



# **ЗА РУЛЕМ**

---

**9. СЕНТЯБРЬ  
1967**





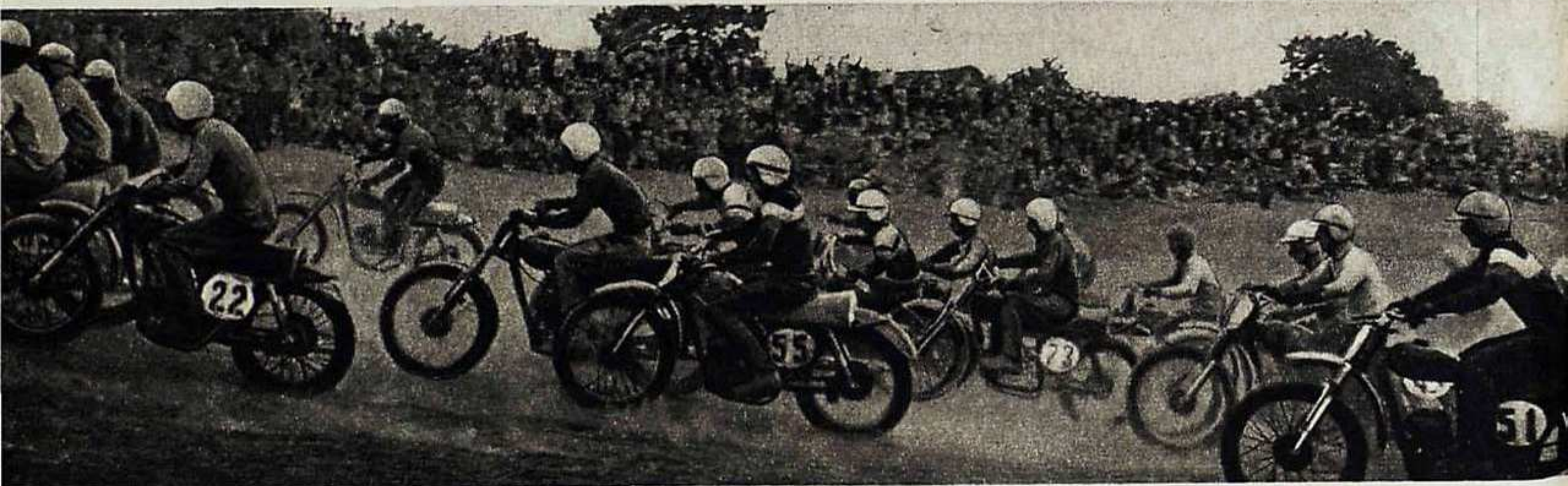
## ВЫШЕ ЗНАМЯ СОВЕТСКОГО СПОРТА!

На этих снимках — эпизоды одного из многочисленных финальных соревнований, прошедших под флагом юбилейной Спартакиады. Лучшие из лучших мотокроссменов собрались в Кировограде и разыграли почетные медали. Эти соревнования вылились в настоящий праздник советского мотоспорта.

Трофеи вручены сильнейшим. Слева направо победители финальных соревнований: москвич В. Арбеков (350 см<sup>3</sup>), ленинградец П. Рулев (175 см<sup>3</sup>, юноши), рижанка Р. Осе (175 см<sup>3</sup>, женщины) и москвич Ю. Романов (175 см<sup>3</sup>).

В финале борьбу за чемпионское звание вели и опытные ветераны — такие, как латышский гонщик Андрис Клявиньш...  
...и юноши, чьи имена пока мало что говорят любителям мотоспорта.

*Фото В. Ширшова*







№ 9 - сентябрь - 1967

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ  
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

# СВЕТ ОКТЯБРЯ

Нашей социалистической Отчизне исполняется пятьдесят лет. Мир отметит полувековой юбилей новой эпохи — эпохи Великого Октября.

Идя навстречу своему замечательному празднику, советские люди мысленно обозревают славный путь, подводят итоги исторических побед, одержанных под руководством Коммунистической партии, партии Ленина.

Новый прилив творческой энергии и инициативы вызвали в советском народе Тезисы ЦК КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции», одобренные июньским (1967 г.) Пленумом Центрального Комитета партии. Тезисы представляют собой результат коллективной мысли Центрального Комитета КПСС и являются документом огромной политической важности. В них ярко, убедительно показано величие свершений ленинской партии и советского народа, обобщен гигантский полувековой опыт созидания нового мира, дан глубокий научный анализ героического пути Советской страны под знаменем Великого Октября, под руководством Коммунистической партии.

Полная и окончательная победа социализма в нашей стране — главный итог Великой Октябрьской социалистической революции. В Тезисах с исчерпывающей ясностью показано, как партия и советский народ воплощали и воплощают в жизнь победоносные идеи марксизма-ленинизма, как они создали экономические, социальные, политические и духовные предпосылки для строительства коммунизма, как превратили нашу страну в великую и могучую передовую социалистическую державу.

Тезисы ЦК КПСС не только подводят итоги пройденного пути. Они ставят задачи на сегодняшний и завтрашний день нашего движения к коммунизму, раскрывают пути развернутого коммунистического строительства в нашей стране. Творческим трудом народов Советского Союза под руководством ленинской партии эти задачи будут успешно решены.

В Тезисах раскрыты огромное международное значение Октябрьской революции, опыт строительства социализма и коммунизма в СССР. Дело революционного преобразования и обновления мира, начатое Октябрем, воплощенное в победе социализма в нашей стране, продолжено победами социалистических революций в других странах. Образование мировой социалистической системы — крупнейшее историческое событие после победы Октября.

Великая Октябрьская революция явилась могучим стимулом развития национально-освободительного движения. Начатый Октябрем процесс революционного преобразования мира создал новую обстановку для борьбы международного рабочего класса. Победа Октябрьской революции ознаменовала рождение современного мирового коммунистического движения, которое выросло в самую влиятельную политическую силу современности.

Неуклонно следуя заветам В. И. Ленина, Центральный Комитет КПСС и Советское правительство вот уже полвека твердо и последовательно проводят политику мира и сотрудничества между народами. Главной целью этой политики всегда было, есть и будет обеспечение благоприятных условий для коммунистического строительства в нашей стране, укрепление мировой системы социализма, сохранение и упрочение мира во всем мире.

С гордостью оглядываясь на пройденный страной героический путь борьбы и созидания, вдохновленный великими перспективами коммунистического строительства, советский человек обращает свои мысли и чувства к партии Ленина. Все, чего мы достигли за 50 лет Советской власти, все, что составляет могущество, величие, непререкаемый международный авторитет Советского государства, — все это результат руководства партии, ее политики, результат творческого применения и развития ее учения марксизма-ленинизма. Обще-

признанный организатор и политический вождь советского народа, партия неразрывно связана с народом, окружена глубоким уважением и беспредельным доверием советских людей. С партией во главе, под ее ленинским руководством народы Советского Союза уверенно идут к торжеству коммунизма, осуществляют задачи, поставленные XXIII съездом КПСС.

За 50 лет, прошедших со дня Великого Октября, нашему народу не раз приходилось братья за оружие, чтобы отстоять свои завоевания, свое социалистическое Отечество от посягательств международного империализма. В Тезисах ЦК КПСС показано, как на протяжении всей истории первого в мире социалистического государства Коммунистическая партия укрепляла оборонное могущество страны, создавала, развивала и совершенствовала Советские Вооруженные Силы. В Тезисах глубоко и ярко раскрыты источники всемирно-исторических побед советского народа, его армии и флота в гражданской и Великой Отечественной войнах. Вооруженные Силы Союза ССР, созданные для защиты завоеваний Октября, с честью пронесли свои боевые знамена через всю историю Советского государства. Они пользуются безграничным уважением и любовью у советских людей.

В. И. Ленин всегда подчеркивал, что укрепление обороны Советского государства — кровное дело всех трудящихся. В Тезисах ЦК КПСС указывается, что одним из важных условий успешного решения задач коммунистического строительства является всемерное укрепление обороноспособности страны, поддержание постоянной готовности народа и армии отразить возможную агрессию реакционных сил империализма. «Социалистическая революция, как учили Маркс и Ленин, — говорится в Тезисах ЦК КПСС, — обязана уметь защищать себя, должна противопоставить агрессивности классового противника несокрушимую военную мощь. Могущество



Советского Союза, социалистических стран создает реальный противовес агрессивным силам империализма, выступает как важнейший фактор в борьбе за предотвращение новой мировой войны и сохранение мира. Вопросы всемерного укрепления обороны, внимание к ним как к первостепенной задаче — один из главных выводов истекшего пятидесятилетия».

Готовясь к славному юбилею, Коммунистическая партия, весь народ вновь и вновь выражают решимость неуклонно крепить оборону Советской Отчизны, свято беречь и приумножать завоевания Великого Октября.

Важная роль в решении этих задач принадлежит Краснознаменному Добровольному обществу содействия армии, авиации и флоту, которое, объединяя десятки миллионов рабочих, колхозников, служащих, учащихся, проводит большую полезную работу по распространению среди населения основ военных знаний, по подготовке советских людей к защите социалистической Родины. Многолетняя патриотическая деятельность ДОСААФ высоко оценивается советскими людьми и является убедительным свидетельством нерушимого единства армии и народа — одного из завоеваний Великой Октябрьской социалистической революции.

Миллионы членов оборонного Общества черпают в Тезисах ЦК КПСС к пятидесятилетию Великого Октября новые силы и энергию. Этот документ является важнейшей основой для дальнейшего развертывания военно-патриотического воспитания трудящихся и прежде всего молодежи. Патриотическая обязанность всех комитетов и общественного актива ДОСААФ — развернуть под руководством партийных организаций широкую массово-политическую работу по пропаганде и разъяснению Тезисов ЦК КПСС, умело использовать для этого разнообразные формы и средства. Необходимо добиваться, чтобы эта работа всемерно способствовала повышению активности членов ДОСААФ, воспитанию их в духе беспредельной преданности коммунистическим идеалам, своей Родине, народу, в духе советского патриотизма, высокой бдительности и постоянной готовности к вооруженной защите социалистического Отечества.

Состоявшийся в мае—июне 1967 года VI Всесоюзный съезд ДОСААФ подчеркнул в своих решениях, что в современных условиях особенно возрастают важность и ответственность работы оборонного Общества по подготовке молодежи к военной службе, по распространению среди широких слоев населения основ военных и военно-технических знаний. Именно это направление является сейчас главным как в работе каждой организации и клуба ДОСААФ, так и всего Общества в целом.

Верные своим славным патриотическим традициям, организации и клубы ДОСААФ не пожалеют сил и энергии, чтобы достойно встретить знаменательную дату в истории нашей Родины — пятидесятилетие Великого Октября. Они и впредь будут настойчиво улучшать подготовку молодежи к службе в Советских Вооруженных Силах, нести в массы трудящихся основы военных знаний, крепить экономическое и военное могущество великой Советской державы.

## В МИРНЫЕ ДНИ

Каждый воин — отличник боевой и политической подготовки, и все автомобильное подразделение — отличное. Этого решили добиться водители части к 50-летию Октября. Передовые армейские шоферы слов на ветер не бросают: недавно за успешное выполнение трудного задания подразделению вручено переходящее Красное Знамя, майор С. Стояров награжден орденом «Знак Почета», а рядовой Э. Гобинь — медалью «За трудовую доблесть». Сразу после оглашения Указа Президиума Верховного Совета СССР награжденные солдат-водитель и офицер тепло поздравили друг друга.

В. БЕРШОВ,  
инженер-подполковник

Н-ская часть



## ЕЩЕ ТРИ КраЗа

Кременчугский автозавод поставил на производство три модели: самосвал КраЗ-256Б, бортовую машину КраЗ-257 и седельный тягач КраЗ-258. Это семейство имеет однотипные по конструкции агрегаты, причем КраЗ-257 — базовая модель.

На них установлен V-образный восьмицилиндровый дизель ЯМЗ-238А в 215 л. с. Значительное повышение мощности двигателя позволило улучшить тяговые качества автомобилей.



КраЗ-257.



КраЗ-258.

Грузоподъемность КраЗа-257 на шоссе — 12 тонн, он может буксировать прицеп общим весом 15 тонн. КраЗ-258 рассчитан на полуприцеп общим весом 30 тонн. Оба развивают до 70 км/час.

На автомобилях установлен ряд новых узлов, в частности двухдисковое сухое сцепление и пятиступенчатая коробка передач с пятой, повышающей передачей типа ЯМЗ-236 С, обеспечивающая хорошую динамику разгона.

Пневматический усилитель рулевого управления значительно облегчает работу водителя и повышает безопасность движения. Благодаря ему автомобиль сохраняет направление, даже если упадет давление в шине переднего колеса.

Трехместная кабина с деревянным каркасом и металлической облицовкой отличается большой прочностью и в то же время обеспечивает необходимые удобства для водителя. Она оборудована системой отопления и вентиляции и обдувом лобового стекла теплым воздухом.

## ВКЛАД УЧЕНЫХ

Минский филиал Научно-исследовательского института технологии автомобильной промышленности хорошо знают литейщики: он специализировался на разработке различного оборудования для литейных цехов автозаводов.

Изготовление стержней с отверждением в горячих стержневых ящиках — новая работа белорусских ученых. Вообще производство стержней связано со сложной дорогостоящей технологией и зачастую требует ручного труда. Новая автоматическая установка представляет собой аппарат, который под давлением вдвигает в стержневой ящик быстротвердеющую смесь. Всего лишь три минуты длится нагрев стержня при температуре 250 градусов. Затем ящик раскрывается и готовый стержень подается на транспортер.

Подобные установки предназначены для ГАЗа и ЗИЛа. На Горьковском автозаводе идет подготовка к пуску автоматической линии для отливки коленчатых валов в оболочковые формы, которую создали также минские инженеры.

Терморективную смесь, состоящую из органических смол и песка, насыпают на нагретую до 250 градусов чугунную модельную плиту. Смесь сразу запекается на модели, образуя корку толщиной в 12—15 миллиметров. Эту корку затем в течение полутора минут дополнительно нагревают, чтобы придать ей большую прочность — и вот уже оболочка для литья готова. Остается поместить ее в контейнер и заливать расплав.

Установка полностью автоматизирована. Ее производительность 90 коленчатых валов в час. Точность литья настолько высока, что коленчатый вал, кроме шлифовки шеек, почти не потребует механической обработки. Предполагаемый экономический эффект от внедрения установки 120 тысяч рублей в год.

Свои новые достижения белорусские проектировщики и технологи посвящают 50-летию Советской власти.

## ЗАБОТЯСЬ О ВОДИТЕЛЯХ

Трудны дороги в Заполярье, особенно зимой. Забота о здоровье водителей, об улучшении условий их труда, быта — дело первостепенной важности. Именно так и понимают свою задачу автотранспортники заполярного города Воркуты. Недавно здесь для водителей пассажирского автохозяйства выстроен большой бытовой комбинат. Тут есть медицинский пункт, имеющий санитарные посты во всех двенадцати цехах и службах; просторная столовая, душевая, гардеробная, комната отдыха. Устал, запылел в дороге шофер — прими душ, освежись, пообедай, отдохни, поиграй в шахматы, почитай книгу, журнал, газету.

Для осмотра автобусов, пришедших с линии, также имеется просторное утепленное помещение.

# Вместе к юбилею



# Родина-к юбилею

## НА ПРЕДПРАЗДНИЧНОЙ ВАХТЕ

Ленинградский карбюраторный завод имени Куйбышева. В каждом цехе, на каждом участке, в любой бригаде чувствуются особая собранность, четкий ритм в работе. Коллектив хорошо потрудились на предпраздничной вахте.

Двести тридцать бригад давно уже наметили себе рубежи юбилейного года. Коллектив решил дать сверх плана десяти месяцев валовой продукции на 200 тысяч рублей.

Но дело не только в количестве. Изделия, которые сходят ныне с конвейера ЛенКАРЗа, отличаются хорошим качеством. Три новых пневматических контрольно-измерительных прибора помогают поддерживать его на высоком уровне.

В цехах, лабораториях, конструкторских бюро каждый день несет с собой новое. Сейчас заканчивается подготовка к производству первых промышленных партий карбюраторов К-125Б для форсированных двигателей МеМЗ-968А; К-124Р — для УАЗ-69Б и К-124Ж — для двигателей УАЗ-450.

Совсем недавно предприятие полностью перешло на новую систему планирования и экономического стимулирования. Ведутся большие работы по внедрению научной организации труда.

Сегодня на лесоразработках автомобили успешно конкурируют с железной дорогой и тракторами. Преимущества их в первом случае — проходимость, во втором — скорость. Но порой и автомобилю трудно. Как многометровой автопоезде развернуться на маленькой погрузочной площадке в лесу?

Эту сложную задачу решили на Минском автозаводе, создав лесовоз МАЗ-509П. Благодаря складывающемуся дышлу прицеп-ропуск грузится на автомобиль, и в таком виде МАЗ отправляется на лесоразработки. Ему достаточно поляны, имеющей 20—30 метров в поперечнике, чтобы развернуться. Опускается на землю дышло — и автопоезд готов к погрузке. При порожнем пробеге не изнашиваются лишние шины и сцепное устройство, легче вести машину водителю.

МАЗ-509П свободно берет «вязанку» стволов весом 15 тонн. Ведущий передний мост значительно улучшает его проходимость по трудным лесным дорогам, которые зачастую пролегают и в предгорьях. Средняя эксплуатационная скорость новой машины на 7—8 километров выше, чем у ее предшественника МАЗ-501, а расход топлива на 18—20 процентов снизился.

Массовое внедрение новых специализированных лесовозов позволит увеличить производительность труда при перевозке древесины примерно на 20 процентов. Отличный подарок лесорубам сделали автозаводцы к 50-й годовщине Октября.



МАЗ-509П со сложенным дышлом.

МАЗ-509П на дороге.



На картах нового Атласа автомобильных дорог СССР яркой алой лентой обозначено автомобильное шоссе Москва — Воронеж — Шахты. Этим цветом изображаются важнейшие дороги общегосударственного значения. Действительно, значение новой магистрали трудно переоценить. Это кратчайший путь из столицы на Кавказ.

До сих пор все потоки пассажирского и грузового автотранспорта, направляющиеся на юг страны, сосредоточивались на шоссе Москва — Харьков. Дальше они разделялись на два русла: одни продолжали движение по Симферопольскому шоссе, другие направлялись на трассу, ведущую к Ростову-на-Дону. Этот традиционный путь был не самым удобным и приятным. Недостаточная ширина проезжей части Харьковского шоссе, очень большая интенсивность движения, превышающая на отдельных участках 20 тысяч машин в сутки, требовали от автопутешественников большого напряжения, грозили опасностями. Отсутствие объездов, движение по улицам многих городов создавали непредвиденные задержки в пути. Давно назрела необходимость уменьшить чрезмерную нагрузку на Харьковское шоссе, разделить транспортные потоки южных направлений. Решение этой задачи успешно завершено в июле нынешнего года коллективом Управления строительства № 1 Гушосдора РСФСР.

Первая половина новой дороги, ведущая из Москвы через Каширу, Ефремов, Елец в Воронеж, уже давно известна автомобилистам. Она была построена в 1962 году. Но долгое время не пользовалась популярностью из-за паромной переправы через Оку в Кашире. Во время осенних ледоставов и весенних ледоходов паромы не ходили, и дорога обрывалась. Положение коренным образом изменилось, когда в ноябре 1965 года был сдан в эксплуатацию объезд Каширы с большим новым мостом через Оку.

Нынешним летом завершено строительство заключительного участка новой магистрали от Воронежа — через Павловск, Богучар, Миллерово, Каменск-Шахтинский. Возле города Шахты она сливается с шоссе Харьков — Ростов-на-Дону, сократив путь на Кавказ на 150 километров.

От Воронежа до развязки в разных уровнях с дорогой Рогачевка — Балашов — Саратов новое шоссе имеет четырехполосную проезжую часть с разделительной полосой. Дальше оно пролегает сплошной асфальто-бетонной лентой. Профиль и планировка дороги рассчита-



ны на скорость 120 км/час. Мосты, в том числе большие и уникальные по своей конструкции через Дон у Верхнего Мамона и Северный Донец у Каменска-Шахтинского, путепроводы и другие сооружения рассчитаны на движение автомобилей и автопоездов любой грузоподъемности. В Шахтах и Каменске-Шахтинском построены автовокзалы с комнатами для приезжих. Введены в строй шесть автостанций, 33 автобусных павильона, автозаправочные станции у Павловска и Богучара.

Новая дорога пересекает глубинные бездорожные районы Воронежской и Ростовской областей и поэтому должна сказаться на развитии их экономики и культуры.

Много интересного ожидает на этой магистрали и автолюбителей. Она пролегает по живописным и историческим местам. Неподдалеку, на левом берегу восточного Шолоховым Тихого Дона, располагалась станица Вешенская. Из Миллерово и ней можно проехать по хорошему шоссе. Участки Миллерово — Луганск и железнодорожный узел Лихая — Звереве — Красный Сулин отмечены на картах партизанского движения во время Великой Отечественной войны как места, где коммуникации немецко-фашистских захватчиков систематически и на длительное время выводились из строя народными мстителями. В этом районе действовали и юные герои-молодогвардейцы Краснодона. До него от новой магистрали меньше пятидесяти километров.

Дважды в военной истории нашей Родины встречается название «Воронежско-Касторненская операция». Первый раз она была проведена глубокой осенью 1919 года, когда конники Буденного разгромили белогвардейские корпуса Шкуро и Мамонтова и освободили Воронеж. В другой раз, в начале 1943 года, здесь же Советская Армия сокрушила крупные силы фашистских оккупантов. Так же известны «Ростовские операции» времен гражданской и Великой Отечественной войн. По этим местам боевой славы проходит новая дорога.

Кстати, и в Ростове путешественников ожидает приятный сюрприз. В нынешнем году будет завершено строительство дороги Ростов-на-Дону — Таганрог — Жданов с усовершенствованным покрытием. Поэтому продолжать поездку можно будет не только в Кавказском направлении. Откроется новый путь на запад, вдоль побережья Азовского и Черного морей.

Г. БОРОДИН,  
начальник Гушосдора РСФСР



# Ф И Н И Ш СПАРТАКИАДЫ МИЛЛИОНОВ

Славной дате в истории нашего государства — полувековому юбилею Советской власти — была посвящена IV Спартакиада народов СССР.

В день торжественного открытия ее финальных состязаний на всю страну прозвучали слова Приветствия Центрального Комитета Коммунистической партии, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР, обращенные к участникам Спартакиады, к миллионам советских спортсменов. В строках этого приветствия говорится о зрелости нашей молодежи, бережно несущей эстафету отцов, и выражается уверенность в том, что советские спортсмены будут и впредь идти в первых шеренгах строителей нового общества, показывать пример в труде и учебе, будут всегда готовы к защите великой социалистической Родины.

Финальные соревнования Спартакиады вылились в рапорт спортсменов нашей страны Коммунистической партии, всему советскому народу о достигнутых ими успехах.

Среди тысяч участников заключительных спартакиадных встреч свое мастерство демонстрировали и спортсмены Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту — автомобилисты, летчики, мотоциклисты, водномоторники.

И вот стал известен исход финальной борьбы, завершившей многочисленные соревнования, которые длились почти два года. Главная судейская коллегия по разделу Спартакиады «Технические виды спорта» назвала победителей:

1-е место — команда РСФСР, 2-е — Москвы, 3-е — Украины, 4-е — Латвии, 5-е — Ленинграда, 6-е — Казахстана.

Представители команды РСФСР чемпионы Спартакиады О. Суслов и Н. Соловей с переходящим призом Совета Министров СССР.

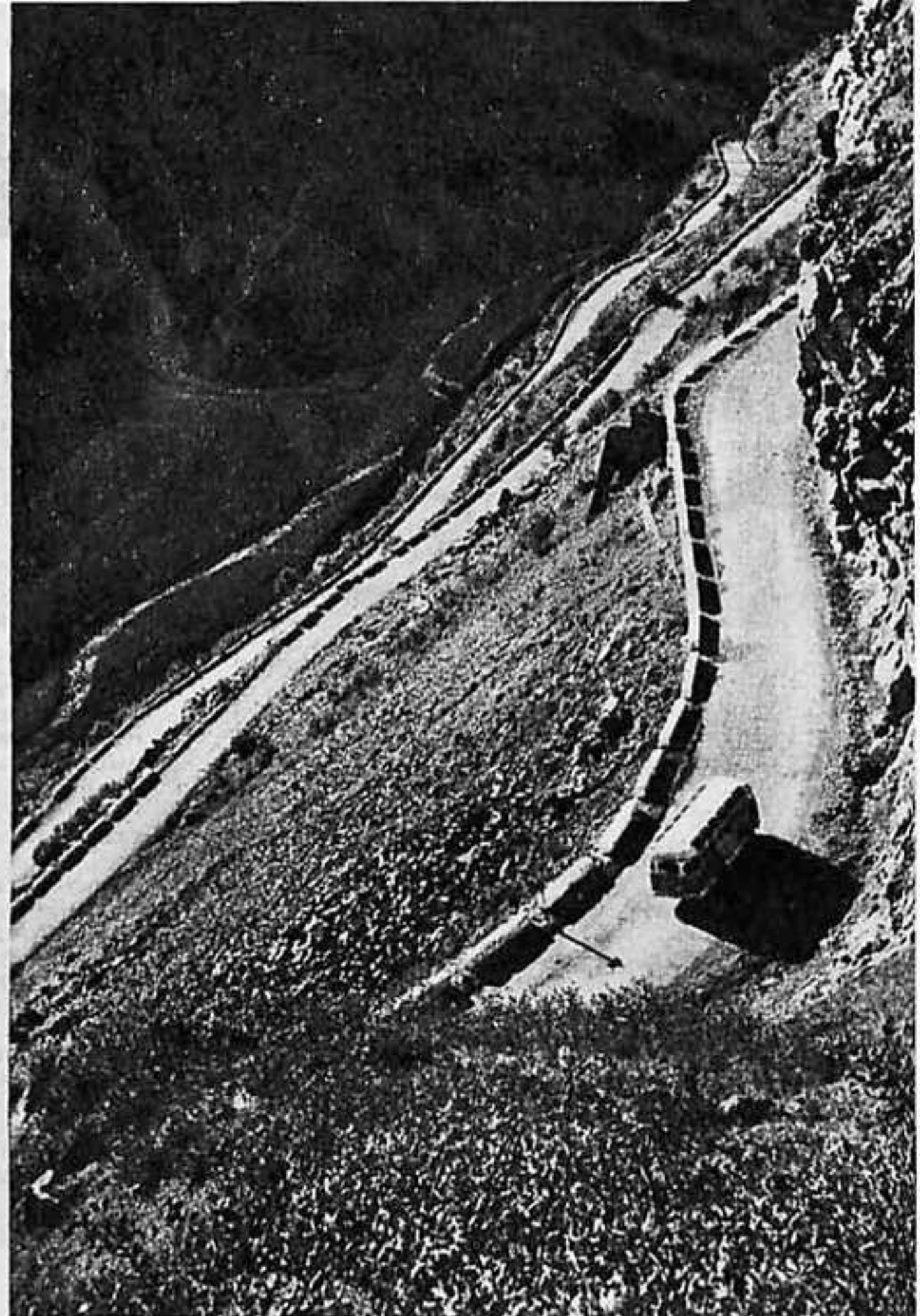
Фото В. Хухлаева (ТАСС)



Скрипят тормоза на крутых поворотах, долгий сигнал предупреждает встречную машину, которая в любой момент может выскочить из-за отвесной скалы...

По головокружительным, петлистым дорогам, через заоблачные перевалы ведут свои автомобили шоферы Грузии. Ни днем, ни ночью не прекращается жизнь на горных трассах республики. Бегут по ним грузовики с рудой и сталью, цементом и шерстью, плавно покачиваясь, плывут автобусы с пассажирами, мчат легковые автомобили.

Приглядитесь, с какой легкостью преодолевают местные водители преграды, которые воздвиг на их пути Кавказ! Как уверенны и расчетливы их действия за рулем! Это не только опыт, не только знания. Этим они обязаны еще и спорту. Многие из тех, кто водит здесь машины, спортсмены-автомобилисты, — разрядники, участники соревнований юбилейной Спартакиады.



## КАЖДЫЙ ВОДИТЕЛЬ—СПОРТСМЕН

Старейший работник Министерства автомобильного транспорта республики Мелитон Бегларович Картозия хорошо помнит время, когда почти единственным средством передвижения в Грузии были волы и лошади.

— В 1913 году, — рассказывает он, — новый губернатор граф Гудович решил объехать Кутаисскую губернию на только что купленном «Мерседесе». По всему пути его следования «для страховки» расставили упряжки волов. И все же путешествие через 40 дней пришлось прервать — из-за бездорожья двигаться было невозможно. К тому времени граф объехал немногим больше половины губернии. А она значительно уступала нынешней Грузии.

Много воды утекло с тех пор в грузинских реках. За годы Советской власти на этой древней земле произошли перемены, похожие на чудо. Сегодня республику из конца в конец перерезали дороги, покрытые асфальтом. Все города и поселки связали автобусные линии. И в столице, и в далеком горном селе — повсюду автомобили. Советская Грузия — это республика развитого автомобильного транспорта, передового автомобилестроения. Это и республика автомобильного спорта. Он верно служит техническому прогрессу и пользуется популярностью не только среди молодежи, но и среди людей, чьи головы покрыты сединой.

А ведь каких-нибудь 10 лет назад здесь и понятия не имели о «фигурке», двоеборье, ралли, гонках. Все это пришло со спартакиадами. Они поднимали автоспорт с одной ступеньки на другую и выработали к нему принципиально новое отношение.

История автоспорта в Грузии слагается из множества рассказов о людях, кому опыт участия в соревнованиях спартакиады помог в жизни и труде, из рассказов о чемпионах, для которых спартакиадный старт стал первым памятным событием.

Посмотрите на верхний снимок справа. Он сделан в 1956 году. Это команда Грузии перед автомобильной гонкой Москва — Минск — Москва на 1340 километров, посвященной I Спартакиаде народов СССР. Третий слева Шота Зрдияшвили. Его имя хорошо знают местные спортсмены. Он первым в республике построил и вывел на трассу гоночную машину и первым из грузинских автомобилистов был удостоен золотой медали чемпиона страны. Еще и сегодня товарищи Шота помнят, какой ценой досталась та первая победа. Это было в Ленинграде на первенстве страны. Трижды в ходе гонки сменялись лидеры, но, когда соревнование подходило к концу, ни у кого уже не было сомнений в его исходе. Ленинградец Новожилов намного опережал своих соперников. Гравер даже начал писать первую букву его фамилии на



медали. Он поторопился. На финише вперед вырвался грузинский гонщик.

Сегодня Шота Зрдиашвили — среди зрителей, но скольких людей в свое время он заразил своим примером, своей любовью к автоспорту. Одни из них — Ш. Мамрикашвили, О. Гарсеванишвили, В. Глурджидзе — так же, как и первый чемпион, сели за руль гоночного автомобиля, другие зажгли идею постройки скоростных машин. Наверно, сейчас не найдешь республику, где бы трудилось так много «самодеятельных» конструкторов гоночной техники, как в Грузии. О плодах их работы можно судить хотя бы по тому, что машина, спроектированная инженером Борисом Чхидзе, дважды принесла спортсменам республики серебряную медаль.

У Зрдиашвили, образно говоря, тысячи наследников. Не все они специализируются в гонках, но для каждого из них, так же как и для Шота — одного из лучших водителей первой автотранспортной конторы, — автоспорт стал верным помощником в жизни и труде.

Истинную цифру занимающихся автоспортом назвал нам Тенгиз Георгиевич Чечелашвили — начальник технического отдела Министерства автомобильного транспорта.

— На каждых десять водителей, работающих в автохозяйствах министерства, — сказал он, — приходится восемь автоспортсменов.

Кабинет Чечелашвили на некоторое время «по совместительству» стал штабом спартакиады министерства. Ему, инженеру, бывшему призёру первенства Грузии, поручили возглавлять оргкомитет этой не совсем обычной спартакиады. Она проводилась наряду с территориальными — районными, городскими — и вовлекла в свою орбиту почти всех водителей такси, грузовиков, автобусов, работающих на предприятиях министерства.

Буквально каждый новый день спартакиады вливал пополнение в ряды автоспортсменов республики. Многие тысячи шоферов попробовали свои силы в соревнованиях на мастерство вождения, в двоеборье, спринте.

А не погоня ли это за «охватом», за цифрами?

— Видите ли, — ответил на это Тенгиз Георгиевич, — трудно найти другую профессию, где бы так ценились самообладание, характер, умение не теряться, как в нашей, шоферской. Если шофер, готовясь к автомобильным соревнованиям, выступая в них, будет стремиться к победе, то и в труде, за рулем он не спасует перед трудностями. Спросите у наших управляющих трестов и начальников автотранспортных контор, кто у них самые умелые водители, кто самые трудолюбивые и дисциплинированные на трассах. Они ответят вам — спортсмены.

В самом деле, куда бы мы ни приезжали, — везде среди руководителей автохозяйств встречали горячих поборников автоспорта. Есть, правда, между ними некоторые различия. Скажем, руководители второй конторы (между прочим, ее главный инженер Степан Александрович Панчикидзе — председатель республиканской коллегии судей) больше тяготеют к кольцевым гонкам, а в третьей, где начальником старый коммунист Николай Андреевич Пирцхалава, отдают предпочтение ралли. Во второй конторе строят новые гоночные и спортивные автомобили, а в третьей оборудуют

машины навигационными приборами и изучают штурманское дело. Но главное, конечно, не в этом, а в том, что повсюду руководители автохозяйств понимают, как важен автоспорт в борьбе за выполнение производственных планов, за воспитание человека и коллектива. Такое, мы бы сказали, возвышенное отношение к автоспорту свойственно не только руководителям автохозяйств.

