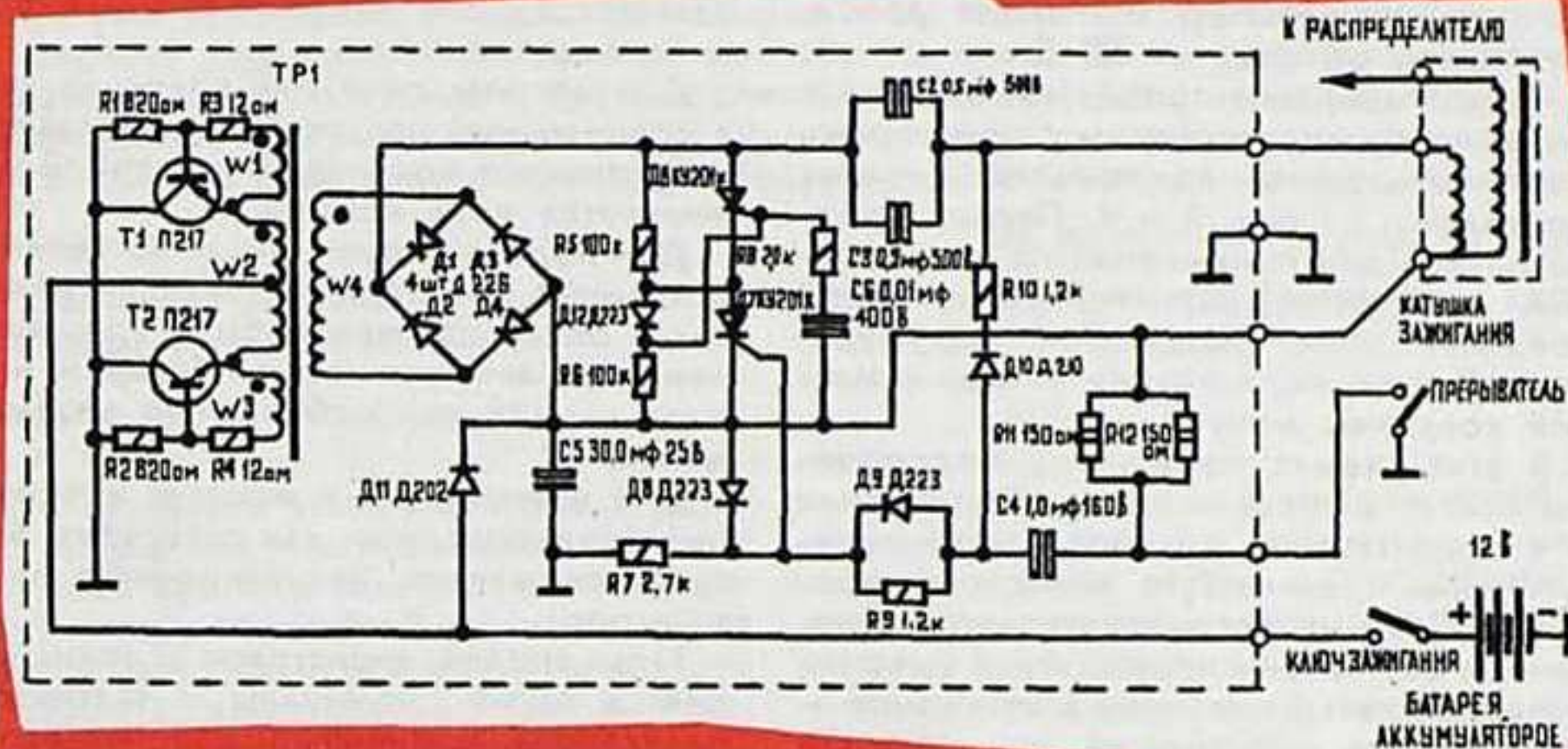
Для автомобилей, у которых с массой соединен плюс 12-вольтовой батареи, применяется схема конденсаторного зажигания, показанная на рис. 2.

Рис. 1. Электрическая схема для автомобиля с напряжением 12 в и «минусом на массу».

Рис. 2. Электрическая схема для автомобиля с напряжением 12 в и «плюсом на массу».

Рис. 3. Электрическая схема для автомобиля и мотоцикла с напряжением 6 вольт и «плюсом на массу».

Рис. 4. Электрическая схема для автомобиля и мотоцикла с напряжением 6 вольт и «минусом на массу».



Работает эта схема аналогично выше-описанной, но имеет дополнительные детали: диод Д5 и конденсатор С1. Кроме того, трансформатор ТР1 имеет дополнительную обмотку — W 5.

Схемы конденсаторного зажигания с кремниевыми триодными тиристорами для 6-вольтового напряжения питания приведены на рис. 3 и 4. Первая предназначена для применения на автомобилях, мотоциклах, катерах, где с массой соединен плюс 6-вольтовой аккумуляторной батареи, а вторая — где с массой соединен минус.

В этих схемах по-другому подключены контакты прерывателя. Напряжения 6 в недостаточно для надежного переключения кремниевого триодного тиристора. Поэтому последовательно с батареей и контактами прерывателя включен дополнительный источник напряжения — выпрямитель, состоящий из обмотки W 5 трансформатора ТР1, диода Д5 и конденсатора С1 (рис. 3) или диода Д11 и конденсатора С5 (рис. 4). Благодаря этому конденсатор С4 заряжается до 16—18 в, обеспечивая надежное переключение кремниевого триодного тиристора Д7 в момент размыкания контактов прерывателя. Кроме того, обмотка W2 трансформатора ТР1 имеет иныемоточные данные, а величины резисторов R1, R2, R3, R4 уменьшены.

В остальном же эти схемы аналогичны предназначенным для 12-вольтового напряжения.

Конструкция и детали

Блок конденсаторного зажигания может быть сконструирован самым различным образом. Это зависит от вкуса владельца и его возможностей. Но в любом случае необходимо выполнить несколько общих требований.

Транзисторы Т1 и Т2 и диод Д11 должны иметь радиаторы охлаждения. Очень удобно для этой цели использовать непосредственно корпус блока. В блоках, предназначенных для автомобилей с минусом на массу, транзисторы Т1 и Т2 устанавливаются непосредственно на основании (на корпусе) без каких-либо изоляционных прокладок, так как коллектор этих транзисторов выведен на их корпуса. Для автомобилей, где плюс аккумуляторной батареи выведен на массу, корпуса транзисторов Т1 и Т2 должны быть изолированы от основания блока слюдяными или лавсановыми прокладками толщиной не более 50 мк. Диод Д11 должен быть изолирован от корпуса в обоих случаях.

Если блок предназначен для работы с четырехцилиндровым двигателем, кремниевые триодные тиристоры Д6 и Д7 можно устанавливать без радиаторов охлаждения, так как рассеиваемая ими мощность мала. Надо помнить, что резисторы R11 и R12 и трансформатор ТР1 во время работы нагреваются. Поэтому их не следует располагать вблизи транзисторов Т1 и Т2, тиристоров Д6 и Д7 и диода Д5.

Конструктивно блок состоит из основания, печатной платы и крышки. Основание изготовлено из алюминиевого сплава, что обеспечивает хороший отвод тепла для расположенных на нем транзисторов Т1, Т2 и диода Д11. Плата — из фольгированного гетенакса. На ней размещены остальные элементы блока: трансформатор, тиристоры, конденса-

ры, резисторы и диоды. Она крепится к основанию на четырех стойках. Кожух блока стальной, крепится при помощи четырех винтов, вворачиваемых в стойки крепления платы.

Для защиты печатной платы от пыли в специальный паз основания вставляется резиновая прокладка, к которой прижимаются края кожуха.

Для подсоединения внешних цепей на основании имеются винтовые зажимы: три в блоке для автомобиля, где заземлен плюс аккумуляторной батареи, и четыре — для автомобиля, где заземлен минус.

Для крепления на машине в основании предусмотрены два отверстия. Блок крепится жестко, без каких-либо амортизаторов.

Типы диодов, тиристоров и транзисторов, а также номиналы и «ваттность» резисторов, номиналы и рабочие напряжения конденсаторов указаны на схемах.

Резисторы R1, R2 — типа УЛИ. Можно также применить самодельные, из манганиновой проволоки. Остальные резисторы — МЛТ. Конденсаторы С1 и С5 — электролитические, ЭТО-1. Конденсаторы С2, С3 и С4 — типа МБМ, конденсатор С6 — К40П-2Б.

Можно применить также другие резисторы и конденсаторы. Необходимо лишь, чтобы номинал соответствовал обозначенным на схеме, а «ваттность» и рабочее напряжение были не меньше обозначенных.

Транзисторы П217Б можно заменить любыми мощными германиевыми транзисторами, рассчитанными на средний ток выше 2 а и способными пропустить в импульсе не менее 5 а. Допустимое коллекторное напряжение должно быть не ниже 30 в. А таким требованиям отвечают транзисторы П4Б, П216, П216А-Д, П215, П214, П214А-Г, П213, П213А-Б, П210, П210А, П207, П208, П208А. Необходимо при этом иметь в виду, что размеры их различны.

Наличие в блоке диодов Д223, Д226, Д202 и Д210 объясняется стремлением уменьшить его габариты и повысить надежность. Можно применить и другие диоды, например, все диоды типа Д226.

При замене диодов следует руководствоваться данными таблицы 1 и иметь в виду, что все диоды должны обязательно быть кремниевые.

Кремниевые триодные тиристоры КУ 201К можно заменить другими тиристорами, имеющими аналогичные технические данные.

ТАБЛИЦА 1

Обозначение диодов на схеме	Параметры заменяющего диода	
	максимальное обратное напряжение, в (не менее)	максимальный прямой ток (среднее значение), ма (не менее)
Д1, Д2, Д3, Д4	400	300
Д5	50	10
Д8	15	15
Д9	15	50
Д12	15	5
Д10	400	50
Д11	15	300

Например, кремниевым триодным тиристором КУ201Л или силовыми кремниевыми управляемыми вентилями ВКУ-10 с соответствующими напряжениями переключения.

Если есть тиристоры с напряжением переключения больше 550 в, нет необходимости ставить два тиристора последовательно. В этом случае устанавливают только один, на место Д7, а его анод соединяют непосредственно с конденсаторами С2 и С3. Резисторы R5, R6, R8, конденсатор С6 и диод Д12 не ставят. Параллельно тиристору Д7 подключается резистор 300 ком 1 вт.

Данные трансформатора ТР1 для 12-вольтового напряжения питания приведены в таблице 2.

ТАБЛИЦА 2

Обозначение обмотки по схеме	Количество витков	Провод
W 1	15	ПЭВ-2 диаметром 0,3 мм
W 2	50+50	ПЭВ-2 диаметром 1,0 мм
W 3	15	ПЭВ-2 диаметром 0,3 мм
W 4	1660	ПЭЛШО диаметром 0,15—0,18 мм
W 5	50	ПЭВ-2 диаметром 0,12 мм

ТАБЛИЦА 3

Обозначение обмотки по схеме	Количество витков	Провод
W 1	10	ПЭВ-2 диаметром 0,3 мм
W 2	35+35	ПЭВ-2 диаметром 1,0 мм
W 3	10	ПЭВ-2 диаметром 0,3 мм
W 4	1160	ПЭВ-2 диаметром 0,2 мм
W 5	35	ПЭВ-2 диаметром 0,12 мм

Сердечник трансформатора — ленточный, тороидальный — ОЛ 25/40—12,5 (или 2 штуки ОЛ 25/40—6,5) из стали 3—330. Толщина ленты 0,08 мм (внешний диаметр сердечника 40 мм, внутренний 25 мм и высота 12,5 мм).

При намотке трансформатора следует обратить особое внимание на тщательность выполнения обмотки W4.

Для 6-вольтового напряжения питания обмотка W2 должна быть намотана двойным проводом ПЭВ-2 диаметром 1,0 мм и иметь 24+24 витка. Остальные данные трансформатора остаются без изменения.

Можно применить и обычный Ш-образный сердечник из стали Э-44. Например, Ш-16×16 (железо Ш-16, толщина набора 16 мм). С этим сердечником для 12-вольтового напряжения питания трансформатор имеет данные, приводимые в таблице 3.

Обмотка W4 между слоями должна иметь изоляцию из конденсаторной бумаги или лавсана.

Для 6-вольтового напряжения питания обмотку W2 наматывают двойным проводом ПЭВ-2 диаметром 1,0 (17+17 витков). Остальные данные трансформатора остаются без изменения.

При установке в схему следует обратить внимание на правильное подсоединение обмоток трансформатора ТР1; начала обмоток на схемах обозначены точками.

РЕМОНТ ГИДРАВЛИЧЕСКИХ АМОРТИЗАТОРОВ

«В № 11 журнала «За рулем» за 1965 год наша группа мотоциклистов из самодеятельного мотоклуба [а нас одиннадцать] с удовольствием прочитала статью инженера В. Иванова «Гаситель колебаний». Мы благодарны автору и его рекомендации уже претворили в жизнь. На четырех К-175 амортизаторы работают отлично.

Дорогая редакция! У нас большая просьба. Не могли бы вы попросить инженера В. Иванова написать статью о восстановлении работоспособности вышедших из строя задних амортизаторов мотоцикла ИЖ. Думаем, что такую статью многие прочтут с интересом, да и не только прочтут, а будут руководствоваться ею при ремонте.

г. Киев

По поручению группы С. Есин»

Охотно выполняем просьбу группы наших читателей и предоставляем слово инженеру В. П. ИВАНОВУ.

Все трущиеся части агрегатов и деталей мотоцикла, как и всякой машины, с течением времени изнашиваются. К примеру, износ поршневой группы требует замены некоторых деталей. Если этого не сделать, двигатель не будет работоспособным.

То же самое относится и к гидравлическим амортизаторам задней подвески. К сожалению, о ремонте амортизаторов написано очень мало. Обычно вышедшие из строя амортизаторы заменяют новыми. Однако такое решение не всегда приемлемо для владельца машины. Поэтому на примере амортизатора мотоцикла «ИЖ-Планета» будет показано, как восстановить работоспособность этого узла.

Но прежде чем приступить к делу, необходимо ясно представить, чего мы хотим добиться и какие при этом могут встретиться трудности.

Обязанность амортизатора — гасить колебания мотоцикла. При наезде на неровность пружина подвески сжимается. В последующий момент она разжимается и стремится подбросить мотоцикл. Машину начинает раскачивать. На некоторых дорогах водитель вынужден даже снижать скорость.

Силы разжимающейся пружины гасятся за счет возникновения в амортизаторе сил сопротивления в ходе разжатия (отбоя).

Как возникают эти силы? Рассмотрим рис. 1. При разжатии амортизатора рабочая жидкость (масло), заключенная в надпоршневом пространстве рабочего цилиндра, начинает течь через зазор между поршнем 1 и рабочим цилиндром 2 (в поршне стандартного амортизатора «ИЖ-Планеты» нет наклонного сверления 5), создавая тем самым силы сопротивления. Величины этих сил будут зависеть от величины зазора. По мере износа этот зазор увеличивается, силы сопротивления снижаются и могут стать равными нулю. Этому же способствует утечка рабочей жидкости через зазор между штоком 3 и направляющей втулкой 4, а также через зазор, образующийся в результате появления осевого люфта между направляющей втулкой 4 и верхним торцом рабочего цилиндра 2. Поэтому при сборке необходимо убедиться в надежной фиксации рабочего цилиндра направляющей втулкой.

Таким образом, силы сопротивления падают в основном вследствие износа поршня и, в некоторой степени, рабочего цилиндра.

Для восстановления работоспособности амортизатора (не имеющего, естественно, износа штока и направляющей втулки) достаточно заменить только поршень.

Чтобы стабилизировать силы сопротивления при ходе отбоя, целесообразно пустить поток рабочей жидкости не по зазору между поршнем и рабочим цилиндром, а по наклонному сверлению 5, диаметром 1,2 мм, которое надо сделать (см. рис. 1). Утечка жидкости во всех других местах поэтому должна быть сведена до минимума. Между поршнем и рабочим цилиндром следует установить зазор 0,02—0,03 мм.

При таком зазоре большое значение имеет концентричность поверхностей штока 3 и поршня 1: нарушение ее может привести к заклиниванию штока с поршнем в рабочем цилиндре. Поэтому изготовление нового поршня следует разделить на два этапа. Сначала по чертежу (рис. 2) выточить из чугуна или из бронзы поршень без окончательной обработки наружного диаметра (номинальный размер его 20 мм). Затем поршень (вместе с шайбой-клапаном) надевают на шток (рис. 3) и закрепляют гайкой. Шток с поршнем вставляют в разжимную втулку и закрепляют в патроне токарного станка так, чтобы поверхность штока не давала радиального биения. После этого окончательно обрабатывают наружную поверхность. Эту операцию можно проделать и на шлифовальном станке. В обоих случаях следует стремиться к тому, чтобы поршень плотно входил в рабочий цилиндр без ощутимых перекосов (для контроля станок останавливают и надевают на поршень цилиндр амортизатора). Это достигается при зазоре в 0,02—0,03 мм. После обработки следует снять заусенцы и тщательно удалить мельчайшую стружку, так как она является одной из причин износа.