Пятнадцать лет Министерство автомобильного транспорта республики возглавляет Теймураз Николаевич Давиташвили. Почти столько же времени он отдал развитию автоспорта. Министр — бессменный председатель Федерации автоспорта Грузии. На многих больших соревнованиях его можно увидеть в роли главного судьи — высококвалифицированного, умеющего принять верное решение в сложной обстановке.

В республике, если можно так сказать, наряду с общественной утвердилась и государственная форма руководства автомобильным спортом. Они взаимно дополняют и обогащают друг друга, двигают вперед спортивно-массовую работу.

— Вы не можете представить себе, как выигрывает спорт от того, что комитет ДОСААФ республики действует в тесном контакте с министерством, — поделился своими мыслями заместитель начальника республиканского автототоклуба по спорту Тенгиз Давидович Чхидзе. — Нам не приходится тратить силы на хождение по инстанциям, на разного рода «согласования» и тому подобное. А это значит, что у работников клуба освобождается время для тех дел, которыми мы должны заниматься в первую очередь. Скажем, таких, как организация семинаров председателей комитетов ДОСААФ и начальников городских и районных клубов. Они собирались дважды в этом году и стали настоящими спортивными университетами. Участники в деталях познакомились со всеми моторными видами соревнований Спартакиады. И не просто теоретически. Председатель республиканского комитета ДОСААФ Владимир Николаевич Джанджава вначале обязал каждого научиться водить автомобиль и мотоцикл, а спустя два месяца устроил всем экзамены в Тбилиси.

Семинар — это лишь небольшая часть той огромной работы, которая предшествовала Спартакиаде. Не меньше пользы принесли выезды в различные районы Грузии бригад клуба в составе известных тренеров, спортсменов, судей, пропаганда автоспорта по радио, телевидению, в печати.

Познакомить читателей со всеми теми, кто возглавил в республике большой спартакиадный поход, нет возможности. Таких людей много. Один из них — Борис Давидович Шульц — работает сменным механиком в автохозяйстве. Сравнительно недавно ему, тренеру-обществен-

нику, присвоили звание заслуженного тренера СССР. За свою жизнь он смог подготовить 15 мастеров спорта, в том числе двух чемпионов и нескольких призёров первенств страны.

С того дня, как ему попалась на глаза заметка в «Советском спорте» о соревнованиях шоферов Москвы на знание правил движения, Борис Давидович стал активным пропагандистом автомобильного спорта в республике. Вот уже 17 лет он отдаёт ему каждую свободную минуту, выходные дни, отпуск. Даже во время болезни он тайком от врачей писал положение об очередных соревнованиях, руководил тренировками.

Среди воспитанников Шульца много классных гонщиков-кольцевиков. Но в ходе Спартакиады ему пришлось осваивать по существу новые спортивные специальности. Заслуженный тренер возглавил подготовку всех сборных команд республики по автомобильному спорту.

Водители Мартын Меликян и Игорь Сарджишвили также занимаются тренерской работой не по долгу службы. Они тоже тренировали сборные команды.

Да, каждый, кому дорог автоспорт, внес свою лепту в то, чтобы нынешняя, юбилейная Спартакиада в Грузии удалась на славу, чтобы она не на словах, а на деле стала праздником для водителей-спортсменов.

Разве забудут Елена Асламазова — шофер такси из Тбилиси — или ее коллега из Сухуми Седа Дживлян тот день, когда они, вчерашние новички, надели ленты чемпионов Спартакиады Грузии! Разве забудут тысячи водителей, что Спартакиада дала им, впервые выполнявшим разрядные нормы, право называться автоспортсменами.

Автоспорт в Грузии поднялся на новую ступень, а главное — завоевал новые позиции в сердцах людей, связавших свою жизнь с автомобилями. И в этом большую помощь ему оказала Спартакиада юбилейного года.

**М. ГРИГОРЬЕВ,**  
спец. корр. «За рулем»

Тбилиси — Москва

На снимках: сверху — один из первых стартов грузинских автоспортсменов на соревнованиях в честь I Спартакиады народов СССР. Внизу — чемпионат страны этого года по кольцевым гонкам, где команда Грузии заняла второе место. На переднем плане — один из сильнейших советских гонщиков Ш. Мамрикашвили.

Фото И. Двали (ТАСС) и А. Войчука





## 10 сентября День танкистов

**Н. КОНСТАНТИНОВ,**  
генерал-лейтенант танковых войск,  
Герой Советского Союза

Перед призывной комиссией стоит высокий, крепко сложенный юноша. Он только что обошел все врачебные кабинеты и теперь с волнением ждет, как решится его будущая военная судьба.

— Кем же вы хотите стать? — спрашивает председатель комиссии.

— Танкистом! — твердо, как о давно решенном, отвечает юноша.

Председатель неторопливо листает личное дело, читает характеристику, выданную будущему воину с места работы, задает вопросы, уточняет, взвешивает.

— Что ж, по-моему, можно рекомендовать в танковые войска, — обращаясь к членам комиссии, заключает председатель. И добавляет: — Желание обоснованное — ударник коммунистического труда, окончил автомотоклуб, шофер-профессионал да плюс еще спортсмен-мотоциклист и стрелок-разрядник. Сын фронтовика.

Члены комиссии едины в своем мнении: хороший из парня будет танкист.

Сцена эта, как говорят, типична. В нынешнем, юбилейном для Советского государства году тысячи молодых людей ушли служить в армию, обучившись в организациях ДОСААФ управлять автомобилем, мотоциклом, сдав нормы спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины». Немало из них стало танкистами.

Танкист! У этого гордого имени своя слава и своя история. У истоков наших броневых сил стоял Владимир Ильич Ленин, вождь партии и Советского государства; уже первые бронеполки в годы гражданской войны покрыли свои знамена неуязвимой боевой славой. Выросшие из бронеполков, танковые части наносили сокрушительные удары по войскам японских милитаристов на озере Хасан, в районе реки Халхин-Гол. Советские танкисты храбро сражались против фашизма в интернациональных отрядах за Испанскую республику. Это в те годы родилась популярная песня:

*Броня крепка, и танки наши  
быстры,  
И наши люди мужества полны...*

Героизм советских воинов, прочность советской брони, мощь танковых ударов испытали на себе гитлеровские захватчики.

Не так давно я побывал в Н-ском гвардейском танковом полку, история которого начинается именно с броневых отрядов, громившего в гражданскую войну белогвардейцев под Гатчиной, Полтавой, Каховкой, штурмовавшего Пе-



рекоп. В годы первых пятилеток отряд, преобразованный в полк, пополнился новейшей отечественной техникой. Ранним утром 22 июня 1941 года он принял первый бой с немецко-фашистскими захватчиками. Так началась новая боевая летопись части. В дни исторической битвы под Москвой танкисты мужественно защищали столицу, освобождали Яхрому, Клин, Солнечногорск. Летом 1943 года громили врага под Белгородом и Харьковом. За год с боями дошли до Вислы и, форсировав ее, закрепились на Сандомирском плацдарме. Отсюда — рывок к Одеру, на Берлин — к победе!

Танкисты бережно хранят и множат боевые традиции. Все послевоенные годы полк занимает ведущее место по боевой и политической подготовке. Разве не наполнится сердце молодого воина гордостью, когда он придет служить вот в такую легендарную часть!

В Тезисах Центрального Комитета КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции», в разделе, посвященном источникам исторической победы советского народа в Великой Отечественной войне, дана высокая оценка нашим Вооруженным Силам, подвигу советских воинов, совершенному на полях сражений с гитлеровскими захватчиками. Читая Тезисы, я думал и о том огромном вкладе, который внесли в победу над врагом советские танкисты.

Массированное применение крупных танковых и механизированных соедине-

Где-то вдали над расположением «противника» повисло грибовидное облако «ядерного взрыва». Заговорила артиллерия. Поле «боя» окуталось дымом.

На снимке: танки выходят на рубеж «атаки».

Фото К. Куличенко (ТАСС)

ний на решающих направлениях придавало действиям наших войск маневренный характер и позволило осуществлять наступательные операции на большую глубину и в стремительном темпе. Высокая подвижность их приобрела первостепенное значение в ведении боев на окружение и уничтожение крупных группировок противника.

Сила ударов по врагу наращивалась с каждым месяцем войны. Так, в контрнаступлении под Москвой участвовало около тысячи наших танков, а на Курской дуге их было почти в пять раз больше. В зимнем наступлении 1945 года в полосе между Балтийским морем и Карпатами в бой шло более десяти тысяч танков и самоходок. В завершающей, Берлинской операции на фашистов обрушилась стальная лавина более чем в шесть тысяч бронированных машин!

Если вы побываете в Подмоскovie, на Украине, в Белоруссии, в Польше, ГДР, Чехословакии, Венгрии, Болгарии, то встретите на постаментах наши прославленные «тридцатьчетверки», вечные памятники героям — советским танкистам.

Бессмертна слава танковых соединений, которыми командовали П. С. Рыбалко, С. И. Богданов, П. П. Полубояров, П. А. Ротмистров, М. Е. Катукон, Д. Д. Лелюшенко, А. Г. Кравченко, А. Л. Гетман, В. М. Баданов, В. Т. Обухов, М. Ф. Панов, В. В. Бутков, А. С. Бурдейный, А. Х. Бабаджанян, И. Д. Василь-

# ОВЕЯННЫЕ СЛАВОЙ



ев, В. Н. Жданов и многие другие. Сотни раз московское небо озарялось лучами артиллерийских салютов в их честь.

Наиболее отличившиеся в боях соединения и части были преобразованы в гвардейские, удостоены наград и почетных наименований. Под гвардейскими знаменами закончили войну все наши танковые армии, большинство корпусов, танковых и механизированных бригад. 250 тысяч воинов-танкистов награждены орденами и медалями, более чем тысяче присвоено звание Героя Советского Союза, шестнадцать из них — дважды.

В послевоенное время удельный вес танков в составе сухопутных войск несравненно возрос, а боевые качества их значительно улучшены. Современные советские танки это, если можно так сказать, могучие движущиеся крепости. Их мощный огонь, надежная броневая защита и высокая маневренность позволяют войскам совершать марши на большие расстояния, с ходу наносить сильные удары, в быстром темпе преодолевать водные преграды и зоны радиоактивного заражения, взламывать оборону противника на большую глубину.

Мощь советских танковых войск это не только первоклассная боевая техника и вооружение. Прежде всего — это люди, сильные духом, умеющие полностью использовать возможности техники. В наших войсках несут службу замечательные солдаты, сержанты, офицеры, генералы, воспитанные на идеях марксизма-ленинизма, беспредельно преданные партии и своему народу, мастерски владеющие военным делом. 50-летие Великого Октября они встречают отличными показателями в боевой и политической подготовке. Большой размах приобрело у нас движение за безаварийную эксплуатацию машин и продление межремонтных сроков их работы, за экономию топлива и смазочных материалов, за увеличение средних скоростей движения машин и полную взаимозаменяемость членов экипажей.

В танковых войсках немало опытных офицеров, которые своим трудом вносят большой вклад в обучение и воспитание воинов. Впереди, как и в годы войны, идут коммунисты и комсомольцы.

Молодое поколение танкистов, в чьи руки мы передаем эстафету боевой славы, — достойный преемник боевых традиций старших товарищей по оружию. Оно идет дорогой отцов.

Юноши, готовящие себя к службе в Вооруженных Силах, часто спрашивают: как стать танкистом? Путей к этому много. Думаю, наиболее верный — это приобрести технические знания еще до призыва в армию. Человеку, знающему мотор, умеющему управлять автомобилем, трактором, мотоциклом, легче освоить боевую машину.

Воинам-танкистам нужны глубокие технические познания и высокие морально-волевые качества. Ведь им приходится действовать внутри мощной и довольно сложной по устройству боевой машины. Они должны уметь в совершенстве управлять ею, на высоких скоростях совершать длительные марши — в любое время года и суток, в любую погоду. Именно такими качествами обладают наши танкисты, среди которых много классных специалистов, настоящих мастеров своего дела.

# ГОДЫ ФАКТЫ

● 1930 г. На Ленинградском карбюраторном заводе, построенном в первую пятилетку на пустыре за Волковой деревней, изготовлены первые шесть отечественных карбюраторов. Дальнейшее их производство позволило отказаться от ввоза карбюраторов из-за границы.

● 1931 г., 7 ЯНВАРЯ. ЦК ВКП(б) своим постановлением возложил на «Союзтранс» ответственную народнохозяйственную задачу — своевременно организовать перевозку сельскохозяйственных продуктов из зерносовхозов к станциям железных дорог.

● 1931 г., МАРТ. Студенты Киевского автотехникума, узнав, что на ведущих стройках пятилетки не хватает шоферов и механизаторов, обратились к руководству автомобильного транспорта с письмом: «Мы, студенты трех курсов, считая себя мобилизованными, в летний период решили выехать на Урал и Днепроострой, чтобы работать там шоферами, монтерами, слесарями. Призываем всех студентов последовать нашему примеру».

● 1931 г., 16 АПРЕЛЯ. Центральный Комитет партии принял постановление «О партийной и профессиональной работе и подготовке кадров для завода АМО». Это постановление явилось историческим для судьбы завода и его коллектива. Коммунисты обязались претворить его в жизнь, по-большевистски устранить отмеченные недостатки, мобилизовали весь коллектив на ударный труд. К 1 мая 375 рабочих, техников, инженеров, служащих подали заявления о приеме в ряды Коммунистической партии и 800 — в комсомол. 8560 автозаводцев завоевали право называться ударниками труда.

● 1931 г., ИЮЛЬ. В Сальский район Ростовской области для помощи в уборке урожая зерносовхозу «Гигант» и 17 колхозам прибыла из Москвы колонна в 176 автомобилей. Московские шоферы закончили работу на 20 дней раньше намеченного срока.

● 1931 г., 5 АВГУСТА. ЦК ВКП(б) постановил организовать в Москве постоянно действующую выставку техники с отделом автодорожного транспорта — для ознакомления широких масс рабочих и колхозников с развитием и достижениями автомобильного и дорожного дела.

● 1931 г., АВГУСТ. В Самаре (г. Куйбышев) начато строительство карбюраторного завода.

● 1931 г., АВГУСТ. Централизованное снабжение автотранспорта запчастями, оборудованием, эксплуатационными материалами возложено Советом Народных Комиссаров СССР на специально организованное объединение «Авторемснаб». Ему передана сеть предприятий в 80 городах.

● 1931 г., 5 СЕНТЯБРЯ. В Москве на Красной площади торжественно переданы РККА 30 трехосных автомобилей, построенных на средства автодорожцев, 10 машин из них — для Московской пролетарской стрелковой дивизии. Летом погранвойскам страны вручены

11 глиссеров, а частям Красной Армии — 15 боевых машин, также созданных на средства автомотолюбителей. Реввоенсовет СССР специальным приказом отметил помощь Автодора в деле скорейшей механизации и моторизации армии.

● 1931 г., 1 ОКТЯБРЯ. На Московском автомобильном заводе состоялись большие торжества в связи с пуском реконструированного АМО. «Ваша победа — это победа всех трудящихся нашей страны», — указывалось в приветствии ЦК партии коллективу предприятия. Мощность его составила 25 тысяч грузовиков в год. Его директор И. А. Лихачев так сказал о соотношении нового и старого производства: «Мы фактически пришили пальто к пуговице». Начат выпуск АМО-3 грузоподъемностью 2,5 тонны с двигателем 60 л. с. и АМО-4 с шасси для автобусов и других кузовов.

● 1931 г., 1 НОЯБРЯ. В канун 14-й годовщины Великого Октября закончено строительство Горьковского автомобильного завода. Этот день был отмечен большими торжествами. Автозавод стал крепостью социалистической индустрии, крупнейшим фактором усиления обороноспособности страны.

● 1931 г. Организован институт безопасности движения — НИАБ.

● 1932 г., ЯНВАРЬ. Ярославский автозавод выпустил первый трехосный восьмитонный грузовик ЯГ-10 с двигателем 98,5 л. с.

● 1932 г., МАЙ. Открыта Военная академия механизации и моторизации РККА — кузница командных и инженерных кадров танковых войск — ныне Академия бронетанковых войск имени Маршала Советского Союза Р. Я. Малиновского.

● 1932 г., 19 ИЮЛЯ. ЦК ВКП(б) признал необходимой организацию диспетчерского обслуживания автомобильного транспорта. Вскоре была проведена всесоюзная конференция по внедрению оперативного планирования и руководства работой автомобилей на линии.

● 1932 г., МАЙ — ИЮЛЬ. ЦК ВКП(б), СНК СССР и СТО приняли решения о кадрах шоферов. Для повышения квалификации водителей, укрепления их трудовой дисциплины и для уменьшения аварийности общее руководство подготовкой и инспектированием шоферов на основе обязательных учебных планов и программ возложено на Цудортранс.

● 1932 г., СЕНТЯБРЬ — ОКТЯБРЬ. В пустыне Кара-Кум проведен испытательный пробег вездеходов — трех французских и двух советских (НАМИ). Советские машины показали лучшие результаты.

● 1932 г., 26 СЕНТЯБРЯ. Ярославский автозавод выпустил первый советский 80-местный автобус — трехосный ЯА-3. К 15-летию Великой Октябрьской революции ярославцы создали первый четырехосный двенадцатитонный грузовик со всеми ведущими колесами — ЯГ-12.



# Новому • авто- мобиле новый карбю- ратор •

На «Москвичах» и «Волгах», на грузовиках ГАЗ-53 и машинах УАЗ устанавливаются карбюраторы, сделанные на Ленинградском карбюраторном заводе. Невские приборостроители снабдили важнейшим для работы автомобиля устройством и микролитражки — «Запорожцы».

Новый «Запорожец» имеет карбюратор, которому присвоен индекс К-125. Что он собой представляет?

Карбюратор К-125 — вертикальный, с горизонтальным подводом воздуха, двухдиффузорный, с падающим потоком. Поплавковая камера — балансирующая. Главная дозирующая система работает по принципу пневматического торможения топлива. Система холостого хода с количественным регулированием включена после топливного жиклера главной системы. Ускорительный насос — поршневого типа с механическим приводом от оси дроссельной заслонки. Экономайзер один, с механическим приводом, объединенным с приводом ускорительного насоса. Топливо от него поступает непосредственно в главную систему. Пусковое обогатительное устройство представляет собой воздушную заслонку с предохранительным клапаном и дистанционным ручным управлением. Поплавковый механизм — качающийся, состоит из поплавка с рычагом, подвешенных на оси к стойкам крышки поплавковой камеры. Карбюратор весит 1,8 кг и имеет размеры 162×122×154,5 мм.

Бензин поступает в поплавковую камеру через топливный фильтр 1 (рис. 1) и топливный клапан 2. Уровень топлива в поплавковой камере 20 поддерживается поплавком 3. Из поплавковой камеры бензин через главный топливный жиклер 5 заполняет эмульсионный колодец 9 и канал 6, в котором расположен топливный жиклер 7 системы холостого хода. Воздушный жиклер 33 этой системы установлен в крышке 24 поплавковой камеры.

В момент пуска двигателя и при работе на малых оборотах холостого хода разрежение, создающееся под дроссельной заслонкой 12, передается через отверстие регулировочного винта 8 и канал 11 в канал 6. Под действием этого разрежения топливо из канала 6 поднимается вверх и, поступая в канал 11, эмульсируется воздухом, идущим через воздушный жиклер 33 из канала 32. Далее эмульсия по каналу 11 попадает через отверстие под винтом холостого хода в цилиндры двигателя, перемешиваясь дополнительно с воздухом, поступающим из верхнего эмульсионного отверстия, которое расположено над дроссельной заслонкой. Размер и положение этого отверстия подобраны так, чтобы обеспечивалось включение в работу главной дозирующей системы, когда открывается дроссельная заслонка.

При работе двигателя на малых оборотах холостого хода через малый 27 и большой 13 диффузоры проходит незначительное количество воздуха.

По мере открытия дроссельной заслонки разрежение под ней уменьшается. Поэтому прекращается работа всей системы холостого хода.

В это время увеличивается количество воздуха, проходящего через диффузоры 27 и 13, благодаря чему возрастает разрежение в распылителе главной дозирующей системы. Это разрежение по каналу 28 и прорези пробки 29 передается в канал эмульсионной трубки 10. Под действием разрежения топливо из колодца 9 по эмульсионной трубке попадает в малый диффузор 27. Воздушным потоком, проходящим через малый диффузор, топливо распыляется и, смешиваясь с воздухом, образует горючую смесь, поступающую в цилиндры двигателя. Под действием разрежения в эмульсионный колодец проникает воздух, проходящий по каналу 31 через воздушный жиклер 30. Благодаря этому осуществляется пневматическое торможение топлива и поддерживается необходимый состав смеси.

Размеры жиклеров главной системы холостого хода, эмульсионной трубки и диффузоров обеспечивают экономичную работу двигателя на всех режимах, кроме полной мощности. Когда двигатель работает при полностью открытой дроссельной заслонке, расход топлива резко возрастает. Ведь на этом режиме для получения полной мощности требуется обогащенная смесь.

Здесь в действие вступает экономайзерное устройство. Когда дроссельная заслонка открыта полностью, шток привода 21 клапана экономайзера нажимает на клапан 19. Дополнительное топливо из поплавковой камеры, минуя главный жиклер, идет через клапан 19 и канал 18 в эмульсионный колодец 9. Благодаря этому достигается необходимое обогащение смеси.

Чтобы не происходило мгновенное обеднение смеси, когда резко открывают дроссельную заслонку, карбюратор снабжен ускорительным насосом. При закрытой дроссельной заслонке поршень его находится в верхнем положении, а пространство под поршнем заполняется топливом, поступающим по каналу 16 через шариковый клапан 17.

При быстром открытии дроссельной заслонки поршень опускается, шариковый клапан 17 закрывается. Топливо под действием поршня приподнимает перепускной клапан 15 и через распылитель 25 ускорительного насоса впрыскивается в воздушный поток, проходящий через карбюратор, предотвращая тем самым обеднение смеси.

Для пуска холодного двигателя карбюратор снабжен воздушной заслонкой 26, имеющей предохранительный клапан. В момент пуска заслонка должна быть закрыта. Как только мотор начинает работать, разрежение под ней резко возрастает, и смесь обогащается очень сильно. Двигатель от этого может заглохнуть. Под действием того же высокого разрежения приоткрывается предохранительный клапан, и воздух проходит под воздушную заслонку. Смесь обедняется.

Автомобиль с новым карбюратором при движении по ровной асфальтированной дороге расходует 5,5—7 литров топлива на 100 километров пути.

Экономичность работы двигателя в значительной мере зависит от работы карбюратора и прежде всего от уровня топлива в поплавковой камере.

Предварительная подготовка достигается установкой поплавка на крышке по размеру 37,5 мм (рис. 2). Регулируют уровень, подгибая язычок 2. Одновременно с этим надо, подогнув ограничитель 3 (как показано на том же рис. 2), установить ход иглы клапана подачи топлива. Он должен быть не менее 1,5 мм. Пружина 5 должна свободно, без заедания перемещаться вдоль оси иглы 8 клапана.

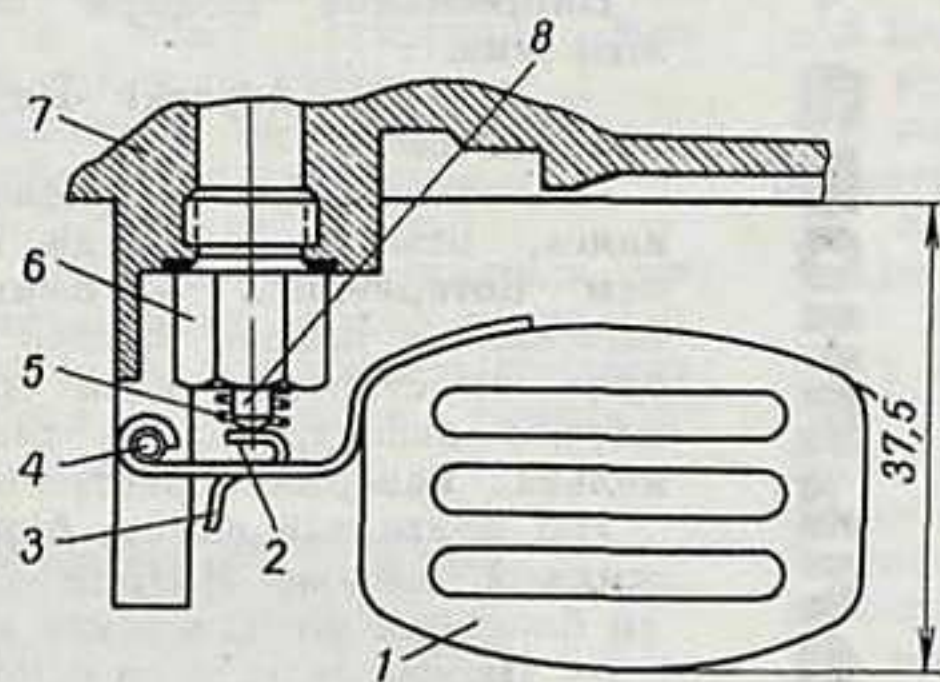
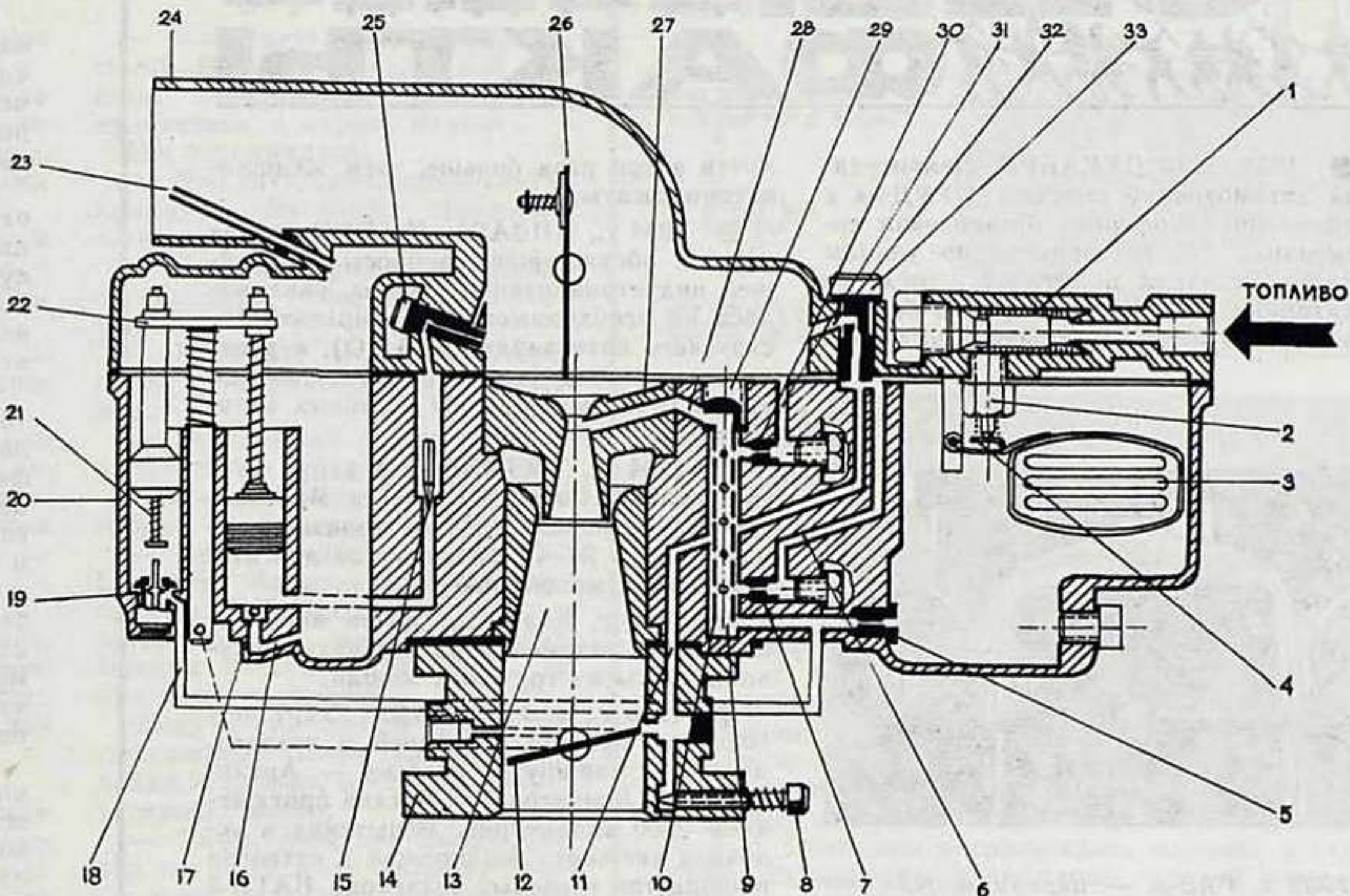
Уровень топлива можно проверить и без разборки карбюратора. Для этого следует воспользоваться специальным штуцером и стеклянной трубочкой внутренним диаметром не менее 9 мм (рис. 3). Отвернуть пробку и на ее место привернуть штуцер 3 так, чтобы стеклянная трубочка стала вертикально. Затем ручкой подкачки бензонасоса создать давление в магистрали и тем самым наполнить поплавковую камеру топливом. Металлической линейкой замерить расстояние от разъема поплавковой камеры с крышкой до уровня топлива в стеклянной трубочке. Разность должна составлять 19—21 мм. Замер делают на неработающем двигателе.

Необходимо тщательно следить за чистотой всех жиклеров, так как от размеров калиброванных отверстий зависит состав смеси, а следовательно, и экономичность двигателя. В новом карбюраторе доступ ко всем основным жиклерам облегчен. Поэтому нет необходимости снимать карбюратор или разбирать его. Особенно важно, чтобы чистыми были воздушные жиклеры. Они довольно быстро засмаливаются, и расход топлива увеличивается. Через каждые 9—10 тысяч километров их надо прочищать. В ближайшее время на «Запорожцах-966В» будут ставить карбюраторы с балансирующей трубкой (именно такой, какая описана нами). Надо внимательно следить, чтобы отверстие в ней не было засорено.

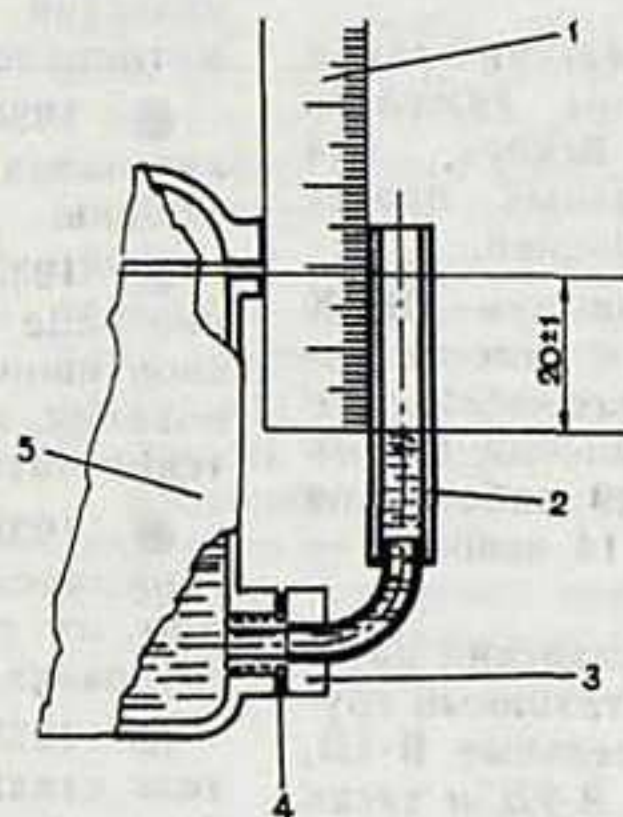
Промывать жиклеры следует керосином. Лишь при сильном засорении можно пользоваться ацетоном или острой палочкой из мягкого дерева, смоченной в растворителе. Промытые детали продувают сжатым воздухом.



1. Схема карбюратора К-125: 1 — топливный фильтр; 2 — топливный клапан; 3 — поплавок; 4 — язычок поплавка; 5 — главный топливный жиклер; 6 — канал; 7 — топливный жиклер холостого хода; 8 — регулировочный винт; 9 — эмульсионный колодец; 10 — эмульсионная трубка; 11 — канал; 12 — дроссельная заслонка; 13 — большой диффузор; 14 — смесительная камера; 15 — перепускной клапан; 16 — канал; 17 — шариковый клапан; 18 — канал; 19 — клапан; 20 — корпус поплавковой камеры; 21 — привод клапана; 22 — привод ускорительного насоса; 23 — балансирующая трубка; 24 — крышка поплавковой камеры; 25 — распылитель ускорительного насоса; 26 — воздушная заслонка; 27 — малый диффузор с распылителем главной системы; 28 — канал; 29 — пробка; 30 — воздушный жиклер главной системы; 31 — канал; 32 — канал; 33 — воздушный жиклер системы холостого хода.



2. Поплавок: 1 — поплавок; 2 — язычок для установки уровня; 3 — ограничитель хода поплавка; 4 — ось поплавка; 5 — пружина; 6 — корпус клапана подачи топлива; 7 — крышка карбюратора; 8 — игла клапана подачи топлива.



3. Замер уровня топлива в поплавковой камере: 1 — масштабная линейка; 2 — стеклянная трубочка; 3 — штуцер; 4 — прокладка; 5 — карбюратор.

Жиклеры полагаются заворачивать без больших усилий.

Карбюратор К-125 вместе с новым фильтром, новой всасывающей трубой и увеличенным в диаметре впускным клапаном дали возможность поднять мощность двигателя, который сейчас устанавливают на новый «Запорожец».

А на Ленинградском карбюраторном заводе не прекращаются работы над совершенствованием карбюраторов для старой модели. Сейчас здесь разработан прибор, который будет взаимозаменяем с карбюратором К-123, устанавливаемым на двигатель «Запорожца-965». Он уже получил название —

К-125В. Опытная партия этих карбюраторов через некоторое время начнет проходить испытания.