Если силы сопротивления окажутся слишком большими (подвеска не успевает разжиматься), то диаметр наклонного сверления 5 надо увеличить до 1,3—1,4 мм. Однако такая необходимость может возникнуть лишь в холодное время года.

При более жестких условиях эксплуатации мотоцикла, обуславливающих сильный нагрев амортизаторов, например, во время состязаний или при высоких температурах, целесообразнее применить схему поршня с клапаном хода отбоя, аналогичную описанной в № 11 журнала за 1965 год.

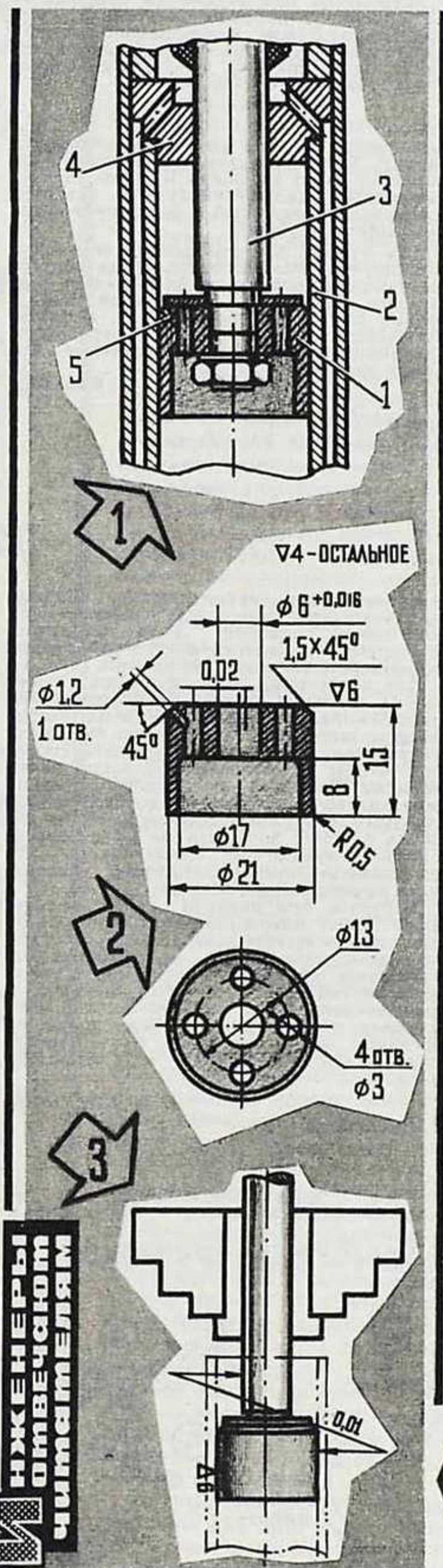
В качестве рабочей жидкости хорошо использовать веретенное масло АУ.

В. ИВАНОВ,
ведущий конструктор ВНИИмотопрома
г. Серпухов

Рис. 1. Амортизатор: 1 — поршень; 2 — рабочий цилиндр; 3 — шток; 4 — втулка; 5 — сверление диаметром 1,2 мм.

Рис. 2. Поршень.

Рис. 3. Шток.



ДВА УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Магнит в масле

На конце масломерного стержня своего К-750 я укрепил магнит. Находясь в масле, он улавливает металлические частицы, появляющиеся в результате износа деталей. Теперь перед каждым выездом, проверяя количество масла, я очищаю магнит от приставших к нему частиц.

Это нехитрое, но полезное дополнение к стержню можно применить на любом мотоцикле.

«Вечный» ротор-бегунок

Ротор-бегунок, или распределитель искры на свечи, у мотоциклов К-750, М-72, М-61 со временем изнашивается, пружинные щетки истираются, и его приходится протачивать.

Я отказался от щеток. В крышке, где стояли щетки, просверлил сквозные отверстия и нарезал резьбу М4. В них ввернул винты с контргайками. Винты не доходят до ротора-бегунка 0,5—1 мм. Мотоцикл работает хорошо, а ротор не изнашивается.

С. ГРИГОРЬЕВСКИЙ

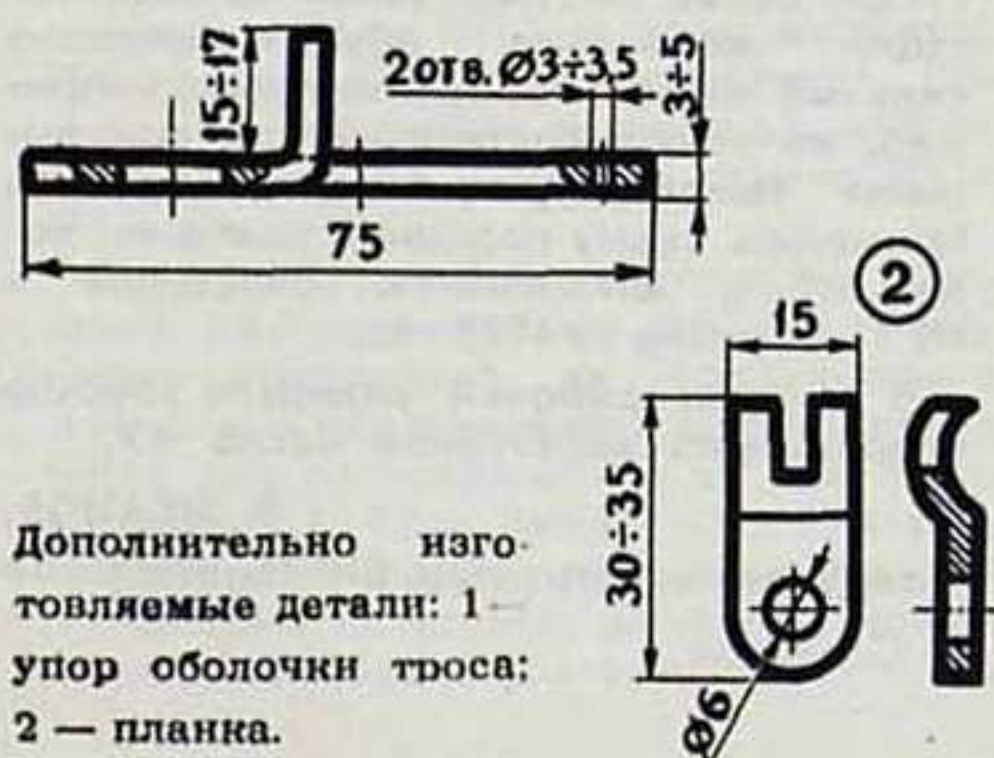
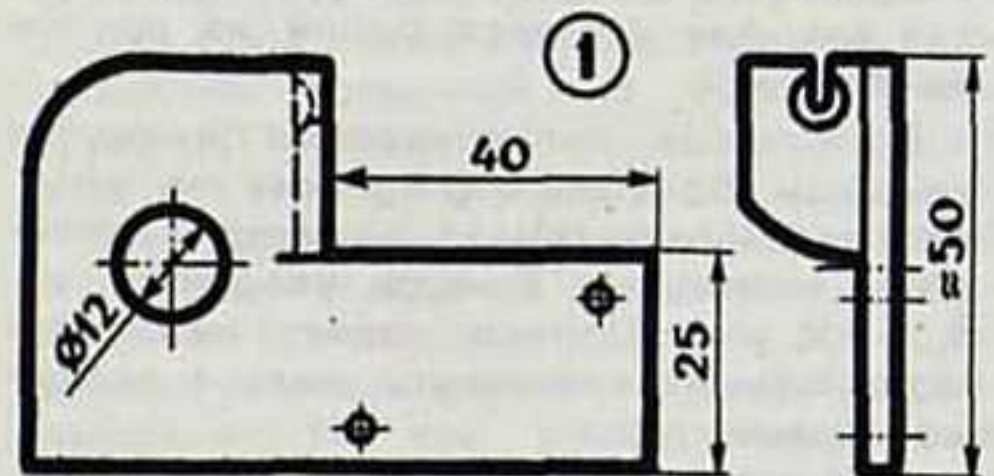
г. Ангарск Иркутской области,
проспект Ленина, 37, кв. 16

ТОРМОЗ НА КОЛЯСКЕ

Два года я ездил на мотоцикле М-62 и заметил, что при большой нагрузке и значительной скорости тормозной путь его велик. Поэтому я поставил тормоз на колесо бокового прицепа. Для этого взял крышку тормоза переднего колеса в сборе (с тормозными колодками и др.). Спил центральный осевой выступ и подчистил это место напильником. Отверстие подогнал так, чтобы крышка на оси прицепа вплотную подходила к рычагу торсиона. Углубление в упоре на крышке увеличил, чтобы в него входил рычаг торсиона. Взял трос сцепления от мотороллера «Тула», укоротил его. Оболочку оставил длиной 1400 мм, сам трос — 1600 мм.

Изготовил упор 1 оболочки троса (см. рисунок), который должен крепиться на задней правой подножке. Концы троса заделал роликами от троса переднего тормоза. Планка 2 (также специально изготовленная) при помощи двух гаек М6 крепится на тормозной тяге. Затем трос регулируется так же, как трос переднего тормоза.

Одновременно на правую часть упора 1 (см. вид спереди) прикрепил включатель стоп-сигнала от мотороллера «Тула». Пружинку тяги включателя соединил



Дополнительно изготавливаемые детали: 1 — упор оболочки троса; 2 — планка.

проволокой с барашковой гайкой тяги ножного тормоза. Сейчас при нажатии на педаль тормозит заднее колесо, колесо бокового прицепа и зажигается стоп-сигнал. Фонари можно взять от мотоциклов ИЖ-П. Один контакт включателя подсоединяется к зажиму «В» реле-регулятора, а другой нужно соединить проводом с задним фонарем.

В. ЗАНОЗИН

с. Чернуха Арзамасского района
Горьковской области,
ул. 40 лет Октября

От редакции. Мы проконсультировались по поводу этого предложения со специалистами Ирбитского мотоциклетного завода. Нам сообщили, что тому, кто захочет воспользоваться рекомендацией В. Занозина, необходимо учесть, что торможение колеса коляски должно запаздывать относительно заднего колеса мотоцикла. Иначе возможен занос машины вправо.

ВЫРУЧИТ ПОЛИЭТИЛЕНОВЫЙ МЕШОК



Аккумулятор в полиэтиленовом мешке.

Много неприятностей может доставить «закипевший» аккумулятор мотоцикла, особенно если этого не заметить вовремя.

Здесь может выручить химия. Чтобы при «закипании» электролит не попадал на внутренность багажника и не портил его, поместите аккумулятор в полиэтиленовый мешочек (см. фото). Предварительно обрежьте его таким образом, чтобы края были выше аккумулятора на 20—30 мм.

В. САВИНОВ

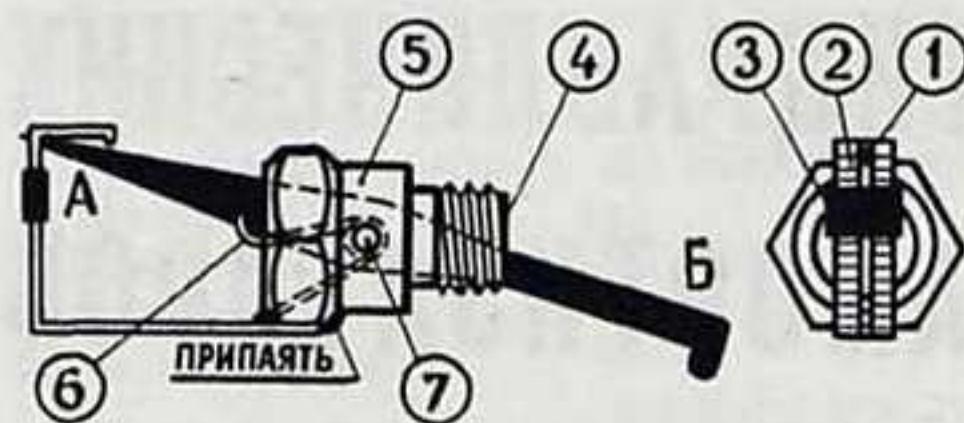
Москва,
3-й Добрынинский пер., 3/5,
корп. 1, кв. 30

ДЛЯ УСТАНОВКИ ЗАЖИГАНИЯ

У мотоциклов, где свеча зажигания расположена не перпендикулярно, а под углом к поршню, трудно правильно установить зажигание. У ИЖ-56 приходится, например, снимать головку цилиндра, а у ИЖ-49 — к тому же седло и бак, у invalidных колясок СЗА — воздухопровод.

Я предлагаю устройство для точной установки зажигания.

Как его сделать — видно из рисунка. Изолятор удаляем и на оси располагаем равноплечий рычаг АБ. Длина его 110 мм.



Устройство для установки зажигания: 1 — стрелка в прорези; 2 — шкала делений через 1 мм; 3 — подвижная скоба для отметки ВМТ; 4 — вырез для увеличения хода рычага; 5 — корпус свечи; 6 — пружина; 7 — ось.

Подвижная скобка (визир) находится вверху. Проворачиваем коленчатый вал, поршень давит на плечо В, плечо А уходит вниз и смещает скобу. Она остается в одном из положений и фиксирует верхнюю мертвую точку.

При втором обороте коленчатого вала фиксируется момент размыкания контактов прерывателя. Это можно сделать при помощи лампочки, включенной параллельно контактам прерывателя. Расстояние между концом рычага А (стрелки) и подвижной скобкой соответствует моменту зажигания.

Е. ВЕСЕЛОВ

г. Шуя Ивановской области,
Комсомольская пл., 14, кв. 44

ИЗМЕНИТЕ ФОРМУ ЛОПАТКИ

Начинающие мотоциклисты, монтируя покрышку, часто пробивают камеру монтажной лопаткой. Даже опытному мотоциклисту нелегко дается забортовка оставшейся четверти покрышки.

Для облегчения этой операции имеет смысл изменить форму стандартной лопатки. Конец ее длиной 8—10 мм нагреваем и выгибаем в сторону выпуклой части (рис. 1). Лучше нагревать горелкой, чтобы не отпустить большую часть лопатки. Круглым напильником диаметром 8—10 мм выбираем небольшое углубление у самого кончика, чтобы лопатка плотнее ложилась на обод колеса. Загибать нужно так, чтобы конец стал параллелен длинному прямому участку, а не превратился в крючок.

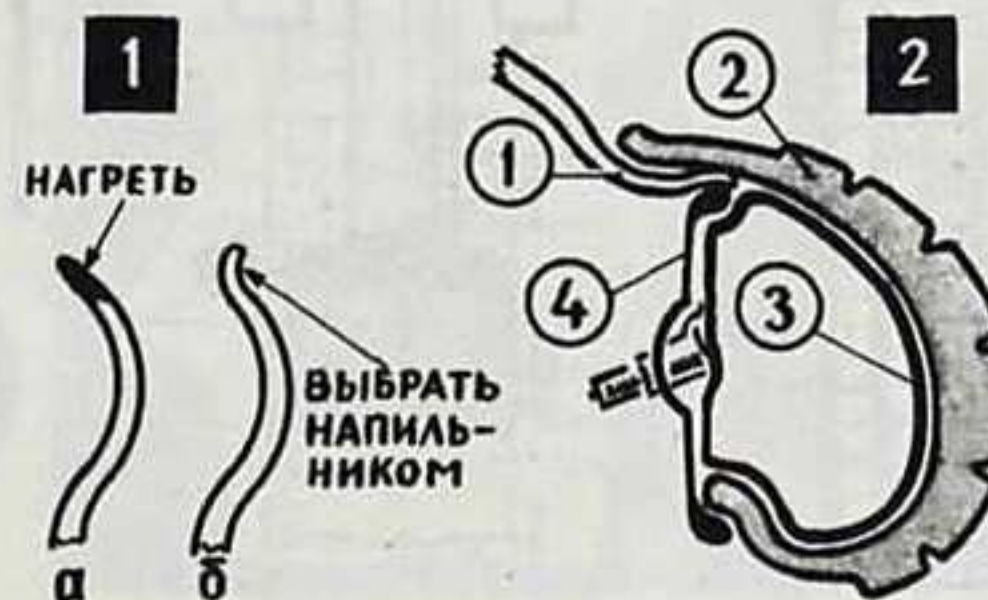
Бортовка при помощи таких лопаток даже новой покрышки не требует большого труда и времени. Причем лопатка не может соскользнуть внутрь обода. Захватывать покрышку нужно через такой промежуток, чтобы ее борт ложился в выемку лопатки и, скользя по ней, соскакивал в обод (рис. 2). Все грани на загнутах конце должны быть хорошо обработаны; желательно их отполировать.

А. ПЛЕХАНОВ

г. Челябинск — 38,
ул. Молодежная, 27, кв. 8

Рис. 1. Монтажная лопатка: а — заводская конструкция; б — измененная.

Рис. 2. Монтаж покрышки: 1 — лопатка; 2 — покрышка; 3 — камера; 4 — обод.