**И. ХОДОС**, начальник конструкторского бюро завода,  
**Г. КОНОВ**, старший инженер-конструктор

Ленинград

## Сверхпрочные детали

В последнее время широкое применение в технике получили металлокерамические материалы, известные своей износостойкостью. Используются новинки и в автомобилестроении.

В двигатель ГАЗ-51 были поставлены металлокерамические кольца, легированные хромом, никелем и молибденом, а для контроля — не содержащие легирующих присадок и, наконец, серийные поршневые кольца. Как показали исследования, лучше всех «вели себя» легированные металлокерамические кольца. Что

же касается серийных, то их износ был значительно больше.

Два самосвала ЗИЛ-585 с подобными кольцами прошли на стройках 55 и 57 тысяч километров. После такого значительного пробега кольца были вполне пригодны и дальнейшей эксплуатации.

Новые кольца, поставленные вместо серийных хромированных, хорошо прирабатываются в изношенных цилиндрах и опять-таки почти не изнашиваются.

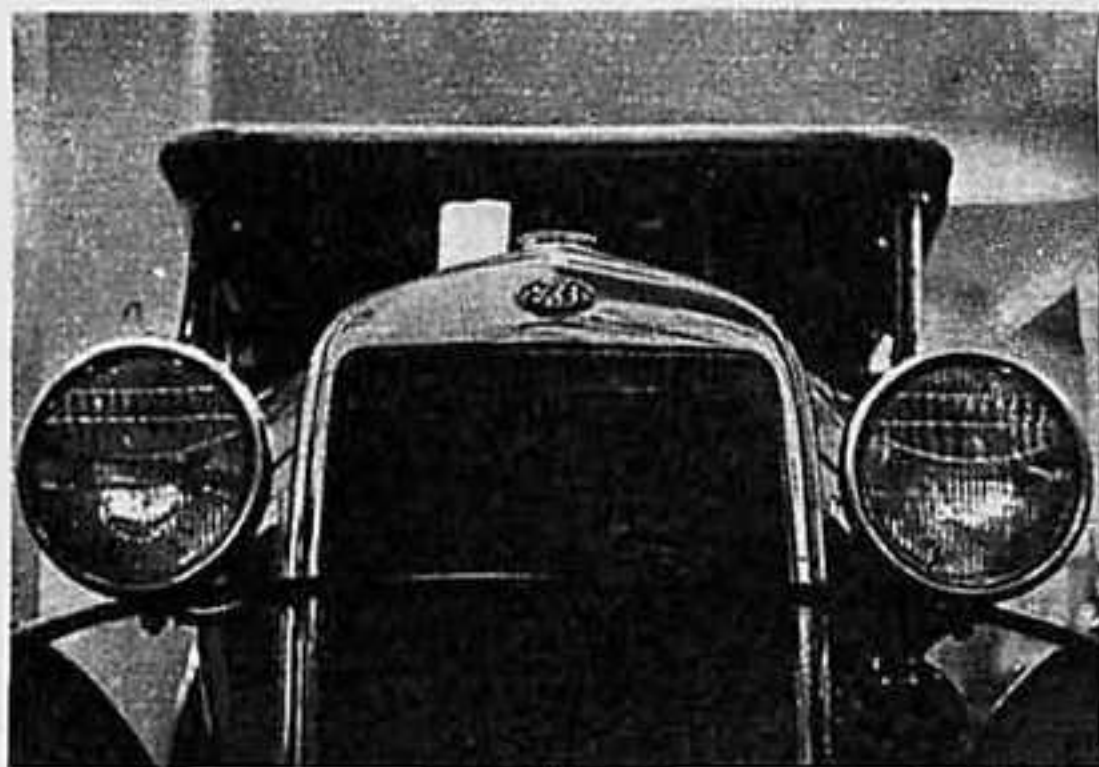
Анализ применения новых колец в автомобильных двигателях, проведенный

учеными Харьковского института инженеров коммунального строительства, позволяет утверждать, что замена ими чугунных поршневых колец весьма перспективна. Помимо большой экономии металла, новая технология изготовления повышает производительность труда. А главное это то, что новые кольца, имея в среднем износостойкость в 1,4—1,5 раза большую, чем чугунные, позволяют соответственно увеличить пробег автомобиля и сократить расходы по его обслуживанию и ремонту.



# ГОДЫ ФАКТЫ

● 1932 г., 12 ДЕКАБРЯ. Ленинградский автотоклуб вместе с ОРУДом и профсоюзом шоферов организовал соревнование 25 грузовиков по улицам города. Водители полторок, трех- и пятитонных машин состязались в безукоризненном выполнении правил движения.



1932 г. ГАЗ-А — первая модель легкового автомобиля, выпущенная Горьковским автозаводом.

● 1933 г., АПРЕЛЬ. Ижевский завод выпустил опытные образцы тяжелого мотоцикла НАТИ-А-750. Вскоре они успешно прошли испытательный пробег по маршруту Ижевск — Москва.

● 1933 г., МАЙ. Президиум ЦИК СССР за большие заслуги в деле реконструкции Московского автомобильного завода (б. АМО) и в освоении нового производства наградил 29 работников орденами, в том числе 14 человек — орденом Ленина.

● 1933 г., ИЮЛЬ. Ярославский автозавод выпустил первые пятитонные грузовики Я-7 и опытные дизельные Я-7Д, трехосные восьмитонные Я-9Д и тягач НАТИ-Я-12Д для десятитонных прицепов.

● 1933 г., 6 ИЮЛЯ — 30 СЕНТЯБРЯ. Московский автомобильный клуб организовал автопробег по маршруту Москва — Каракумы — Москва. По дорогам, бездорожью, в пустыне 23 автомобиля с целью всестороннего испытания прошли более 9 тысяч километров.

● 1933 г., НОЯБРЬ. 16-ю годовщину Октября Московский автозавод отметил началом поточного производства трехтонного ЗИС-5 и четырехтонного ЗИС-6. Оба автомобиля имели двигатель мощностью 73 л. с.

● 1933 г. Автомобильный транспорт СССР впервые начал массовые контейнерные перевозки. Если раньше применялись лишь единицы контейнеров, то в течение второй пятилетки их стало несколько тысяч. Ускорила доставку, увеличилась сохранность грузов. Отказ от специальной тары и упаковки продукции сэкономил во всех отраслях народного хозяйства миллионы рублей.

● 1934 г., 1 ЯНВАРЯ. В Москве зарегистрировано 917 женщин-шоферов,

почти в три раза больше, чем женщин-вагоновожатых.

● 1934 г., ЯНВАРЬ. На XVII съезде партии, обсуждавшем вопросы дальнейшей индустриализации страны, указывалось на необходимость расширения Московского автозавода (б. АМО), о доведении ежегодного производства до 70 000 грузовых и 10 000 легковых автомобилей.

● 1934 г., ОКТЯБРЬ. В канун 17-й годовщины Советской власти Ярославский завод начал серийное производство пятитонных ЯГ-4 с бензиновым двигателем ЗИС-5 мощностью 73 л. с.

● 1934 г. Колхозы, почти не имевшие ранее автомобильной техники, получили 12 тысяч грузовых машин.

● 1935 г., 1 ФЕВРАЛЯ. Старт всесоюзного пробега автосаней и вездеходов по маршруту Москва — Архангельск — Ленинград — Москва протяжением 3800 километров. Испытания в условиях снежного бездорожья и оттепели прошли три грузовых вездехода НАТИ-3 конструкции Сонкина и один легковой вездеход конструкции Гусева. Машины делали в день до 170 километров.

● 1935 г., МАРТ. Подольский механический завод начал серийный выпуск мотоциклов НАТИ-А-750.

● 1935 г., 17 АПРЕЛЯ. Горьковский автозавод выпустил 100-тысячный автомобиль.

● 1935 г., АВГУСТ. В Москве, Ленинграде и других городах проведены спортивно-массовые праздники и соревнования, посвященные 50-летию изобретения автомобиля.

● 1935 г., СЕНТЯБРЬ. Десятилетие Ярославского автозавода отмечено выходом из сборочного цеха 10-тысячного грузовика.

● 1935 г., 19 СЕНТЯБРЯ. Зачинатель стахановского движения в автомобильной промышленности кузнец Горьковского автозавода Александр Бусыгин установил мировой рекордковки валов. При норме 675 валов он дал в смену 1146.

● 1935 г., 29 СЕНТЯБРЯ. ЦК ВКП(б) и СНК СССР постановили организовать централизованную доставку хлебобулочных изделий в контейнерах и на специализированных автомобилях.

● 1935 г. Боровичский механический завод впервые в СССР освоил и пустил в массовое производство бензораздаточные колонки.

● 1935 г. За рекордно короткий срок — восемь месяцев — через тайгу, горные перевалы, трясину проложено шоссе длиной 420 километров от Хабаровска к Комсомольску-на-Амуре.

● 1936 г., 4 МАРТА. Впервые проведен зимний скоростной безостановочный автопробег Москва — Ленинград — Москва. Он был посвящен X съезду ВЛКСМ. Первое место занял экипаж водителей-спортсменов Удольского и Макарова. 1413 километров они прошли за 21 час 55 минут, показав среднюю скорость 64,494 км/час.

У скал за пляжем двое рослых парней писали море. Широкоплечие и загорелые, они сосредоточенно смешивали краски и быстрыми мазками наносили их на холст.

Мне показалось, я уже видел однажды лицо одного из художников, эту упрямо легшую между бровей складку, эти широко посаженные глаза. Только статная фигура как будто стала полнее, и слегка побелели виски.

Он был поглощен своей работой и не замечал меня. Но я уже не сомневался: это он, тот шофер, с которым мы встретились несколько лет назад. Я силился вспомнить его имя или фамилию и не мог.

...Хмурилось небо. Гулко барабанил дождь по крыше и стеклам кабины. Надрываясь, ревел мотор. ЗИЛ с груженным доверху прицепом медленно двигался по размытой ливнем дороге.

— Брось! Не пройдешь! Спешить-то куда?! — кричал ему вслед, высунувшись из кабины, водитель застрявшего у обочины автомобиля. — Все равно «загорать»: впереди уже двое засели...

Водитель упрямо мотнул головой. И наш ЗИЛ продолжал настойчиво ползти вперед.

Напряжение шофера передалось мне.

— Что за дорога! Неужели объезда нет?

— Есть один, — не поворачиваясь, ответил он, — да время там потеряешь... — Впившись взглядом в колею, быстро вертя руль, он старался едва прижимать акселератор — газовать нельзя: наверняка застрянешь.

Мы долго так ехали, буксуя в жидком месиве. Наконец впереди блеснула ровная лента шоссе.

— Проскочили! — в голосе водителя послышалось облегчение. Привычные мозолистые руки уже без напряжения лежали на руле. — Не подвел аппарат, — он любовно похлопал по баранке. — Золотой аппарат...

Я с любопытством взглянул на водителя. Только теперь заметил орденские планки. Так вот откуда это: фронтальная закалка. Мне сразу представились разбитые фронтальные дороги. Вспомнилась песня о шофере, не бросившем баранку в минуты смертельной опасности. Вот с одним из таких и свела меня путь-дорога.

Мы разговорились. Василий Иванович Емельянов успел «захватить», как он выразился, только последние два года войны. Закончил ее на Дальнем Востоке. Там и орден Славы получил.

И вдруг, прервав рассказ на полуслове, затормозил:

— Смотрите, красота какая!

Верно, величественна плотина Каховской ГЭС. Но что-то особенное было в восхищении этого че-

Палитра шофера Емельянова



ловека. Наверное, он понял мое недоумение. Сказал тихо:

— Смотрите внимательно. Как за рекой садится солнце, высвечивая контур плотины. Видите, какими золотисто-алыми тонами окрашивается зеркало воды...

— Вам бы художником быть, — отозвался я удивленно.

— Да рисую, — Василий Иванович показал назад.

До этого я и не заметил: к спинке сиденья был плотно прикреплен этюдник!

— Эх, остановиться бы, порисовать, да... — мой спутник с досадой постучал пальцем по стеклу часов. И вновь упрямая складка разделила лоб. Я по-новому поглядел на шофера.

— Опаздываете?

— Нет, раньше надо приехать. Наша бригада — коммунистического труда. Обязательство такое: грузы досрочно... Сегодня вот трубы везу.

— Понимаю.

Мысленно, однако, я вернулся к увлечению моего нового знакомого — к живописи. И спросил:

— А что, в дороге рисовать приходилось?

Он сокрушенно качнул головой:

— Редко. Иногда думаю, зря только вожу этюдник. Времени никак не хватает.

Помолчав, он достал несколько неблизких набросков.

— Хотите взглянуть?

И тут же, спохватившись, что медленно едет, нажал на педаль. Машина стала набирать скорость. Впереди у обочины показался грузовик.

— «Загорает», — улыбнулся Василий Иванович, — молодой, видать. Может, неисправность-то пустяковая, а парень мается...

Мы поровнялись. — Что случилось, приятель? — крикнул Василий Иванович, останавливаясь.

— Кардан загремел, — раздался мрачный голос из-под машины.

— Кардан?! — Василий Иванович сдвинул картуз и присвистнул.

— Поможешь? Одному не управиться, — продолжал голос.

«Сейчас газанет — и проедем мимо», — почему-то решил я.

— Легко сказать — помоги! — Василий Иванович со злостью сплюнул. Посмотрел на часы и резко двинул машину вперед. Обойдя бедствующий ЗИЛ, он прижался к обочине.

Минуты три-четыре провел под грузовиком. Потом вылез и, подойдя к кабине, просунул руку и заглушил мотор.

— Та-ак, дела! — хмуро сказал он. — Помочь человеку надо. Он тоже издалече. Седьмой день в пути.

Мне пришлось пересест на попутный «газик».

— Счастливо, — помахал рукой Василий Иванович, — может, еще встретимся...

И вот теперь мы действительно встретились здесь, на берегу моря. Я с интересом разглядывал этюды и карандашные наброски.

— Эти лучше, чем я видел тогда, в кабине, — сказал я.

— Год назад студию закончил. При судоремонтном заводе, — отозвался Василий Иванович. — Немало она мне дала, а главное, разожгла охоту учиться. Понял, что многого еще не знаю... Сейчас вот готовим машины к уборочной, кузова налаживаем, моторы чиним. И книги, живопись, как видите, не забываю. В этом году весь отпуск провел в музеях. В Москве, в Киеве, в Севастополе.

Я часто потом приходил на берег моря, подолгу смотрел на художника, на уверенные движения рук, на гаммы красок, ложившихся на полотно. И каждый раз, когда расставался с ним, думал о нем, о людях его профессии, о том, как, должно быть, легко работаете тем, кто влюблен в свое дело. И еще я думал: как богата палитра шофера Василия Емельянова.

**А. ВЫСОЦКИЙ,**  
кинорежиссер, подполковник  
запаса

*Каховка — Керчь*

На фото вверху: таким шофер Емельянов вернулся с войны. Второй снимок сделан после очередного рейса.

*Фото автора*

# СИМВОЛ

## пролетарской



## солидарности

Эта фотография грузовика HAAG модели СЗ, выпускавшегося в Германии в 20-х годах, была опубликована во втором номере журнала «Дер дойче штрассенферкер» («Немецкое уличное движение») за этот год. Там же редакция обратилась к читателям с вопросом: кто знает этот автомобиль?

Во многих письмах, полученных в ответ, приводилась техническая характеристика «старичка»: грузоподъемность с прицепом — 5 тонн, скорость — 22—24 км/час, четырехцилиндровый двигатель мощностью 45 л. с. Цилиндры располагались попарно, а задние колеса приводились в движение... цепной передачей.

Но самую интересную историю, связанную с этим грузовиком, рассказал старый немецкий рабочий Альберт Штольц.

«Около тридцати лет я работал автослесарем на предприятии фирмы HAAG в Берлине. В 1922—1923 годах наши рабочие, около трех тысяч человек, собирали денежные пожертвования — в помощь рабочим и крестьянам Советской России (1922 год был для Советского Союза засушливым годом, засуха вместе с последствиями гражданской войны и интервенции привела к голоду). Первоначально рабочие намеревались во внеурочное время изготовить своими силами грузовой автомобиль, но дирекция фирмы не разрешила этого. Тогда мы купили этот автомобиль. Стоимость его составляла 14 000 марок.

Автомобиль был загружен продуктами, а затем отправлен в СССР».

Так этот грузовик явился символом пролетарской солидарности немецких и советских рабочих.

## Встреча

### в лагере «Романтик»

Недалеко от платформы Виноградово, что за Раменским, в живописном месте раскинулся лагерь Московского областного комитета ВЛКСМ с поэтическим названием «Романтик». Здесь ежегодно в летнее время проводятся сборы, семинары комсомольского актива. Секретари комсомольских организаций, члены бюро и другие активисты обучаются практике комсомольской работы, проведению спортивных и других массовых мероприятий и, конечно, сами занимаются спортом.

В одно из воскресений в «Романтике» состоялась встреча секретарей комсомольских организаций автохозяйств области с представителями редакции журнала «За рулем» и Центрального клуба автотуристов.

Руководители организаций ВЛКСМ шоферских коллективов были ознакомлены с тематикой, планами журнала «За рулем» по освещению труда и быта водителей-профессионалов, новой советской и зарубежной автотехники, перспективами развития автотранспорта и туризма.

Известный мотогонщик мастер спорта Владимир Цибров рассказал участникам сборов о ходе IV Всесоюзной спартакиады народов СССР, посвященной 50-летию Советского государства, об участии в ней автомобилистов и мотоциклистов.

Во второй половине дня секретари комсомольских организаций, большинство которых оказалось водителями-профессионалами, провели соревнования по фигурному вождению автомобиля. Троице из них были вручены призы и грамоты журнала «За рулем», четверо сдали разрядные нормы.







## Все дороги ведут в Москву

Так говорим мы, когда ожидаем гостей на международные форумы, выставки, конгрессы, которые все чаще и чаще проходят в нашей столице. Нынешним летом от западной и северной границ через Брест, Ужгород, Выборг двигались в Москву колонны мотоциклистов и сопровождавших их автомобилей. Из ГДР и Польши, из Франции и Англии, из Чехословакии и Югославии — из шестнадцати стран съезжались в Москву участники очередного ралли ФИМ.

Среди встреч, ежегодно организуемых Международной мотоциклетной федерацией, этому ралли принадлежит особое место, на которое не может претендовать даже ни один чемпионат мира по мотоспорту. В отличие от обычных состязаний, ралли — это фестиваль тех, кто пользуется мотоциклом как средством транспорта, для туристских путешествий. Организуя слеты-ралли, ФИМ тем самым подчеркивает, что она объединяет всех мотолюбителей, а не только спортсменов.

Правда, ралли это тоже своеобразное соревнование. Но в нем не бывает побежденных. На ралли все чувствуют себя причастными к большому и радостному мотоциклетному празднику.

Да, именно таким было московское ралли ФИМ — двадцать второе по счету и самое значительное по представительности и числу участников. Шутка сказать, свыше тысячи мотолюбителей из шестнадцати стран! Такого не знал ни один предыдущий слет.

Чем объяснить успех ралли в Москве? Общим интересом к нашей стране за рубежом, особенно в связи с пятидесятилетием Советского государства. Нужно было видеть участников ралли в те часы и минуты, когда они стояли у могилы Неизвестного солдата, знакомились с Московским Кремлем, метро, аплодировали артистам цирка.

Ралли еще больше укрепило интернациональную дружбу мотоциклистов. Его участники много узнали и увидели в Советской стране.

На торжественном закрытии слета, после вручения главных призов и наград, в зал внесли синее знамя. Это был дар Международной мотоциклетной федерации, и в нем содержится самая высокая оценка деятельности Федерации мотоспорта СССР — организатора ралли 1967 года.

По существующей традиции страна-организатор не выставляет своих команд, и советские мотоциклисты — победители четырех предыдущих ралли — на этот раз не оспаривали призы. В Москве именинниками оказались французы. Набрал 264 847 очков, они завоевали главный трофей — переходящий приз ФИМ. На втором месте мотоциклисты Великобритании, на третьем — Чехословакии. Мототуристы Франции увезли с собой еще два кубка — приз имени Юрия Гагарина за наибольшее число участников-мотоциклистов и приз Марселя Хенкера за наибольшее общее число участников ралли (мотоциклистов, автомобилистов, пассажиров).

Отличилась и команда ГДР — дебютант ралли. Она выиграла «Приз Франции», вручаемый за наибольшее количество «малолитражных» мотоциклов (до 125 см<sup>3</sup>), а «Приз Монако» достался итальянцам. Первенство в клубном зачете выиграли представители Интермотоклуба (Великобритания).

А теперь предоставим слово самим участникам:  
Бо ЛИНДХУЛЬТ (участник ралли, Швеция).

— Мы расстаемся с Москвой, увозя большие впечатления и... четыре приза, хотя и не заняли призового места. Москвичи оказались щедрыми на награды. Когда мы на закрытии увидели столы, заставленные кубками и вазами, то не поверили, что все они найдут хозяев. Как видите, мы ошиблись.

Я и мои три друга — водитель такси, официант, печатник — первые шведы на моторалли. Но я уверен, что наш почин найдет продолжение.

Болеслав КАНЯ (руководитель команды «Гурник», Польша).

— Я первый раз в Москве, но через день чувствовал себя как дома. Грандиозный, гостеприимный город. Очень понравились столичные водители. Дисциплинированные и расположены к гостям.

Не удивляйтесь, что среди 170 поляков — участников ралли 52 шахтера. У нас почти на каждой шахте своя мотосекция. Мы очень ценим эти секции, поддерживаем их. Во-первых, они помогают решать проблему отдыха шахтеров, а во-вторых, — это повышение технической культуры. Мотоциклист, как правило, отлично справляется со сложными шахтными механизмами.

Несколько лет мы не участвовали в ралли. Теперь Москва нас «расшевелила». В будущем году снова двинемся в путь.

Отто ТАУБЕР (журналист, Чехословакия).

— Идея ралли сама по себе прекрасна. Встречаются люди, объединенные общим интересом, любовью к технике. Столько знакомств! И не только с людьми, но и с мотоциклами. Как на большой мотоциклетной выставке.

Встреча в Москве весьма знаменательна. По пути в вашу столицу гости с Запада проехали через социалистические страны, по территории СССР. А всем нам есть что показать, чем гордиться.



Ралли 1967 года финишировало. За плечами его участников тысячи километров. Многим такой дальний путь пришлось проделать впервые.

Но ради того, что мы увидели в Москве, стоило проехать и еще дальше, — говорили гости при расставании.

Этот необычный пассажир прибыл в Москву с командой Франции — победительницей ралли ФИМ 1967 года.

Фото Г. Ясенева  
и В. Тимофеева

Для двадцатилетнего человека собственные колеса — почти то же, что крылья. Обретя их, он испытывает непреодолимое желание умчаться на край света.

И тогда, как праздник, как экзамен, приходит ралли. Ралли — это не увеселительная прогулка. Это многодневное, неутомимое стремление к цели, это километры, помноженные на характеры людей. Нынешнее моторалли исполнено большого смысла: маршруты его проходят по местам славы отцов, где в каж-

## КИЛОМЕТРЫ, ПОМНОЖЕННЫЕ НА ХАРАКТЕРЫ

дом названии живет легенда. Недаром на его знамени начертано гордое слово «Родина».

Первый центр Всесоюзного слета, посвященного юбилею Октября, — город-герой Севастополь. К нему протянулись ниточки маршрутов на картах мотоклубов двадцати шести городов. Семнадцатого июня сюда съехалось более тысячи участников из Москвы, Воронежа, Челябинска, Киева, Таллина... Ленинградские номера были на пятидесяти девяти машинах трех клубов города — «Волна», ДОСААФ и клуба туристов.

Мотосекции при ленинградском клубе туристов — всего полгода. Участие в походе стало для ребят серьезной проверкой. Одиннадцать походных дней, три тысячи километров, тридцать характеров — это будет вспоминаться и осмысливаться еще долго.

Старт взяли 9 июня на Дворцовой площади. Первая остановка — по традиции у Смольного. Утихли моторы, ребята выстроились в шеренгу. Четкий рапорт комиссара похода, напутственное слово секретаря обкома комсомола — и в путь.

Ленинградская область припасла для нас лучшие из своих дождей, с ветром и градом. Псковская область и Белоруссия тоже не радовали хорошей погодой, но там дело осложнялось остановками из-за мелких поломок и проколов.

И тут-то свое слово сказал коллектив. Возле потерпевшего останавливаются все ребята. Каждый помогает как может, дело спорится, и дождь уже не кажется таким несносным. Альпинисты говорят: «Если хочешь узнать человека, пойдись с ним в горы». По-моему, не обязательно в горы. Если гор поблизости не окажется, можно — в мотопоход.

В походе понятнее становятся люди, милее и ближе родная земля. Расстояния, значительные для пешехода, для человека на мотоцикле просто перестают существовать. Можно искупаться в приглянувшейся речушке, дать крюк в деревню, миновать три леска, выбирая самый удобный для палаточного лагеря.



## Наш корреспондент на ралли „Родина“ сообщает:

● **ФИНИШ НА САПУН-ГОРЕ.** В этот ветреный солнечный день колонны туристов на автомобилях, мотоциклах и даже мопедах штурмовали Сапун-гору. Семнадцатого июня финишировали в Севастополе участники первого этапа автомоторалли «Родина», посвященного 50-летию Страны Советов. В самом выборе места финиша проявился глубокий смысл этого соревнования, проводимого ЦС по туризму ВЦСПС совместно с ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ.

По условиям соревнований участники во время путешествия должны собирать материалы о трудовых делах современников, о подвигах участников гражданской и Великой Отечественной войн, быть готовыми и лекцию прочесть колхозникам, и выступить с концертом.

Отчеты победителей и призеров соревнований, как правило, превращаются во взволнованный рассказ о славном пути, пройденном советским народом. Они свидетельствуют о настойчивости, любознательности, активности туристов, их глубоком интересе к истории и сегодняшнему дню родной страны.

Первое место, приз Центрального клуба автомотораллистов и приз города-героя Севастополя заслуженно завоевали воронежцы.

● **ПЛАНЕТА ЦЕЛИНА ВСТРЕЧАЕТ ТУРИСТОВ...** По степным дорогам Казахстана пролег последний участок второго этапа. Путь на Целиноград, где был назначен финиш, был нелегким. Туристы, собравшиеся в городе целинников, шли на верную «пятерку» — их маршруты относятся к высшей категории сложности.

Мотоциклисты Московского клуба автомотораллистов первыми в этом году вступили на засыпанные снегом памирские перевалы. Трасса, выбранная москвичами, пролегла по местам, которые в учебниках истории называются «бывшими окраинами царской России». То, что увидели они своими глазами, оказалось большим, чем иллюстрация к любому учебнику. Закавказье и Средняя Азия, которым при царизме была прочно уготована участь колоний, встречали путешественников новыми городами, стройками, нефтепромыслами, заводами, турбазами, здравницами.

По Памиру и Кавказу шла и алма-тинская группа сборной команды Казахстана. Ее интересовали и большие города, и совсем малоизвестные поселки, за которые сражались воины-казахстанцы. А в это время туристы Караганды, Кустаная, Кончетова собирали интереснейшие материалы о становлении Советской власти в родном крае, первых годах коллективизации, освоении целины.

Общую любовь и уважение заслужили сахалинцы. О своих земляках, тех, кто живет и работает «у самого восхода», рассказывали они во время путешествия.

Первое место и главный приз Центрального клуба автомотораллистов на этом этапе заняла сборная команда Казахстана. На втором — московские туристы, на третьем — сахалинцы. Приз Целинограда завоевала команда автомотораллистов г. Навои. Целиноградский обком ДОСААФ награждал дипломами и грамотами победителей и участников дополнительных соревнований, а обком комсомола отменил грамотами и памятными значками всех участников второго этапа ралли «Родина».

М. ШАГАЛОВА,  
спец. корр. «За рулем»

Севастополь — Целиноград



По части разведки никто не мог сравниться с Мишей Дроздовым, Виктором Раевским и Олегом Лохиным. Зато на стоянке хозяйкой положения оказывалась превосходная кашеварка Галя Румянцева. (Хотя я все время и пишу «ребята», но лишь потому, что четыре наших мотоциклистки ни в чем не уступали парням.)

В шесть утра руководитель колонны Валентин Совков и комиссар похода Валерий Зубарев уже устраивают подъем. Дневной план — 500 километров. Кажется, не такое уж большое расстояние. Но и без того мы с сожалением оставляли за спиной многое, что стоило рассмотреть, прочувствовать, додумать. Только что перед нами показались устремленные на запад «Катюши» — четверть века как застыли они на постаменте под Оршей. И вот уже впереди розоватая от вечернего неба гладь Днепра. Трудно поверить, что когда-то вода кипела от взрывов снарядов и бомб — таким безмятежным покоем веет от этих просторов.

Наш путь лежит дальше на юг. Показались огни Одессы. Нас буквально взяли в плен ласковое море, пляж Ланжерон и темпераментные люди — одесситы, бесконечно влюбленные в родной город. Но ни с чем не сравнимое чувство испытали мы в знаменитых катаком-

бах со следами партизанских костров. А потом — Каховка, легендарная Каховка. Современные здания, широкие улицы, строгие очертания новой ГЭС. На местах былых боев под Каховкой зреет пшеница. Вокруг братских могил — сады.

С особым волнением склонили мы головы у обелиска героическим защитникам Севастополя на Сапун-горе. Сюда наш комиссар возложил священную землю с Марсова поля, которую мы везли с собой. К подножью обелиска легли венки. Замерло четкое каре участников похода, внимающих ветеранам Великой Отечественной войны.

А на следующий день были подведены итоги соревнования. Победителями и обладателями кубка стали воронежцы. У них — самая многочисленная колонна (123 мотоцикла, 18 автомобилей), да и технические результаты лучше. Ленинградцы не попали в число призеров. Но не это — главное. Важнее — мысли и чувства, испытанные на дорогах Советской Родины, важнее — окрепшие здесь дружба и мужество.

В. ДМИТРИЕВ,  
участник ралли «Родина»

Ленинград — Севастополь

На снимке  
вверху:  
напутствие  
у Смольного.



На Сапун-горе.  
Фото автора



**Слово  
чемпионам**

**ЕВГЕНИЙ  
ПЕТУШКОВ**

*Чемпион IV Спартакиады  
народов СССР  
и чемпион страны  
по мотоциклетному  
многоборью*



Мотоспортом я увлекся не случайно. Я родом из Коврова, а здесь каждый мальчишка влюблен в мотоцикл. Все началось для меня со старенькой 125-кубовой машины. Сейчас просто смешно вспомнить — в коробке передач лишь одна третья передача, параллелограммная передняя вилка с велосипедным колесом. На этом-то «аппарате» я и начинал ездить. Конечно, не пропускал ни одного мотокросса в городе! Перезнакомился со всеми спортсменами и, как итог увлечений, в марте 1963 года пришел в юношескую спортшколу мотоциклистов. Было мне семнадцать лет. Занимались мы под руководством Юрия Игнатьевича Трофимца. Это не только превосходный педагог, но и влюбленный в мотоспорт человек. Юрий Игнатьевич познакомил нас с азами спортивной езды на мотоцикле, обучил секретам (если их можно еще считать секретами) мастерства, — словом, вывел нас в мотогонщики. «Нас» — это Виталия Тюрина (он пришел в школу чуть раньше), Юру Варабина, Сашу Кралинина и еще нескольких ребят.

В том же 1963 году я впервые в жизни выступал в первенстве страны по мотокроссу. В классе мотоциклов 175 см<sup>3</sup> по группе юношей пришел вторым, за Борисом Малаховым.

Через два года мне довелось принять участие в многодневных соревнованиях. Хотя, признаться по совести, кроссы мне как-то больше по душе, самым сложным и трудным в мотоспорте считаю многоборье. Оно во всех смыслах универсаль-

По всем городам и селам, по всем союзным республикам нашей необъятной страны прошагала четвертая, юбилейная Спартакиада народов СССР. Она вылилась в незабываемый праздник молодости и силы. Спартакиада призвала под свои знамена новые отряды спортсменов, открыла новые дарования.

Шесть городов страны принимали участников финальных спартакиадных встреч по авто- и мотоспорту.

В Ленинграде состязались мастера спидвея, в Кировограде — мотокроссмены, в Ужгороде — многоборцы.

Под Нальчиком разыграли медали сильнейшие раллисты, в Ташкенте померились силами автодвоеборцы, а в Риге — картингисты.

Не все разновидности моторного спорта попали в спартакиадный зачет, но все крупнейшие соревнования года прошли со спартакиадным подъемом и подвели итоги развитию нашего автомотоспорта за 50 лет Советской власти.

Начиная с этого номера, на страницах журнала будут выступать герои спортивного года — чемпионы Спартакиады и чемпионы страны — те, кто в решающих поединках оказался самым умелым и самым сильным. Они расскажут о себе, о финальных состязаниях, поделятся своими мыслями.

В этом номере слово предоставляется победителю соревнований Спартакиады по мотоциклетному многоборью Евгению Петушкову, а также чемпионам страны по мотокроссу в классах 250 и 500 см<sup>3</sup> Виктору Арбекову и Гунару Драугсу. Уже после того, как интервью с Арбековым было набрано, из Кировограда пришло сообщение, что он стал также и чемпионом Спартакиады по мотокроссу (класс 350 см<sup>3</sup>).

Итак, слово чемпионам!

**— ДОРОГА К МНОГОБОРЬЮ**

но и может гарантировать успех только в том случае, если ты одинаково хорошо подготовлен как гонщик, механик, атлет.

Бывает так: «выкладываешься» день, второй, третий, а потом двигатель заикается — и вот тебе штрафные очки. Тут уж никаким мастерством дело не поправишь, если сам не устранишь неисправность.

Собственно, у меня так и случилось в 1965 году, на шестидневке ФИМ в Англии. Все, казалось, идет хорошо. На дополнительных соревнованиях показывал неплохие результаты. А на третий день отказал мотор, и все пошло на смарку. Механики утверждали, что причина в заводском дефекте. Может быть и так, а может быть и сам по неопытности «перетрудил» двигатель.