Сначала немного истории. Первые правила движения автомобилей появились 70 лет назад в Англии, где, не мудрствуя лукаво, распространили на них правила городских железных дорог в ограничении скорости (около 23 км/час!), требованиях к освещению, сигнализации и пожарной безопасности. В самом начале XX века первые автомобильные «уставы» возникают и на континенте, в Германии.

Однако уже с «младенчества» автомобиль отправляется в дальние путешествия, пересекает границы государств. За полстолетия международные автомобильные сообщения получили небывалое развитие.

Бурные темпы роста производства автомобилей во многих странах и строительство усовершенствованных дорог способствуют дальнейшему развитию межгосударственных автомобильных перевозок, международному авто- и мототуризму.

Понятно, что ездить по дорогам мира, как говорят, со своим уставом нельзя. Возникла необходимость в унифицированных международных правилах движения и дорожных знаках.

Еще в 1909 году на совещании в Париже были приняты первые, хотя и весьма примитивные, но устанавливающие определенное единообразие, рекомендации по правилам движения. Этот документ был назван «Международной конвенцией» и содержал, в частности, первые четыре международных дорожных знака. И все же автомобильные правила по-прежнему опирались на опыт организации движения гужевого и рельсового транспорта. Конечно, это могло быть только на заре автомобилизации. Очень скоро стало ясно, что первые рекомендации по правилам движения нуждаются в дальнейшем совершенствовании.

В 1926 году была принята «Международная конвенция о дорожном транспорте», дополненная в 1931 году «Конвенцией о введении единообразия в сигнализации на дорогах», а также конвенцией о правилах движения автотранспорта между американскими странами.

Но и эти документы со временем устарели. Тогда Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН были подготовлены проекты «Международной конвенции о дорожном движении» и «Протокола о дорожных знаках и сигналах», которые и были приняты в 1949 году на конференции по дорожному и автомобильному транспорту в Женеве.

Эти два документа стали типовыми для правил движения и дорожной сигнализации. Разумеется, в странах, присоединившихся к конвенции.

Казалось бы, правила движения и система дорожной сигнализации настолько близкие вопросы, что их следовало объединить в один документ. Однако исторически сложилось так, что если общие принципы правил движения в большинстве стран совпадают, то системы дорожных знаков имеют существенные различия.

Великобритания, например, наряду с символическими изображениями прибегает к надписям, в частности на предупреждающих знаках. В США вообще основным средством информации и введения ограничений являются стандартные таблички с надписями. Есть «свои» дорожные знаки и в других странах. И с этим приходится считаться. Самостоятельное значение «Международной конвенции о дорожном движении» и «Протокола о дорожных знаках и сигналах» позволяет этим странам принять общие рекомендации, не меняя в то же время своей системы знаков. Достаточно сказать, что число стран, присоединившихся к Конвенции, приближается к 80, а принявших Протокол — всего 34.

Как известно, Советский Союз признал обязательными для себя оба документа и присоединился к Конвенции и Протоколу в 1959 году.

Напомним, что Конвенция содержит 35 статей, которые определяют терминологию в вопросах

безопасности и организации движения, формулируют правила действий водителей при управлении транспортными средствами и основные технические требования безопасности движения к автомобилям и транспортным средствам вообще.

Протокол о знаках и сигналах предусматривает разделение всех знаков на «знаки, предупреждающие об опасности» (в СССР — предупреждающие), «приказательные», среди которых различают «запрещающие» и «обязательные к выполнению» (в СССР — соответственно: запрещающие и предписывающие) и, наконец, «дающие лишь указания», подразделяющиеся на «указательные», «указывающие направление» и «указывающие населенные пункты и маршрут» (в СССР — указательные).

В основном тексте Протокола были приняты символы 21 предупреждающего знака, 18 запрещающих и др. Он устанавливает также основные значения разметки проезжей части, сигналов светофоров и регулировщиков.

Однако за минувшие 10—15 лет в автомобильном мире многое изменилось. Еще значительнее перемены, которые ожидают нас впереди. И Конвенция и Протокол уже не отвечают в полной мере тому уровню автомобилизации, который достигнут большинством стран. Развитие автомобильного транспорта за прошедшее время привело к необходимости введения ряда новых или более развернутых правил поведения водителей и пешеходов на улицах и дорогах, расширения и уточнения требований к конструкции и техническому состоянию транспортных средств, наконец, пополнения свода дорожных знаков. Это лишнее раз доказывают многочисленные поправки и дополнения к Конвенции и Протоколу, принятые в различные годы и обсуждавшиеся рабочими органами Комиссии по внутреннему транспорту. Такая подготовительная работа, в которой участвовали и авторы этой статьи, велась в течение последних двух лет и после ряда обстоятельных обсуждений и внесения многочисленных изменений завершилась. Теперь уже можно в общих чертах говорить о том, что будет представлять собой новая Конвенция, каковы новые тенденции в организации движения транспорта.

В новом тексте Конвенции о дорожном движении сохранен прежний принцип — ее статьи говорят о том, как должен действовать водитель (или пешеход), а не что ему запрещается делать. Этим самым Конвенция как бы приближается к инструкции, разъясняющей основные принципы обеспечения безопасности на улицах и дорогах, которыми должны руководствоваться организаторы движения и все его участники.

Более того, если в Конвенции 1949 года содержались лишь наметки основных правил безопасности движения, то новая редакция значительно более детально рассматривает эти положения. Это соответствует происшедшим изменениям в дорожном движении — резкому росту его плотности и интенсивности, значительному повышению скоростей, что требует в свою очередь большей четкости и быстроты ориентировки водителей, большей осмотрительности.

Чтобы читатели лучше представили себе характер требований и рекомендаций, устанавливаемых Конвенцией, и смысл тех уточнений, которые внесены в новую редакцию, мы предлагаем сравнить тексты одной из основополагающих статей Конвенции — выбор скорости движения.

Международная Конвенция о дорожном движении 1949 г.

Статья 10. «Каждый водитель транспортного средства всегда должен быть в состоянии регулировать скорость движения и управлять разумно и с осторожностью.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Временная

23

ВОДИТЕЛЬ

В

Тот, кто управляет передвижающимися машинами (шофер автомобиля, вожатый трамвая, тракторист, пилот самолета и т. п.), — так определяет этот термин «Толковый словарь русского языка».

В Правилах движения понятие «водитель» распространено на управляющих не только самоходными машинами, но также велосипедами и гужевыми повозками. Следовательно, все они должны знать и выполнять требования общих разделов Правил движения. Кроме того, для водителей велосипедов и гужевых средств (как с повозкой, так и под седлом или вьюком) установлены специфические требования и ограничения, изложенные в специальном разделе Правил.

Водители автомобилей, мотоциклов, мотороллеров, мопедов с двига-

телем рабочим объемом 49,8 см³ и более, мотоколясок, троллейбусов и трамваев обязаны иметь удостоверение на право управления соответствующим транспортным средством, выданное Госавтоинспекцией.

Для управления дорожными, строительными, уборочными, поливочными и другими специальными машинами, сконструированными на автомобильном шасси, необходимо получить в Госавтоинспекции удостоверение водителя автомобиля. Тем, кто работает на машинах, созданных не на базе автомобиля, а также трактористам удостоверения выдаются квалификационными комиссиями соответствующих ведомств.

Водители гужевых повозок (саней), мопедов с двигателем рабочим объемом менее 49,8 см³ и велосипедов (с двигателем и без него) могут быть подвергнуты экзаменам по Правилам движения на основании решений местных Советов депутатов трудящихся. Они должны получить в этом случае документ, форма которого также устанавливается на местах.

Не является водителем тот, кто использует для перевозки каких-либо грузов или предметов ручные тележки, санки и т. п. Он обязан выполнять правила для пешеходов.

Г

Под этими словами понимают дорогу, пролегающую в районе гор, то есть значительных возвышенностей над окружающей местностью, получивших свое географическое название, таких, как Восточные Карпаты, группы Кавказских, Уральских и Алтайских хребтов, Крымские и Саянские горы, отроги Памира и т. п.

Особые обязанности водителей и ограничения в движении, содержащиеся в специальном подразделе Правил (статьи 101—103), вступают в силу именно на дорогах, по склонам и перевалам горных хребтов, а не просто на пересеченной местности.

Отметим специально, что на разнообразных кряжах (Донецкий, Тиманский) или грядах (Клинско-Дмитровская), возвышенностях (Валдайская, Приволжская, Ставропольская, Волыно-Подольская), плоскогорьях и нагорьях эти ограничения не действуют, а водители обязаны принимать меры предосторожности в зависимости от особенностей дорожных условий, о которых их оповещают предупреждающие дорожные знаки.

Осколки подфарника

Чудесный вечер — светлый, тихий, теплый.

— Сейчас бы на озере с удочкой сидеть! — вздохнул Алексей Копылов, запирая упруго щелкнувший замок сейфа. После окончания юридического факультета Алексей третий год работал следователем, и выезжать на рыбалку теперь удавалось все реже и реже.

Уходя с работы, он по привычке заглянул к дежурному:

— Ну как на дороге?
— На дороге все в порядке... Зуммер телефона загудел, когда Копылов был уже на пороге. Дежурный поднял трубку, и лицо его сразу стало сосредоточенным:

— Да... да. Есть! Где? Жди на месте...

Заметки криминалиста

— Вот так, Алексей Николаевич, придется выезжать. На сорок шестом километре наезд. Инспектор Демин звонит из Донинки, просит следователя.

Через несколько минут машина с красной полосой, огрызаясь сиреной при обгонах, мчалась по Георгиевскому шоссе.

Дорога Копылову хорошо знакома: вот проехали железнодорожный переезд, скоро поселок, где он живет (опять мимо дома без остановки!), потом побегут перелески, поля, дачные участки и наконец деревня Донинка. За ней шоссе круто сворачивает влево, в подстриженный, колючий ельник. Тут он и есть, злополучный сорок шестой километр. Это здесь позапрошлой зимой пьяный хулиган, угнав машину, протаранил длинной стрелой автокрана кабину встречного МАЗа. Алексей хорошо помнит это свое первое «дорожное дело», помнит, как подвыпивший верзила, размазывая по лицу грязные слезы, бился в истерике, увидев, что натворил. А на обледенелом шоссе лежало тело убитого им водителя...

Стемнело. Включили фары. Наконец на обочине увидели группу людей, милицейский мотоцикл с коляской.

Демин доложил:

— Какой-то негодяй сбил мотоциклиста и удрал. Потерпевший — в больнице, в Лучице, отсюда три километра. Может, выживет... Сильно стукнуло... Без сознания...

Резкий свет фары-искателя

выхватил разбитый голубой мотороллер «Вятка», опрокинувшийся на асфальт возле самой обочины. Рядом темнела лужица крови, блеснули осколки стекла. Следов автомобильных покрышек на шоссе видно не было. «Даже не тормознул, ударил с ходу», — отметил Алексей. Еще и еще раз внимательно просматривал он каждый сантиметр места происшествия, измерял, фотографировал, записывал... Потом аккуратно собрал в коробку осколки стекла.

В больнице следователя ожидало тяжелое известие — мотоциклист скончался. Дежурный хирург развел руками:

— Такая травма... Ничего не сделаешь. Неизбежен летальный исход.

В приемном покое Копылову передали одежду погибшего и его документы: новенькие водительские права мотоциклиста, заводской пропуск, справку — «Дана настоящая Гадаеву Ивану Федоровичу в том, что он действительно проживает...»

Возвращались молча. На сорок шестом километре уже никого не было.

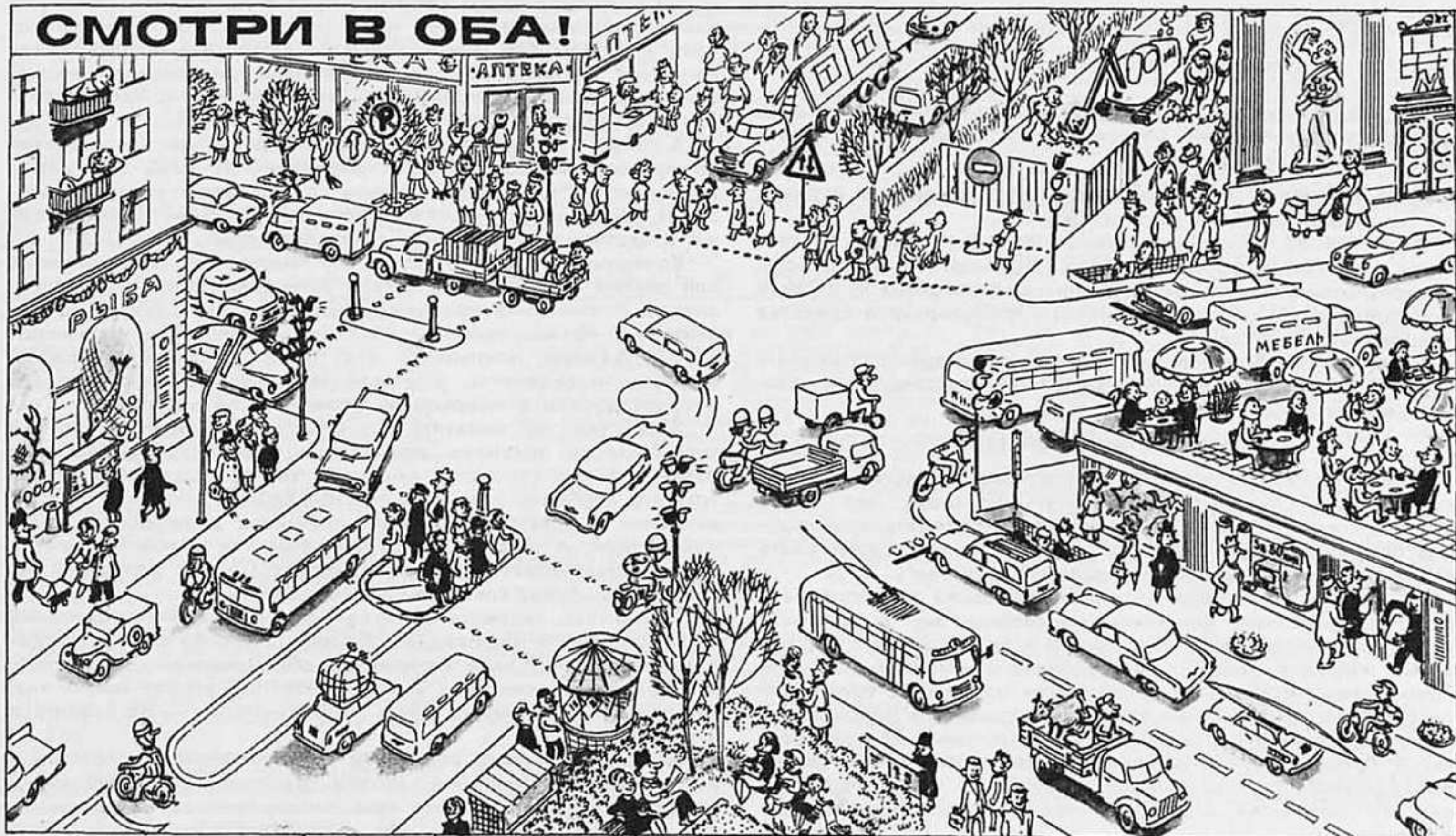
...Второй день не давала покоя Алексею коричневая картонная папка с надписью: «Дело о дорожно-транспортном происшествии на 46 км Георгиевского шоссе». В какой уж раз доставал он ее из сейфа, молча перелистывал страницы протокола осмотра места происшествия, рапорты инспекторов ГАИ, участковых уполномоченных. Уже были установлены и про-

Еще и еще раз внимательно просматривал он каждый сантиметр места происшествия...

Рисунок
Р. Мусихиной



СМОТРИ В ОБА!



В рисунке — шесть ошибок. Ответы на стр. 32.

Рис. К. Невлера

верены десятки машин, которые проезжали или могли проезжать в тот вечер по Георгиевскому шоссе. И ничего обнадеживающего. Даже малюсенькой «зацепочки» — ровно ничего. Разве только стекла...

Это была дьявольская работа! Не один вечер вместе с экспертом научно-технического отдела раскладывал Копылов на листе картона собранные осколки. Подбирали их и так, и этак. Наконец сложили все стекло фары мотороллера. Теперь стало видно, что несколько стекляшек оставались вроде бы лишними. Когда их аккуратно соединили, они образовали часть подфарника грузовика ГАЗ-51.

Значит — ГАЗ-51! Снова поиски, настойчивые, кропотливые, беседы с десятками людей и наконец новая ступенька на пути к истине.

...Шофер двенадцатой автоколонны Коноваленко на своем самосвале вечером возвращался в гараж по Георгиевскому шоссе. Где-то возле Лучиц на обочине увидел он крытый брезентом ГАЗ-51. Водитель стоял рядом и «голосовал» пустым ведерком. Коноваленко притормозил.

— Ты чего?

— Выручай, браток...

Высокий чернявый парень с жестяным ведерком в руке громко икнул и выругался.

— А, чтоб тебя! Связался с этим чертовым прорабом. Холодильник ему, видишь, для тещи!

В кабине машины дремал пассажир в соломенной шляпе. Чернявый, картавя, передразнил кого-то:

— Целый год в очегеди тогчал, стагался!

Потом добавил:

— Бензинчик, понимаешь, на нуле. А мне шибко торопиться надо!

Поставив ведро на землю, парень пошарил в карманах своего засаленного комбинезона, вытащил потертый дерматиновый бумажник.

— Ну, это ты брось... Не надо. Отлей сколько нужно, только поживей — я тоже работать кончил. Домой пора.

Потом уже Коноваленко подумал: клоун с ведерком! Да еще вроде того, под хмельком.

На номер грузовика Коноваленко, увы, не обратил внимания.

Записав показания шофера, Алексей позвонил в горпромторг и узнал, где в последние дни продавались холодильники по предварительной записи.

Пьяный шофер возле Лучиц... Погибший мотоциклист... Стенка от «газовского» подфарника. И по времени все сходится. Похоже, что это звенья одной цепочки. Только цепочка еще не замкнулась.

Водитель, о котором рассказывал Коноваленко, называл своего пассажира прорабом. Не исключено, что он действительно прораб, строитель. Значит, нужно немедленно дать задание сотрудникам Госавтоинспекции проверить все ГАЗ-51, работающие на стройках.

Работникам уголовного розыска удалось выяснить, что один из холодильников «Ока», проданных универсамом по предварительной записи, был приоб-

ретен неким Борисом Матвеевичем Кукарским, прорабом ремонтно-строительной конторы райпотребсоюза. Дальнейшие поиски открыли, что рабочих конторы развозит по объектам на крытом ГАЗ-51 шофер Виктор Малинин — парень «ушлый» и сноровистый, непрочь «отхватить левака», подвезти куда или еще чего. В прошлом году его лишили прав «за управление транспортом в нетрезвом состоянии».

И вот следователь Копылов вместе с сотрудником уголовного розыска Бурлаковым беседуют в прокуренной насковозь прорабской.

— Как новый холодильник работает, Борис Матвеевич?

— А что, собственно, милиции до холодильника? К вашему сведению, приобретен вполне законно, в порядке очереди! — заметно картавя, возмутился прораб.

Алексей сразу вспомнил рассказ Коноваленко: «Год в очегеди тогчал».

— И все же, как холодильник работает? Где он стоит?

— У тещи на даче.

— Кто его туда отвозил?

— Я сам. Наш водитель Витка Малинин помогал.

— Вот, вот, Малинин. Кстати, где он сейчас?

Кукарский взглянул на часы. — Скоро должен вернуться. Рабочих повез... Э-э-э, так вам, небось, в гараже наболтали, что Витка тогда пьяный приехал? Был грех. Это нам теща на радостях по рюмочке поднесла. По единой. Я вас по-дружески прошу, оставьте парня. С кем

не бывает... Ехал он осторожно, потихонечку, я даже задремал...

...Борис Матвеевич не обманывал — он действительно задремал. Машина катила по пустынному шоссе. Сквозь дрему (сказалась тещина «единая») Кукарский слышал, как Малинин останавливал машину, гремел ведерком, с кем-то разговаривал. Потом они опять поехали, и Кукарский снова вздремнул под ровный рокот мотора. Проснулся он от нано-го-то толчка. Приподняв свалившуюся на глаза шляпу, удивленно посмотрел на шофера:

— Что это, Виктор?

— Да так... Кошку переехали!

За окном прорабской послышался шум мотора. Во дворе конторы остановился крытый брезентом ГАЗ-51. Подойдя к машине, Копылов взглянул на подфарник, потрогал рукой бампер и кивнул стоявшему рядом Бурлакову: «Он!»

Высокий чернявый парень хлопнул дверцей кабины.

— Малинин?

— Точно, Малинин.

— Что ж, будем знакомы, Малинин. Следователь Копылов. Хитрый ты парень, Малинин. И удрать сумел, и бампер закрасил, а вот подфарник сменить забыл. Или не успел?

...Уходя с работы, следователь Алексей Копылов по привычке зашел в комнату дежурного.

— Ну, как на дороге?

Н. КИПМАН,

следователь по особо важным делам Министерства охраны общественного порядка СССР

Он должен снижать скорость или останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно когда видимость неудовлетворительна».

Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР

Статья 32. «Водитель должен выбирать скорость движения с учетом дорожных условий, видимости и обзорности, интенсивности и характера движения транспортных средств и пешеходов, особенностей и состояния транспортного средства и перевозимого груза».

Статья 33. «Водитель должен принять меры к снижению скорости или остановке транспортного средства, когда возникла опасность для движения».

Новая редакция Конвенции

Статья 13. «Водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством с тем, чтобы соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые ему надлежит выполнить».

Он должен, регулируя скорость движения транспортного средства, постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения с тем, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое возможно предвидеть. Он должен снижать скорость и в случае необходимости останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно когда видимость неудовлетворительна».

Как видите, ответственность водителя в правильном выборе скорости год от года повышается.

Одно из общих требований Конвенции будет состоять в том, что водители всех транспортных средств, если на это нет специальных указаний, должны с учетом скорости, состояния и профиля дороги двигаться ближе к наружному правому краю проезжей части (мы говорим о правом крае применительно к условиям правостороннего движения). По Конвенции, если свободен первый ряд (при трехрядном движении в одном направлении), нельзя занимать даже второй. В наших же Правилах, как все помнят, такое запрещение распространяется только на крайний левый ряд.

Проект подробно регламентирует порядок многорядного движения, определяет, какие требования предъявляются к водителям, когда движение возможно в два, три и более рядов в каждом направлении. Кстати заметим, что в соответствии с современным уровнем движения и его организацией предусматривается возможность регулирования движения не только в целом по улице (дороге), но даже на отдельных полосах движения.

В целях увеличения пропускной способности улиц и дорог и создания больших удобств для движения к водителю предъявляется требование не затруднять «без особого на то основания нормальное движение других транспортных средств, двигаясь на слишком малой скорости».

Чтобы улучшить условия работы транспорта общего пользования (троллейбусов, автобусов), вводится правило, обязывающее водителей других транспортных средств замедлять движение и давать возможность автобусу или троллейбусу отъехать от обозначенной остановки.

В № 6 нашего журнала за 1966 год было опубликовано описание «колыбельки» — легкого опрокидывателя для «Москвичей» моделей 402 и 407. На вновь воспроизводимых фотографиях видно, как пользоваться этим приспособлением. Вряд ли надо говорить о том, как нужны автолюбителям эти опроки-

дыватели — они с успехом заменяют смотровые каналы. Поэтому не удивительно, что в редакцию пошла письма от читателей, желающих приобрести «колыбельку».

Идя навстречу этим пожеланиям, редакция договорилась с руководством Карловского механического завода (г. Карловка Полтавской области) о том, что завод возьмет на себя серийное изготовление «колыбелек».

Один из важнейших вопросов правил движения — порядок взаимодействия водителей на нерегулируемых пересечениях улиц и дорог, где, как показывает статистика, столкновения наиболее часты. Большинство специалистов считает, что необходимы более простые и не вызывающие сомнений правила разъезда на нерегулируемых перекрестках.

В связи с этим Конвенция отдает преимущественное право проезда на перекрестках равнозначных улиц или дорог водителю, не имеющему помехи справа, даже не делая различия между механическими и немеханическими транспортными средствами. Исключение составляет лишь трамвай.

Конвенция настаивает также на том, чтобы главная улица или дорога определялась только установкой соответствующих знаков. Исключение предусмотрено лишь для случая пересечения или примыкания грунтовой (проселочной) дороги и дороги с твердым покрытием. Этот признак приоритета нашли возможным сохранить, учитывая, что отличить грунтовую дорогу от дороги с покрытием может любой водитель.

Здесь уместно заметить, что опыт преподавания и приема экзаменов по правилам движения в нашей стране, практика расследования дорожных происшествий приводят к выводу о том, что наиболее уязвимым местом правил движения в СССР являются недостаточно точные принципы определения главной дороги. А потому учесть предложения новой Конвенции при совершенствовании отечественных Правил движения, на наш взгляд, будет совершенно необходимо.

В правилах, касающихся пешеходов и поведения водителей по отношению к пешеходам, обращает на себя внимание требование при подъезде к переходу, обозначенному разметкой, всегда снижать скорость и не ставить под угрозу жизнь тех, кто вступил на переход, а при необходимости — остановиться и пропустить их.

Новым для наших водителей будет и другое требование. В случае вынужденной остановки транспортного средства на проезжей части дороги вне населенного пункта в таком месте, где остановка запрещена, или в условиях плохой видимости, когда другие водители могут не заметить стоящего, водитель должен сигнализировать об этом, установив в наиболее подходящем месте и на достаточном расстоянии специальный переносный знак (треугольник), который всегда должен быть в автомобиле.

Значительно больше внимания в новой Конвенции уделяется требованиям безопасности к конструкции транспортных средств. В Конвенции 1949 года эти требования были адресованы только к тем транспортным средствам, которые используются в международном движении. Ныне единые требования к техническому состоянию будут предъявляться как к транспортным средствам, следующим за рубежом, так и к эксплуатируемым внутри страны. Кстати, каждое государство по проекту новой Конвенции может вводить в свое законодательство требование о защитных шлемах для мотоциклистов.

Таков в кратком изложении проект новой Конвенции о дорожном движении. Как общий вывод, можно отметить, что он в основном отражает современный уровень автомобильного движения. Проведение в жизнь содержащихся в нем требований и рекомендаций, несомненно, поможет улучшить организацию и повысить безопасность движения транспорта и пешеходов во всех странах.

Новая Конвенция о дорожном движении должна быть утверждена и принята в 1968 году на международной конференции по автомобильному транспорту в Вене.

И. ХРАПОВ,
заместитель начальника ГАИ СССР,
Г. КЛИНКОВШТЕЙН,
начальник отдела безопасности движения НИИАТ,
кандидат технических наук

По следам наших выступлений

Как только что сообщил нам главный инженер завода Б. Галкин, предприятие освоило производство опрокидывателей.

Запросы следует направлять в адрес Харьковской конторы Украинского оптово-розничного объединения спорттоваров (г. Харьков, Малая Гончаровка, 27/31; телефон 2-49-30).

„КОЛЫБЕЛЬКА“ В СЕРИИ



МАСЛО И ДВИГАТЕЛЬ

В ряде книг и инструкций бросаются в глаза противоречия в рекомендациях по применению масел для мотоциклетных двигателей. Посоветуйте, какое масло лучше для тяжелого мотоцикла. Такое письмо редакция получила от Т. Гнатюка из г. Киева.

Отвечают ему работники ВНИИмотопрора.

Вопрос важный. От качества масел зависит надежность работы и долговечность двигателей мотоциклов, мотороллеров, мопедов, моторных лодок. За последние годы созданы весьма эффективные присадки к маслам, но они пригодны в основном только для четырехтактных двигателей. Поэтому перед нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленностью поставлена задача — разрабатывать и внедрять в производство, начиная с 1967 года, специальные присадки к маслам для двухтактных двигателей, которые обеспечили бы значительное снижение нагарообразования и повышение долговечности.

Во многих инструкциях по эксплуатации мотоциклов, мотороллеров, мопедов, лодочных моторов в разделе «Система смазки» необоснованно перечислен ряд масел из существующих ГОСТов. Естественно, у многих мотоциклистов и любителей водного туризма возникает вопрос, какое масло применять.

Результаты стендовых испытаний масел, проведенных во ВНИИмотопроре, показали, что для четырехтактных двигателей типа М-62 и К-750 наилучшими (по сравнению с МС-20, СУ и другими) являются Дп-11 (ГОСТ 5304-54) и АС-8 (ГОСТ 10541-63).

Для двухтактных двигателей, включая моторы иностранного производства, из имеющихся можно рекомендовать малоазольные масла без присадок. К ним относятся АК-10 (соответствует ГОСТу 1862-57), которое еще выпускается нефтеперерабатывающей промышленностью и продается на маслораздаточных колонках, АК-15 (ГОСТ 1862-63) и МС-20 (ГОСТ 1013-49). Все другие масла в той или иной степени отрицательно влияют на работу двухтактного двигателя.

Следует отметить, что масло МС-20 обладает лучшей смазывающей способностью по сравнению с АК-10 и АК-15, но из-за большой вязкости и плохого сгорания повышает нагарообразование в выпускных окнах.

ДЕТАЛИ

ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПАРНЫЕ

«Недавно мне пришлось заменить вторичный вал у моей «Вятки». Но теперь течет масло. Оно попадает на тормозной барабан и колодки. Я заменил сальник заднего колеса, изготовил несколько штук уплотнительных колец из кожи и резины на вал, менял размеры их, но все это не устраняет неисправности, и масло по-прежнему течет по прорезям вторичного вала. Раньше этого дефекта не было.

В чем я ошибаюсь? Что и как надо сделать, чтобы устранить течь масла в месте посадки заднего колеса на конец вторичного вала? Эти вопросы задает Л. Синельников из Воронежа.

Редакция попросила ответить на них работников завода.

Вал со ступицей должны быть только парные. Чтобы обеспечить точное сочленение их по шлицам, пользуются методом подбора с последующей пришлифовкой. Замена одного только вторичного вала и могла привести к появлению течи масла.

Сальник необходимо сажать на клей, например, БФ-2, обезжирив перед этим посадочное место.

При установке ступицы на вторичный вал совместите риски.

МОТОРОЛЛЕР — ПОСЫЛКОЙ

Читатель В. Павлов из Закарпатья спрашивает, можно ли выписать через «Посылторг» тульский мотороллер и запасные части к нему.

Мотороллер «Тула-200М» можно приобрести через Тульскую базу «Посылторга» (Тула, Одоевское шоссе, 61а). В заявке

надо указать название ближайшей и лучшую железнодорожную станцию, а база сообщит вам стоимость пересылки и возможные сроки исполнения заказа.

На базе имеется большой ассортимент запасных частей и мотороллеру «Тула-200М»: двигатель с коробкой передач, рама в сборе, электрооборудование, подшипники, втулки, инструменты и принадлежности, прокладки и многое другое. Высылаются запчасти наложенным платежом.

Кроме того, база выполняет заказы и на мопеды «Рига-3».

М-72, «УРАЛ» И ШУМНОСТЬ

«В № 7 журнала за 1966 год я с большим интересом ознакомился с беседой конструкторов мотоциклов за «круглым столом». Но у меня возник вопрос, почему ни один из участников не высказал мысль о том, как изготовить бесшумный мотоцикл. А ведь это очень важная проблема. Возьмем, к примеру, «Урал» и М-72. У первого не шум, а рев, а более старая модель 72 работает куда спокойнее. Что думают по этому поводу конструкторы? — Такое письмо прислал в редакцию И. Лобанов из г. Ангарска.

Отвечают читателю работники ВНИИмотопрора.

Развитие мотоциклетной техники в настоящее время еще не достигло такого уровня, чтобы создавать полностью бесшумные двигатели. Величина шума зависит от конструкции двигателя и системы глушения. Двигатель мотоцикла «Урал» по сравнению с М-72 создает больший шум вследствие применения относительно более сложного механизма газораспределения с верхними клапанами, коромыслами и штангами.

Большие преимущества верхнеклапанных двигателей, и главное — мощность (М-72 — 22 л. с. при 750 см³, а «Урал» — 28—32 л. с. при 650 см³), а также снижение расхода топлива общепризнаны, и в настоящее время они почти полностью вытеснили старые конструкции нижнеклапанных двигателей у нас и за рубежом.

По техническим условиям на изготовление мотоциклов «Урал» шум их двигателя не должен превышать 82 децибелла. Эта величина выдерживается. Достижение заданного уровня шума мотоцикла при сохранении мощности и расхода топлива — сложная техническая задача, над решением которой работают мотоциклетные заводы и ВНИИмотопрор.

УСТРАНЯЕМ БИЕНИЕ ОБОДА КОЛЕСА

Читатель М. Исаев из г. Сучана Приморского края спрашивает, как устранить биение обода колеса мотоцикла.

Чаще всего обод деформируется и начинает «бить», если обрывается одна или несколько спиц. Биение быстро прогрессирует, если оборванные спицы немедленно не заменить новыми. Искривление обода может произойти и от ослабления натяжения спиц. Поэтому натяжение их надо периодически проверять.

Различают два вида биения обода: радиальное и осевое.

Чаще наблюдается осевое биение — «восьмерка», которую можно исправить, вывесив колесо (поставив мотоцикл на подставку). Радиальное же — эллипс — весьма трудно и определить и устранить, если на колесе надета шина. Поэтому все операции лучше всего проделать на верстаке или на столе, сняв покрышку и зажав ось колеса в вертикальном положении в тисках. Индикатором обычно служит кусок мела.

Если колесо не снято с мотоцикла, то мел укрепляют где-нибудь на грязевом щитке или на стойке багажника пластилином. Если же ось колеса зажата в тисках, то стойкой индикатора может служить, например, пустая бутылка. В этом случае мел укрепляют на ее горлышке.