На следующий год в Швеции мой «Ковровец» вел себя безупречно и я завоевал золотую медаль ФИМ.

Наученный в какой-то мере неудачами и успехами прошлых лет, ехал я в этом году на многодневку в Ужгород. Она, как известно, входила в программу Спартакиады, одновременно являясь первенством СССР. И мне особенно радостно, что первую в своей жизни медаль чемпиона я завоевал на соревнованиях юбилейной Спартакиады.

Что я могу сказать о прошедшем финале? По спортивному он был очень, очень трудным. Судите сами: в нашем классе — 175 см<sup>3</sup> — на старте собралось около полусотни мотоциклов, а на финише было лишь восемь. Трасса оказалась весьма сложной. Да и состав участников подобрался сильный.

Я полагаю, спартакиадная многодневка стала в какой-то мере переломной. Чего греха таить, до сих пор многие считают многоборье уделом только зрелых, великовозрастных мотоциклистов. А на спартакиаде нужно было выставить юношеские команды, да и средний возраст участников финала был ограничен. Поэтому-то двадцати—двадцатипятилетние задавали тон в Ужгороде.

По-моему, Спартакиада выявила немало перспективных многоборцев. Могу назвать Г. Завьялова из команды РСФСР. Он стал чемпионом в классе 350 см<sup>3</sup>, опередив таких асов, как Л. Воронович и В. Пылаев. Украинские спортсмены И. Маренка и Н. Гречен, эстонец Ю. Таам, В. Климентьев из Грузии, ставшие призерами Спартакиады, смогут, мне кажется, пополнить ряды нашей сборной.

Намерен ли я в дальнейшем выступать в многодневках? Трудно сказать. Будущее покажет. Основой основ этих соревнований я считаю мотокросс, и ему отдаю сейчас мои силы.

Летом мне удалось выиграть первенство Москвы в классе 250 см<sup>3</sup>. В первом этапе чемпионата СССР в Тбилиси при-

шел третьим, в Сухуми — не закончил соревнований. Потом выиграл третий этап в Ивано-Франковске, а в Кишиневе занял только седьмое место. Так что, видите, переменчиво спортивное счастье.

Впервые в этом году стартовал на нескольких этапах чемпионата мира по мотокроссу в классе 250 см<sup>3</sup>. Начал в апреле с двадцатого места в Швейцарии. Затем во Франции был восьмым, в Бельгии — одиннадцатым. Позже, в ФРГ и Голландии, занял соответственно девятое и десятое места. В общем пока что набираюсь опыта.

Какие у меня планы? Сейчас служу в Советской Армии, где продолжаю заниматься мотоспортом. Недавно получил звание мастера спорта. А дальше? Дальше хочу успешно выступить в чемпионате мира и стать победителем будущей Спартакиады.

**Результаты  
финальных соревнований  
Спартакиады народов СССР  
Мотоциклетное  
многоборье**

**Командный зачет**

Взрослые: 1. Казахская ССР; 2. Москва; 3. Эстонская ССР.  
Юноши: 1. Латвийская ССР; 2. Москва; 3. РСФСР.

**Личный зачет**

125 см<sup>3</sup>: 1. Ю. Таам (Эстонская ССР); 2. А. Лапочкин (Казахская ССР); 3. Э. Руднев (Белорусская ССР). 175 см<sup>3</sup>: 1. Е. Петушков (Москва); 2. И. Маренка (Украинская ССР); 3. В. Адоян (РСФСР). 250 см<sup>3</sup>: 1. С. Чирцев (РСФСР); 2. Н. Гречен (Украинская ССР); 3. В. Климентьев (Грузинская ССР). 350 см<sup>3</sup>: 1. Г. Завьялов (РСФСР); 2. Л. Воронович (Белорусская ССР); 3. В. Пылаев (Москва).  
Мотоциклы с колясками: 1. Ю. Соколов и В. Дрожжин; 2. А. Раутенфельд и А. Портнягин (оба РСФСР); 3. В. Янюк и Р. Кац (Украинская ССР). 175 см<sup>3</sup> юноши: 1. В. Волков (РСФСР); 2. В. Брунис (Латвийская ССР); 3. Н. Березин (Москва). 175 см<sup>3</sup> женщины: 1. В. Долгая (Украинская ССР); 2. Л. Тулл (Эстонская ССР); 3. Р. Вобровская (РСФСР).



## ВИКТОР АРБЕКОВ

Чемпион IV Спартакиады  
народов СССР по мотокроссу  
в классе 350 и  
чемпион страны в классе 250



Хорошо помню свое первое выступление в чемпионате мира в 1963 году. Тогда на равных с асами — шведом Халльманом, чехом Валеком, англичанином Бикерсом — из советских спортсменов мог конкурировать только Игорь Григорьев. Задача же молодых участников, таких, как я, была более скромной. Получить в состязании с сильнейшими кроссменами мира хороший урок, пройти, как говорят, школу. Понятно, как серьезных соперников нас в расчет не принимали. Так что четвертое место, которое я занял позже в московском этапе, выступая с азартом, свойственным каждому двадцатилетнему спортсмену, было воспринято как сенсация.

Прошло всего пять лет. Но как за это время поднялся авторитет советского спорта на кроссовых трассах! Мне довелось выступать в Испании и Бельгии, во Франции и Италии, в Швеции и Финляндии; в чемпионате мира, мотокроссе наций и других больших соревнованиях. И очень часто нашу группу встречали примерно такими высказываниями: «Ну, русские приехали — значит, кросс будет интересным». Теперь уже зарубежные специалисты внимательно присматриваются к каждому новому советскому гонщику, которого видят на старте: скоро ли он потеснит признанных асов на пьедестале почета.

Сейчас мы сами уверены, что так и должно быть. Мы не видим ничего удивительного в том, что совсем юные наши гонщики выходят на трассу на самых современных кроссовых машинах, которые еще недавно были лишь у членов сборной страны.

Когда я смотрю на этих семнадцатидевятнадцатилетних ребят, то невольно думаю о спортсменах старшего поколения. Ведь какие нужны были в их времена усилия, чтобы обзавестись машиной, чтобы поддерживать ее в «боеготовом» состоянии и готовить к соревнованиям. По рассказам я знаю, как трудно им приходилось, когда у нас не было своих гоночных и спортивных мотоциклов, а потом было мало их, когда

они были несовершенны и гонщикам приходилось строить себе машины буквально своими руками. С тем большим уважением называем мы, молодые, имена ветеранов советского мотоспорта Александра Никитича Силкина, Николая Никифоровича Шумилкина, Евгения Иосифовича Грингаута, Владимира Ивановича Карнеева, Винтора Леонтьевича Кулакова и их товарищей.

А еще я думаю, насколько у нас теперь доступнее мотоциклетный спорт, хотя техника, как и раньше, вещь куда более дорогая, чем, к примеру, кеды и баскетбольный мяч.

Мне сейчас двадцать пять — самый, как говорят, кроссовый возраст. И, наверно, рано брать на себя роль наставника. Но все же я хочу предупредить своих юных товарищей: пусть эта доступность не толкнет кого-нибудь на легкий путь. В спорте таких путей не бывает. Кроссы сейчас стали по-настоящему скоростными; они требуют высокой техники езды, мгновенной реакции, а все это дается большим трудом, регулярными тренировками, частыми выступлениями вместе с сильными соперниками.

У нас подобралась довольно сильная группа способных молодых гонщиков. Многих из них мы узнали на прошлой спартакиаде по техническим видам спорта. Но прошло два года, а они все еще ходят в «подающих надежды». Вот и в чемпионате СССР, который разыгрывается теперь в пять этапов (само по себе это достижение), чтобы выявить победителя, хватило и трех: настоящей борьбы не было. Это заставляет думать о том, как сократить путь к вершинам мастерства.

Только что закончились мотоциклетные соревнования по программе юбилейной Спартакиады народов СССР, самой большой по размаху из всех спартакиад. Мотокросс получил новое пополнение. Теперь тренерам, руководителям клубов, бывалым спортсменам надо помочь ему достигнуть спортивных вершин. Это наш общий долг.

## У ЮНЫХ — БОЛЬШИЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Это мое первое интервью, как и первое звание чемпиона страны. В 1960 году я был вторым среди юношей в классе 125 см<sup>3</sup>, в 1964-м — опять второе место, в классе 350 см<sup>3</sup>, в 1965-м и 1966-м — снова серебряная медаль, уже в международном классе — 250 см<sup>3</sup>. Похоже было на то, что мне предстояло пополнить категорию «вечно вторых» — есть такая в спорте. Конечно, грех жаловаться: я стоял на пьедестале почета рядом с такими большими мастерами, как Игорь Григорьев и Виктор Арбеков, а это уже почетно. Но... плох тот спортсмен, который не стремится стать чемпионом.

В моей короткой еще спортивной биографии происходит довольно последовательное чередование неудач и удач буквально с самого первого шага.

Этот первый шаг я сделал, переступив порог автомотоклуба в моем родном городе Риге. Мне было тогда семнадцать лет, я очень любил ездить на велосипеде, но еще больше желал пересечься на мотоцикл, так как скорость, на которую были способны собственные мускулы, меня не удовлетворяла. Здесь меня ждало первое разочарование. Ответ был коротким: мал и худ, не справишься с машиной. Я действительно был мал и весил около 50 килограммов, но придерживался иного мнения относительно машины, сделал второй шаг — и понял, что окончательное слово за хорошим наставником. Меня приняли в Рижский спортивный клуб армии, где я встретился со своим мотоциклетным учителем, замечательным человеком и спортсменом Эдвином Кирсисом. Он помог мне, как говорят, встать на ноги. Сейчас я вхожу в состав сборной страны и тренируюсь три раза в неделю по специальной программе, разработанной тренерами сборной, но все равно не забываю своего первого учителя, который, как и раньше, всегда готов дать добрый совет, помочь в трудную минуту.

Должен признаться, что на мою долю выпало немало таких минут. Случалось, и машина подводила, как это было на московском этапе чемпионата мира в 1965 году, а потом — в финале прошлой спартакиады по техническим видам спорта. Бывало, что сам я не выдерживал напряжения — стараясь развить успех, не справлялся со скоростью. Особенно обидно сложилась гонка в Италии на первенство мира в классе 500 см<sup>3</sup> в этом году. Я уверенно выиграл первый этап в Австрии. Финишировал с довольно большим отрывом впереди соперников и в первом заезде второго этапа. А во втором заезде поспешил, задел за канат ограждения, упал, потерял драгоценные секунды и в результате остался только на третьем месте.

Сейчас я все больше задумываюсь о причинах удач и неудач, анализирую каждую гонку. Больше присматриваюсь к своим соперникам, стараюсь перенять то, в чем силен каждый из них. Ну и, конечно, стремлюсь заимствовать лучшие качества у своего друга Виктора Арбекова. Без таких «семинаров» на трассе трудно добиться успеха «на высшем уровне».

В прошлом наши спортсмены выступали в классе 500 см<sup>3</sup> без особого успеха. Как-то сложилось мнение, что это класс для ветеранов. В нынешнем году я пересел на «пятисотку» и несколько не жалею. Вместе со мной выступает в команде армеец из Киева Володя Погребняк. Радуюсь, видя, как он растет от гонки к гонке. У этого двадцатилетнего юноши уже сейчас хорошая техника, а зрелость придет к нему, мне кажется, очень скоро. Об этом свидетельствует его последний успех — второе место в кишиневском этапе чемпионата мира, где он уступил только опытнейшему англичанину Смитсу и опередил не менее именитых соперников.

## ГУНАР ДРАУГС

Чемпион страны  
по мотокроссу в классе 500

Я уверен, что в самом недалеком будущем команда пополнится такими же хорошими молодыми гонщиками, как Володя Погребняк. Ведь у нас нет недостатка в способных ребятах. И двери в спорт перед ними открыты. И хорошие люди всегда рядом. Знаю это по собственному опыту.





## ● Первое что надо проверить

Систематический перегрев ускоряет износ двигателя, а иногда приводит к внеплановому его ремонту. Одной из причин нарушения работы системы охлаждения являются утечки, которые при невнимательном отношении к ней долго остаются незамеченными. Даже небольшое понижение уровня охлаждающей жидкости нарушает ее нормальную циркуляцию. Зимой это приводит к неожиданному замораживанию системы, и в первую очередь радиатора.

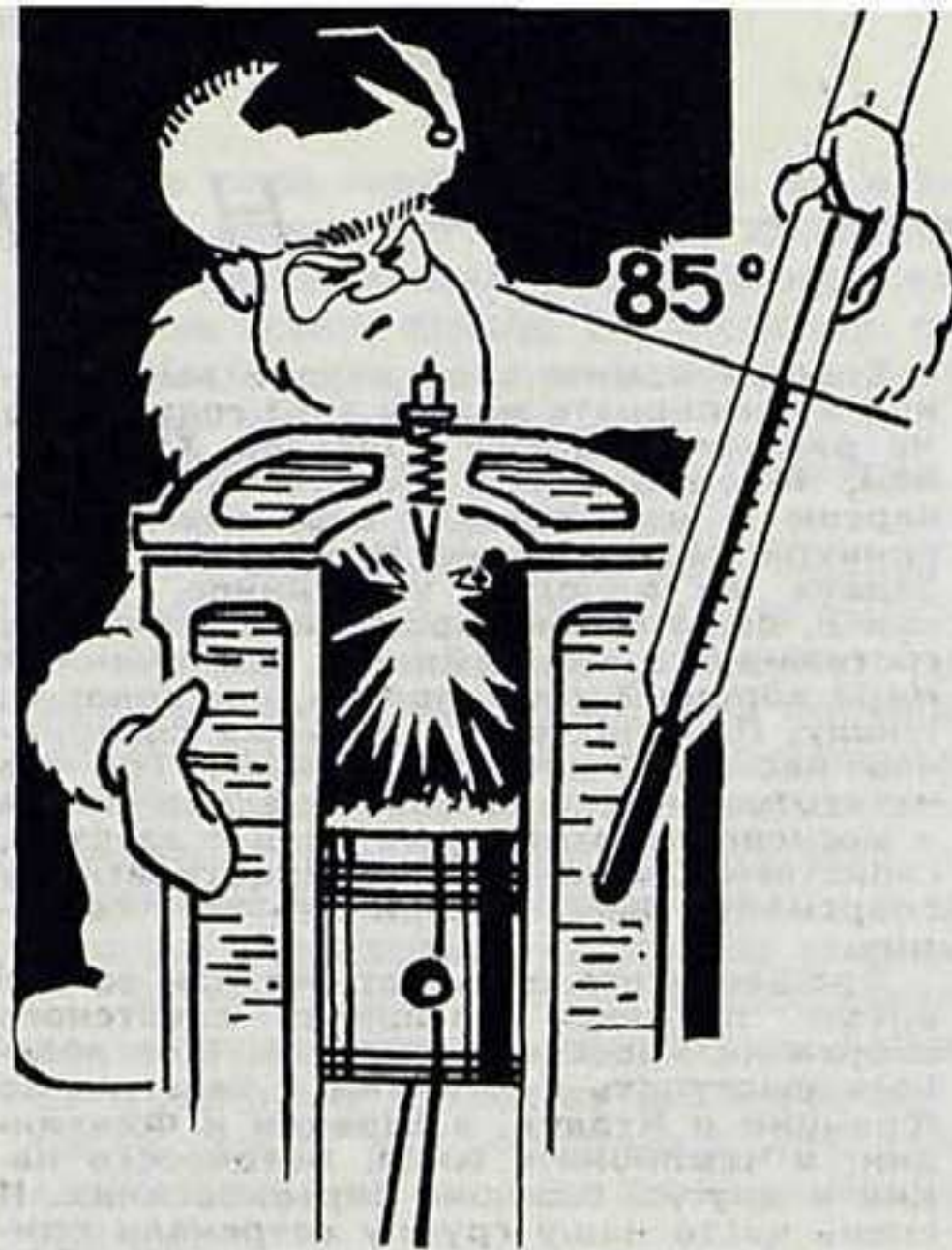
Течь надо искать в том случае, если при нормальной (без перегревов) эксплуатации двигателя жидкость приходится систематически добавлять.

Легче всего ее обнаружить по следам подтеканий и отложениям ржавчины (если время от времени открывать крышку капота). Чаще течь появляется в сердцевине, верхней и нижней коробках радиатора, в местах соединения шлангов, в краниках и возле них, в заглушках блока цилиндров. Жидкость может просочиться в местах различных соединений, особенно между головкой и блоком цилиндров. «Не без греха» бывают вал водяного насоса и его корпус. Выявлять «наружную» течь надо на холодном двигателе, так как на горячем вода испаряется. Если наружных следов нет, то вероятной причиной может быть «внутренняя» течь. Чаще всего дело оказывается в плохом состоянии уплотнения между блоком и головкой. При этом в систему может проникнуть столько газов, что там повысится давление и охлаждающая жидкость начнет периодически выбрасываться наружу через паротводную трубку.

Иногда жидкость проходит через трещины в головке или блоке, а также сквозь плохие уплотнения гильз.

Такие дефекты системы обнаруживаются появлением воды в поддоне двигателя и требуют немедленного устранения. Сигналом могут служить замеченные на масляном щупе шарообразные капельки воды. Когда вода проходит в цилиндры, то двигатель начинает работать с перебоем на частичных нагрузках, а на минимально устойчивых оборотах холостого хода даже глохнет. Если в один из цилиндров попадет много воды — возможна поломка двигателя. В этих случаях, чтобы установить место течи, надо разобрать двигатель.

Когда возникает сомнение — есть утечка или ее нет, систему охлаждения можно проверить опрессовкой — испытать ее на способность держать в течение некоторого времени давление. Это делается на прогревом двигателя. Систему охлаждения заполняют чуть ниже отверстия паротводной трубки. Заливную горловину плотно закрывают любым удобным способом. Например, надевают на болт несколько кружков резины, вставляют в горловину и стягивают барашком. Давление можно создать шинным насосом, надев один конец шланга на его конический наконечник, а другой — на паротводную трубку. По манометру, установленному через тройник между насосом и трубкой, наблюдают за состоянием системы. Если она герметична, то созданное насосом давление 0,8—1,5 кг/см<sup>2</sup> должно сохраняться не менее двух минут.



# МИКРОКЛИМАТ ДВИГАТЕЛЯ

Пока система охлаждения исправна, ее как-то не замечают. Но вдруг она неожиданно разлаживается — и мы сразу вспоминаем о ней: начинаются огорчения и хлопоты. Хорошо еще, если неприятность случилась возле дома. А если загадочные перегревы появляются в дальней поездке?

Опытный автолюбитель знает: аккуратным уходом, профилактическими мерами можно не только обезопасить себя от неожиданных неприятностей, но и значительно продлить срок службы радиатора, а главное — самого двигателя.

Сегодняшнее заседание посвящается уходу за системой охлаждения. «Докладчик» — инженер В. Е. ТАБАКОВ.

## ЗАСЕДАНИЕ СОРОК ПЯТОЕ

# КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

## ● «Загадочные» перегревы

Бывает, что в эксплуатации наблюдаются систематические, хотя и не очень сильные перегревы. Чувствуя по двигателю и замечая по прибору, что температура жидкости в системе охлаждения повышается, водитель открывает полностью жалюзи, однако и это не помогает. Беспокойство вынуждает проверять установку зажигания, работу карбюратора... Но неполадки не обнаруживаются.

При нормальном уровне жидкости перегрев может быть следствием, например, засорения проходов для воздуха в радиаторе. Эта неисправность нарастает постепенно и обычно ускользает из поля зрения водителя.

В таких случаях надо любым способом — струей воды или (еще лучше) сжатого воздуха продуть из подкапотного пространства сердцевину радиатора. Неплохо при таком осмотре обратить внимание и на состояние жалюзи: не очень ли они загрязнены и полностью ли открываются.

Если дело дошло до кипения — не надо торопиться открывать пробку радиатора. При этом можно получить ожоги рук и лица, а польза от такой поспешности сомнительна. Чтобы долить холодную воду (тонкой струей!), надо надеть перчатки, лучше кожаные. А пробку открывать — отвернув лицо и резким движением отдернув руку. Но лучше все-таки предварительно накрыть горловину большим куском плотной ткани.

## ● Скрытый враг

Плохой отвод тепла может быть следствием образования накипи. Она отлагается на внутренних поверхностях системы охлаждения, и особенно радиатора. Кроме накипи, в системе непрерывно скапливается ржавчина. Ее можно обнаружить, ощупав пальцами внутреннюю поверхность горловины радиатора.

Минеральные вещества, образующие накипь, содержатся в жесткой воде и особенно интенсивно отлагаются при частой ее смене или доливке. Растворенные в жесткой воде соли при повышении температуры выпадают на горячих металлических поверхностях.

Одной из мер, уменьшающих образование накипи при заполнении системы жесткой водой, является ее умягчение. Самый доступный и безвредный способ — прокипятить воду в течение 30—45 минут в баке, а затем дать ей отстояться.

Вторая мера — добавление в охлаждающую жидкость присадок, препятствующих образованию накипи. Например, гексаметафосфата натрия. Измельченный гексамет растворяют в небольшом количестве горячей воды, затем раствор разбавляют до концентрации 50—60 мг на 10 л воды.

Хорошие результаты дает добавление хромпика (двухромового калия) из расчета 30—60 г на 10 л воды. Он создает пленку, препятствующую осаждению накипи на металлических поверхностях.

Напоминаем, что эти присадки ядовиты и при обращении с ними требуется осторожность. Хромпик надо готовить на открытом воздухе, в фартуке и резиновых перчатках. Еще луч-



ше — надевать противогаз, так как его пары вредны.

Противонакипные присадки можно приготовить и из «домашних» средств. В деревянный боченок с краном примерно на  $\frac{1}{3}$  его высоты от дна загружают древесную золу (1 кг на каждые 10 л воды), перемешивают и дают отстояться 12—15 часов. Сливают через кран и фильтруют. Затем добавляют эту зольную настойку к жесткой воде в пропорции 3 : 100—4 : 100.

Можно в открытой бочке замочить измельченное в порошок сено или зеленую траву (1 или 5 кг на ведро соответственно) и выдержать на солнце трое суток. Профильтрованный через ткань этот настой добавляют в систему охлаждения из расчета 1,5 л на 10 л воды.

### ● Струей воды

Даже если трубки радиатора не забиты (их состояние легко проверить, взглянув в горловину), неплохо периодически промывать их в профилактических целях. Для этого надо пропускать через радиатор воду под сильным напором, подведя ее к нижнему патрубку. Так же можно промыть и водяную рубашку двигателя, предварительно вынув термостат и вывернув сливной краник блока. Воду подаем через патрубок термостата.

При средних условиях эксплуатации машины промывку можно делать примерно один раз в год.

### ● Чистые поверхности

Удалить накипь можно несколькими способами, применяя различные средства. При этом надо учитывать, что наиболее эффективные из них вызывают коррозию алюминиевых поверхностей и требуют поэтому умелого обращения. А, например, каустик вовсе не следует применять, так как он агрессивен еще и к оловянным сплавам.

Используют для промывки всей системы раствор бельевой соды (1 кг на 10 л воды), добавляя в него еще 0,5 л керосина.

Но лучше всего пользоваться специальными составами, в которых присутствуют ингибиторы (замедлители кислотной коррозии). Они тормозят разрушение металлов в агрессивных средах. Например, ингибитор ПБ-5 или ПБ-6 (полимер бутилена) — растворимая в кислоте смола. Накипеудаляющий раствор, в который входит этот ингибитор, имеет такой состав (из расчета на 25 литров): соляная кислота (ГОСТ-857-41) синтетическая 31-процентная — 1,5 л, ингибитор — 0,025—0,050 кг, технический уротропин — 0,65 кг, амиловый (изоамиловый) спирт — 0,25 л, вода — 23,5 л. Его следует готовить только на открытом воздухе в эмалированной посуде: растворить в воде уротропин и залить предварительно растворенный в кислоте ингибитор; последним добавляют пеногаситель (спирт), и все перемешивают деревянной лопаткой.

Перед тем, как слить воду, надо пустить двигатель, чтобы ее перемешать. Не забудьте также вынуть термостат. Затем заливаем приготовленный раствор и при работающем двигателе доводим его температуру до 70 градусов. Состав должен циркулировать в системе 10 минут. Образующиеся при этом газы и пена удаляются через пароводную трубку и надетый на нее шланг

в канализационную сеть. Пробку радиатора надо закрывать плотно, чтобы не выбросило раствор кислоты.

Процедуру проводят дважды. Оба раза тотчас же после кислотной обработки через систему надо проливать горячую воду в течение 3—5 минут. Затем в систему заливают водный раствор углекислой соды и хромпика (по 5 г каждого компонента на 1 л), на котором дают поработать двигателю при 80—85 градусах минут пятнадцать. После всего — заключительная промывка горячей водой дважды по 5 минут.

Согласно правилам техники безопасности работать с крепким раствором кислоты надо в очках, резиновых перчатках и фартуке.

При образовании большого количества осадков, забивающих краники, следует спустить воду через нижний патрубок.

### ● Важные мелочи

Если повреждена прокладка головки блока, в систему охлаждения может попадать масло, а через неисправный насос — также и консистентные смазки. Проникающие в рубашку двигателя газы образуют с водой кислоты. Все это нарушает работу системы охлаждения, увеличивает износ. Немаловажную роль выполняет пробка радиатора, регулирующая давление. Когда заедают клапаны, оно снижается, и тогда начинается чрезмерное парообразование, что ухудшает условия работы водяного насоса, вызывает перегревы. Резко возрастает расход воды (частичное испарение и некоторое уменьшение ее количества — естественный процесс, происходящий при срабатывании выпускного клапана).

Термостат — умный прибор. Однако и он может причинить хлопоты. Если его клапан заест в открытом положении (или повреждена прокладка), двигатель медленно прогревается, а отсюда повышенные износ; заедание же клапана в закрытом положении (повреждение баллона) грозит перегревом и разморозением радиатора зимой.

Проверить работу термостата несложно — надо сравнить наощупь температуру верхнего бачка радиатора и головки двигателя — во время его подогрева. Сначала бачок должен оставаться холодным. Когда головка нагреется примерно до 70 градусов, термостат открывается и верхняя часть радиатора станет горячей. Более основательно проверить температуру открывания клапана можно, положив прибор в сосуд с подогреваемой водой и термометром. Если отклонения значительны, термостат нужно заменить.

Нельзя умолчать и о том, как важно проверять натяжение вентиляторного ремня. Когда он ослаблен, неминуемы перегревы, сопровождающиеся еще и плохой работой генератора. Такая «мелочь» приносит немало хлопот.

### ● Антифриз

Перед заправкой системы антифризом нужно провести «углубленное» обслуживание, поскольку в местах, где уплотнения сомнительны, он может потечь. Мы говорим об этиленгликолевом антифризе. Он обладает большими теплоемкостью и теплопроводностью, чем водоспиртовые и водоглицериновые

смеси. Кроме того, он вызывает небольшую усадку шлангов, поэтому полезно подтянуть хомуты — после заполнения системы антифризом и еще раз — после нескольких дней эксплуатации.

В процессе эксплуатации количество антифриза уменьшается (из-за естественного испарения или утечек). В таких случаях обычно доливают воду. Делая это, надо помнить, что вода повышает температуру замерзания жидкости.

Автомобилисты знают, что антифриз разъедает резиновые детали. В последнее время, убедившись, что этот процесс идет очень слабо, многие водители стали круглогодично эксплуатировать машины на антифризе. Некоторые автомобилисты весной сливают отработавший зиму антифриз в герметичную тару и используют его в следующем сезоне.

Однако бояться нужно не порчи шлангов, а вызываемой этиленгликолем коррозии металлических поверхностей системы охлаждения. Чтобы предотвратить это, в антифриз добавляют ингибиторы — динатрийфосфат (технический двузамещенный фосфорнокислый натрий, ГОСТ 451-51) — 2,5—3,5 г на 1 л и картофельный палевый или желтый декстрин сорта экстра или первого — 1 г на 1 л.

Динатрийфосфат защищает от коррозии чугунные, стальные и медные детали, а декстрин — оловянный припой и алюминиевые детали, то есть все металлические части системы охлаждения двигателя.

Этиленгликолевые антифризы, поступающие в продажу (например, марки «40»), содержат указанные присадки. Их не следует хранить в оцинкованной посуде и необходимо оберегать от попадания нефтепродуктов, которые при работе двигателя будут вызывать вспенивание.

Практически с течением времени антикоррозийные свойства антифриза ослабевают, особенно при частых перегревах.

Срок службы антифриза уменьшается также при прорыве газов в систему охлаждения через прокладку головки блока, попадании воздуха через неплотности водяного насоса и при коррозии деталей системы охлаждения. Его качества ухудшаются, если он загрязнен остатками предыдущих заправок. То же происходит при попадании в антифриз остатков применявшейся для промывки системы жидкости, содержащей кислоты, которые не были нейтрализованы. Все это причины уменьшения щелочности антифриза, которая и предохраняет детали от коррозии.

Начало коррозии можно установить внешним осмотром: при чугунном блоке цилиндров частицы ржавчины обнаруживаются легко; при алюминиевом эти частицы имеют белый цвет и их можно заметить лишь во время тщательного осмотра.

Поскольку условия эксплуатации разнообразны и единой рекомендации для всех случаев не существует, можно дать только общий совет: не следует пользоваться старым антифризом. Примерный срок его службы — одна зима.

Внимательное, технически грамотное обслуживание системы охлаждения — необходимое условие надежной эксплуатации автомобиля и больших межремонтных пробегов.



● ЮНЫЕ  
АВТОМОБИЛИСТЫ  
МОСКВЫ  
И ЛЕНИНГРАДА  
ОСПАРИВАЮТ  
ПРИЗЫ ЖУРНАЛА  
«ЗА РУЛЕМ» ●

ТРАДИЦИЯ  
ПРОДОЛЖАЕТСЯ



Московских школьников, участников матча, у въезда в Ленинград встречали ленинградские ребята.



Кто же проворней всех заменит «поврежденное» колесо?

Мы расскажем о том дне, когда улицы и площади Ленинграда щедро заливало солнце и особенно празднично выглядел стадион имени С. М. Кирова. Накануне вечером, в субботу, состоялось торжественное открытие IV юбилейной Спартакиады народов России. А в воскресенье, в то время как на большой спортивной арене вступили в спор бегуны, прыгуны, метатели, по другую сторону ее трибун, на асфальтовой площадке, юные водители Москвы и Ленинграда состязались в мастерстве управления автомобилем.

Начало этой встречи на призы журнала «За рулем», как известно, было положено в 1966 году. То был первый матч юных автомобилистов двух больших городов. Прошлогодние соревнования на территории Московского городского Дворца пионеров закончились (как в командном, так и в личном за-

чете) победой москвичей. Разрыв составил 400 очков. Вторая встреча показала, что ленинградцы не теряли зря времени. На этот раз борьба проходила гораздо острее, и, хотя в командном зачете вновь победили московские ребята, успеха они добились с трудом. Об этом красноречиво говорит судейский протокол: команда Москвы имела перевес только в 83 очка.

В личном зачете в группе девушек все три призовых места «захватили» москвички. Первенствовала Нина Дмитриева из Клуба юных автомобилистов, двукратный призер ралли «Юниоры». Ее одноклубницы Оля Левит и Таня Старикова встали на вторую и третью ступеньки пьедестала почета.

В группе юношей первый приз журнала достался воспитаннику ленинградского городского Дворца пионеров Николаю Жирыкову. Вслед за ним закончили соревнование московские ребята — Андрей Голодницкий и Евгений Иванов. Специальным призом за успешное выполнение упражнения «Смена колеса» награжден самый юный участник — москвич Саша Листратов.

К своей второй встрече обе команды пришли хорошо подготовленными — все участники матча, вошедшие в зачет, «с запасом» выполнили нормы второго юношеского разряда. На прошлогодней встрече на смену колеса было отпущено 8 минут в группе девушек и 6 — в группе юношей. Тогда трое не уложились в это время. В нынешнем, ленинградском, матче условия были жестче — соответственно 7 и 5 минут. Тем не менее выполнили условие все участники.

Программа нынешней встречи юных автомобилистов двух городов вышла за рамки чисто спортивных состязаний. Еще до первого старта обе команды вступили в соревнование... на дружеское. Само собой, на первое место в

этом единоборстве вышли ленинградцы — «хозяева положения». Колонна машин московских ребят была встречена на подступах к городу, и с этого момента между соперниками завязались искренние отношения. К слову сказать, руководители ленинградского Дворца пионеров, те, кто готовил и проводил соревнования, устроили своим гостям такую интересную экскурсию по памятным местам родного города, что москвичи вправе считать себя большими должниками.

Юные автомобилисты Москвы ознакомились с революционными памятниками, побывали в Смольном, на крейсере «Аврора», Кировском заводе.

В Разливе, в километре от шалаша В. И. Ленина, где москвичи раскинули свой лагерь, состоялась встреча с автомобилистами-ветеранами, с теми, кто в минувшую войну совершал героические рейсы по легендарной ледовой трассе. Словом, как и следовало ожидать, новая традиция, заложенная в прошлом году на Ленинских горах в Москве, в Ленинграде воплотилась в самых лучших своих проявлениях.

Матч двух городов был первым шагом. Теперь настало время для следующего. Во дворцах пионеров и юношеских автоклубах Харькова, Курска, Риги и многих других городов сотни школьников с увлечением изучают автодело. Пора, видимо, встречу автомобилистов-школьников из двухсторонней превратить во всесоюзную.

Различные союзные и республиканские организации ежегодно проводят состязания школьников по лыжам, легкой атлетике, волейболу. Настало время расширить «номенклатуру» этих соревнований за счет автоспорта, который концентрирует в себе столь нужные нашим школьникам военно-прикладные, технические навыки.

Решение этого вопроса нельзя откладывать в долгий ящик. Уже в следующем году в календаре республиканских и всесоюзных встреч школьных спортсменов должна появиться новая строка — «Автоспорт. Юношеское двоеборье». И тогда на старты соревнований выйдут не только «счастливчики» — москвичи и ленинградцы, но и представители многих других городов.