Сначала следует устранить овальность обода (радиальное биение). Здесь может быть два случая. Первый — меловой след остается на двух противоположных участках обода. Это значит, что обод потерял форму круга и превратился в овал. Для

его исправления надо ослабить все спицы на участках, где нет мелового следа, и, наоборот, подтянуть спицы (и правой и левой стороны) на всем участке, где мел оставил след. Второй случай — след мела остается лишь на одном участке обода. Это указывает на то, что ступица находится не в центре обода, а смещена. Чтобы вернуть ей правильное положение, надо ослабить спицы на участках, где нет мелового следа, и увеличить натяжение на участках, где он есть. Ослабление или натяжение должно быть сильнее посередине того или иного участка и меньше у его краев. Важно также не «перетянуть» спицы, чтобы не оборвать их.

«Восьмерку» устраняют иначе. Там, где меловой след выражен сильно, спицы отпускают больше, а там, где он выражен не так отчетливо, — пропорционально меньше. Надо отпускать спицы лишь с одной стороны ступицы, а спицы другой стороны, чередуясь с ослабляемыми, — натянуть. Если предварительно отпущенные спицы натянутся еще до того, как биение обода будет устранено, то их надо ослабить повторно.

Операция считается законченной, если радиальное биение не будет превышать 2 мм, а осевое — 3 мм. Полезно после окончательной проверки равномерно наощупь подтянуть все 36 (40) спиц. Выступающие за обод концы натянутых спиц надо запилить заподлицо, иначе они могут прорвать камеру.

«ОБРАТНЫЙ ВЫБРОС»

Читатель Д. Михайлов из г. Горького спрашивает: «Почему горячая смесь вылетает из карбюратора наружу?» Тов. Михайлов оговаривается, что ездил на мотоцикле, с двигателя которого был снят воздушный фильтр.

Явление, описанное Вами, не ново. Оно называется «обратным выбросом» горячей смеси из цилиндра в карбюратор. Это явление замечается как у двух-, так и у четырехтактных двигателей. Объясняется оно широкими фазами газораспределения.

Наполнение цилиндра двигателя горячей смесью зависит от проходного сечения впускного канала и «времени-сечения». По конструктивным соображениям каналы нельзя делать бесконечно большими. Остается «время-сечение», то есть время, в течение которого открыто проходное сечение канала.

Для увеличения «времени-сечения» сдвигают фазы газораспределения. Так, впускной канал открывается раньше начала такта впуска, а закрывается во время такта сжатия. На больших оборотах, соответствующих максимальной расчетной мощности, такое смещение фаз газораспределения обеспечивает наилучшее наполнение горячей смесью цилиндра двигателя. Однако наполнение происходит не только во время такта впуска, но и во время сжатия. Это называется «дозарядкой» и объясняется значительной инерцией газового потока при больших оборотах двигателя. На малых оборотах, когда инерция газового потока невелика, «дозарядку» сменяет «обратный выброс». Начинается он при достижении равенства давлений в цилиндре, в котором начался такт сжатия, и во впускном трубопроводе. Оканчивается «обратный выброс» в момент полного закрытия окна впускного трубопровода клапаном (у четырехтактных двигателей) или поршнем (у двухтактных).

Следует помнить, что у двухтактных двигателей на «обратный выброс» большое влияние оказывает система выпуска газов. Так, если она забита нагаром или проходные сечения труб и глушителей имеют глубокие вмятины, то в системе создается подпор — давление, повышенное по сравнению с допустимым. За счет этого давления выпуск газов из цилиндра затрудняется. В тот момент, когда открыты и впускной канал и впускной, газ из цилиндра начинает поступать не только в впускную, но и во впускную систему. Поэтому необходимо через каждые 2000—3000 км пробега проверять состояние труб и глушителей и очищать всю выпускную систему от нагара.

Если мотоцикл оборудован воздушным фильтром, то заметить «обратный выброс» трудно. Стоит снять его, как «выброс» становится особенно заметным. Это значит, что фильтр не уменьшает «обратный выброс», а лишь скрывает его от глаз водителя.

К Ш Т У Р М У



Автомобиль ХАДИ-5.

РЕКОРДОВ

В конце прошлого года в газетах промелькнули сообщения о рекордных заездах харьковских гонщиков-автомобилистов. Наибольший успех в этих соревнованиях выпал на долю ветерана советского автомобильного спорта Владимира Константиновича Никитина. Выступая на автомобилях ХАДИ-5 и ХАДИ-7, он установил четыре всесоюзных рекорда, из которых три превышают международные достижения.

Корреспондент «За рулем» побывал в Харьковском автомобильно-дорожном институте, где были созданы и подготовлены к заездам эти машины, и беседовал с автором новых рекордов.

ГОТОВЫ!



Автомобиль ХАДИ-7.

Наш первый вопрос: каковы особенности конструкций рекордно-гоночных автомобилей?

— Мы строили и готовили их специально для соревнований на побитие рекордов. В конструкции ХАДИ-5 использованы многие узлы и агрегаты серийного автомобиля ГАЗ-21 «Волга» и экспериментальный 126-сильный двигатель. За счет незначительной переделки удалось увеличить рабочий объем с 2500 до 3000 см³. Степень сжатия повышена до 10,5. Двигатель сделан короткоходным.

Обратите внимание на кузов. Он очень легкий, весит лишь 30 кг. Материалом для него служил стеклопластик. Сухой вес автомобиля примерно 450 кг.

ХАДИ-7 — совершенно иная машина. Это газотурбинный автомобиль класса до одной тонны. Собственный вес его около 760 кг. Что касается двигателя, то он двухвальный, со свободной тяговой турбиной, развивающей максимальную мощность до 400 л. с. Число оборотов выходного вала достигает 6000 в минуту. И еще одна особенность конструкции: в ней ис-

пользован своего рода газотрансформатор. Так что можно обойтись без сцепления и коробки передач.

Дюралюминиевый кузов неплохо зарекомендовал себя на газовой турбине.

Что еще можно сказать о гоночных автомобилях ХАДИ? Мне не особенно удобно хвалить конструкции, тем более что я имею некоторое отношение к их созданию. Думается, все же есть основания считать компоновку машин удачной.

Гонщик-рекордсмен имеет не «некоторое», а самое непосредственное отношение к постройке этих машин. Без преувеличения можно сказать, что В. К. Никитин является душой этого дела.

Следующий вопрос к нему: как создавали и готовили к соревнованиям ХАДИ-5 и ХАДИ-7?

— Обе машины спроектированы, построены и подготовлены к рекордным заездам в лаборатории скоростных автомобилей нашего института. В нее, помимо меня, входят старший инженер В. А. Капшеев, старший научный сотрудник Т. В. Утемов, механик В. М. Осипенко. Верные наши помощники — члены студенческого проектно-конструкторского бюро (СПКБ). Оно объединяет свыше 40 будущих инженеров-автомобилистов, дорожников, экономистов. Каждый из них вложил немало труда в создание гоночных автомобилей. Но особенно хотелось бы отметить Николая Медведева, Николая Бровка, Петра Митасева, Владимира Зеленова, Юрия Устенко. Это очень энергичные, любящие автомобильный спорт молодые люди. Научным руководителем лаборатории является ректор института Борис Владимирович Решетников. Прямо скажу, без его помощи и постоянной поддержки нам пришлось бы трудно. Какого-либо строгого разделения труда в нашем коллективе нет. Исходим из того, что каждый должен уметь все, не гнушаться любой, даже самой черновой работы.

Члены СПКБ обычно под нашим руководством воплощают конструкции в металле и других материалах. Им предоставляется большая самостоятельность, они творчески решают многие задачи. И что очень важно: все делают своими руками.

Владимир Константинович и его молодые друзья по-настоящему преданы автомобильному спорту. Они отдают ему все свободное время. Каждый день допоздна задерживались они в лаборатории, работали там по воскресеньям, в праздники. Жили одной мыслью: как можно лучше подготовить машины к соревнованиям. Все с нетерпением ждали дня, когда можно будет проверить автомобили в гонках.

— Владимир Константинович, что Вы можете сказать о заездах, какие были побиты рекорды?

— В Харькове у нас много друзей, энтузиастов автомобильного спорта. Они сделали все возможное, чтобы соревнования прошли успешно. Не знаю, удалось бы их вообще провести, если бы не помощь офицера запаса Героя Советского Союза Нефедова. Анатолий Иванович взял на себя все организационные хлопоты, подыскал трассу, позаботился о ее хорошем состоянии, был, наконец, начальником дистанции.

Нам повезло с погодой. День выдался ясным, ветра почти не было. Во всех четырех заездах старт давался «с места». Не скрою, я с трудом сдерживал волнение. Ведь на мою долю выпала честь — держать экзамен за всех товарищей. Они меня напутствовали теплыми словами. Их уверенность постепенно передалась и мне.

Сначала сел за руль автомобиля ХАДИ-5. Дистанция 0,5 км мне показалась очень длинной. Но результат оказался неплохим: 18,09 сек. при средней скорости 99,5 км/час. Это выше международного достижения. Забегая вперед, скажу, что километровая дистанция была пройдена за 25,17 сек. со средней скоростью 143 км/час, причем на финише машина развила скорость порядка 290 км/час. Результат — лучше всесоюзного рекорда.

Хорошо показала себя и машина ХАДИ-7. На обеих дистанциях были значительно перекрыты международные достижения. Полкилометра удалось преодолеть за 17,81 сек. со средней скоростью 101,1 км/час, а километр — за 22,42 сек. при средней скорости 160,6 км/час. На финише автомобиль мчался со скоростью 350 км/час.

В этот день был установлен еще один всесоюзный рекорд — в классе 250 см³. Особенно приятно, что автором его является совсем молодой гонщик, можно сказать, новичок в автоспорте Валерий Лорент. Сын заслуженного мастера спорта Эдуарда Осиповича Лорента, выступая на автомобиле Л-250, на котором был поршневой двигатель с наддувом, прошел 0,5 км за 21,07 сек. со средней скоростью 85,4 км/час.

Картина соревнований будет неполной, если не добавить, что на них присутствовали сотни харьковчан. Что они горячо приветствовали своих земляков-рекордсменов, причем особый успех выпал на долю В. К. Никитина. Что в «спринтерских» заездах на серийных автомобилях стартовали лучшие шоферы таксомоторных парков, и такие из них, как А. Соснов, М. Трипетин, Я. Векслер, Л. Яснова, показали высокие результаты. Гонки были прекрасно организованы и вылились в большой праздник для любителей автомобильного спорта. Казалось бы, Владимиру Константиновичу есть чему радоваться, чем гордиться. Но нельзя было не заметить, что он удовлетворен не полностью. Спрашиваем:

— Как расцениваете Вы результаты соревнований?

— Нынешний год юбилейный. Наш маленький коллектив очень хочет отметить праздник 50-летия Советской власти новыми рекордами. Поэтому мы рассматриваем прошлогодние гонки как репетицию перед большими стартами 1967 года, которых ждем не дождемся.

Заезды убедили в готовности машин, показали, над чем нам надо еще работать. Грех жаловаться на спортивные результаты. Не так уж часто удается в одних соревнованиях побить четыре рекорда. И все же есть основания для недовольства. Судите сами. ХАДИ-5 и ХАДИ-7 были задуманы и выполнены как автомобили для стартов «с хода». А из-за трассы пришлось стартовать только «с места». Это стоило нам по крайней мере еще четырех рекордов, которые могли быть обновлены. Разве не досадно? Тем более, что мы уверены: мощность двигателей в заездах использовалась не полностью.

Ваши ближайшие планы?

— Прежде всего в этом году мы хотим и можем на автомобилях ХАДИ-5 и ХАДИ-7 подтвердить международный класс. Давайте посчитаем. Речь идет о дистанциях 0,5 и 1 км со стартами «с хода» и «с места». ХАДИ-5 рассчитан на установку двигателей различного рабочего объема — 2000 и 3000 см³. ХАДИ-7 также приспособлен для выступлений в двух классах: весом до 1 и до 1,5 т. Значит, на каждом автомобиле могут быть установлены восемь международных достижений. Если же Федерация автомобильного спорта СССР решит наконец регистрировать рекорды на дистанциях 1/2 мили и 1 мили (что давно делается во всех странах, где развит автоспорт), то и на этих дистанциях будем бороться за рекорды.

Что необходимо для того, чтобы сбылись Ваши планы?

— По крайней мере два условия. Первое — трасса, которая позволяла бы стартовать «с места» и «с хода». Об этом разговор идет уже давно. Много надежд наши гонщики связывали с Баскунчаком. Но теперь ясно, что дно этого высохшего соляного озера стало непригодно для рекордных заездов. Федерация автоспорта, руководители ЦАМКа должны проявить большую настойчивость в поисках трассы. Без нее разговор о высоких результатах так и останется разговором.

Второе условие — шины. Научно-исследовательский институт шинной промышленности изготовил специально по 10 покрышек для ХАДИ-5 размером 4,00—12 и для ХАДИ-7 — размером 6,00—16. Они оправдали себя, но уже отработали свое.

Лаборатория скоростных автомобилей ХАДИ вообще требует к себе внимания. Она единственная в стране и, бесспорно, должна развивать свои работы. К сожалению, у нее еще немало бед и забот. Не хватает современного оборудования, инструмента. Тесно стало в помещении, и нет перспектив для его расширения.

Студентов влечет к лаборатории не только потому, что там можно получить навыки в конструировании машин. Почти каждый из них мечтает стать гонщиком. Увы, учить их не на чем. Не посадишь же начинающего спортсмена сразу за руль гоночного автомобиля!

В. К. Никитин и его друзья не падают духом. Они уверены, что рано или поздно им пойдут навстречу, что они завоюют новые мировые рекорды.

В добрый путь, энтузиасты автомобильного спорта! Пусть сбудутся ваши мечты! В преддверии великого праздника 50-летия Октября успешных вам стартов!

Беседу вел М. ФРУМКИН

Знаете ли Вы «Ковровец»?

ЧЕТВЕРТЫЙ ТУР

1. Изменится ли угол опережения зажигания при изменении зазора в прерывателе? Если изменится, то как?

2. Что может случиться, если засорится сапун картера коробки передач?

3. Сколько роликов в опорном подшипнике вторичного вала мотоцикла «Восход»?

4. На чем основан эффект устойчивого движения двухколесного одноколейного транспортного средства?

5. Сколько винтовых пружин имеет карбюратор мотоцикла «Восход»?

6. Сколько шариков в каждом подшипнике рулевой колонки мотоцикла «Восход»?

7. Сколько резьбовых соединений мотоцикла «Восход» имеют левую резьбу?

8. Сколько поверхностей трения имеет сцепление мотоцикла «Восход»?

9. Взаимно заменяемы ли разжимные кулачки тормозных колодок переднего и заднего тормозных барабанов?

10. Сколько наименований резиновых деталей имеет задняя подвеска мотоцикла «Ковровец-175Б»?

Ответы на вопросы первого тура

(См. «За рулем», 1967, № 1)

1. Возвратно - петлевая, двухканальная. В Германии, Штурле в начале тридцатых годов. В использовании поршня без дефлектора и полусферической камеры сгорания, что обусловило возможность применения более высокой, чем прежде, степени сжатия и в конечном счете большой (первоначально с 6,5 до 8 л.с.) прирост мощности двигателя. На мотоцикле ИЖ-8 в 1938 году.

2. В узле механизма выключения сцепления мотоцикла применяется один шарик. Он выполняет роль подшипника.

3. Схема электрооборудования мотоциклов «Ковровец» и «Восход» разработана так, что провод лампы освещения шкалы спидометра подсоединен к клемме лампы ближнего света. При выключении ближнего света, естественно, гаснет лампа освещения шкалы спидометра.

4. Да, применяются. На мотоцикле «Ковровец»: для крепления утопителя собачек механизма переключения передач; крепления ведомой звездочки передней передачи и храповика механизма пуска; крепления заводской таблички; крепления кронштейнов болтов седла; крепления опорных шайб фары и кронштейнов ободка; крепления растяжек переднего щитка; крепления планки проводов заднего щитка; соединения деталей звукового сигнала; крепления клеммы сигнала в переключателе света; крепления панелей заднего фонаря; крепления ручки (бугеля) к верхнему закрытию; крепления деталей генератора Г-401; крепления накладок тормозных колодок переднего и заднего колеса. На мотоцикле «Восход» — для тех же целей, кроме крепления кронштейнов болтов седла и

крепления ручки (бугеля) к верхнему закрытию.

5. На «Ковровце» провод заднего фонаря подсоединяется к общему пучку проводов винтом М3×0,5 с гайкой (на «Восходе» это соединение заменено штеккерным разъемом). На всех моделях — винты крепления проводов в переключателе света.

6. Угол опережения зажигания у двигателя «Ковровца» — 27—29 градусов, а у двигателя «Восхода» — 26—27 градусов. Более позднее зажигание у двигателя «Восхода» объясняется тем, что он имеет степень сжатия 7,5 (против 6,7 у «Ковровца»).