И. БУТИН,  
спец. корр. «За рулем»

Ленинград

Девять призов журнала «За рулем» — кубки, фотоаппараты — были разыграны в этих соревнованиях. Счастливым обладателем одного из этих призов оказался самый юный участник Саша Листратов.

Фото А. Войчука





## В СООТВЕТСТВИИ С СОВРЕМЕННОЙ ТЕНДЕНЦИЕЙ

«Почему у «Москвича-408» приварные задние крылья? Не мала ли толщина листа, из которого изготавливают детали кузова?» Эти вопросы интересуют читателя В. Гончарова из Воронежа.

Анализ развития конструкции современных автомобилей за последние пять-шесть лет показывает, что несъемные крылья становятся общепризнанными. Десятки моделей малолитражных автомобилей во всех странах выпускаются сейчас с несъемными не только задними, но и передними крыльями.

Такая конструкция позволяет добиться ряда преимуществ и избежать тех недостатков, которые были прежде. На «Москвиче-408» объем багажника больше, чем на прежних моделях. Герметичность его также лучше. Резко уменьшилась возможность коррозии крыла: внутренняя поверхность его выходит внутрь багажника.

Как известно, прежде даже при сравнительно незначительных повреждениях (особенно в верхней части) крыло необходимо было для рихтовки снять с автомобиля. Отвинтить болты крепления при этом часто не удавалось из-за коррозии, и их приходилось рубить или спиливать. Незначительные и даже большие повреждения приварных крыльев легко рихтуются непосредственно на автомобиле, так как обе поверхности — и наружная, и внутренняя (со стороны багажника) — легко доступны для инструментов. Только при серьезных авариях может потребоваться замена задних крыльев. Но и эта операция не так уж сложна. Задние крылья выпускаются в запасные части, и их можно приобрести в специализированных магазинах. А заводская инструкция подробно рассказывает, как их установить на место испорченных.

Большая часть лицевых деталей кузова как у отечественных, так и у зарубежных автомобилей изготавливается обычно из стали толщиной 0,8 мм. А некоторые европейские фирмы применяют для этой цели сталь толщиной 0,7 мм. Только на более крупные детали с малой кривизной идет металл толщиной 0,9 мм. Толщина металла основных лицевых деталей кузова «Москвича-408» такая же, как и у прежних моделей «Москвича».

## СТАРЫЕ КНИЖКИ ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫ

Читатели В. Титов из Московской области и В. Пантелеев из г. Куйбышева спрашивают, можно ли получать горюче-смазочные материалы по заборным книжкам, приобретенным в 1965 году.

Отвечает Главнефтеснаб РСФСР.

В связи с тем, что от автолюбителей поступает много писем с просьбой продлить срок действия заборных книжек выпуска 1965 года, Главнефтеснаб РСФСР дал указание всем подведомственным ему управлениям (письмо от 22 мая 1967 года № 31-79) отоваривать на АЗС оставшиеся у автолюбителей неиспользованные заборные книжки выпуска 1965 года до конца 1967 года.

## ВЕРОЯТНО, ПРОИЗОШЛА ОШИБКА

«Почему на новом мотоцикле К-750М контрольная лампочка горит ярко и даже перегорает? Не ошибается ли инструкция, советуя подсоединить минус аккумулятора на массу?» — с такими вопросами к нам обратился Н. Костюков из г. Иркутска.

Отвечают работники Киевского мотоциклетного завода.

В инструкции по эксплуатации, прилагаемой к мотоциклу К-750М, на стр. 55 правильно указано, что минус аккумуляторов должен быть соединен с «массой», а плюс — с цепью. Явление, которое Вы наблюдали при первоначальном соединении, характерно только для несогласованной полярности генератора и аккумулятора. По-видимому, при установке на мотоцикл заряженных аккумуляторов по неосторожности была перепутана полярность батареи, что могло привести к пе-

ремагничиванию генератора. В дальнейшем при правильном присоединении аккумуляторов возникла несогласованность их полярности с полярностью генератора и образовался контур из двух последовательно соединенных источников тока, а контрольная лампа получила питание с суммарным напряжением. С увеличением числа оборотов двигателя яркость свечения возрастала до момента замыкания контактов реле обратного тока. В этом случае в контуре возникает режим, близкий к короткому замыканию, резко падает напряжение, обгорают размыкающие цепь контакты реле. Разрыв цепи сопровождается включением контрольной лампы, которая начинает мигать.

На основании короткого письма трудно сделать исчерпывающее заключение: возможен и ряд других причин. Поэтому мы рекомендуем намагнитить статор генератора, обеспечив правильную полярность. Для этого надо при неработающем двигателе кратковременно соединить плюс аккумулятора с клеммой «Я» генератора и минус аккумулятора с клеммой «Ш» генератора. Затем зарядить аккумуляторную батарею до напряжения 7—7,2 в; проверить все соединения соответственно схеме, приведенной в инструкции по эксплуатации на стр. 53. Наконец, испытать мотоцикл.

Если электрооборудование после этого не будет работать нормально, то, возможно, поврежден реле-регулятор и его нужно заменить.

## ЗАМЕНА ВОЗМОЖНА

Читателя К. Рудыка из Воронежской области интересует, можно ли на «Волгу» ГАЗ-21Б установить двигатель ГАЗ-21, капот и облицовку «передка» от автомобилей последних выпусков. Отвечают заводские конструкторы.

Верхнеклапанный двигатель ГАЗ-21 установить можно. Для этого надо приварить на поперечине передней подвески кронштейны передних опор двигателя, определить их положение при предварительной его установке. Двигатель фиксируется в продольном направлении при закреплении задней опоры на поперечине № 3, в поперечном — при помощи пусковой рукоятки, вставленной в направляющую на кузове и храповик колчатого вала.

Радиатор охлаждения при этом должен быть от автомобиля «Волга», выпускаемого в настоящее время. Можно использовать старый радиатор, перепаивая патрубки в нижней бачке справа налево, а в верхнем — наоборот.

Привод акселератора, приемную трубу глушителя, бензопроводку и провода электрооборудования следует переделать «по месту».

При установке капота, облицовки радиатора и передних крыльев от автомобилей последнего выпуска необходимо также заменить верхнюю панель облицовки, петли капота, подфарники, замок и привод замка капота.

Новые узлы и детали оперения можно установить с небольшой подгонкой.

## ШАРНИРЫ И КЛАПАНЫ

Какими должны быть зазоры в клапанах двигателя «Москвича-408»? Чем лучше смазывать шаровой шарнир верхнего рычага передней подвески? Почему книга группы авторов «Автомобиль «Москвич» модели 403» (Москва, 1965 год) в разных местах дает по этому поводу разные рекомендации? — такие вопросы возникли у читателя А. Козлова из Москвы.

Зазоры между наконечниками клапанов и нажимными болтами коромысел (зазоры в клапанах) изменяются с повышением и понижением температуры двигателя. Двигатель «Москвича-408» развивает полную мощность только в том случае, если на разогретом моторе зазоры составляют для впускных клапанов 0,25 мм, а для выпускных — 0,30 мм. Пустить двигатель, если нет этих зазоров, невозможно. Поэтому при низких температурах окружающего воздуха особенно важны правильные зазоры.

На холодном двигателе (плюс 15—20 градусов) устанавливаются зазоры соответственно 0,15 и 0,20 мм. После прогрева они увеличиваются до 0,25 и 0,30 мм, и двигатель может развивать полную мощность. Что касается способа регулировки клапанов, то следует воспользоваться инструкцией.

Шаровой шарнир на верхнем рычаге передней подвески автомобиля «Москвич-403» желательно смазывать универсальной смазкой УС-2 или УС-3 (жировой солидол). Она наилучшая для шарнира.

Ваше замечание по поводу указания о смазке шарнира на стр. 171 в книге «Автомобиль «Москвич» модели 403» правильно: смазка 1 — 13 приведена здесь ошибочно.

## О ПОКРЫШКАХ, КАРБЮРАТОРЕ И ПРОЧЕМ

«У меня мотороллер «Тула». За время его эксплуатации появилось несколько вопросов. Вот они. Как избавиться от одностороннего износа покрышек передних колес? Чем объяснить быстрый износ дроссельного золотника карбюратора? После какого пробега нужно менять кольца, каковы их браковочные характеристики? Можно ли оборудовать мотороллер указателями поворота? Думаю, что эти вопросы интересуют не только меня». Такое письмо мы получили от Г. Лазарева из г. Тихорецка Краснодарского края.

Отвечают читателю работники завода.

Покрышка изнашивается односторонне, если погнута рама или вилка переднего колеса.

Карбюраторам с цилиндрическим золотником вообще присущ износ — это явление закономерное. Единственное что можно сделать — замедлить этот процесс своевременным обслуживанием воздушного фильтра.

Если условия эксплуатации нормальные, то кольца должны служить приблизительно в течение 10 тысяч километров. Вне зависимости от пробега кольцо приходится заменять, если зазор превысит 3 мм. При установке новых колец зазор в замке должен быть в пределах 0,2—0,4 мм.

Чтобы оборудовать Т-200М указателями поворота, необходимо приобрести реле типа РС-57, фонари (можно взять от ГАЗ-51 или ЗИЛ-164), а также переключатель с тремя положениями, например ПК-25. Обзаведитесь также лампочками А-26.

## СЕДЛО ИЗМЕНЕНО

«Мне очень нравится мой мотоцикл «ИЖ-Планета», но вот досада — у него не очень удобное седло. Можно ли на эту модель поставить седло от ИЖ-49?». Такой вопрос задал редакции читатель А. Гетманченко из Краснодарского края.

Отвечают ему работники Ижевского завода.

Переделка седла возможна, но вызовет ряд затруднений; необходимы сварочные работы для присоединения кронштейнов крепления заднего грязевого щитка, нужны пластины крепления седла пассажира. Кроме того, потребуются новые детали от мотоцикла ИЖ-56: задний грязевой щиток, седло пассажира и водителя, так как приспособить седло от ИЖ-49 практически невозможно.

В настоящее время форма седла мотоцикла «ИЖ-Планета» изменена — оно уширено и утолщено в передней части.

## АВТОМОБИЛЬ И ГРОЗА

Читатели И. Суханов и Л. Фролов из г. Мичуринска спрашивают, можно ли во время грозы находиться в автомобиле.

Корпус автомобиля является проводником электричества. Если в машину попала молния, электрический заряд, как известно из физики, распространится по наружной поверхности проводника, концентрируясь на выступах, заострениях и т. д. Когда гроза сопровождается дождем, то ток, пройдя по наружной поверхности автомобиля, через мокрые покрышки уйдет в землю.

Бывают грозы и без дождя. В этом случае заряд сконцентрируется где-нибудь в нижней части автомобиля и проскочит через воздушный промежуток.

В салон заряд попасть не может. Поэтому легковой автомобиль и кабина грузовика служат надежным убежищем.



# ТЕНТ

## Кто ездит на

### «ИЖ-ЮПИТЕРЕ»

Владельцам мотоциклов ИЖ-ЮК с боковым прицепом БП-62 я хочу рассказать о некоторых сделанных мною конструктивных дополнениях, которые в какой-то мере улучшают удобства при эксплуатации машины, особенно в дальних путешествиях.

Не нарушая основной конструкции прицепа, я оборудовал его компактным,

легким складывающимся тентом (фото 1). Четыре дюралюминиевые дуги обтянуты брезентом (можно использовать и другой мягкий прочный водонепроницаемый материал). Поднятый тент пристегивается защелкой к арматуре ветрового стекла коляски, сложенный — к задней части багажника той же защелкой. Тент крепится к кузову в трех точках болтами, и поэтому при необходимости его можно легко снять. И в поднятом и в опущенном положении он не стесняет пассажира и не мешает водителю. Габариты тента (рис. 1): по высоте на 170 мм выше ветрового стекла коляски; по ширине — на 25 мм шире бортов кузова с обеих сторон. Вес около 5 кг.

Второе дополнение — грязевые щитки (рис. 2) с окнами, увеличивающими количество и скорость воздуха, охлаждающего двигатель. Щитки изготовлены из 2,5-миллиметрового дюралюминия и крепятся к передней части мотоцикла двумя болтами: вверху — передним болтом крепления бензобака; внизу — верхним болтом крепления двигателя.

Для удержания мотоцикла, особенно груженого, на месте при продолжительных остановках на спусках и подъемах я оборудовал его стояночным тормозом (фото 2). Это двуплечий рычаг ручного действия, надетый на задний болт крепления двигателя с правой стороны. Когда вы оттягиваете рычаг на себя, нижнее плечо его нажимает на прилив педали ножного тормоза и за-

тормаживает заднее колесо. Верхнее плечо рычага при этом заходит в зацепление с жалюзи боковой крышки двигателя и надежно удерживается. Отпустив рычаг, вы освобождаете ножной тормоз. Педаль ножного тормоза и рычаг ручного стояночного тормоза действуют независимо одна от другой.

При оборудовании мотоцикла ветровым стеклом на руле основная сложность заключается в том, чтобы избежать отражения потока воздуха, идущего от ветрового стекла водителя, ветровым стеклом коляски в сторону двигателя. Я сделал стекло водителя равным по ширине рулю, подбирая угол изгиба такой, чтобы отражаемая от него струя воздуха пересекала центр ветрового стекла коляски; вертикальная плоскость стекла водителя должна быть параллельна вертикальной плоскости ветрового стекла коляски.

Хорошо иметь в пути запасное колесо в полном сборе. Его можно закрепить при помощи специального кронштейна на задней части левого борта коляски (фото 3). При этом ось крепления должна находиться на 190 мм от кормового среза и на 30 мм выше середины кузова по высоте.

Все дополнительное оборудование мотоцикла, о котором здесь рассказано, при некотором опыте нетрудно сделать самому в домашней мастерской. Обойдется оно недорого.

**Л. ГЛАДКОВ**

г. Никополь Днепропетровской области

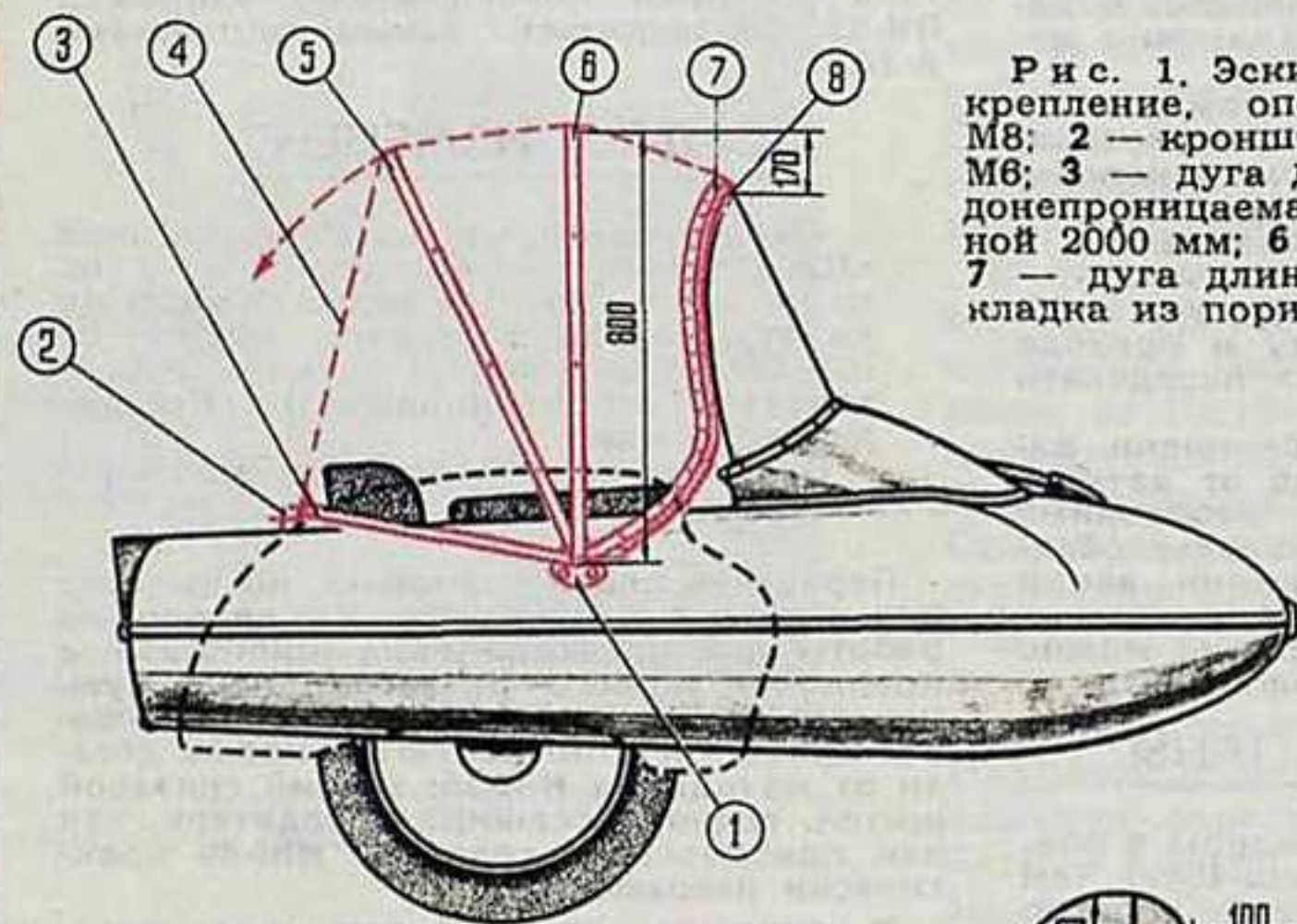


Рис. 1. Эскиз тента: 1 — шарнирное крепление, опорная подушка и болт М8; 2 — кронштейн и болты крепления М8; 3 — дуга длиной 1600 мм; 4 — водонепроницаемая ткань; 5 — дуга длиной 2000 мм; 6 — дуга длиной 1900 мм; 7 — дуга длиной 1620 мм; 8 — прокладка из пористой резины.

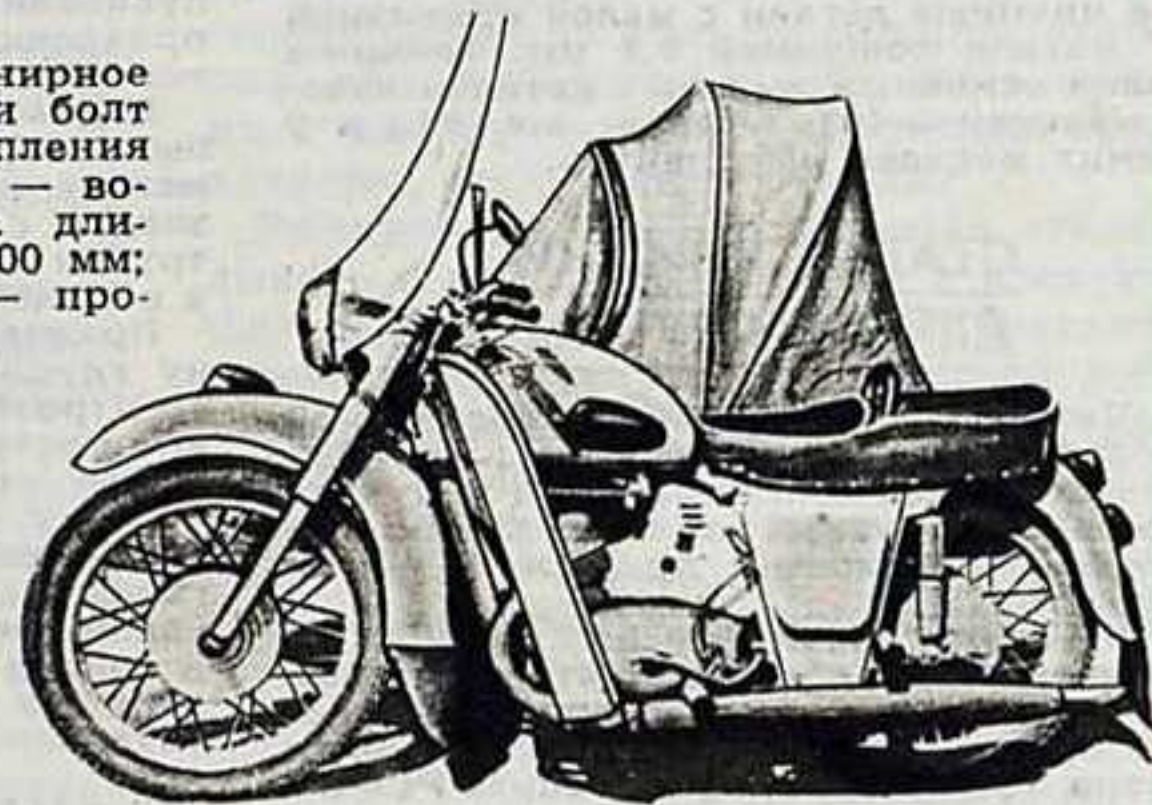


Фото 1. Мотоцикл с грязевыми щитками и коляска с тентом.

Фото 2. Стояночный тормоз.

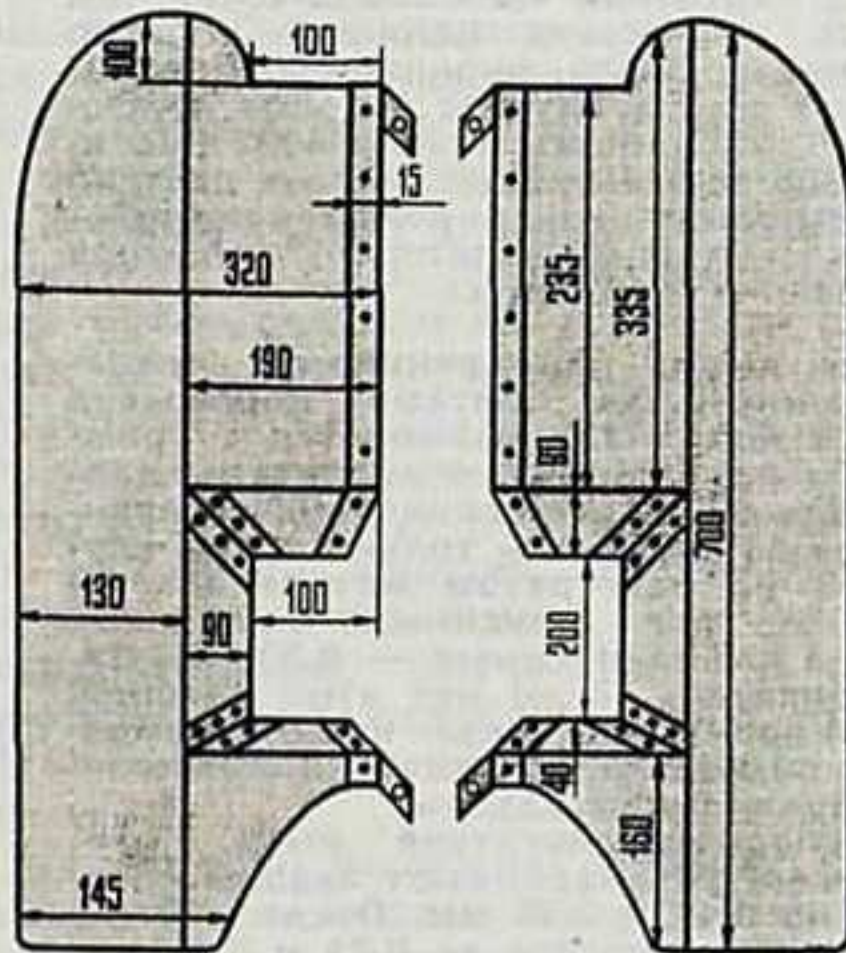


Рис. 2. Эскиз щитков.

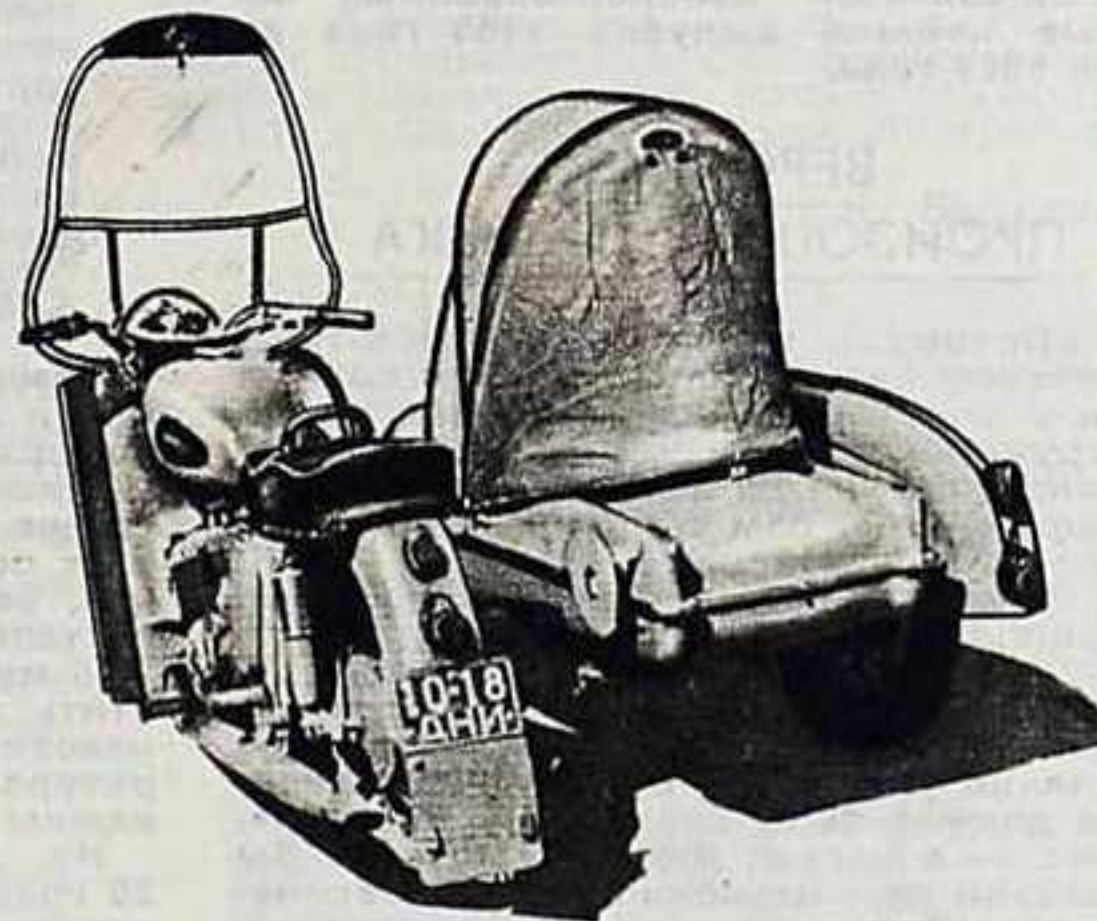


Фото 3. Коляска с кронштейном для крепления запасного колеса.



С противоречивыми, признаться, мыслями и чувствами отправлялся я в эту командировку. Водитель уличен в том, что вел автомобиль в нетрезвом состоянии, а кто же испытывает к таким людям жалость, проявляет снисхождение. Все мы хорошо представляем себе, как опасны они на дороге, и достаточно осведомлены, к сожалению, скольким катастрофам причиной был пьяный шофер. Но с другой стороны — коллективное письмо в редакцию работников лиепайской рыболовецкой артели «Большевик», считающих, что с их товарищем по работе обошлись несправедливо. Причем не просто письмо, а еще и протокол общего собрания транспортного отдела артели. Он-то и решил дело. Почитали в редакции выступления участников собрания и поняли: ехать надо.

И вот герой этой грустной истории передо мной. Семенюк Григорий Теофанович. Шофер 2-го класса из лиепайской рыболовецкой артели «Большевик». Это огромное современное предприятие, на котором трудятся тысячи рабочих, а флот его бороздит не только балтийские воды, но и ходит в Атлантику, Средиземное и другие моря. Легко понять отсюда, что и у шоферов работы хоть отбавляй. Можно было бы для наглядности привести колонки цифр, но для нашего разговора достаточно убедиться в одном: транспортный отдел (вернее было бы назвать его цехом) рыболовецкой артели — лучшее автохозяйство города в смысле производственной дисциплины водителей и безопасности движения. Так характеризовал его начальник ГАИ Лиепай тов. Альхимович.

На этом, пожалуй, пора закончить вступление и перейти к делу. Вот рассказ самого Григория Семенюка, дополненный теми фактами, которые уже собраны нами в местах, где развернулись описываемые события.

— ...Ехал с грузом из Лиепай в Калининград. Думал к вечеру добраться на место, да в пути поломка: промежуточный кардан «полетел». Пока устранили, уж совсем стемнело, а в Гвардейск добрались только ночью. И дорога-то вроде одна, но заблудились, проскочили поворот и попали под «кирпич». Проехать не проехали, но сунулись, одним словом. Стал назад сдавать — и вдруг грубый окрик: «Ты пьяный, что ли! Не видишь, куда едешь!» Возле машины выросли двое. Нет, фамилий их не знаю. Помню только, что один был в милицейской форме, а другой в штатском. От них попахивало спиртным... А я уставший, злой. Еще неизвестно, говорю, кто из нас пьяный. Тогда они скрутили мне руки и повели на экспертизу. В больнице у меня якобы обнаружили легкое опьянение. Конечно, пробовал возражать, так меня привели в отделение милиции и заперли в камере. За что? Сам не знаю...

Могло ли быть такое? Я, откровенно говоря, усомнился. Теперь же могу твердо сказать — могло, хотя встретиться с этими ночными «стражами» так и не удалось. Не удалось потому, что Жевнеров и Зюзин, автоинспекторы Гвардейского районного отдела милиции, уволены (а попросту — выгнаны) из рядов милиции вскоре же после происшедшего. Нет, не за издевательство над водителем Семенюком, по другому поводу. Но моральное лицо этих «борцов за порядок» нетрудно себе представить. Оба в прошлом водители, имевшие взыскания и серьезные проступки. Достаточно сказать, что Жевнеров, например, был уволен из таксомоторного парка в связи с лишением водительских прав за пьянство, а буквально через месяц принят в... автоинспекцию. Подстать ему и Зюзин, успевший, правда, уйти после аварии с последнего места работы «по собственному желанию».

Как людей с такой репутацией взяли в органы милиции? Руководители районного отдела милиции и работники областного управления охраны общественного

порядка не пребывали в неведении относительно деловых и человеческих качеств новоиспеченных автоинспекторов: в Гвардейске все люди на виду. На этот «эксперимент» шли сознательно, и вот что получилось.

Можно понять, конечно, трудности с комплектованием штатов автоинспекции, и тем не менее разве бывший начальник районного отдела милиции Д. Павлий имел право доверить работу по обеспечению порядка на дорогах людям, падким на спиртное, дискредитировавшим себя как специалисты, неустойчивым, невоспитанным? Именно такими людьми были Жевнеров и Зюзин. Служивцы не могут сказать о них хорошего слова, их собственные жены не раз обращались в милицию с просьбой унять распоясавшихся хулиганов. Лишь после очередного пьяного дебоша к ним наконец были приняты меры. Сейчас эти «герои» в бегах, бросили семьи и подались в неизвестном направлении искать легкую жизнь.

Вот с кем пришлось встретиться Семенюку, вот те, кто роковым образом повлиял на его дальнейшую работу.

— Но ведь было же медицинское заключение! — скажете вы. Что ж, послушаем снова Григория Семенюка.

— Как это происходило? Привели меня в приемный покой больницы. С нами хотел пойти грузчик, с которым я был направлен в командировку. Но задержавшие меня люди возразили: «Нам свидетели не нужны!» В больнице медсестра велела дуть в какую-то трубку. Потом я вышел в другую комнату. Жду. Слышу вдруг, как эта женщина громко говорит, вероятно, чтобы и я слышал: «Легкое опьянение». Я возмутился, стал требовать, чтобы пригласили дежурного врача, меня схватили за руки и отвели в милицию. Там я и просидел под замком до двух часов дня. Другие обследования? Нет, никаких больше обследований не было. Говорят, и справку прислали без печати и подписи врача...

Действительно, в Лиепая поступил не полагающийся в таких случаях акт медицинской экспертизы (ведь по существу и экспертизы никакой не было), а странная справка с неразборчивой подписью и без печати. Автоинспекция Лиепай такой «документ», естественно, не приняла и послала в Гвардейскую больницу официальный запрос. Аналогичное поручение получил и бывший завгар артели С. Курулов, отправившийся спустя два дня в командировку в Калининград. И что же?

Заместитель главного врача больницы Т. Лопатина выяснила, что подпись на справке, а также в регистрационном журнале принадлежит фельдшеру Полубуткиной, и сообщила, что эту работу в больнице, как правило, проводят фельдшеры и медицинские сестры. Когда же на обратном пути ходатаю пришлось разговаривать с главным врачом З. Аншелиевич, он услышал нечто иное. Оказывается, Семенюка освидетельствовала детский врач Е. Скутельник, а Полубуткина, мол, лишь выписала справку и сделала отметку в журнале. Не верите? В доказательство Курулову был предъявлен журнал регистрации с подписями врача и фельдшера в той графе, где тремя днями раньше он явственно видел только подпись Полубуткиной.

Медики, слава богу, оказались на месте, и мне удалось с ними довольно подробно поговорить. Разговор этот звучал в разных октавах и порой на басовых регистрах, а лица моих собеседников явственно выражали возмущение: вот, мол, кто-то вторгается в их епархию и вообще отрывает людей от дела. Хотя, на наш взгляд, возмущаться следовало совсем по другому поводу. Ну, скажем, по поводу явного подлога с подписями в журнале (будем называть вещи своими именами). Ведь в конце многочасового разговора Полубуткина и Скутельник вынуждены были признать, что подписи



поставлены ими в разное время. Или, например, по поводу того, что даже врачам больницы (мы не говорим уже о среднем медицинском персонале, которому проводить экспертизу вообще запрещено) не известно, как же определяется алкогольное опьянение. Между тем в медицинском справочнике, который пылится на полке в кабинете главного врача, мы легко нашли и соответствующие инструкции Министерства здравоохранения СССР, и форму типового акта, и необходимые методические указания. Однако работники районной больницы остались невозмутимы. «Разве мы можем знать все инструкции!» — заявила главный врач Аншелиевич.

Ладно, министерство далеко, но ведь облздравотдел совсем рядом. И не кем иным, как облздравотделом в свое время были разосланы методические указания областного психиатра по проведению экспертизы на алкогольное опьянение. Между прочим, там говорится, что при слабopоложительной биохимической пробе, но отрицательной клинической картине испытуемый считается практически трезвым.

Вот такая некрасивая история получилась в Гвардейске. Мы не сомневаемся, что водительские права шоферу Григорию Семенюку будут возвращены. Однако серьезные выводы из случившегося надо сделать.

Добрим именем рабочего, его репутацией надо дорожить. Оскорбить человека невзначай, не подумав, вовсе нетрудно. А каково терпеть такую несправедливость? Как отражается это на его работе, на нашем общем деле? Вот почему, чтобы не наносить людям незаслуженной обиды, ко всяким порочащим их фактам надо подходить очень придирчиво, тщательно их выверять и проверять. Без ссылок на нехватку специалистов, ибо незаслуженно пострадавшему от этого не легче.

Доброе имя и добросовестность — слова одного корня. Почему мы напоминаем об этом? Потому что все, о чем шла

речь, могло произойти только из-за того, что у людей, которые решали судьбу Семенюка, не хватило добросовестности в исполнении своих прямых служебных обязанностей.

Разве имел право офицер милиции Никитин, дежуривший в ту злополучную ночь в отделе, задерживать водителя по чьему-либо устному заявлению, без достаточных к тому оснований и необходимых формальностей?

Разве бывший начальник райотдела милиции Д. Павлий, собственноручно подписавший постановление о лишении шофера Жевнерова водительских прав за пьянство, имел право сделать из него автоинспектора?

Разве можно найти оправдания главному врачу Гвардейской больницы З. Аншелиевич, обнаружившей полное незнание предмета, который, помимо всего, имеет весьма важное юридическое значение и часто решает судьбу человека?

Наконец, уж начальник областной автоинспекции Г. Сайкин должен был знать, что основанием для лишения водителя прав может служить только специальный медицинский акт. Между тем, в материалах ГАИ справок, подобных той, что была выдана Семенюку, сколько угодно.

А вот коллектив, где трудится Г. Семенюк оказался на высоте. Он-то и не дал в обиду доброе имя товарища, защитил интересы рабочего. Да иначе и быть не могло. Правда, порой мы еще сталкиваемся с такими «сердобольными» дядями, готовыми взять под крылышко и явного нарушителя дисциплины. Подобные письма в почте редакции тоже не редкость. Но в Лиепае подошли к происшедшему внимательно и серьезно. В полученном нами письме общее собрание рабочих просило редакцию помочь разобраться в случившемся. Сегодня мы можем доложить нашим читателям — задание выполнено.

Лиепая — Гвардейск

Г. АРКАДЬЕВ,  
спец. корр. «За рулем»

## С больной головы на здоровую

Из зала суда

Командировку в Москву директор объединения «Джамбул-кожобувь» О. Татаренко и его заместитель Х. Горностаев завершили странным образом — попойкой в ресторане «Минск». Около девяти часов вечера они вышли на свежий воздух, постояли у ступеней подземного перехода и зигзагами ринулись прямо по мостовой на противоположную сторону улицы Горького. Перебежку Горностаев закончил под колесами такси. Татаренко отделался легким испугом.

Возникло судебное дело. Шофер такси понес наказание,

правда, условное, поскольку пешеходы грубейшим образом нарушили Правила уличного движения. А вот Горностаев на два месяца попал в больницу. И даже назначили ему пенсию по причине временной потери трудоспособности.

На этом бы следовало поставить точку, но иного мнения придерживался директор объединения, оправившийся от пережитого. Он решил, что органы социального обеспечения недооценили доблесть Горностаева, установив ему пенсию ниже должностного оклада. Эту «вопиющую несправедливость»

директор решил исправить, обойдя законы. Татаренко постарался изобразить происшествие так, словно его заместитель попал под автомобиль от избытка служебного рвения, при исполнении своих должностных обязанностей. А чтобы апелляция выглядела более правдоподобно, время столкновения Горностаева с такси откорректировал на четыре часа дня. Дальше уже на «законном» основании он выплатил своему заместителю дополнительно к пенсии 1516 рублей из кассы объединения и обратился в народный суд Свердловского района

Москвы с требованием взыскать означенную сумму с 12-го таксомоторного парка столицы, как с допускающего наезд на должностных лиц при исполнении ими служебных обязанностей.

Перехитрить суд не удалось. Махинации были раскрыты, а подделка отправлена в прокуратуру Джамбулской области.

Финал: О. Татаренко и Х. Горностаев сняты с работы. Накануне лица, помогавшие им обманывать государство. Деньги с Горностаева взыскиваются в судебном порядке.

Я. ВЛАДИМИРОВ

У многих автотуристов подобная летняя картина наверняка еще стоит перед глазами: море, горы и уходящее вдаль шоссе. Но на этом рисунке не все правильно. Найдите здесь семь ошибок, которые допустил автор. Ответы на стр. 32.





Мотоциклы и мотороллеры стали за последнее время необычайно популярны. В особенности среди сельских жителей. Тысячи молодых людей занимаются мотоциклетным спортом. Все это хорошо. Но отчего же человека, сообщающего знакомым и близким о намерении купить мотоцикл, порою начинают отговаривать от этой затеи? Откуда берут начало разговоры, что, приобретая мотоцикл или мотороллер, владелец их накликает на себя кучу неприятностей?

Оказывается, все эти разговоры не лишены основания. А пищу для них дают, увы, сами мотоциклисты.

Статистика свидетельствует, что, несмотря на относительно небольшое еще количество мотоциклов в транспортном потоке (всего от 5 до 8 процентов), дорожные происшествия с мотоциклистами составляют от 18 до 25 процентов общего их числа. Что же будет дальше, когда интенсивность движения неизмеримо возрастет? Нет, с такими закономерностями надо бороться.

Дорожно-транспортные происшествия с мотоциклистами находятся в прямой зависимости от трех факторов — квалификации и состояния водителя, особенностей и технического состояния его мотоцикла и дорожных условий.

Как показывает статистика, средний возраст мотоциклистов — 28 лет. Вообще же за руль двухколесных экипажей садятся люди от 16 до 70 лет, с различным, разумеется, жизненным опытом и реакцией на происходящее вокруг. Надо сказать, что в последние годы большое количество мотороллеров, мопедов и мотовелосипедов приобретают пожилые люди, не имеющие достаточной водительской квалификации, четких понятий о сложностях организации движения. Ведь водители транспортных средств с двигателем рабочим объемом менее 50 см<sup>3</sup> вообще не проходят никакой специальной подготовки. Неумение верно определить возможные точки встреч с другими транспортными средствами, выбрать соответствующий условиям режим движения, как правило, и является основной причиной происшествий.

Мотоциклисты нередко не знакомы и с безопасными приемами управления мотоциклом при внезапном объезде выбоин, лежащих на проезжей части предметов и т. п. Далеко не каждый из них объяснит, как сделать это с наименьшим отклонением от намеченной траектории движения — рулем или наклоном корпуса, мотоцикла.

Мотоциклист не должен забывать также, что за осень и зиму он в значительной степени теряет приобретенные навыки. А потому, начиная новый сезон, не стоит «резвиться» на высоких скоростях. Дайте себе «обкататься» три-четыре недели.

Неприятно говорить об этом, но в 26 происшествиях из 100 мотоциклист оказывался за рулем «под хмельком». Такое положение можно

объяснить только безответственностью владельцев мотоциклов, полагающих, видимо, что в коротких поездках они не попадутся на глаза автоинспекции. При этом упускается из виду, что двухколесная машина не обладает устойчивостью автомобиля. Достаточно нетрезвому мотоциклисту наехать на какой-либо предмет на проезжей части, или колесу попасть в выбоину, как создается аварийная ситуация.

Чуть ли не половина всех происшествий с мотоциклистами приходится на неблагоприятные дорожные условия. При большой скорости и недостаточной устойчивости двухколесной машины мотоциклисты ча-

## ОТКУДА ЖДАТЬ ОПАСНОСТЬ?

ще других водителей становятся участниками дорожно-транспортных происшествий из-за плохого состояния проезжей части. Поэтому, если есть выбор, мотоциклисту всегда стоит поискать дорогу получше, даже если она и окажется несколько длиннее. Ну и, конечно, соразмерять скорость движения с покрытием и погодными условиями.

Мотоциклистам, как никому другому, нужно быть внимательными к окружающей обстановке и очень аккуратными в выборе траектории движения в потоке автомобилей. Особенно в периоды более интенсивного движения. Нельзя забывать, что изменить направление движения мотоцикла намного легче и быстрее, чем автомобиля: ведь мотоциклист ускоряет маневр наклоном тела. Поэтому, прежде чем «вильнуть» вправо или влево, убедитесь, что вы оставите возможность безопасного маневра для дру-

### Основные виды дорожно-транспортных происшествий с мотоциклистами (в процентах)

Опрокидывание и занос мотоцикла	16,7
Столкновение со встречным автомобилем	17,1
Боковое столкновение с автомобилем	12,8
Столкновение с попутным автомобилем	6,7
Столкновение со стоящим автомобилем	5,8
Наезд на пешеходов	16,5
Наезд на велосипедистов	6,3
Наезд на ограждения и предметы на обочине	2,1
Наезд на препятствия на проезжей части	3,4
Наезд на гужевые повозки и животных	2,3
Прочие	10,3

гих транспортных средств. Движения ваши должны быть даже нарочито медленными, чтобы остальные водители могли понять ваш маневр.

Из цифр, которые приведены здесь, видно, что почти половина дорожно-транспортных происшествий — столкновение мотоциклистов с автомобилями. И это не случайно. Надеясь на хорошую маневренность, мотоциклисты зачастую идут на обгон при плохой видимости, в сложных ситуациях движения, в местах скопления пешеходов. Конечно, причина здесь не только в неумении анализировать дорожную обстановку; нередко виной просто недостаточная квалификация водителя мотоцикла, неумение правильно выбрать безопасный «коридор» между автомобилями.

Тем, кто занимается обучением мотоциклистов, необходимо разработать единую методику и уделить больше внимания вопросам взаимодействия автомобилистов и мотоциклистов.

Наконец, нередко причиной дорожного происшествия является просто неудовлетворительное техническое состояние мотоцикла. Каждые 16 происшествий из 100 — результат каких-либо неисправностей двухколесных машин. А отсюда мораль: мотоцикл, хоть и сравнительно прост в эксплуатации, как и любая машина, нуждается в постоянном техническом контроле.

Дорожные происшествия с мотоциклистами во много раз тяжелее по своим последствиям происшествий с автомобилями. В 53 случаях из 100 пострадавшие получают серьезные ранения, а каждый пятый мотоциклист, попавший в аварию, погибает. Основные виды травм — 42 процента — у мотоциклистов и их пассажиров это ранение головы. Здесь мы адресуемся, понятно, не только к владельцам мотоциклов. Пора наладить массовое производство шлемов и запретить езду без них, как это сделано, скажем, в Прибалтике. Может быть, стоит, кроме того, вернуться к «старой моде» — крагам и специальным ботинкам для водителей мотоциклов с двигателем рабочим объемом более 350 см<sup>3</sup> (без коляски). Следует подумать также о выпуске одежды для мотоциклистов.

Какой же вывод делают авторы? Может быть, они против мотоцикла? Конечно, нет. Заметьте: мы привели относительные цифры — проценты. И не для того, чтобы нарисовать мрачную картину. Для пессимизма здесь нет оснований, а вот для анализа, чтобы извлечь уроки, — есть. Мы за самое широкое использование мотоциклов и мотороллеров и могли бы бесконечно рассказывать об их преимуществах перед другим транспортом. Но не следует забывать и того, о чем шла речь выше.

О. ДИВОЧКИН,  
аспирант МАДИ  
В. ИВАНОВ,  
доцент МАДИ,

кандидат технических наук



**В**

### ВЕЛОДОРОЖКА

Сооружается в непосредственной близости от автомобильной дороги, чтобы отделить велосипедистов от потоков транспортных средств. Как правило, велодорожки имеют асфальтовое покрытие или укрепляются гравием с применением вяжущих материалов.

Велодорожка может быть выделена непосредственно на проезжей части улицы или дороги. В таком слу-

чае ее левая граница обозначается сплошной «разделительной линией», которая для водителей других транспортных средств является правой границей проезжей части.

В начале велодорожек как первого, так и второго типа, а также после каждого перекрестка должен быть установлен дорожный знак 3.7 «Велосипедное движение». Велосипедистам он предписывает ехать только по велодорожке (статья 115), а водителям других транспортных средств запрещает заезжать на нее (статья 159). Это — категорическое запрещение: водители не пользуются даже правом подъезда к объектам, расположенным за знаком (такая возможность оговорена статьей 159 только для знаков 3.4—3.6).

Если велодорожка обозначена «разделительной линией», водители любых транспортных средств (за исключением велосипедистов) могут пересекать границу дорожки только там, где линия прерывается (на перекрестках, в местах въезда во дворы и придорожные владения). Велосипедисты могут выехать с дорожки влево только для поворота налево на перекрестках улиц городов и других населенных пунктов, притом лишь на таких, по которым движение автомобилей возможно только в один ряд для данного направления и нет трамвайных путей; на автомобильных дорогах, так же как и на перегонах улиц, повороты налево и развороты велосипедистам запрещены (статья 118).

**П**

### ПЕРЕСТРОЕНИЕ

Перестроиться — значит расположиться по-иному, изменить свой строй. Правила движения под перестроением подразумевают изменение транспортными средствами места в рядах, то есть переход из одного ряда в соседний или следующие за ним.

Меры безопасности при этом едины, независимо от причин перестроения и числа рядов, охватываемых маневром: статья 41 обязывает подать предупредительный сигнал; статья 42 требует при выезде из занимаемого ряда пропустить транспортные средства, движущиеся в прямом направлении, а при одновременном взаимном перестроении в соседних рядах — уступить дорогу находящемуся справа.

Перестроение в рядах может оказаться обязательным при подъезде к тротуару (съезде на обочину) для остановки, при повороте и развороте на перекрестках и перегонах улиц (дорог). В последнем случае оно должно быть закончено за 20 м до перекрестка или до места поворота (разворота) на перегоне. Тому, кто не успел это сделать, приходится отказаться от намеченного маневра.

Для водителей, проезжающих перекресток в прямом направлении, перестроение является обязательным только в тех случаях, когда они оказываются в рядах, обозначенных перед перекрестком указателями или линиями разметки для поворотов (статья 41). Однако на эти случаи, так же, как и на переход в свободные ряды из числа отведенных для движения прямо, запрещение маневра в 20-метровой зоне не распространяется. Требование второй части статьи 41 как в первом («занять крайнее положение»), так и во втором предложении («это перестроение должно быть закончено...») относится только к поворачивающим. Следовательно, водители, проезжающие прямо, могут начать или закончить обгон с выездом из ряда на любом расстоянии от перекрестка и на самом перекрестке, но только в пределах правой стороны проезжей части (статья 49 «а»).

Правилами движения обгон с выездом из ряда на перекрестке не запрещен потому, что при зеленом сигнале светофора или преимущественном праве на проезд, когда исключено движение в поперечном направлении, обстановка в зоне перекрестка не отличается от той, что была на перегоне (если, конечно, все

точно выполняют требования Правил).

В том случае, когда по местным условиям какое-либо перестроение вблизи перекрестка оказывается опасным или может снизить его пропускную способность, применяется разметка проезжей части сплошными «разделительными линиями».

Траектория пути перестроения Правилами движения не регламентируется. При интенсивном и уплотненном движении, когда заняты все ряды, водители перестраиваются постепенно, переходя из ряда в ряд под острым углом. Если проезжая часть свободна, а транспортные средства находятся далеко и, следовательно, не возникает помехи движению (как это требует статья 41), можно за один прием перейти из одного крайнего ряда в другой, двигаясь почти поперек улицы.

Вводить здесь специальные ограничения, каким-то образом определять протяженность зоны перестроения не имеет смысла — на улицах и дорогах выполняется немало маневров, осуществляемых по траектории, почти перпендикулярной оси дороги, — въезд во двор на левой стороне, выезд со двора с поворотом налево, разворот из правого ряда.

**Р**

### РЕГУЛИРОВЩИК

Движение на улицах и дорогах общего назначения регулируют в первую очередь инспекторы и милиционеры специализированных подразделений милиции по регулированию уличного движения — РУД. Однако к этой работе могут быть привлечены работники и других служб милиции, члены добровольных народных дружин, общественные автоинспекторы. На пересечениях улиц с интенсивным движением трамваев, троллейбусов и автобусов порядок разъезда

между ними нередко определяют работники линейной службы и контролеры соответствующих транспортных организаций; их указания о порядке движения обязательны для всех водителей. На военных автомобильных дорогах, а также при передвижении многочисленных групп воинского транспорта в городах и на дорогах общего назначения движением управляют военные регулировщики.

Для лучшей видимости положений регулировщика и его жестов милиционеры и инспекторы РУД имеют специальное снаряжение — белые

поясной и плечевой ремни, белые перчатки с крагами. Нередко работники РУД и Госавтоинспекции пользуются и специальным черно-белым жезлом. Дружинники и общественные автоинспекторы при регулировании движения используют либо жезл, либо красный флажок. У военных регулировщиков в левой руке красный флаг, в правой — желтый.

Указания регулировщика движения обязательны для водителей транспорта и пешеходов, даже если он не имеет специального снаряжения и средств сигнализации.







# СОВРЕМЕННЫЕ УЗЛЫ НА СТАРУЮ МАШИНУ

Ковровские машины классов 125 и 175 см<sup>3</sup> хорошо известны мотолюбителям. Даже модели первых выпусков еще исправно служат своим хозяевам. Но время идет, машина стареет, появляются новые, более современные мотоциклы, и у многих мотолюбителей, естественно, возникает вопрос: какие современные детали и узлы можно использовать на старых моделях? Свидетельство тому — получаемые редакцией письма, приток которых возрос с началом выпуска «Восхода».

Сегодня мы предоставляем слово инженеру Г. И. МАРИНИНУ, который ответит на особенно часто встречающиеся вопросы о взаимозаменяемости узлов и деталей мотоциклов, выпущенных Ковровским заводом.

При разработке новых моделей и при их модернизации конструкторы особое внимание уделяют вопросам взаимозаменяемости. Они стремятся унифицировать возможно большее число деталей и узлов, чтобы облегчить ремонт мотоциклов старых выпусков их владельцам.

Цель этой статьи состоит в том, чтобы помочь мотоциклистам разобраться в наиболее сложных вопросах взаимозаменяемости, дать рекомендации по применению отдельных узлов, а также разрешить некоторые споры между ними и торгующими организациями.

● Можно ли двигатель «Восхода» устанавливать на ранее выпускавшиеся мотоциклы?

На К-125, К-55, К-58 нельзя, так как это мотоциклы совершенно разного класса и различны по конструкции.

Если двигатель «Восхода» хотят использовать на мотоцикле К-175, выпущенном до 1960 года, то потребуются переделать схему электрооборудования,

так как у одного генератор переменного, а у другого — постоянного тока.

Переделка сама по себе несложна. Но перед ней следует обзавестись катушкой зажигания Б-300, сигналом С-34, фонарем ФП-230. Чтобы работал стоп-сигнал, необходимо соединить третью клемму генератора Г-411 с контактным выключателем, размещенным в правом инструментальном ящике.

При замене двигателя очень трудно установить воздушный фильтр на карбюратор К-36. Легче поставить на новый двигатель старый карбюратор К-55Б, распилив для этого отверстие во фланце (рис. 1).

На «Ковровце-175» моделей А, Б и В двигатель «Восхода» установить еще легче. Если прежде стоял карбюратор К-55Б, то советуем использовать его и с новым мотором. Мы уже говорили о генераторе Г-411, позволяющем включить в цепь стоп-сигнал. Для его монтажа нужны задний фонарь 10 (рис. 2), контактный выключатель 2, ось 5 рычага ножного тормоза и пружина 4. Выключатель стоп-сигнала устанавливается в правом инструментальном ящике 1; срабатывает он при нажатии на педаль 6.

● Можно ли коленчатый вал «Восхода» использовать на двигателях «Ковровец-175» и К-175, у которого маховик большего диаметра?

Можно. Для этой цели на правой цапфе сделаны два шпоночных паза (рис. 3).

● В магазинах для К-55, К-58 и других моделей в качестве задних амортизаторов предлагают «восходовские». Правомерно ли это?

Пусть такие предложения никого не смущают. Задние амортизаторы полно-

стью взаимозаменяемы, их можно использовать на любой модели.

● Взаимозаменяемы ли передние и задние колеса? Если да, то стоит ли делать такую замену?

Смену колес, то есть перестановку заднего на место переднего и наоборот, делать можно и даже нужно. Известно, что покрышка заднего колеса изнашивается интенсивнее, так как оно воспринимает большую нагрузку. Перестановка целесообразна примерно через 3000 километров пробега.

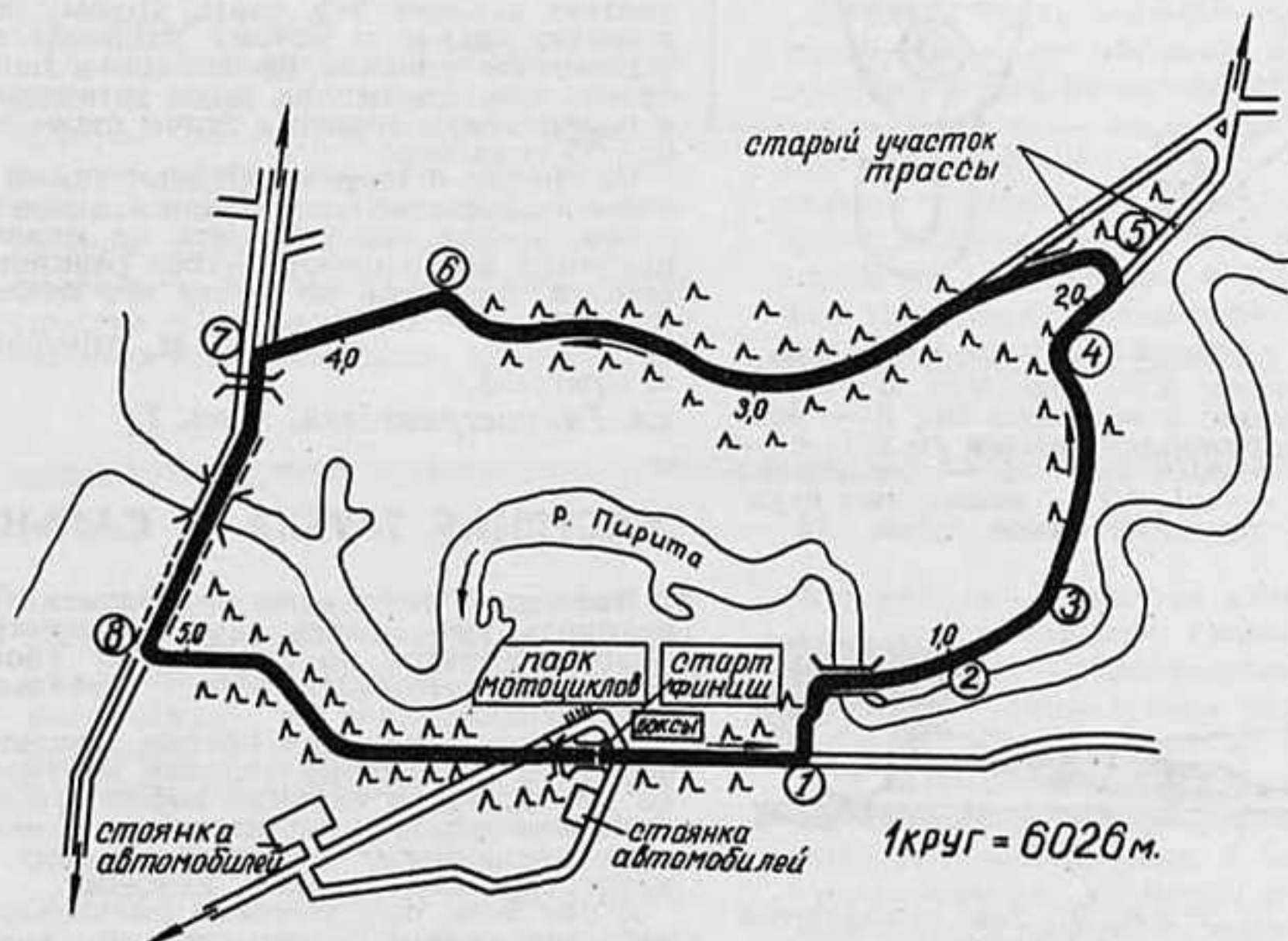
Порядок смены таков. Чтобы избежать монтажа — работы довольно трудоемкой, особенно для малоопытного водителя, — нужно, сняв колеса, поменять местами барабаны, которые крепятся к ступице шестью винтами.

У «Ковровцев-175» всех моделей колеса взаимозаменяемы между собой. А вот у К-175 одинаково с остальными моделями только переднее колесо. Чтобы использовать новое заднее, на него нужно привернуть барабан 5 от старого колеса (рис. 4) взамен детали 3. Можно поступить и по-другому: заменить зубчатку барабана 4 заднего колеса новой 1 и поставить резиновую соединительную муфту 2.

● Можно ли на ранее выпускавшиеся модели установить грязевые щитки, зеркало обратного вида, ветровое стекло и багажник от «Восхода»?

Все эти узлы можно установить на все мотоциклы класса 175 см<sup>3</sup>. Только для монтажа зеркала обратного вида 2 (рис. 5) необходимо сделать отверстие диаметром 18 мм в левой рукоятке 3 руля, а трубу 4 рассверлить или распилить круглым напильником до диаметра 18 мм.

## ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ ТАЛЛИНСКОЙ ТРАССЫ



На этой трассе, что лежит под Таллином, каждый поворот имеет свое имя: 1 — Косе, 2 — Амбрусе, 3 — Клоостриметса, 4 — Люкати, 5 — Кальмисту, 6 — Метсавахи, 7 — Пирита, 8 — Румми.

Кто из поклонников мотоспорта не слышал о нашей главной кольцевой трассе Пирита—Косе—Клоостриметса. Но когда-то, когда на ней только по-

явились мотоциклисты, она была почти непригодна для соревнований. Кустарник скрывал повороты. Покрытие местами отсутствовало. Гонщикам при-



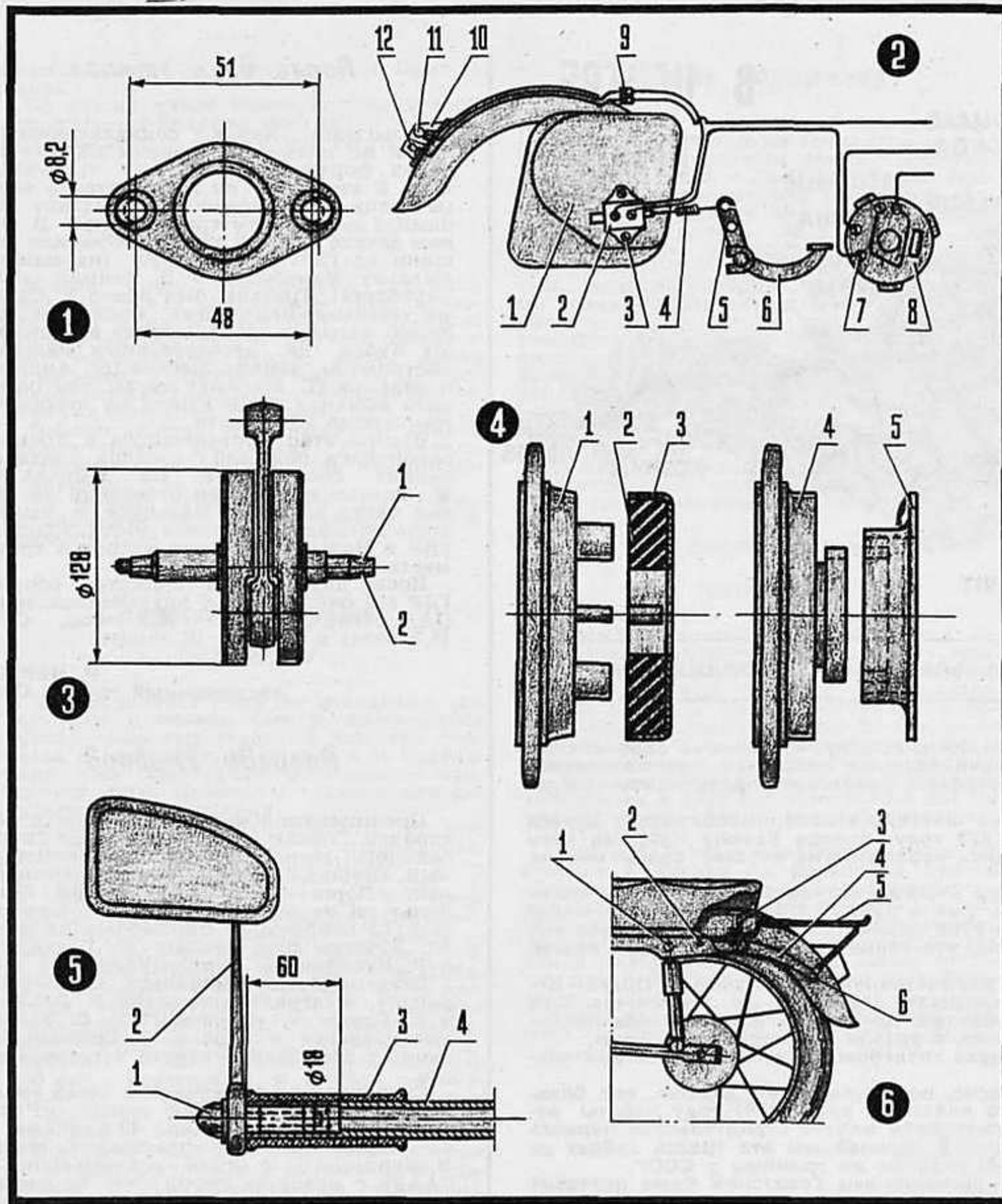


Рис. 1. Фланец патрубка карбюратора.

Рис. 2. Схема установки включения стоп-сигнала на мотоцикл «Ковровец»: 1 — правый инструментальный ящик; 2 — включатель стоп-сигнала; 3 — винт (М4Х0,7) крепления включателя стоп-сигнала; 4 — пружина привода включателя стоп-сигнала; 5 — ось рычага ножного тормоза; 6 — рычаг ножного тормоза; 7 — клемма стоп-сигнала; 8 — генератор Г-411; 9 — разъемные соединения проводов; 10 — задний фонарь ФП-230; 11 — лампа стоп-сигнала; 12 — лампа освещения номерного знака.

Рис. 3. Унифицированный коленчатый вал для двигателей класса 175 см<sup>3</sup> мотоциклов «Ковровец»: 1 — шпоночный паз для установки генератора переменного тока типа Г-401 или Г-411; 2 — шпоночный паз для установки генератора постоянного тока типа Г-36М.

Рис. 4. Замена колес мотоцикла «Ковровец»: 1 — зубчатка заднего колеса новой конструкции; 2 — соединительная муфта; 3 — основание муфты; 4 — тормозной барабан заднего колеса старой конструкции с зубчаткой; 5 — барабан ступицы заднего колеса.

Рис. 5. Установка зеркала на мотоцикл «Ковровец»: 1 — винт крепления зеркала; 2 — зеркало обратного вида; 3 — левая рукоятка руля; 4 — труба руля.

Рис. 6. Установка багажника на мотоцикл «Ковровец»: 1 — болт крепления подвески; 2 — болт крепления бугеля щитка; 3 — болт крепления седла в задних точках; 4 — бугель багажника; 5 — багажник; 6 — болт крепления багажника.

Несколько сложнее поставить багажник 5 (рис. 6). Для этого надо укрепить усиливающие бугели 4, которые закреплены болтами 1 и 2, и с внутренней стороны щитка поставить опорные шайбы толщиной 1—1,5 мм и диаметром 20—25 мм.

Отверстия под болты 6 с резьбой М8 для крепления багажника и бугелей сверлят в щитке по месту.

Г. МАРИНИН,  
инженер

г. Ковров

шло сам приводить трассу в порядок. Среди тех, кто осваивал ее, были будущий чемпион страны, ныне заслуженный тренер СССР Юки Томсон, судья всесоюзной категории Р. Кабритс и многие другие, чьи имена хорошо известны любителям «кольца».

Особенно оживленной таллинская трасса стала после того, как в 1947 году кольцо в парке Пирита избрали местом проведения чемпионатов СССР по мотогонкам. Слово гигантский магнит притягивали они сюда сотни тысяч зрителей.

На трассе с двумя мостами, с большими и малыми поворотами (всего их было свыше двадцати) закалялись и росли кадры советских гонщиков. Здесь выступали наши прославленные ветераны Александр Силкин, братья Кулаковы, Николай Шумилкин. Здесь развернулся во всем блеске талант Юки Томсона, Евгения Грингаута, Юрия Кароля, Евгения Косматова. Здесь получили «боевое крещение» Николай Севастьянов, Эндель Кийса, Юрий Рандла, Виктор Пылаев — чемпионы и призеры первенств последних лет. Из бывших учеников выросли большие

мастера. Севастьянов установил абсолютный рекорд трассы — 129,5 км/час. Такая скорость оказалась не под силу ни другим нашим, ни зарубежным спортсменам, среди которых были сильнейшие чехословацкие гонщики Франтишек Счастный, призер первенства мира, Хавел, Малина, финские, немецкие, польские кольцевики.