7. Быстрее изнашивается задняя накладка переднего тормоза, так как она работает на заклинивание и передает больший тормозной момент, чем передняя, работающая по ходу вращения колеса.

8. Освободить крепление заднего колеса, натянуть цепь и закрепить кожу цепи с небольшим усилием; отвернуть гайки регулировочных винтов цепи на 10—15 мм; снять мотоцикл с подставки и нажать на седло до совмещения осей звездочки, маятника и колеса; после этого окончательно закрепить колесо и вернуть гайки оси.

9. На мотоцикле К-58 с двигателем рабочим объемом 125 см³ — два сидящих зайца. На «Ковровце-175А» и последующих моделях «Б» и «В» оба зайца «бегут». На «Восходе» этой эмблемы нет. Зайцы взяты с герба города Коврова и символизируют маневренность и скорость машины.

10. Сходство только в названии. В 1966 году Ковровский мотоциклетный завод выпустил мотоцикл, получивший наименование «Восход».

На конкурс „Ковровец“



Воспитанник Курского дворца пионеров Владимир Трубников — чемпион СССР 1967 года по картингу на льду.

Фото В. Королева

Краткому рассказу о втором зимнем первенстве страны по картингу хотелось бы предпослать небольшую географическую справку. Оспаривать чемпионские звания в Ленинград собрались картингисты двенадцати городов: омичи и куряне, таллинцы и москвичи, одесситы и рижане, грозненцы и уфимцы, таганрожцы и бакинцы, каунасцы и хозяева трассы — ленинградцы. Таким образом, среди участников были представители и южных районов, где ледяных дорожек нет и в помине. Думается, это весьма на-

РАЗМЫШЛЕНИЯ

глядное свидетельство все возрастающего авторитета картинга. Но смущало одно — «возрастной ценз» участников. Картинговый спорт в основе своей спортивный, а среди прибывших на соревнования большинство составляли отнюдь не юные. Правда, верх в личном зачете все-таки взяла молодежь — воспитанники Курского дворца пионеров, вновь продемонстрировавшие незаурядное мастерство. Но как бы то ни было, ледяное первенство еще раз заставило задуматься над тем, везде ли взят у нас верный курс в развитии картинга.

ла заменена буквально перед стартом. Несмотря на непомерно большое количество судей (24 человека!) на старте и финише то и дело возникали заминки. В одном из заездов гонщики сделали несколько лишних кругов, в другом — В. Лыткин «отмахал» три круга без колеса, и судьи обнаружили это только на финише. Возник спор — снимать спортсмена с соревнований или нет? И в первый и во второй день зрителей почти не было. Да, по совести говоря, гонки не представляли особого интереса: заезды на стадионе не дают того зрелищного эффекта, какой достигается на специальных картинговых трассах. Видимо, в связи с этим в Ленингра-

ПОСЛЕ ФИНИША

Трое курян, трое вчерашних школьников — В. Трубников, Н. Тодоров, В. Лыткин — оказались на пьедестале почета. В командном зачете на первое место вышли картингисты Таллинского экскаваторного завода.

Вручение медалей победителям проходило без подобающих в таких случаях шумных оваций — на стадионе находилось всего несколько десятков зрителей. Зато потом, в судейской комнате, шума было предостаточно. Слишком много изъянов — организационных, судейских — выявилось в ходе соревнований. В субботу вечером они тянулись свыше трех часов. Трудно было следить за гонками: примерно треть фамилий участников, указанных в программе, бы-

де высказывались сомнения о целесообразности проведения в будущем подобных состязаний. Нам кажется, сама по себе идея зимнего первенства по картингу заслуживает поддержки и продолжения. Но не следует ли подумать об изменении трассы? Ведь и на льду можно создать трассу, по конфигурации напоминающую обычную летнюю.

И. БУТИН,

Ленинград

спец. корр. «За рулем»

РЕЗУЛЬТАТЫ

Командный зачет: 1. Таллинский экскаваторный завод; 2. Спортивно-технический клуб г. Грозного; 3. Курский дворец пионеров.

Личный зачет: 1. В. Трубников; 2. Н. Тодоров; 3. В. Лыткин (все — Курск).

АВТОМОБИЛИ НА ИППОДРОМЕ

Редко случается, чтобы спортсмен, став чемпионом страны, через два месяца вновь выиграл золотую медаль. А это как раз и произошло с Владимиром Бубновым и Вячеславом Мосоловым, победителями прошлогоднего первенства страны по зимним автогонкам на ипподроме, подтвердившими свой высокий класс и на чемпионате 1967 года.

Эти соревнования проводились в Риге на довольно короткой (1080 м) и узкой (лишь четыре машины в ряд) дорожке. В них выступило 62 спортсмена на серийных улучшенных автомобилях «Москвич» и «Волга». Гонщики представляли спортивные коллективы Москвы, Ленинграда, Риги, Таллина, Кишинева, Горького, Донецка.

Бросалось в глаза, что среди участников обоих первенств довольно большой процент составляли «коренные» раллисты. Они быстро оценили достоинства зимних ипподромных гонок, увидели в них своеобразную школу по отработке

техники езды.

Для автоспортсменов, которые специализируются в кольцевых гонках, зимние соревнования на ипподроме также могут принести неоценимую пользу, потому что позволяют круглогодично выступать в скоростных состязаниях, поддерживать спортивную форму в период вынужденного зимнего «безделья».

Зимние автогонки на ипподроме, мне кажется, скоро прочно завоюют симпатии автомобилистов.

Думается, в нашей стране, где ипподромов довольно много, такие состязания помогут расширить рамки автоспорта. Во многих городах еще нет трасс для скоростных соревнований. А на Урале и в Сибири из-за продолжительной зимы возникают дополнительные трудности. Мы знаем, как мотогонки на льду смогли разжечь интерес к скоростным мотосоревнованиям в северных и восточных районах страны. Почему бы с этой же целью не начать там широко куль-

тивировать зимние автогонки на ипподромах? Тем более, что эти соревнования сейчас проводятся только на серийных автомобилях, а значит, большой вопрос о технике тут решается проще.

Будем надеяться, что скоростные автогонки повсюду «пробудятся от зимней спячки» и тысячи автомобилистов поведут машины по дорожкам ипподромов.

Н. УНТ,

г. Рига

судья всесоюзной категории

РЕЗУЛЬТАТЫ

1966 год.

Командный зачет: 1. Москва; 2. РСФСР; 3. Ленинград.

Личный зачет. Класс «Москвичей»: 1. В. Бубнов; 2. В. Щавелев; 3. Э. Лифшиц (все — спортклуб «Москвич»). Класс «Волг»: 1. В. Мосолов («Чайка», Горький); 2. В. Щетинский («Спартак», Ленинград); 3. И. Пугачев («Чайка», Горький).

1967 год.

Командный зачет: 1. Москва; 2. Рига; 3. Ленинград.

Личный зачет. Класс «Москвичей»: 1. В. Бубнов; 2. Э. Лифшиц (оба — спортклуб «Москвич»); 3. А. Дамбис (РАМК, Рига). Класс «Волг»: 1. В. Мосолов («Чайка», Горький); 2. В. Щетинский («Спартак», Ленинград); 3. Л. Москвин («Спартак», Москва).

бов (Ташкент, автотоклуб); Ю. Максимов (Каменск-Уральский, автотоклуб); В. Махлеев (Обнинск, автотоклуб); Е. Михайлов, Ю. Теренецкий (Москва, автотоклуб); Б. Носевич (Вильнюс, автотоклуб); А. Петровский (Рига, Советская Армия); В. Писаренко (Киев, автотоклуб); Ф. Рольскис (Каунас, автотоклуб); В. Селихов (Барнаул, автотоклуб); О. Смирнов (Ярославль, автотоклуб); А. Сотакс (Рига, «Даугава»); Э. Траутманис (Вентспилс, «Даугава»); Н. Янушевский (Кишинев, автотоклуб).

РАСТУТ РЯДЫ МАСТЕРОВ СПОРТА

Звания «мастер спорта СССР» удостоены

Автомобильный спорт

В. Бортниекс, Э. Лепсис, И. Шлейтерс (Рига, «Даугава»); Л. Волков, Ю. Романов (Ленинград, «Спартак»); Ю. Дедук, А. Сурков (Минск, «Спартак»); И. Пугачев (Горький, «Труд»); К. Табидзе (Тбилиси, «Спартак»).

Мотоциклетный спорт

И. Андреев (Ленинград, автотоклуб); А. Беседин, А. Бобкин (Советская Армия); В. Довнар, Г. Рунец (Минск, автотоклуб); В. Краснощенок (Ковров, «Труд»); С. Комлик, Р. Мацелюк, П. Стецюк (Львов, Советская Армия); Б. Копылов (Новосибирск, автотоклуб); Ю. Коробков (Курган-Тюбе, автотоклуб); А. Ларин (Новокузнецк, автотоклуб); В. Ло-

С каждым годом повышается класс игры в мотобол, накапливается опыт в организации и судействе соревнований. В связи с этим вносятся изменения в спортивный календарь, правила игры, в соответствующие разделы спортивной классификации.

В № 7 нашего журнала за 1965 год были опубликованы разрядные требования по мотоболу. Сейчас они несколько изменены. Завоевать право на звание мастера спорта можно, участвуя в первенстве СССР в составе команды, занявшей с 1-го по 3-е место, или в составе команд, занявших 4-е—5-е места в течение двух лет подряд, или в соревнованиях на кубок журнала «За рулем» (приравненных к кубку СССР) в составе команд-финалистов (остальные пункты остались без изменений).

МОТОБОЛ, 1967

Кандидатом в мастера спорта можно стать, играя в первенстве СССР в составе команды, занявшей 4-е—5-е место, или в составе команд, занявших 6-е место в течение двух лет подряд, или участвовать в финале первенства по классу «В» в составе команды, занявшей 1-е—2-е место.

Есть новшества и в правилах игры. Об основных из них было рассказано в № 8 нашего журнала за 1966 год. После этого приняты дополнительные изменения.

Теперь замена игрока допускается без разрешения судьи, причем не надо ждать остановки игры. Правда, по-прежнему полагается выходить на поле на средней линии, просигнализовав поднятой рукой.

По-новому устанавливаются номера членов команды: 1 — вратарь, 2 — защитник, 3 — левый крайний нападающий, 4 — центр нападения, 5 — правый крайний, 6 — запасной.

В требованиях к мотоциклу вратаря исключено условие, согласно которому он не должен отличаться от мотоциклов полевых игроков.

Игра разделяется на четыре периода по 20 минут. Между периодами дается 10-минутный перерыв. Команды меняются воротами в конце второго периода. Товарищеские встречи могут проводиться, как и раньше, в два периода по 30 минут.

Наиболее серьезным поправкам подвергся раздел, касающийся игры вратаря. Вот выдержка из соответствующего пункта правил:

«Вратарь всегда находится на мотоцикле в положении всадника. При этом он может как сидеть на седле, так и стоять на земле, но мотоцикл должен находиться между его ног. В пределах площадки ворот во время приема мяча (после того как произведен удар по воротам) вратарь может покинуть мотоцикл и броситься на мяч, сделав по направлению к нему не более двух шагов.

Отбив мяч, вратарь не может касаться его вторично до тех пор, пока не коснется своего мотоцикла. Поймав мяч, вратарь может выбросить его в поле, обязательно имея контакт с мотоциклом, при этом ему не обязательно сидеть на нем».

Если вратарь потеряет контакт с мотоциклом до удара по воротам, он наказывается свободным ударом. Если же вратарь, покинув мотоцикл, сделает по направлению к мячу более двух шагов или, отбив мяч, коснется его вторично, не коснувшись своего мотоцикла, он наказывается 11-метровым штрафным ударом.

Раньше, чтобы гол был засчитан, игрок нападающей команды не должен был пересекать линию площадки «вне игры» лишь в момент удара, а теперь — и после удара.

Утвержден календарь основных соревнований по мотоболу.

Первенство СССР по классу «А» проводится в два круга: первый круг — с 7 мая по 25 июня, второй — с 25 июня по 6 августа. Матчи играют на полях команд — участниц первенства.

В борьбу за кубок журнала «За рулем» (как и в прошлом году он разыгрывается на правах кубка СССР) команды вступают в августе. В сентябре заканчивается первый этап; второй этап проводится в октябре — ноябре.

С сентября по октябрь будет выбрано время для розыгрыша второго традиционного приза — «Кубка городов-героев».

Права ли инструкция?

Причин дорожно-транспортных происшествий немало. То водитель не рассчитал безопасную скорость, то машина была неисправной, а иногда и просто за рулем оказался пьяный шофер. Однако нам не приходилось слышать, чтобы аварийная обстановка возникла из-за того, что водитель плохо воспринимает цвет сигналов светофора. А ведь так называемые цветоаномалы среди водителей есть.

Работая в Таганрогской городской комиссии по медицинскому переосвидетельствованию водителей, мы увидели, что приблизительно у 7 процентов шоферов отмечается разной степени понижение цветоощущения. Тем не менее большинство из них десятки лет безаварийно водят автомобили. Вернее сказать, водили, потому что согласно последней инструкции Министерства здравоохранения СССР все цветоаномалы к управлению транспортом не допускаются. Вот с этим и нельзя согласиться.

Многие из этих людей, в чем мы совершенно точно убедились, хотя и не читают всех таблиц Рабкина (специальные цветовые орнаменты), легко различают цвета сигналов светофора. Однако вышеупомянутая инструкция не оставляет места для каких-либо исключений. Человека с любыми, порой незначительными нарушениями цветоощущения она признает негодным для управления механическими транспортными средствами.

Что же делать? На наш взгляд, надо дополнить инструкцию примечанием, которое имелось в прежнем перечне ме-

дицинских противопоказаний для водителей. Вот что было записано в приложении к приказу Наркомздрава СССР № 829/582 от 2 декабря 1942 года: «Цветоаномалы слабых степеней могут быть признаны годными на все виды транспорта после проверки в условиях, близких к производственным (светофор)». Таким образом, пригодность к работе водителя оценивалась в каждом отдельном случае индивидуально. Нам непонятно, почему от этого хорошего правила надо отходить сейчас.

Подумайте, что делать человеку, проехавшему 20—30 лет за рулем и отстраненному от работы из-за ослабленного цветоощущения. Переквалифицироваться? Пожалуй, уже поздно. Да и для государства довольно накладно. Если же принять во внимание и то обстоятельство, что все современные светофоры имеют неизменное расположение сигналов (вверху — красный, внизу — зеленый) и определение цвета сигнала не вызывает, таким образом, никаких затруднений, то, нам думается, нет никаких оснований отрицать способность безопасно управлять автомобилем у людей пусть даже с несколько пониженным цветоощущением.

Давайте вернем за руль тысячи стажированных, опытных водителей, безупречно проработавших на транспорте много лет.

А. ЗАГОВОРЧЕНКО,
нештатный автоинспектор;
А. ДЕМЧЕНКО,
врач-окулист

г. Таганрог

Когда появится новая „Тула“?

Недавно владельцев тульских мотороллеров взволновало сообщение о том, что пошел в серию двигатель повышенной (с 9 до 11 л. с.) мощности. Почему же это известие произвело такое впечатление?

Дело в том, что этот мотороллер, хорошо знакомый мотолюбителям, выпускается почти без изменений с 1957 года! За это время, к примеру, Ижевский машиностроительный завод четыре раза менял модели. На смену ИЖ-56 пришла «Планета», за ней — «Юпитер», затем — «Планета-2» и «Юпитер-2». Вероятно, и теперь ижевцы работают над чем-то новым. То же самое с Ковровским заводом. Вятско-Полянский машиностроительный завод перешел на выпуск мотороллера новой модели В-150М — с принципиально новой компоновкой, ходовой частью. Здесь же впервые стали серийно устанавливать указатели поворота.

Можно продолжить перечень заводов и моделей. Читатели, вероятно, и сами сумеют дополнить его примерами. Мы же хотим только подчеркнуть, что тульский завод — единственный, который за весь период выпуска машин не провел практически ни одной существенной модернизации. А ведь и к внешнему виду, и к устойчивости, и к надежности этих мотороллеров есть серьезные претензии. Забыты работниками завода та-

кие качества, как динамичность машины и ее комфортабельность.

Кстати, о надежности. Сейчас на мотороллерах применяются коренные подшипники коленчатого вала серии № 2305К, а раньше стояли № 42305К. Так вот если сравнить эти два подшипника, то «старенький» окажется долговечнее и надежнее. Это сравнение говорит о том, что не от всего старого следует отказываться, и если выясняется, что модернизация неудачна, то нужно не бояться признать это и вернуться к испытанному варианту.

Все это о нынешней «Туле». Между тем кое-кому удалось повидать новую модель — «Тула-Турист». Говорят и пишут о ней давно, но создается впечатление, что существуют пока только выставочные экземпляры. Когда же наконец поклонники тульских мотороллеров увидят новую модель в продаже? Ответьте, сколько же можно ждать?

А. АНТОНОВ

От редакции. Вопрос, заданный нашим читателем, не нов. Редакция получает много писем подобного содержания. Мы многократно обращались на завод, предлагали конструкторам для выступления страницы журнала. Но они хранят упорное молчание.