В дни соревнований трасса превращалась в своеобразную лабораторию, где создатели мотоциклов — конструкторы и инженеры — проверяли в трудных условиях соревнований свои творческие искания.

Шли годы, росли скорости, повышалась мощность мотоциклов, а кольцо оставалось прежним. Летом 1964 года на нем воцарилась тишина. Требования безопасности не позволяли продолжать соревнования на трассе. Но таллинцы не могли смириться с тем, что в парке Пирита больше не гудят моторы. И вскоре сюда потянулись мощные дорожные машины. Появились новые спортивные сооружения. Старая трасса возрождалась заново. Тысячи часов отработали на ее реконструкции любители спорта из Таллина.

При переделке были учтены все требования ФИМ, предъявляемые к спортивным трассам, и в то же время была сохранена природная красота парка Пирита.

Трасса стала значительно просторнее: не 4—5 метров, а минимум 8 метров — такова ширина дорожного покрытия. Один из опасных участков теперь спрямили, и трасса сократилась с 6,7 до 6 километров. Место старта и финиша перенесли ближе к городу.

И вот настал час, когда реконструированная трасса приняла своих первых гостей. Вновь взвился здесь флаг чемпионата СССР. Этого дня, когда мотоциклисты выедут вновь на трассу, ждали с нетерпением все — ее строители, спортсмены и болельщики. Всех интересовало: удалась ли реконструкция, как оценят новую трассу спортсмены-гонщики, понравится ли она любителям спорта? Ответ удовлетворил всех. Трасса стала лучше, интереснее. Но на этом таллинцы не собираются ставить точку. «Кольцо» Пирита будет совершенствоваться и дальше.

г. Таллин

Э. РЕММЕЛЬ



## В ЦЕНТРЕ ЕВРОПЫ



### Планы дорожного строительства в Чехословакии

Еще лет пятьдесят назад специалисты пришли к выводу, что многие европейские дороги не могут удовлетворить запросы развивающегося массового автомобилизма. Тогда же возникли и первые проекты магистралей, явившиеся прототипами современных автострад.

Одной из первых таких магистралей стала шестидесятитрехкилометровая дорога Милан — Варез, построенная в Италии в 1923 году. Вскоре Европу покрыла сеть дорог высшего класса. Сейчас они протянулись через многие страны более чем на 8000 километров.

Чехословакия же, находясь в самом центре Европы, оставалась еще без магистральных дорог, хотя проекты их появлялись уже в 1935—1938 годах. Однако, когда дорожники подсчитали, что на строительство 1700 километров дорог нового типа потребуется 17 миллиардов крон, стало очевидно, что такие затраты в то время нашей стране были не под силу.

Решили ограничиться 700-километровой двухпутной магистралью Прага — Кошице шириной 20 метров, рассчитанной на скорость движения до 100 км/час. Эта магистраль была спроектирована в двух вариантах: одна ветвь должна была проходить с севера республики через Градец-Кралове, а другая — с юга через Брно.

Однако осуществлению этого плана помешала гитлеровская оккупация; строительные работы прервались на многие годы.

Сейчас в Чехословакии много хороших дорог, но все-таки чем дальше, тем больше ощущается нужда в магистральных высшего класса. И вот в 1967 году работы возобновляются. Считают, что к концу года может быть начато строительство первого участка автомагистрали Прага — Инглава — Брно. В дальнейшем эта трасса пойдет до Братиславы, а в другую сторону до Тренчина и далее до границы с СССР.

В соответствии с недавно заключенным соглашением Советский Союз поставит Чехословакии ряд механизмов для строительных и дорожных работ. Мы рассчитываем и на техническую помощь советских специалистов.

Это первый шаг огромного плана строительства, по которому предполагается в ближайшие 10—12 лет довести протяженность всех автомагистралей республики до 1700 километров. Где пролягут эти новые дороги — достаточно хорошо видно из схемы.

Что они будут собой представлять? Автострады проектируются из расчета четырехпутного, а иногда и шестипутного движения. У проезжей части будет бетонное или асфальтовое покрытие, а по обеим сторонам — трехметровые зеленые полосы. Спуски и подъемы не будут превышать 4,5 процента, что позволит развивать скорость до 150 км/час.

Эти автострады соединят Чехословакию со всеми соседними государствами и принесут немалый эффект. Подсчитано, что строительство одного лишь участка автомагистрали Прага — Брно за год эксплуатации автотранспорта социалистических стран (а международные автомобильные перевозки постоянно растут) даст экономии до 12,3 миллиона крон.

Осуществление нового плана строительства автомагистралей в Чехословакии послужит укреплению народного хозяйства, ее связей с братскими социалистическими странами, будет способствовать дальнейшему развитию автомобильного и мотоциклетного туризма в стране.

Иван ШАФХАУЗЕР,  
сотрудник журнала «Сигнал»

г. Прага

### После двух этапов

Розыгрыш Кубка социалистических стран по кольцевым гонкам на автомобилях формулы 3 стал уже традиционным. В этом году он проводится в четвертый этап. Соревнования открылись гонками в венгерском городе Дьере. В личном зачете первые два места заняли гонщики из ГДР: Г. Мелькус (на машине «Мелькус-Вартбург») и В. Лейман («СЕГ-Вартбург»). Третьим был венгр Т. Селеш на «Мелькус-Вартбурге». Советские гонщики, впервые стартовавшие в розыгрыше Кубка на отечественных машинах «Эстония-9», заняли шестое (Ю. Андреев) и седьмое (Г. Жарков) места. Это позволило команде СССР выйти на второе (за гонщиками ГДР) место.

Второй этап, состоявшийся в Кракове, закончился большой победой чехословацких спортсменов. На «Шкода-ФЗ» М. Фоусек и Я. Вобек оттеснили на третье место «самого» Мелькуса и вывели свою команду на первое место. Сборные ГДР и Польши поделили второе и третье места.

После двух этапов лидирует сборная ГДР (19 очков), далее идут Чехословакия (15,6 очка), Венгрия (6,2 очка), СССР (5,7 очка) и Польша (5 очков).

Р. ЧЕРТОВ,  
заслуженный тренер СССР

### Впереди Эльфорд

Прошлогодний чемпион Европы по авторалли поляк Собеслав Засада после седьмого этапа сменил шестичилиндровый «Порше-911С» на четырехцилиндровый «Порше-912». Но в «Ралли Акрополь» он не выступал. Там на старт вышли 73 экипажа, а финишировали лишь 18. Лучшим был экипаж П. Гопкирк и Р. Креллин на «Мини-Купер-С».

Девятый этап чемпионата, «Женевское ралли», выиграли англичане В. Эльфорд и Д. Стоун на «Порше-911С». С. Засада, выступавший в паре с Е. Добжанским, занял в абсолютном зачете четвертое место.

Сравнительно невелик был отсев участников в трудном, как всегда, «Ралли Влтава» — его закончили 43 экипажа из 84. Здесь победу одержали шведы Э. Карлссон и Т. Аман, выступавшие на СААВе с мотором «Форд V4». На второе место вышли С. Засада и Е. Добжанский. Чешские спортсмены В. Вобек и И. Вылит на «Шкоде 1000 МВ» заняли третье место.

Следующий этап чемпионата проходил в Румынии. Победу одержал экипаж Э. Фолл — М. Вуд на «Остин-1800».

После одиннадцати этапов в чемпионате Европы уверенно лидирует Эльфорд.

### Пятая победа

На чемпионате мира по мотокроссу в классе 500 см<sup>3</sup> уверенно лидирует представитель ГДР Пауль Фридрихс. Он занял первое место на седьмом этапе во Франции, опередив трех своих основных соперников: В. Валека (СССР), Г. Драугса (СССР), Д. Смита (Англия). Фридрихс был первым также и в ФРГ, где одержал пятую победу в нынешнем чемпионате.

Всего на старт вышел 61 автомобиль.

Читателям журнала нет нужды подробно рассказывать о том, что такое автомобильное ралли. Это и езда на регулярность движения по заданному графику, и скоростные гонки, и соревнования по фигурному вождению, и всякого рода другие дополнительные упражнения. Да, все это было и в программе ралли журналистов. Нам показалось даже, что его организаторы несколько перестарались, пытались всячески усложнить состязания. Соревнования по фигурному вождению включали, в частности, такие же упражнения, как и в ралли «Монте-Карло», а средняя скорость на

Команда журнала «За рулем» заняла третье место в международном «Интерпресс-ралли»

## «Москвичи» финишируют в Гданьске

Это был не репортаж, не статья, не информация, а совсем новый для журнала «жанр». Не с его страниц, а непосредственно за рулем автомобилей сотрудники редакции демонстрировали лучшие качества «Москвичей» и собственное водительское мастерство, выйдя на старт международного ралли журналистов.

Соревнование это, получившее название «Интерпресс-ралли», впервые было проведено в 1966 году в Чехословакии и стало традиционным ежегодным мероприятием Международной организации журналистов. На этот раз участников ралли принимал автоклуб Общества польских журналистов, а трасса

протяженностью около 200 километров пролегла по старинным улочкам Гданьска, Сопота, Гдыни и их окрестностям.

К месту сбора, в тихий курортный Сопот, съехались журналисты-автомобилисты из Чехословакии, Франции, ГДР, Польши и Советского Союза. Союз журналистов СССР делегировал на «Интерпресс-ралли» четыре экипажа на «Москвичах-408». Два автомобиля, которыми управляли автор этих строк и художник К. Невлер, представляли команду журнала «За рулем», два других с водителями Д. Сасоровым (АПН) и В. Менделеевым (Союз журналистов СССР) выступали в национальном зачете.



Последующие два места заняли Смит и Валек.

По сумме очков после восьми этапов впереди — Фридрихс (43), далее — Смит (27), Биккерс и Драугс (по 18) и Валек (16).

## Халльман или Робер?

Жоэль Робер значительно укрепил свои позиции в чемпионате мира по мотокроссу в классе 250 см<sup>3</sup>. На восьмом этапе в Англии он выиграл оба заезда и стал победителем. Второе место занял В. Арбеков, а третье — швед О. Петерссон. Прошлогодний чемпион Халльман на этот раз выступил неудачно.

Однако девятый этап (Швеция) принес победу шведу Халльману. Его земляки О. Петерссон и Т. Андерссон заняли следующие два места.

По сумме очков впереди идут Робер и Халльман (по 44), Петерссон (34) и Арбеков (25).

## Известны первые

### чемпионы

На чемпионате мира по кольцевым мотогонкам в Ассене, Спа и Заксенринге прошли еще три этапа. В них три гонщика (Г. Аншайдт, К. Эндерс и Р. Энгельгард) уже обеспечили себе звание чемпионов мира. Приводим технические результаты соревнований.

**БОЛЬШОЙ ПРИЗ ГОЛЛАНДИИ.** 50 см<sup>3</sup>: 1. И. Катаяма («Сузуки») — средняя скорость 115,1 км/час; 2. А. Ньето; 3. — Б. Смит (оба — «Дерби»). 125 см<sup>3</sup>: 1. Ф. Рийд — 136,5 км/час; 2. У. Айви (оба — «Ямаха»); 3. С. Грэхэм («Сузуки»). 250 см<sup>3</sup>: 1. М. Хэйлвуд («Хонда») — 144,3 км/час; 2. У. Айви («Ямаха»); 3. Р. Брайанс («Хонда»). 350 см<sup>3</sup>: 1. М. Хэйлвуд («Хонда») — 141,5 км/час; 2. Д. Агостини («МВ-Агуста»); 3. Р. Пазолини («Венелли»). 500 см<sup>3</sup>: 1. М. Хэйлвуд («Хонда») — 146,2 км/час; 2. Д. Агостини («МВ-Агуста»); 3. П. Уильямс («Матчлесс»). 500 см<sup>3</sup> с коляской: 1. К. Эндерс и Р. Энгельгард — 128,1 км/час; 2. З. Шауцу и Х. Шнайдер; 3. П. Харрис и Д. Торнтон (все BMW).

**БОЛЬШОЙ ПРИЗ БЕЛЬГИИ.** 50 см<sup>3</sup>: 1. Г. Аншайдт — 158,6 км/час; 2. И. Катаяма; 3. С. Грэхэм (все «Сузуки»). 250 см<sup>3</sup>: 1. У. Айви («Ямаха») — 196,7 км/час; 2. М. Хэйлвуд; 3. Р. Брайанс (оба «Хонда»). 500 см<sup>3</sup>: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 199,5 км/час; 2. М. Хэйлвуд («Хонда»); 3. Ф. Стивенс («Патон»). 500 см<sup>3</sup> с коляской: 1. К. Эндерс и Р. Энгельгард — 176,2 км/час; 2. Г. Ауэрбахер и Э. Дайн; 3. З. Шауцу и Х. Шнайдер (все BMW).

**БОЛЬШОЙ ПРИЗ ГДР.** 125 см<sup>3</sup>: 1. У. Айви — 156,4 км/час; 2. Ф. Рийд (оба — «Ямаха»); 3. С. Грэхэм («Сузуки»). 250 см<sup>3</sup>: 1. Ф. Рийд — 166,1 км/час; 2. У. Айви (оба «Ямаха»); 3. Р. Брайанс («Хонда»). 350 см<sup>3</sup>: 1. М. Хэйлвуд («Хонда») — 158,4 км/час; 2. Д. Агостини («МВ-Агуста»); 3. Д. Вудмэн («МЦет»). 500 см<sup>3</sup>: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 170,7 км/час; 2. Д. Хартл («Метисс»); 3. Д. Финдлей («Матчлесс»).

После семи этапов по сумме очков лидируют: Ф. Рийд (125 и 250 см<sup>3</sup>), М. Хэйлвуд (350 см<sup>3</sup>), Д. Агостини (500 см<sup>3</sup>).

## Опять поражение

В этом году итальянский завод «Феррари» особо тщательно готовился к традиционным 24-часовым гонкам спортивных автомобилей в Ле-Мане. Желая отыграться за прошлогоднее поражение, завод построил новые автомобили модели П4 (см. «За рулем», № 5, 1967 г.). Их максимальная скорость доходила до 320 км/час. Но прошлогодний победитель, концерн «Форд», противопоставил им сверхнизкие «Форд М4», способные развить 330 км/час. За рулем такого автомобиля Д. Герней и Э. Фойт одержали внушительную победу. Они покрыли 5236 км, показав рекордную скорость 218,04 км/час. Машины «Феррари», управляемые Л. Скарфиотти — М. Парксом и В. Мэрессом — Ж. Берли, заняли следующие два места.

Из 54 стартовавших автомобилей только шестнадцать выдержали эту суточную гонку на выносливость.

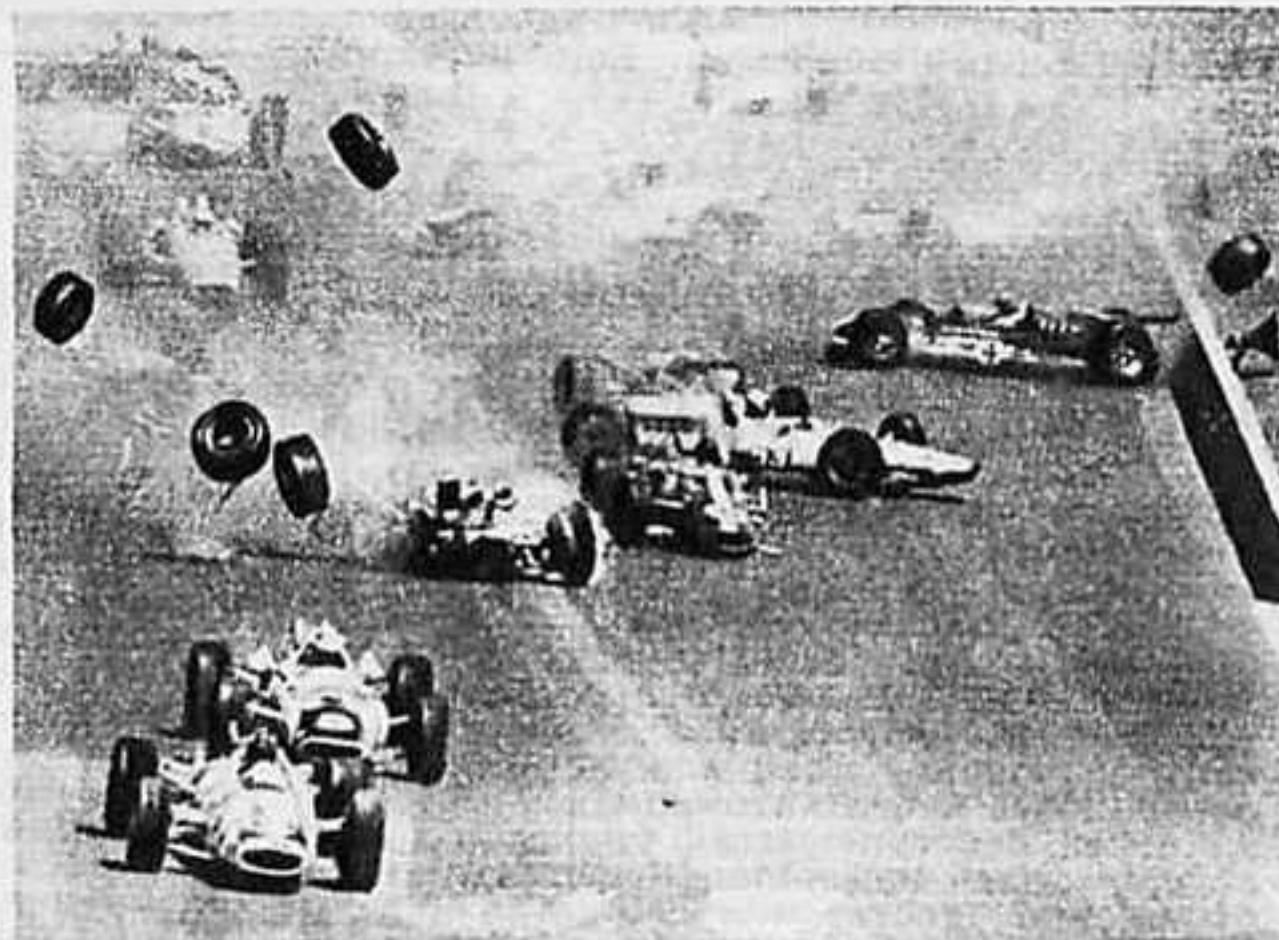
## С переменным успехом

В гонках автомобилей формулы 1 на «Большой приз автоклуба Франции», проводившихся в 53-й раз, победил австралиец Д. Врэхэм. Он, как и занявший второе место Д. Хьюм, выступал на новой машине «Врэхэм-Репко BT-24», весом всего 510 кг, с трехлитровым двигателем в 330 л. с. Третьим был Д. Стюарт на машине BRM с восьмицилиндровым двигателем в 2100 см<sup>3</sup>. Дистанцию 354 км победитель прошел со средней скоростью 159,17 км/час.

Следующий этап чемпионата мира состоялся в Англии на кольцевой трассе «Сильверстон». На этот раз первенствовал Джим Кларк («Лотос-Форд-49»), показавший среднюю скорость 189,3 км/час. Второе место на машине «Врэхэм BT-24» занял лидер первенства Д. Хьюм, отставивший К. Эймона («Феррари») и Д. Врэхэма.

После шести этапов в чемпионате впереди по сумме очков идет Хьюм (28), далее — Врэхэм и Кларк (по 19).

Почти каждый год в Индианаполисе борьба за баснословные призы приводит к весьма своеобразным ситуациям. Одну из таких ситуаций и запечатлел американский фоторепортер Д. Огата, чей снимок «Гонки в Индианаполисе» завоевал серебряную медаль на выставке «Интерпресс-фото-66».



трудных участках трассы была установлена в 60 км/час, что, понятно, заставляло водителей двигаться по незнакомой горной дороге с множеством крутых и закрытых поворотов со скоростью до 100 км/час.

«Интерпресс-ралли» вызвало большой интерес не только у журналистов, но и у автомобильных фирм. На специально подготовленных заводских машинах «Рено» и «Шкода» приехали французские и чехословацкие журналисты. Серьезно отнеслись к соревнованиям и наши польские коллеги.

Первое место среди национальных команд выиграли чехословацкие журналисты. Польша заняла второе место, ГДР —

третье. Команда советских журналистов выступила, к сожалению, неудачно. Виною этому в известной степени то обстоятельство, что условия соревнований, трасса ралли и характер упражнений по фигурному вождению стали известны нам буквально за несколько часов до старта. Программу пришлось выполнять, как говорят, с листа, что, естественно, не могло не сказаться на результатах.

В редакционном зачете команд 9 редакционных команд заняла третье призовое место, пропустив вперед лишь хозяев трассы: две польские команды — телевидения Гданьска и люблинского «Курьера»,

Ралли имело не только спортивное значение. Устроители соревнований учли и профессиональные журналистские интересы. Участники спортивной встречи получили возможность посетить Гданьскую судостроительную верфь имени В. И. Ленина, познакомиться с историей этого предприятия на пресс-конференции, которую провел директор верфи Пясецкий. Навсегда останется в памяти и посещение Вестерплатте — легендарной земли, где насмерть стоял против фашистов маленький польский гарнизон. А разве может кто-нибудь оставить равнодушным неповторимую архитектуру древнего Гданьска? В общем, журналисты увозили не только

спортивные трофеи, но и новые знания, незабываемые впечатления, которые, наверняка, пригодятся им в работе.

Быстро пролетели два напряженных, полных переживаний и хорошего спортивного азарта дня соревнований. Вот уже, как поется в нашей журналистской песне, «куплены в дорогу сигареты», и «Москвичи» берут старт последнего, 1500-километрового «этапа» Гданьск — Москва. Прощаясь, мы говорим новым друзьям: «До следующего года, до встречи на III Интерпресс-ралли!»

Г. ЗИНГЕР,  
спец. корр. «За рулем»

Гданьск — Москва

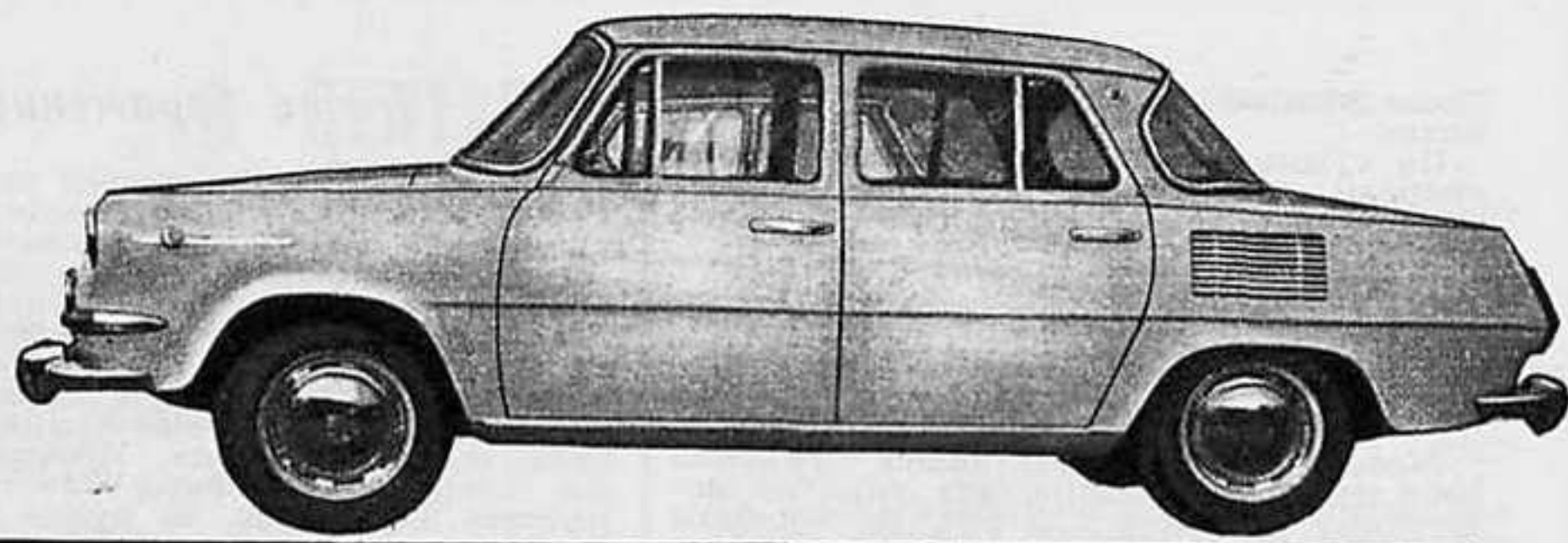
Традиционные 800-километровые автогонки на треке в Индианаполисе (США) в этом году проходили под знаком соперничества двух шинных концернов. За минувшие 40 лет гоночные шины «Файрстоун» безоговорочно господствовали в «Инди», и их владельцы всю пожинали плоды рекламы. Теперь в дело вмешался (и не без успеха) «Гудьир». Все же позиции «Файрстоуна» оставались прочными. Он заключил контракт с сильнейшим гонщиком М. Андретти, который показал лучший результат на тренировках. Мало того, в этих гонках на шинах «Файрстоун» шла «темная лошадка» — необычная машина «СТП-Пекстон». Ее отличали газотурбинный двигатель «Пратт-Уитни» в 550 л. с., привод на все колеса и сиденье гонщика, размещенное справа от двигателя. За рулем был опытный П. Джонс, который лидировал всю гонку. Но за 12 километров до финиша газовая турбина начала давать перебои, и — прощай надежды!

Гонку выиграл ставленник «Гудьира», трехкратный победитель «Инди» прошлых лет Э. Фойт. На машине «Койот Шератон-Томпсон спешл» он показал среднюю скорость 243,3 км/час. Фойт установил и другой рекорд — получил 171 тысячу долларов призовых денег. В этой сумме немалая доля долларов, вложенных в гонки «Гудьиром». Концерн не в накладе: гонки, которые он использовал в рекламных целях, смотрело 325 тысяч зрителей, три с половиной часа их транслировали по телевидению, а хроникально-рекламный фильм об «Инди» показывали в 220 кинотеатрах.

Соревнования в Индианаполисе всегда пахнут долларами.



1. «Шкода-1000 MB» — пятиместный автомобиль. Расположенный сзади четырехцилиндровый двигатель рабочим объемом 988 см<sup>3</sup> развивает 43 л. с. У него алюминиевый косо установленный блок, водяное охлаждение. Коробка передач четырехступенчатая. Подвеска всех колес бесшкворневая: передних — на поперечных рычагах, задних — на одном рычаге. Амортизаторы телескопического типа; спереди — стержневой стабилизатор. Тормоза — гидравлические, колодочные. Четырехдверный стальной кузов. Максимальная скорость 125 км/час. Расход топлива 7,6 л/100 км.



## ЧЕХОСЛОВАЦКИЕ АВТОМОБИЛИ

Автомобильная промышленность — одна из традиционных отраслей экономики Чехословакии. В этом году старейшее в стране предприятие по производству автомобилей — завод «Татра» отмечает свое 70-летие. Сейчас, спустя почти двадцать лет после вступления страны на путь развернутого строительства социализма, особенно отчетливо видны взятые рубежи.

По общему объему производства автомобилей Чехословакия занимает второе место среди социалистических стран, уступая только Советскому Союзу. В 1964 году заводы страны изготовили 42 115 легковых автомобилей, в 1965 уже 77 705, а в 1966 году выпуск их возрос до 92 717. Из года в год растет в стране производство грузовиков. Конвейеры чехословацких предприятий ежегодно покидают 1400 автобусов. Эти статистические данные достаточно красноречивы.

Четвертая пятилетка предусматривает дальнейшее развитие автомобилестроения. Если в настоящее время в ЧССР один легковой автомобиль приходится на 36 человек, то к 1980 году эта пропорция изменится в 4—5 раз.

Центр производства легковых автомобилей — город Млада-Болеслав. Здесь находится завод, который ежедневно выпускает 340 легковых автомобилей «Шкода». По своему оборудованию, автоматическим и поточным линиям он стоит в одном ряду с крупными мировыми автомобильными заводами. Еще до конца

этого года ежедневное производство здесь будет доведено до 400 автомобилей.

Почти все это новые автомобили «Шкода-1000 MB» (фото 1), а также ее модификации «Шкода-1000 MBX» (фото 2) и «Шкода-1000 MBG». Фургоны и «универсалы» на базе легковой «Шкоды» выпускает завод в г. Врхлаби.

А в конструкторском бюро продолжается поиск. Разрабатывается совершенно новый вид легкового автомобиля «Шкода» с двигателем 1300—1500 см<sup>3</sup>. Его прототип проходит испытания.

Самой собой разумеется, что все лучшие свойства «Шкоды-1000 MB» использовали конструкторы и при создании гоночных машин (фото 3). Успех налицо. Мощность

двигателя доведена до 90 л. с., и достигнута скорость, превышающая 200 км/час. Продолжаются исследования гоночных вариантов на основе двигателя «Шкоды-1000 MBX» с двумя карбюраторами.

Но не только легковые автомобили несут на своем радиаторе эмблему с крылатой стрелой. Грузовики и автобусные шасси марки «Шкода» строит большой автозавод в г. Либерец. Работающий в содружестве с ним кузовной завод «Кароса» в Высоке-Мыто освоил новые автобусы «Шкода-Кароса ШМ 11» (фото 4). Они уже появились на улицах Праги. Новые «Шкоды» способны перевозить до 96 пассажиров.



2. «Шкода-1000 MBX» отличается от основной модели двигателем мощностью 46 л. с. с двумя карбюраторами. У машины двухдверный кузов с очень широкой дверью и откидываемой стойкой между боковыми окнами. Максимальная скорость 130 км/час. Расход топлива 8 л/100 км.

## «ВАРИОМАТИК» — НОВАЯ ТРАНСМИССИЯ

В этом году голландская фирма «Даф» начала производство нового легкового автомобиля «Даф-44» на специально построенном для этого заводе. В октябре прошлого года «Даф-44» экспонировался на лондонском салоне в Эрлз-Корте (см. «За рулем», 1967 г., № 1), где получил высокую оценку специалистов. Основная особенность этого автомобиля — автоматическая бесступенчатая трансмиссия, в которой для изменения передаточного отношения достаточно нажать педаль акселератора. При этом, естественно, отсутствуют педаль сцепления и рычаг переключения передач, присущие общеизвестным механическим трансмиссиям.

Автоматическая трансмиссия, обеспечивающая при любых изменениях условий движения оптимальный режим работы двигателя и плавное изменение передаточного отношения оборотов маховика к ведущим колесам в зависимости от характера нагрузки, уже давно устанавли-

вается на автомобилях. Однако у нее есть существенный недостаток: сложная конструкция с применением гидравлики и планетарных зубчатых передач. Она очень дорога в производстве и поэтому применяется в основном на автомобилях высшего класса.

Трансмиссия «Даф-44», называемая «Вариоматик», выгодно отличается своей сравнительной конструктивной простотой и небольшой стоимостью, что очень важно для массового автомобиля.

Автоматическая трансмиссия «Вариоматик» представляет собой вариатор с двумя клиновыми зубчатыми ремнями. Крутящий момент передается от двигателя через автоматическое центробежное сцепление, объединенное с маховиком, далее через карданный вал, в задней части которого установлен дифференциал, на ведущие шкивы вариатора. Автомобиль имеет разрезной задний мост с качающимися осями, и крутящий момент передается отдельно к каждому из задних колес через колесные редукторы.

Одна половина каждого из четырех шкивов неподвижная, а другая может скользить по валу в осевом направлении. Скользящие половины ведущих шкивов объединены с центробежными регуляторами и вакуумными камерами, которые могут сообщаться либо с впускным трубопроводом двигателя, либо с атмосферой.