Печатаю письмо тов. Антонова, редакция рассчитывает, что руководство завода и вышестоящие организации ответят наконец мотолюбителям.



«Волво-144»

Фирма «Волво» (Швеция) сообщила о начале серийного производства новой модели — автомобиля «Волво-144». Она отличается от предыдущей прежде всего большей вместительностью, лучшей обзорностью и более емким багажным отделением. На автомобиле установлен четырехцилиндровый двигатель мощностью 75 л. с. Он позволяет развить скорость до 150 км/час. Увеличение мощности достигнуто установкой карбюратора с горизонтальным потоком. Новый бумажный воздушный фильтр и улучшение выпускной системы обеспечили снижение шумности двигателя. Система охлаждения — герметичная и заполняется антифризом на заводе. Антифриз периодически обновляется.

Полностью синхронизированная четырехступенчатая коробка передач не претерпела изменений. Карданный вал выполнен из двух частей с промежуточной опорой — такая конструкция уменьшает его вибрацию. Подвеска передних и зад-



НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ „ВОЛВО“

них колес с винтовыми пружинами в основном осталась прежней.

Стремление обеспечить безопасность движения нашло свое отражение в конструкции тормозной системы с отдельным гидроприводом дисковых тормозов на всех колесах.

При выходе из строя одной из двух тормозных систем торможение будет осуществляться двумя передними и одним задним колесами. Рулевая колонка состоит из двух частей, крепление которых разделяется при лобовом столкновении; при этом передняя часть сдвигается вдоль задней, тем самым предохраняя водителя.

Несущий кузов имеет прочное основание и относительно легко деформирующиеся переднюю и заднюю части, что позволяет в какой-то мере погасить энергию при столкновении.

«Волво-144» несколько вместительнее, чем «Волво-121»: его заднее сиденье предназначено для трех человек. Спинки передних сидений регулируются, их можно опустить до горизонтального положения для оборудования спальных мест.

Багажник автомобиля имеет большой объем. Крышка его открывается до вертикального положения. Бензобак вмещает 58 литров и сделан из оцинкованной листовой стали.

Слева: автомобиль «Волво 88/32» — седельный тягач с полуприцепом.

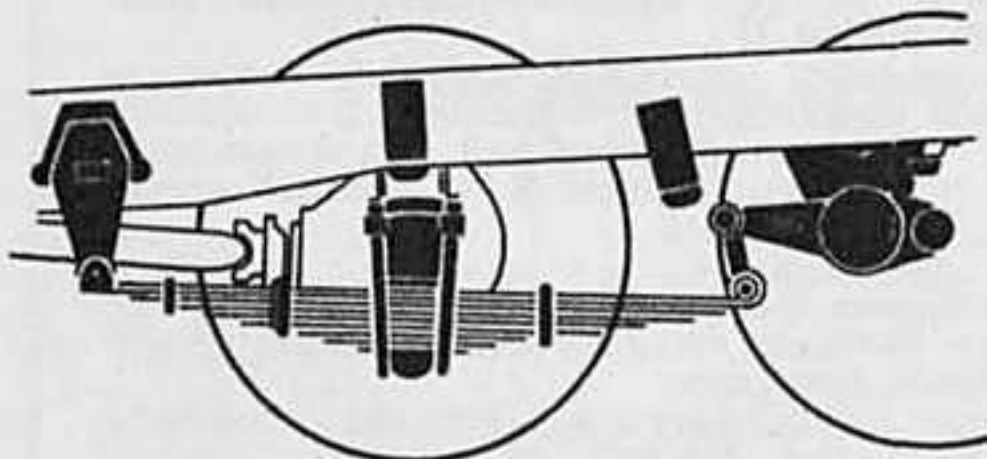
Справа: схема подвески ведомого заднего моста.

Обращает на себя внимание система отопления и вентиляции кузова. Термостат регулирует температуру в салоне независимо от скорости движения и внешней температуры.

Недавно фирма «Волво» создала новую модель грузовика — «88». Она выпускается как с кабиной над двигателем, так и в «капотном» варианте, с двумя или тремя осями и переменной базой — от 3,2 до 4,9 м.

На автомобиле установлен двигатель TD100A. Это шестицилиндровый рядный дизель с водяным охлаждением и турбонаддувом. Мощность его 260 л. с. при 2200 об/мин, максимальный крутящий момент 96 кгм при 1400 об/мин. Сцепление — сухое, однодисковое, с механическим приводом. Коробка передач имеет восемь ступеней, причем она полностью синхронизирована. В ведущем заднем мосту предусмотрена блокировка дифференциала. На ведущий задний мост приходится 53 процента, а на ведомый — 47 процентов общей нагрузки обоих задних мостов. Такая развесовка близка к оптимальной.

Особенностью конструкции является устройство для подъема заднего ведомого моста. Его включают при движении по скользкой дороге или в горах, когда нужно быстро увеличить сцепной вес ведущего моста, чтобы приподнять ведомые колеса на несколько миллиметров и перенести всю нагрузку на ведущие. Кратковременный подъем ведомого моста улучшает также условия маневрирования.



АВТОМОБИЛЬ В АЭРОДИНАМИЧЕСКОЙ ТРУБЕ

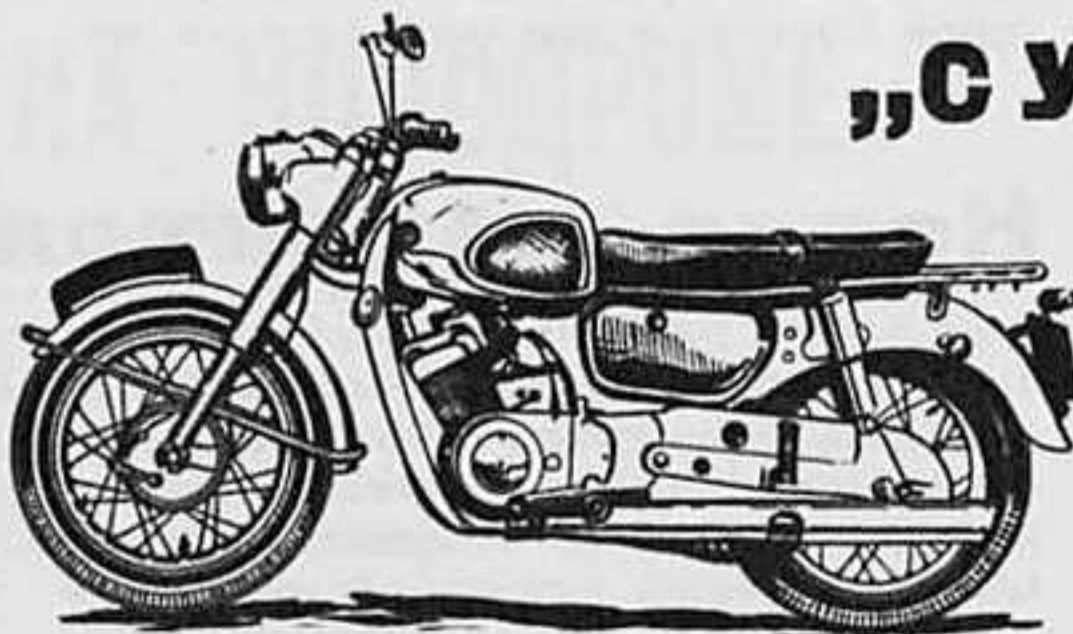
До последнего времени в аэродинамической трубе испытывались самолеты. Но вот фирма «Фольксваген» (ФРГ) построила подобную трубу и для автомобилей.

Длина установки 82 705 мм, высота 21 000 мм. Воздух в трубу нагнетается осевым вентилятором при 175 об/мин. Диаметр его 9 метров. Вентилятор создает поток воздуха, движущийся со скоростью 150 км/час. Он попадает в специальную камеру, где может охлаждаться до минус 20 или нагреваться до плюс 45 градусов.

Испытываемый автомобиль устанавливается на специальном стенде, оборудованном системой, воспринимающей усилие, которое действует на автомобиль. Стенд позволяет поворачивать автомобиль на любой угол по отношению к потоку воздуха.

В аэродинамической трубе установлены также беговые барабаны. Таким образом, в трубе можно имитировать движение автомобиля на любых скоростях в разных климатических условиях. Причем исследуются не только сопротивление качению, подъему, разгону, сопротивление кузова воздушному потоку, но и работа системы отопления и вентиляции кузова, системы охлаждения двигателя.

Результаты замеров поступают в приемное устройство электронно-счетной машины, которая обрабатывает их и подает соответствующие команды в блок управления работой установки.



„СУЗУКИ Т-10“

Японская мотоциклетная фирма «Сузуки» освоила производство нового двухместного дорожного мотоцикла Т-10.

Двигатель Т-10 двухтактный двухцилиндровый с воздушным охлаждением. Цилиндры с большим ребрением несколько наклонены вперед. Рабочий объем 246 см³. Невысокая степень сжатия (6,3) позволяет использовать бензин с низким октановым числом. Максимальная мощность двигателя 21 л. с. при 7000 об/мин. Он снабжен карбюратором «Кейхин VM 20». Пуск осуществляется электро-стартером.

Сцепление работает в масляной ванне. Главная передача — шестеренчатая, вторичная — цепная. Коробка передач четырехступенчатая с ножным переключателем. Передаточные числа: 23,2 — 13,4 — 9,5 — 6,8.

Рама штампованная. Переднее колесо — в телескопической вилке, снабженной жидкостными глушителями колебаний. Заднее колесо — в маятниковой вилке, имеющей телескопические пружинные амортизаторы. Диаметр тормозного барабана — 152 мм. Передний тормоз механический, задний — гидравлический. Шины — 3,00—17.

Общая длина мотоцикла — 2057, колесная база — 1346, ширина — 787, высота седла над землей 686 мм. Вес с заправленным топливом баком 140 кг. Максимальная скорость 133 км/час (на первой передаче — 35 км/час, на второй — 65, на третьей — 84). Расход топлива — 3,5—5 л на 100 км.

Машина снабжена грязевыми щитками, багажником, двумя зеркалами обратного вида и указателями поворота.

„ТИЛКАР“

По сообщению американского журнала «Милитари ревью», для армии США разработан тактический пехотный плавающий грузотранспортер «Тилкар». У него двенадцать колес, он плавает с полной нагрузкой, преодолевает рвы и крутые склоны. Конструкция транспортера дает возможность двигаться со скоростью как автоколонны, так и пешехода.

Площадь плоской грузовой платформы — свыше 7 м², как у 3—4-тонного автомобиля. Весит транспортер немногим больше тонны. Его можно сбрасывать на парашюте, перевозить подвешенным к вертолету.



**Техника
за рубежом**

Чемпионат Европы начался

Ралли «Монте-Карло» — старейшее в международном календаре соревнование на регулярность движения. Впервые оно состоялось в 1911 году, когда победил А. Ружье на автомобиле «Тюрна-Мери» (об этом автомобиле см. «За рулем», 1966, № 10). В 1967 году ралли проводилось в 36-й раз. Сначала 242 экипажа, стартовавшие из семи городов, пройдя по 2900 километров, прибыли в Монако. Однако в следующем этапе Монако—Шамбери—Монако (1255 километров) смогли принять участие лишь 167 экипажей. Из тех, кто выдержал этот этап, шестьдесят сильнейших были допущены к финальным соревнованиям на 460 километров по горным альпийским дорогам с обилием снега, крутых поворотов и каменных обвалов.

Среди 42 экипажей, дошедших до финиша, первым был Р. Аалтонен — Г. Лиддон. Они выступали на автомобиле «Мини-купер» английской фирмы «Ви Эм Си». Это седьмая подряд победа автомобилей с передними ведущими колесами в этом труднейшем ралли. Второе место завоевали О. Андерссон и Д. Дэвенпорт, также на переднеприводном автомобиле — «Лянча-фульвия». Третьими были В. Эльфорд и Д. Стоун («Порше-911 С»).

Второй этап чемпионата Европы по ралли проходил в Швеции. Здесь первое место в абсолютном зачете заняли Г. Пальм, Б. Содерштерн на автомобиле «Форд-кортина».

„Ява-юниор“

Известный чехословацкий мотоциклетный завод «Ява» в начале этого года выпустил первую пар-

тию гоночных мотоциклов «Ява-юниор» класса 250 см³. Они предназначаются для кольцевых гонок и призваны стать основной моделью для развития в клубах этого вида мотоспорта. «Ява-юниор» — простая и дешевая машина с двухтактным одноцилиндровым (70×64 мм) двигателем. Несмотря на отсутствие дискового золотника, он развивает 31 л. с. при 7250 об/мин. В блоке с двигателем находится пятиступенчатая коробка передач. Весь силовой агрегат имеет много общих деталей с кроссовыми и многодневными двигателями «Ява».

У мотоцикла очень жесткая рама открытого типа, к которой двигатель крепится задней частью. Передняя вилка — телескопическая, задняя — маятниковая. Обода колес выполнены из магниевых сплавов и на них монтируются шины 2,75—18 и 3,25—18. Несмотря на малый вес (103 кг), мотоцикл имеет мощные тормозные барабаны диаметром 180 мм. «Ява-юниор» оборудована лобовым обтекателем из стеклопластика. Максимальная скорость ее — до 185 км/час.

Выше мирового, но не рекорд

Американец Р. Леппен на Бонневильском солончаковом плато превысил на дистанции 1 км с хода мировой рекорд скорости на мотоцикле, равный 362 км/час. Он выступал на обтекаемом, сигарообразном мотоцикле «Жиронавт-Икс-1». Водитель управляет им, лежа на спине. Сзади него расположены два форсированных двигателя «Триумф» по 650 см³ каждый. Работа на спирту, они развивают 110 л. с. при 7300 об/мин.

Показанная Леппеном скорость 395,279 км/час не была, однако, официально признана новым мировым рекордом, так как во время заезда не присутствовал спортивный комиссар ФИМ.

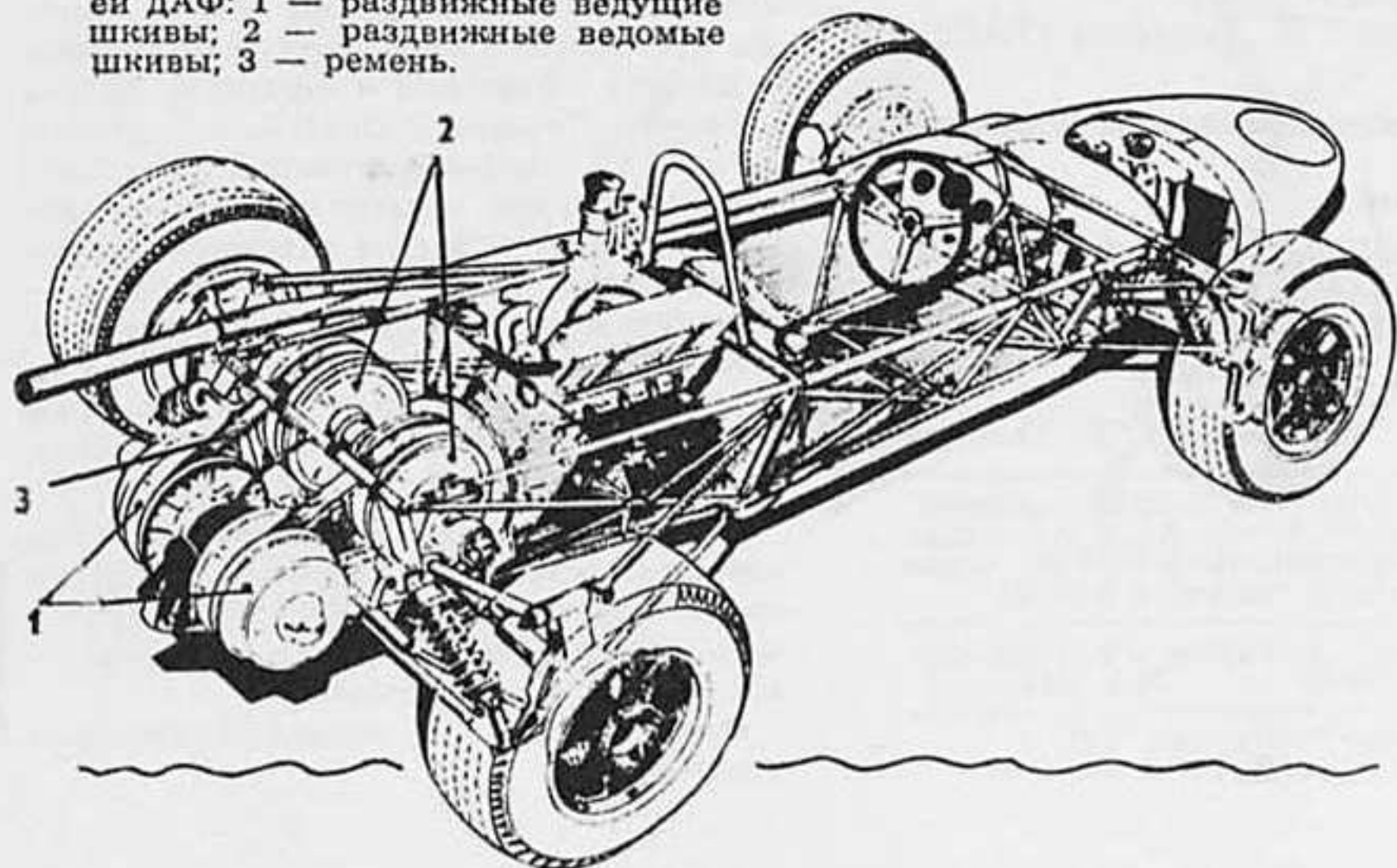
Гоночный автомобиль с ременной передачей

Голландский автомобильный завод ДАФ уже несколько лет выпускает микролитражные легковые автомобили с автоматической ременной трансмиссией. Конструкция оказалась настолько удачной, что завод попробовал установить ее на гоночный автомобиль третьей формулы. Выбор пал на английскую машину «Элексис» с двигателем «Форд-Хольбэй» (1000 см³, 100 л. с.). От расположенного в задней части машины двигателя вращение передается на задние колеса двумя ремнями. Шкивы ременной пе-

редачи состоят из двух половин. Сдвигая или разводя их, можно изменять рабочие диаметры шкивов, а следовательно, и передаточное число передачи. Половинки шкивов перемещаются автоматически в зависимости от числа оборотов двигателя (через центробежный механизм управления) и нагрузки двигателя (через вакуумный механизм управления).