Когда автомобиль трогается с места, ведущие шкивы представляют собой малый диаметр, а ведомые — большой, то есть передаточное число трансмиссии — максимальное. По мере увеличения оборотов двигателя грузики центробежного регулятора расходятся и оказывают осевое давление на скользящие половинки ведущих шкивов, постепенно выжимая клиновые ремни на больший диаметр. Так как длина ремня постоянна, то уве-

личение диаметра ведущего шкива вызывает изменение диаметра ведомого. Величина передаточного числа трансмиссии соответственно уменьшается, и колеса начинают вращаться быстрее. При изменениях нагрузки, характерных в условиях городского движения, автоматически

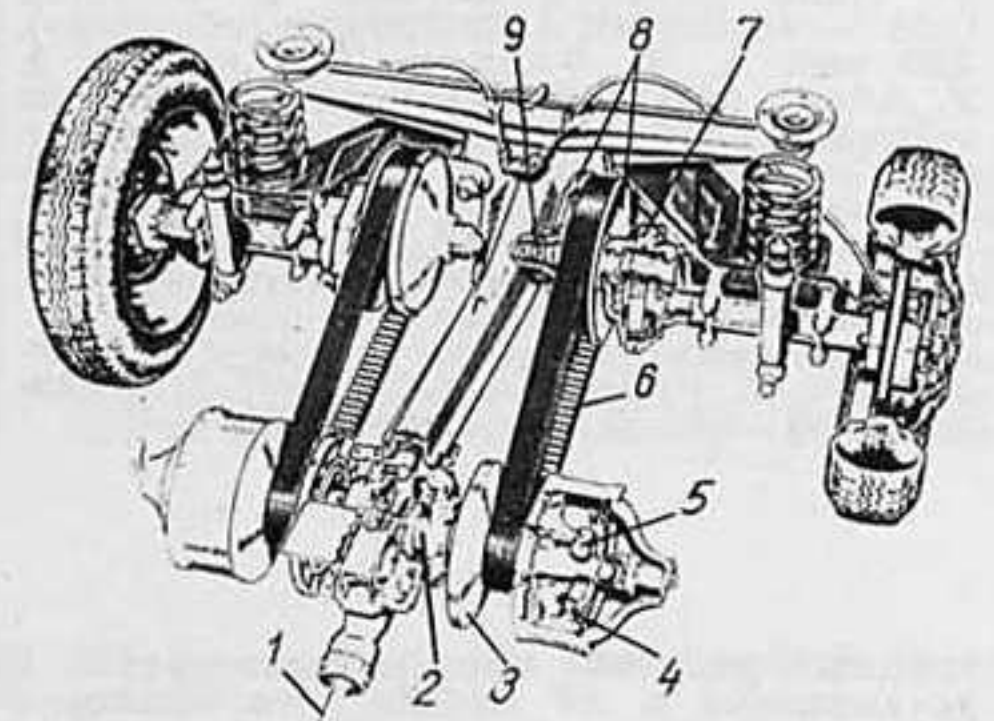


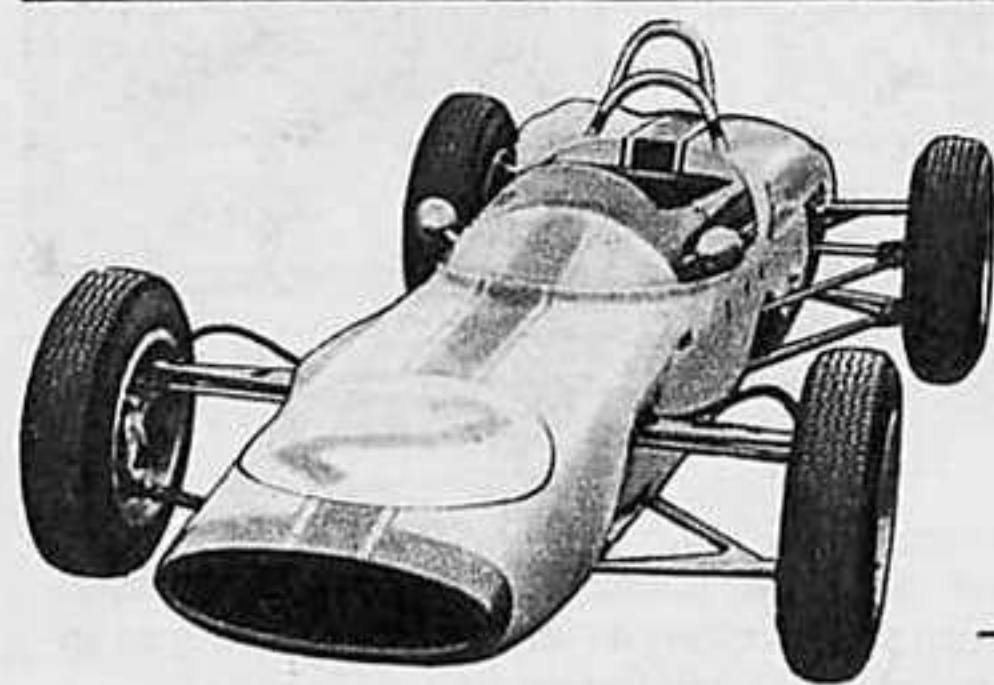
Рис. 2. Автоматическая трансмиссия «Вариоматик»: 1 — карданный вал; 2 — дифференциал; 3 — ведущий шкив; 4 — вакуумная камера; 5 — центробежный регулятор; 6 — зубчатый ремень; 7 — колесный редуктор; 8 — ведомый шкив; 9 — поджимная пружина.

регулируемое давление воздуха в вакуумных камерах либо усиливает осевое действие центробежной силы грузиков, либо нейтрализует его, причем в каждом случае устанавливается оптимальное передаточное отношение трансмиссии.

Рис. 1. Автомобиль Даф-44.



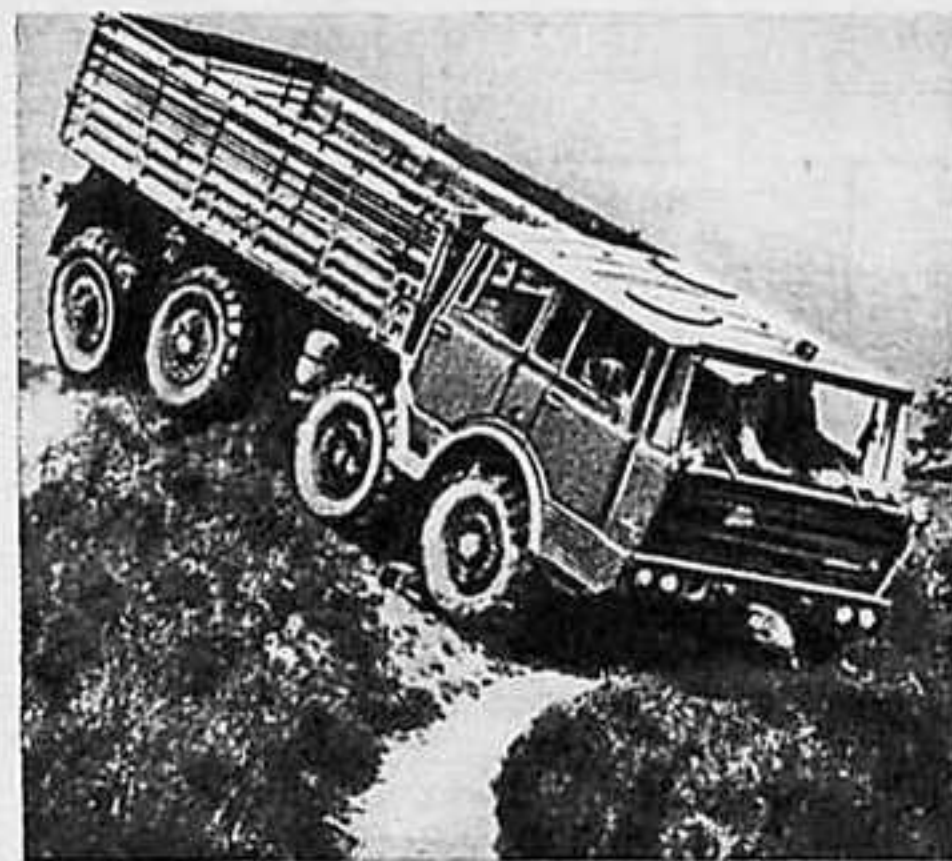




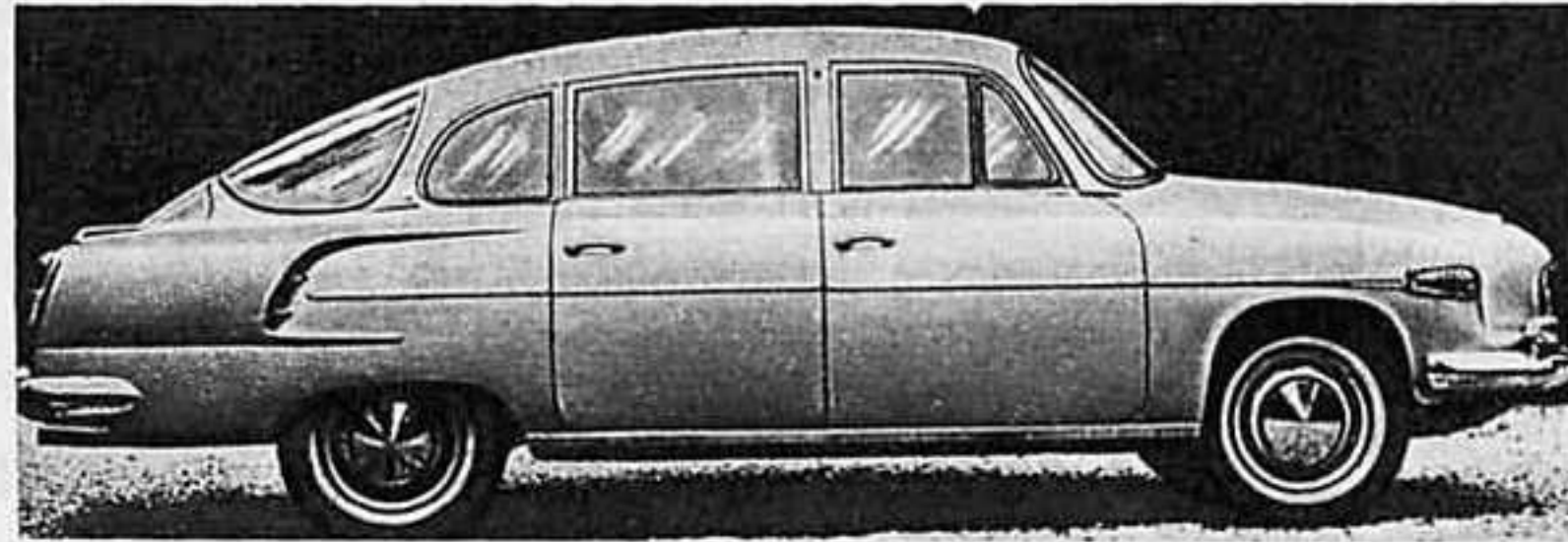
3. Гоночный автомобиль «Шкода Ф3» имеет двигатель типа «Шкода-1000 МВ» рабочим объемом 998 см<sup>3</sup> с измененным диаметром цилиндра и ходом поршня (72×61,3 мм). Мощность его с двойным карбюратором «Вебер» на специальном всасывающем Х-образном патрубке — 90 л. с. при 6000 об/мин. Двигатель в блоке со сцеплением и четырехступенчатой коробкой передач уложен за сиденьем в трубчатой раме, закрытой кузовом из алюминиевого листа. Тормоза — сдвоенные, гидравлические, дисковые. Максимальная скорость 200—215 км/час.



4. Городской автобус «Шкода-Кароса ШМ 11» имеет несущий цельнометаллический кузов и горизонтально расположенный под полом шестицилиндровый дизель мощностью 180 л. с. Коробка передач — автоматическая, гидромеханическая с гидротрансформатором и электрогидравлическим переключением. Подвеска передних колес — бесшкворневая, амортизаторы — пневматические.



6. «Татра 2-603» — шестиместный автомобиль с восьмицилиндровым двигателем мощностью 105 л. с., помещенным сзади. Модель 1967 года имеет усилитель тормозов, топливный бак большого размера, ремни безопасности, увеличенное переднее стекло. Максимальная скорость 160 км/час.



5. Тяжелый четырехосный тягач «Татра-813» повышенной проходимости снабжен двенадцатицилиндровым V-образным дизелем воздушного охлаждения мощностью 250 л. с. У него два передних управляемых моста, два задних ведущих моста, постоянный привод всех колес. Общий вес (без нагрузки) 13 200 кг. Собственная грузоподъемность 11 тонн плюс прицеп общим весом 12 тонн. Максимальная скорость 80 км/час.

За границей хорошо известны тяжелые тягачи «Шкода-706 РТТ» с рефрижераторами-полуприцепами для междугородных перевозок и грузовик «Шкода-706 РТ» с кабиной над двигателем. Грузоподъемность машины 10 тонн, мощность двигателя 160 л. с.

Надежность, большой срок службы, удобства для водителя и ремонтных рабочих — характерные черты и другого семейства чехословацких грузовиков. Именно так зарекомендовал себя во многих странах трехосный грузовик «Татра-111» с двенадцатицилиндровым двигателем воздушного охлаждения мощностью 180 л. с. и грузоподъемностью 10 тонн. Сейчас на конвейерах завода «Татра» в Копрживнице его сменил более современный двенадцатитонный грузовик «Татра-138», дизельный двигатель которого развивает 180 л. с.

Един в трех лицах тяжелый четырехосный грузовик высокой проходимости «Татра-813» (фото 5). Он выпускается как транспортер, специальный автомобиль и тягач.

Большой популярностью пользуется последняя модель — шестиместная легковая машина «Татра 2-603» (фото 6). В ней удачно сочетаются современность и традиционность, компактность и вместительность, мощность двигателя и экономичность.

Я. ШМИД,  
инженер

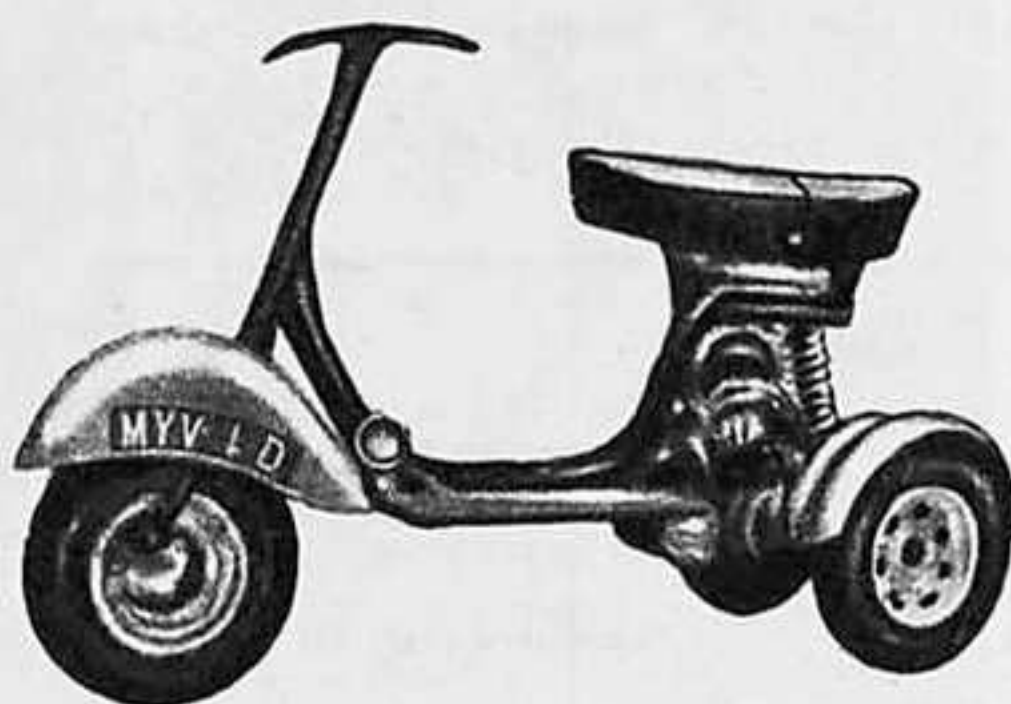
г. Прага

#### Техническая характеристика автомобиля «Даф-44»

Тип кузова	седан
Число мест	4—5
Габариты, мм	
длина	3850
ширина	1540
высота	1380
База, мм	2250
Колея, мм	
передних колес	1280
задних колес	1250
Дорожный просвет (под нагрузкой), мм	170
Вес с заправкой, кг	725
Полный вес, кг	1140
Двигатель	бензиновый, с воздушным охлаждением
Расположение цилиндров	оппозитное
Число цилиндров	2
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	844
Степень сжатия	7,5
Максимальная мощность, л. с.	34 при 4500 об/мин
Максимальный крутящий момент, кгм	6,5 при 2200 об/мин
Общее передаточное число трансмиссии	15,44
максимальное	3,87
минимальное	4,75
Радиус поворота, м	
Динамические характеристики:	
максимальная скорость, км/час	123
разгон от 0 до 80 км/час, сек	15
Расход топлива, л/100 км	7—8

Англичанин Валлис создал трехколесный мопед, который предназначен для городского движения. Имея некоторые преимущества по сравнению с двухколесным транспортом (возможность езды при малых скоростях и остановка у светофора без снятия ног с педалей, отсутствие подставки), он может быть использован людьми, не обладающими достаточными физическими возможностями.

#### ТРЕХКОЛЕСНЫЙ МОПЕД



Машина снабжена двигателем внутреннего сгорания, автоматическим сцеплением и бесступенчатой коробкой передач. Рабочий объем двигателя 98 или 35 см<sup>3</sup>. Возможна установка электрического мотора.

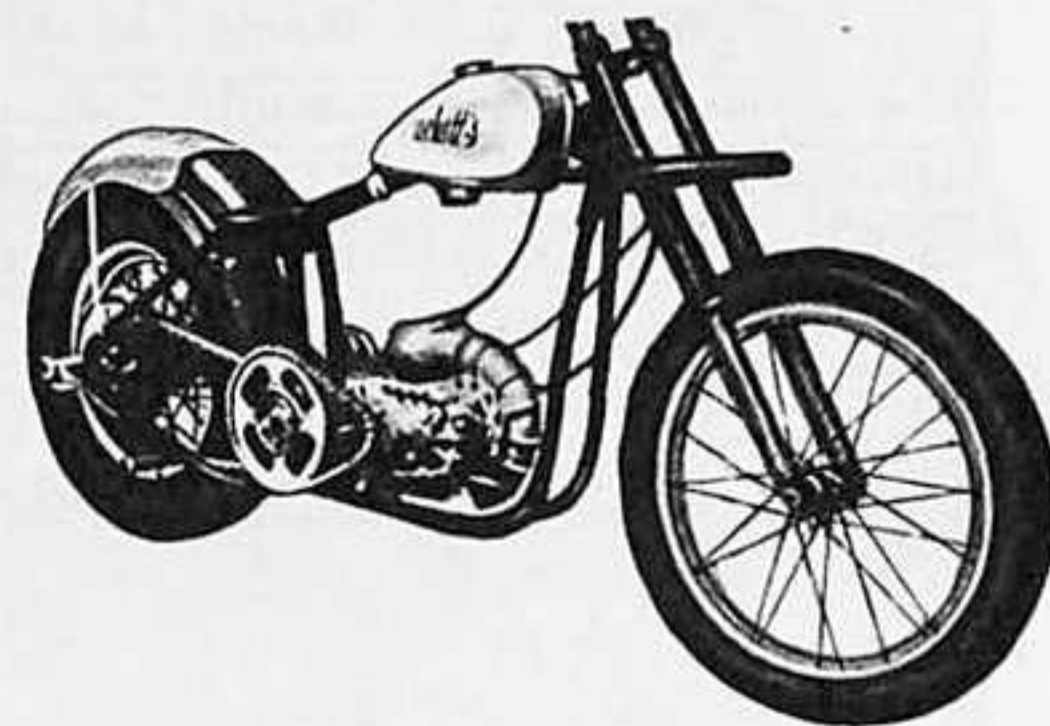
#### РЕАКТИВНЫЙ «ХАРЛЕЙ»

Фирма «Харлей-Давидсон» (США) в порядке эксперимента установила на мотоцикл турбореактивный двигатель мощностью 105 л. с. При старте с места на участке в 201 метр (1/4 мили) машина развивает скорость 254 км/час (рекордный 1000-кубовый мотоцикл с наддувом «Супер-Неро» англичанина Брауна с места достигает 225 км/час на вдвое большем расстоянии).

Реактивный двигатель работает на термине. Расход его составляет 3,785 л на 402 метра. Термине может быть заменен любым другим топливом, в которое входит парафин. В этом случае необходимо устройство для забора воздуха.

Турбина турбины, а привод на заднее колесо должен соответствовать классификации ФИМ; он осуществляется при помощи двухступенчатой цепной передачи. Заднее колесо неподрессорено.

В настоящее время на этом мотоцикле нельзя устанавливать рекорды и участвовать в соревнованиях, хотя компоновка его и соответствует требованиям ФИМ. Причина — невозможность определения рабочего объема двигателя.





### ЕСЛИ ВАС ИНТЕРЕСУЮТ

новинки советской автомобильной  
и мотоциклетной техники  
боевые машины  
техника за рубежом  
туристские маршруты

### ЕСЛИ ВЫ НУЖДАЕТЕСЬ В СОВЕТЕ

по эксплуатации и ремонту машины  
по безопасному вождению  
по правилам движения  
по созданию учебных пособий  
по подготовке к соревнованиям

### ЕСЛИ ВАС УВЛЕКАЮТ РАССКАЗЫ

о героях-водителях  
о спорте и спортсменах  
о жизни и труде шоферов —

# ВЫПИСЫВАЙТЕ И ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ

# ЗА РУЛЕМ

На его страницах выступают ученые, конструкторы автомобилей и мотоциклов, инженеры и механики, ведущие спортсмены, преподаватели автомотодела, передовые водители, работники ГАИ.

Подписка на журнал «За рулем» на 1968 год принимается до 25 ноября этого года. Подписная цена: на год — 3 руб. 60 коп., на 6 месяцев — 1 руб. 80 коп., на 3 месяца — 90 коп.

Подписку можно оформить в пунктах подписки «Союзпечать» и у общественных распространителей на предприятиях, в учреждениях, колхозах и совхозах, а также в отделениях связи и почтамтах.

## СМОТРИ В ОБА!

Ответы на задачу, помещенную на стр. 22.

На дороге вдоль пляжа совершены три ошибки. Во-первых, в буксируемом грузовом автомобиле пассажирам находиться нельзя. Кроме того, на следующем за ним мотоцикле пассажир сидит боком, а это, как известно, Правилами движения также запрещено. Буксировать способом, показанным на рисунке правее, можно, но не более одного автомобиля.

На правой дороге обратите внимание на грузовик, везущий трубы. На них расположился, видимо, грузчик. Но даже лицам, сопровождающим грузы, находиться на безбортовых платформах нельзя. Нельзя и перевозить людей на прицепах всех типов, в том числе буксируемых тракторами и самоходными шасси. Чуть выше на рисунке еще одна ошибка, тоже касающаяся буксировки. Помните, что в горах разрешена только жесткая сцепка. И наконец, вдоль дорог пешеходы должны идти по левой обочине.

По следам  
наших выступлений

### «КОЛЫБЕЛЬКА» В ПРОДАЖЕ

Как мы уже писали («За рулем» № 4, 1967 г.), Карловский механический завод освоил производство легкого опротицивателя «колыбелька» для «Москвичей» моделей 402, 403, 407 и 408. В ближайшее время они поступят на торговые базы Москвы, Ленинграда и других городов для продажи в автомобильных магазинах по цене 60 рублей за комплект. Об этом сообщил редакции директор Харьковской областной конторы Украинского оптовозрозничного объединения «Спорттовары» В. Драган.

### КОГДА ПОЯВИТСЯ НОВАЯ «ТУЛА»!

Под таким заголовком в четвертом номере нашего журнала за этот год было опубликовано письмо тов. Антонова, который спрашивал, когда начнется серийное производство модели «Тула-Турист».

Редакция получила ответ главного инженера Тульского завода В. С. Усова. Он сообщает, что «по производственным условиям завода задержалось промышленное освоение модели «Турист». Первая партия будет выпущена в конце 1967 года».

Будем надеяться, что завод сдержит свои обещания и мотолюбители получат новую машину, которую они так долго ждали.

На первой странице обложки: знатный шофер Братскгэсстроя  
Алексей Иванович Макеев.

Фото А. Нефедченко

На четвертой странице обложки: БелАЗ за работой.

Фото ТАСС

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: К 8-52-24 (общий); К 8-37-64 (отделы воспитания и обучения; спорта и туризма; безопасности движения и обслуживания); К 8-33-28 (отдел науки и техники); К 8-36 60 (отделы писем и оформления). Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 22.7.67 г. Бум. 60 × 90<sup>1</sup>/<sub>8</sub>. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 1 800 000 экз. Подп. в печ. 18.8.67 г. Цена 30 коп. Зак. 770. Г-42489.

Издательство ДОСААФ (Москва, В-66, Ново-Рязанская, 26).  
3-я типография Воениздата (Москва, Д-7, 1-й Беговой проезд, 7-а, корп. 6)

### ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ «КОВРОВЕЦ»!

#### Ответы на вопросы шестого тура (см. «За рулем», 1967, № 6)

1. Четыре поверхности трения.
2. На четвертой передаче.
3. В качестве винта крепления пружины прерывателя.
4. Всего таких приводов пять: кулачки переднего и заднего тормозов, прерывателя, выключения сцепления и регулировки зазора в прерывателе.
5. Стопорные шайбы резьбового соединения первичного вала, такого же соединения вторичного вала (основной шестерни); по две шайбы болтов крепления «основания упора в сборе» и болтов крепления механизма переключения передач — всего шесть шайб.
6. Двенадцать пар шлицевых соединений.
7. Два винта рычага управления; винт рычага сцепления (в барабане); болт крепления якоря генератора.
8. Сцепление; передний и задний тормозы; цепь (ее натяжение); зажигание; карбюратор; фара; руль (его положение); рычаги управления; демпфер.
9. При правильно отрегулированных оборотах холостого хода расход топлива значительно снижается, особенно при езде на средних скоростях. Объясняется это тем, что разрежение в системе каналов холостых оборотов карбюратора К-36 уменьшается с поднятием дроссельного золотника.
10. Устойчивость уменьшается, поворот облегчается, верхняя балка претерпевает меньшее усилие на сжатие, а передний подкос — на растяжение.

По письму  
приняты меры

### ЖУРНАЛЫ ДОСТАВЛЕНЫ ПОДПИСЧИКУ

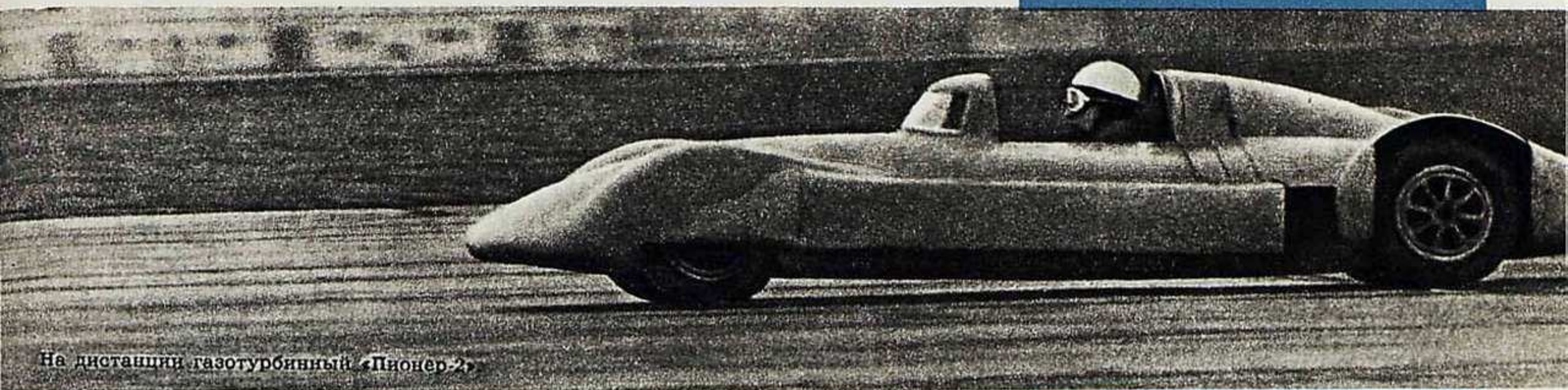
Читатель журнала «За рулем» И. Сопнев из города Черкесска сообщил редакции о том, что ему не доставлены несколько номеров нашего журнала.

Редакция направила письмо тов. Сопнева в Ставропольский краевой отдел по распространению печати с просьбой рассмотреть жалобу подписчика и принять необходимые меры.

Как сообщил редакции и. о. начальника краевого отдела «Союзпечати» Ф. Грицай, три номера журнала не были доставлены И. Сопневу по вине работников 1-го городского отделения связи города Черкесска. Начальнику отделения связи предложено усилить контроль за работой почтальонов.

Недостающие номера журнала «За рулем» подписчику вручены.





На дистанции газотурбинный «Пионер-2»



Есть рекорд!

# КОГДА ГОДЫ СТАНОВЯТСЯ СЕКУНДАМИ

Из-за капризов соляного озера Баскунчаком, и тогда наступила вынужденная пауза. Год назад все же удалось найти место, пригодное для рекордных заездов. И вот на соревнованиях под Харьковом, посвященных 50-летию Великого Октября, посыпался настоящий каскад рекордов.

Из семи авторов всесоюзных достижений пятеро — харьковчане. Это Эдуард и Валерий Лоренты, выступающие на машинах «Харьков-Л3» и «Харьков-Л2», В. Никитин и В. Капшеев, стартующие на «ХАДИ-7» и «ХАДИ-8», А. Саломатов, построивший автомобиль собственной конструкции.

Гости — московские гонщики И. Тихомиров и Н. Жданов — привезли с собой газотурбинный «Пионер-2» и спортивный ЗИЛ-112С с 260-сильным двигателем.

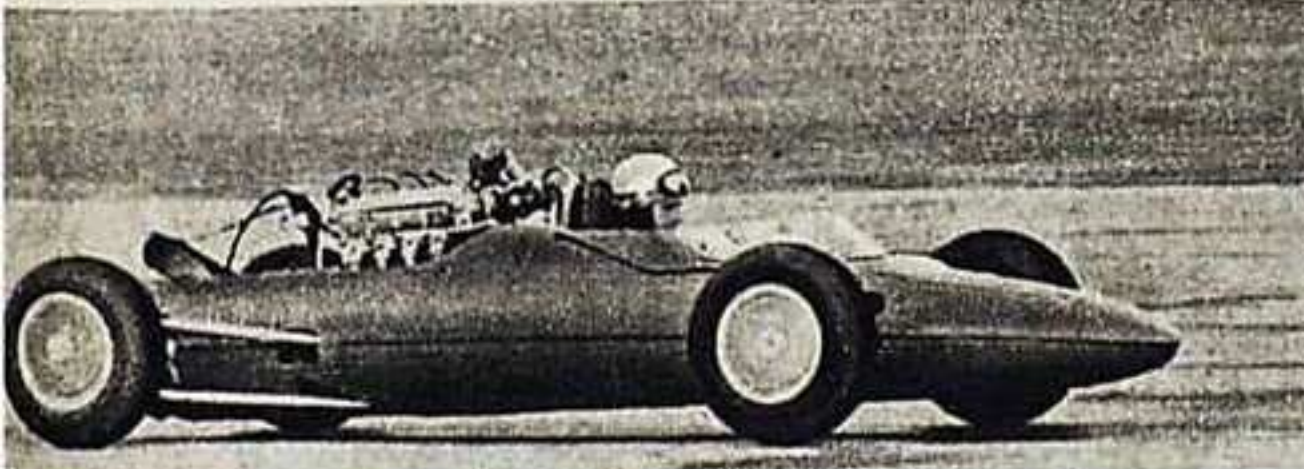
Новый рекорд — это кропотливая, требующая всех сил работа инженеров и мотористов, механиков и гонщиков. Это бесконечные испытания и переделки, на которые уходят месяцы, а то и годы. И все эти наопившиеся за долгое время сомнения и надежды, осторожные догадки и смелые прогнозы находят ответ здесь, на рекордных заездах, когда годы упорного труда обращаются секундами рекордов.

Об авторах рекордов и их машинах рассказывают снимки нашего общественного фотокорреспондента И. Бахтина.



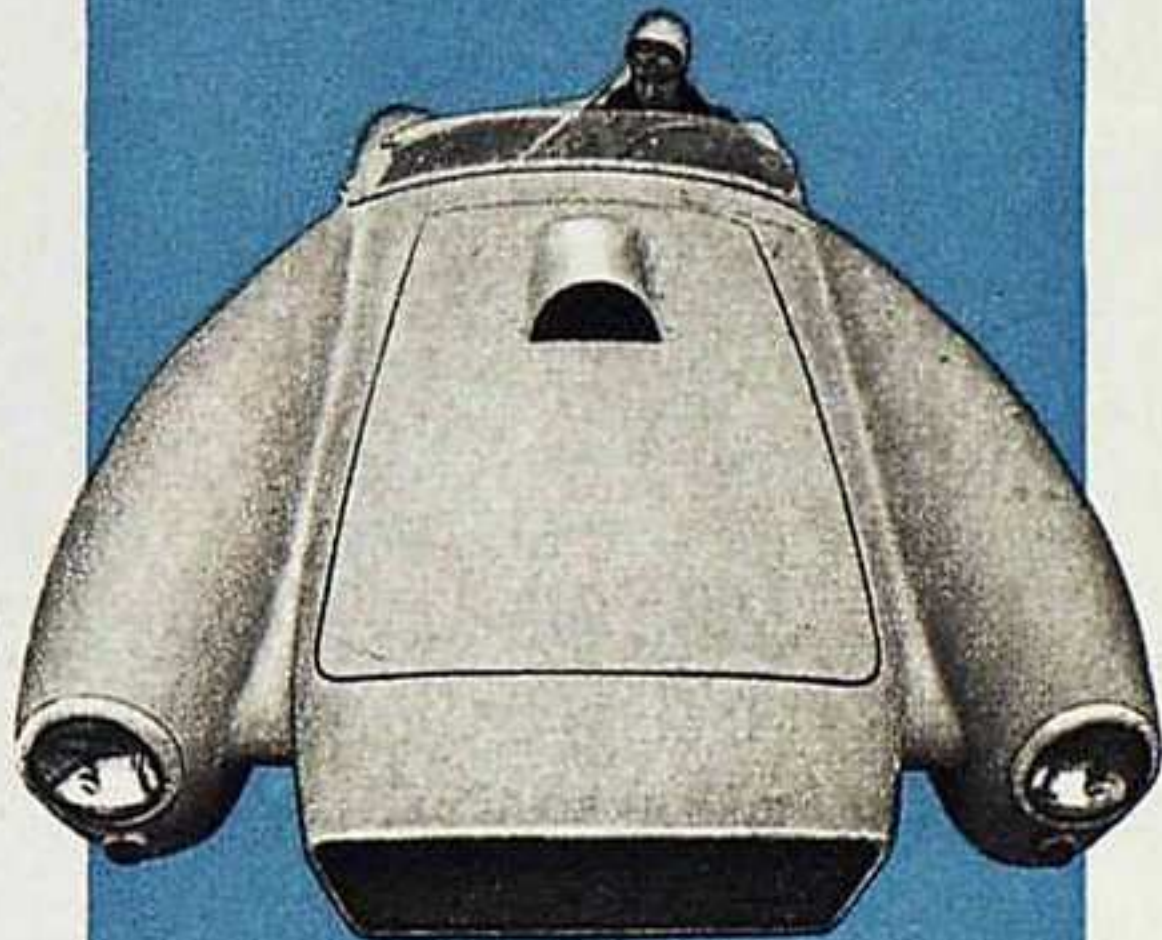
Никитин озабочен: А на «километровку» получится? ▶

Дебютант соревнований В. Капшеев уверенно чувствует себя за рулем «ХАДИ-8». ▼



▲ Лорент-отец сыну: «На этих оборотах долго не держи...»

▶ Семилитровый спортивный ЗИЛ-112С готов к старту.







35-29с