Ременная трансмиссия хорошо зарекомендовала себя на гонках автомобилей третьей формулы в Монако, где машина «Элексис-ДАФ» была седьмой из 44 принявших старт.

Вид сзади на гоночный автомобиль «Элексис» с ременной трансмиссией ДАФ: 1 — раздвижные ведущие шкивы; 2 — раздвижные ведомые шкивы; 3 — ремень.



ИХ ПРАВЫ

По пустынному берегу озера Юта брели три охотника и отчаянно спорили. Полное отсутствие водоплавающей дичи не давало никакой возможности блеснуть искусством стрелка и качеством оружия, отчего атмосфера спора накалялась.

— А я говорю: на двести ярдов за пять секунд три прицельных выстрела не сделаешь! — горячился верзла с винчестером на плече.

— Могу напомнить факты, — многозначительно тянул толстяк с двухстволкой.

— Десять против одного доллара, все это блеф! У развилки загородного шоссе спор перерос в перебранку. И тут парень в ковбойских джинсах сердито выплюнул окурок, сорвал с плеча дробовик, приложился и... Три выстрела прогремели один за другим. Нарядный дорожный указатель был изрешечен картечью.

Может быть, нарисованная картинка где-нибудь и грешит неточностями, но все же наша фантазия опирается на совершенно реальные факты. Вот официальное свидетельство на этот счет журнала «Трэфик сейфети» («Безопасность движения»), издающегося в США. Лица, владеющие огнестрельным оружием, взяли за правило испытывать его на дорожных знаках. По-видимому, это очень удобная мишень: ровная, чистая — каждую пробойну сразу видно. В одном только штате Юта, с которого начинается наш рассказ, охотники испортили дорожных знаков на 125 тысяч долларов!

КАРТЕЧЬЮ ПО ЗНАКАМ

Если учесть, что в Соединенных Штатах не приняты распространенные в автомобильном мире дорожные знаки-символы, что здесь они представляют собой таблички с надписью, что-то запрещающей, о чем-то предупреждающей, то станет очевидна опасность подобных забав.

Водитель на полном ходу должен прочесть предупреждение и отреагировать. А попробуйте, взглянув мельком, понять, что написано на этом изрешеченном знаке (фото 1). Упражнения досужих стрелков становятся настоящим бедствием на дорогах. Не отстают от них и невооруженные хулиганы. Другой знак они для оригинальности просто перевернули вверх ногами (фото 2).

Неблагополучно в Америке с дорожными знаками. «Трэфик сейфети» сообщает, что 20 миллионов знаков на дорогах США — 40 процентов общего количества — не соответствует государственными стандартам. Это устаревшие знаки, отличающиеся от них расцветкой, размерами, отсутствием светоотражателей. Самой богатой капиталистической стране «не хватает» средств, чтобы привести в порядок свое дорожное хозяйство.

Неисправные, нестандартные дорожные знаки или их отсутствие в необходимых местах — причина многих транспортных происшествий. Число их быстро возрастает. Борьбу с ними пытаются вести суды. Количество судебных дел, когда к ответственности за аварии и катастрофы, вызванные неисправными или нестандартными дорожными знаками, привлекаются правительственные учреждения штатов и округов, увеличивается.

Недавно разбором такого дела занимался Верховный суд США. В округе Якима машина с пятью подростками свалилась в овраг глубиной 120 футов. Трое пассажиров получили тяжелые увечья, один был убит. Причина — неисправный дорожный знак. Верховный суд постановил выплатить пострадавшим 16 тысяч долларов и подчеркнул, что округ несет ответственность за аварии при отсутствии дорожных знаков, регулирующих скорость движения, или их несоответствии единым государственным стандартам.

Во Франкфурте, штат Кентукки, суд обвинил местное дорожное управление в смерти водителя, машина которого свалилась в реку Теннесси. Дорожный знак, предупреждающий об отсутствии проезда, был установлен здесь всего лишь за три фута от кромки берега. В Осининге, штат Нью-Йорк, автомобилист предъявил иск городу на 67 500 долларов и выиграл процесс, потому что авария произошла из-за отсутствия знака.

Кажется, справедливость «торжествует». Но у медали есть и обратная сторона. Городам и округам приходится выплачивать крупные суммы исков. А где брать деньги? Существует испытанный источник — увеличение налогов. Таким образом, неразбериха в дорожном хозяйстве в конечном счете бьет по карману налогоплательщика — рядового американца.

ИХ ПРАВЫ

РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ

ПЕРВЕНСТВО СССР ПО МОТОГОНКАМ НА ЛЬДУ

Класс 500 см³: 1. В. Самородов; 2. Г. Кадыров (оба — Уфа); 3. В. Дубинин (Новосибирск).
Класс 350 см³: 1. Н. Чернов (Уфа); 2. В. Сандульский (Хабаровск); 3. Г. Лукин (Саранск).
Класс 175 см³: 1. В. Завидюк; 2. В. Федорченко (оба — Красноярск); 3. В. Градобоев (Саранск).

Класс 125 см³: 1. Ю. Максимов; 2. В. Чупин (оба — Каменск-Уральский); 3. С. Мишуткин (Новокузнецк).

КОМАНДНОЕ РАЛЛИ «ПРИБАЛТИКА»

1. Автобаза Совета Министров Латвийской ССР;
2. Клуб «Темпо» (Эстония);
3. Спортклуб «Москвич» (2-я команда).

СМОТРИ В ОБА!

Ответы на задачу, помещенную на стр. 23

В рисунке, как было сказано, шесть ошибок.
Во-первых, мотоциклист разворачивается в месте, отведенном для такого маневра транспортным средством противоположного направления.
Во-вторых, обозначенный центр перекрестка при левых поворотах надо оставлять справа от себя, так что путь, который выбрал водитель «Москвича», неправилен.
Третья ошибка — в нарушении правил перевозки пассажиров и грузов. Дело в том, что сопровождающим груз находится на прицепах запрещено.
Четвертая ошибка — в изображении дорожного знака «Двухстороннее движение». Теперь переключите ваше внимание на улицу в правом нижнем углу рисунка. Здесь замаскированы последние две ошибки.
На «Запорожце» байдарка, явно выходящая за габариты автомобиля более чем на 0,5 метра.
И, наконец, у троллейбуса отсутствует зеркало для наблюдения за входными и выходными дверями, без которого выезд на линию запрещен.

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ»

В связи с запросами читателей издательство ДОСААФ сообщает, что по техническим причинам произошла задержка с выходом из печати нескольких номеров журнала «За рулем».

Издательство принимает меры, чтобы войти в график, однако, возможно, еще несколько номеров журнала подписчики получат с некоторым опозданием.

Издательство ДОСААФ

В ЭТОМ НОМЕРЕ:

Вечно живой, всегда с нами!	2-я стр. обл.	Зеленая волна И. Храпов, Г. Клиновштейн. На одной планете Н. Кипман. Осколки подфарника Энциклопедия «Зеленой волны» Смотри в оба!	21 22 22 23
П. Музюкин. На родине Ильича	2	Справочная служба «За рулем»	25
Родина — к юбилею	4	К штурму рекордов готовы!	26
М. Котлярский. Живое дело	6	Спорт	28
А. Сокол. 30 лет на Чуйском	7	Трибуна читателя	29
В. Митрофанов. ЗИЛ-131 — новый автомобиль высокой проходимости	8	Техника за рубежом	30
Автотурист и дорога, или У семи нянек дитя без глаза	10	Спортивный глобус	31
Старт большого двоеборья. Соревнования на мастерство вождения	12	Их нравы	31
Клуб «Автолюбитель» А. Синельников, В. Немцев. Тресторная система зажигания	16	Первая страница обложки — Дорожные контрасты Фото В. Барановского	
В. Иванов. Ремонт гидравлических амортизаторов	19	Четвертая страница обложки — Москва сегодня Фото В. Кошевого (ТАСС)	
Советы бывалых	20		

Главный редактор А. И. ИВАНСКИЙ.

Редакционная коллегия: Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Л. В. КОСТКИН, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ФЕДОТОВ, А. М. ХЛЕБНИКОВ.

Оформление И. Г. Имшенник и Н. П. Бурлака

Корректор И. П. Замский

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны: общий К 8-52-24; секретариат К 8-30-65; отдел военно-патриотического воспитания и обучения К 8-37-64; отдел науки и техники К 8-33-28; отдел спорта, туризма и массовой работы К 8-37-64; отдел безопасности движения К 8-37-64; отделы оформления и писем К 8-36-60

Сдано в набор 22.2.1967. Бум. 60×90/16, 2,25 бум. л.—4 печ. л. Тираж 2 000 000 экз. Подп. к печ. 4.4.1967. Цена 30 коп. Г-42204 Зак. 562

Издательство ДОСААФ (Москва, Б-6, Ново-Рязанская, 26).
3-я типография Воениздата (Москва, Д-7, 1-й Беговой проезд, 7а, корпус 6)

Весна уже вывела на старт беспокойное племя авто- и мотопутешественников. Многие из них отправятся в путь с эмблемой соревнований «Дорогами подвигов и славы» (Положение о соревнованиях см. в № 1 журнала «За рулем» за 1967 год). Как и в прошлом году, к началу туристского сезона жюри конкурса зарегистрировало сотни заявок на групповые и индивидуальные походы. Как и в прошлом году, участники этих походов проложили свои маршруты по местам былых боев и трудовой доблести советского народа. Их путь пройдет и трассами пятилетки.

Счастливых стартов!

Многие автолюбители и мотоциклисты пользуются маршрутными схемами, публикуемыми на страницах «За рулем». Для них мы предлагаем и нашу новую схему — центральных областей страны. Здесь пять кольцевых маршрутов, каждый из которых по-своему интересен и примечателен.

В короткой заметке невозможно дать сколько-нибудь полную характеристику любого из этих маршрутов. Да в этом, собственно, нет необходимости. Те, кто воспользуется нашей схемой, увидят и оценят все сами.

Отправляясь в путь по маршруту № 1, туристы смогут ознакомиться с историко-революционными памятниками Москвы и Ленинграда, а также побывают в старинных городах Пскове, Полоцке, Смоленске. Для любознательных следопытов в этих краях найдется много интересного — история и современность дают богатый материал для изучения.

Маршрут № 2, кроме столицы нашей Родины, охватывает такие города, как Калинин, Бежецк, Череповец, Вологда, Ярославль, Кострома, Иваново, Горький, Муром, Владимир, Суздаль. На этом пути путешественники увидят и древние памятники русской культуры и архитектуры и самые современные промышленные предприятия.







Маршрут, обозначенный № 3, проложен через Арзамас, Пензу, Саратов, Борисоглебск, Тамбов, Мичуринск, Рязань. Много перемен произошло здесь за пятьдесят советских лет. И, несомненно, туристы откроют в этих местах не одну замечательную страницу из истории нашего государства.

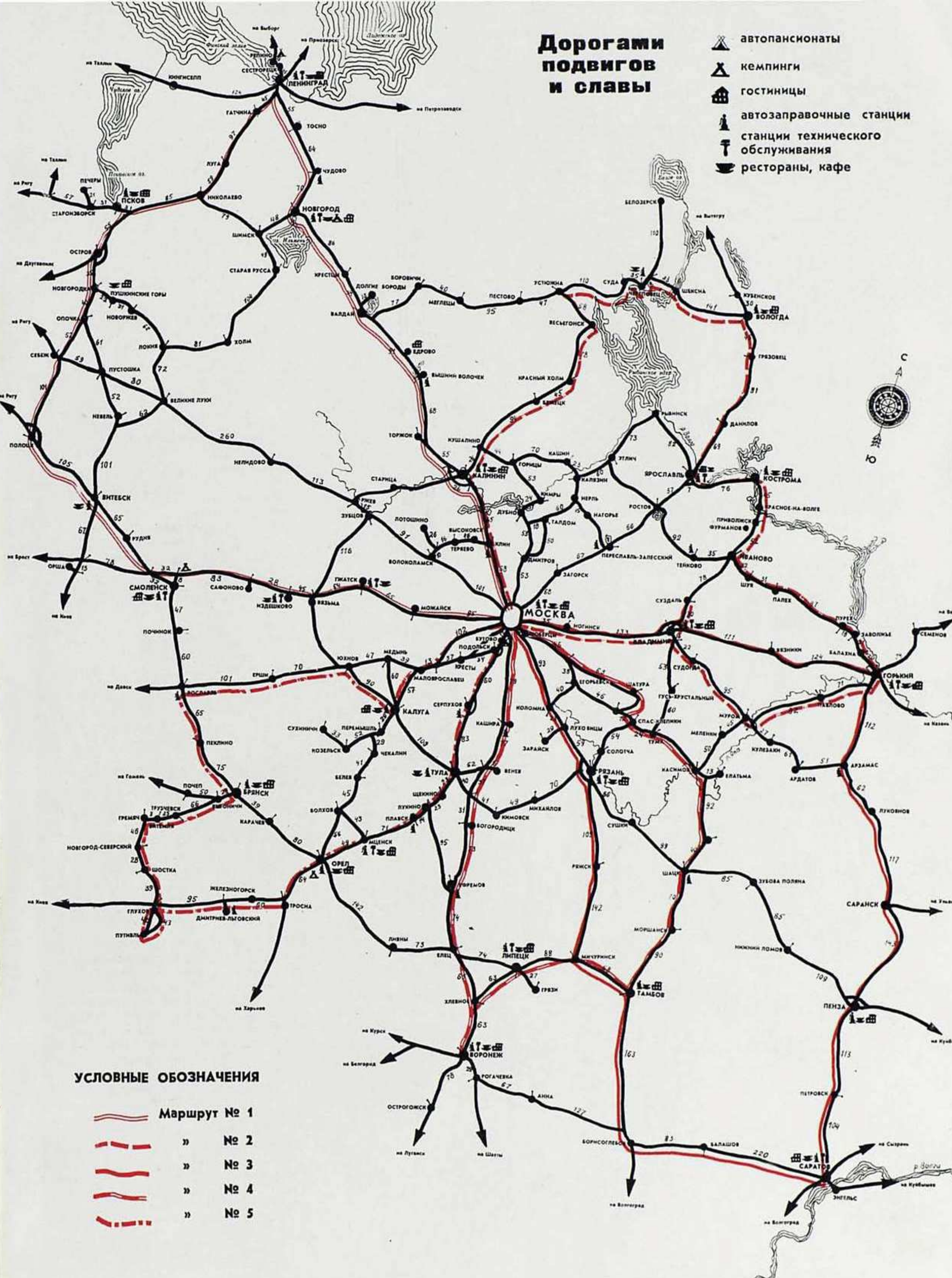
Два следующих маршрута также дадут возможность ближе узнать многие города центральной части России. Егорьевск и Шатура, Воронеж и Ефремов, Калуга и Брянск, Путивль и Орел — вот далеко не полный перечень пунктов, через которые проходят четвертый и пятый маршруты. Здесь и живые страницы ленинского плана электрификации страны — Шатурская и Каширская гидроэлектростанции, и суровая летопись партизанских боев в годы Великой Отечественной войны на брянщине и орловщине, и трудовые будни наших дней.

Интересного много. Много еще и неизвестных страниц боевой и трудовой славы советского народа. Благородная цель участников наших соревнований — воскресить эти страницы.






Итак, друзья, в путь! Счастливых стартов!

Дорогами подвигов и славы

-  автопансионаты
-  кемпинги
-  гостиницы
-  автозаправочные станции
-  станции технического обслуживания
-  рестораны, кафе



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

-  Маршрут № 1
-  » № 2
-  » № 3
-  » № 4
-  » № 5

