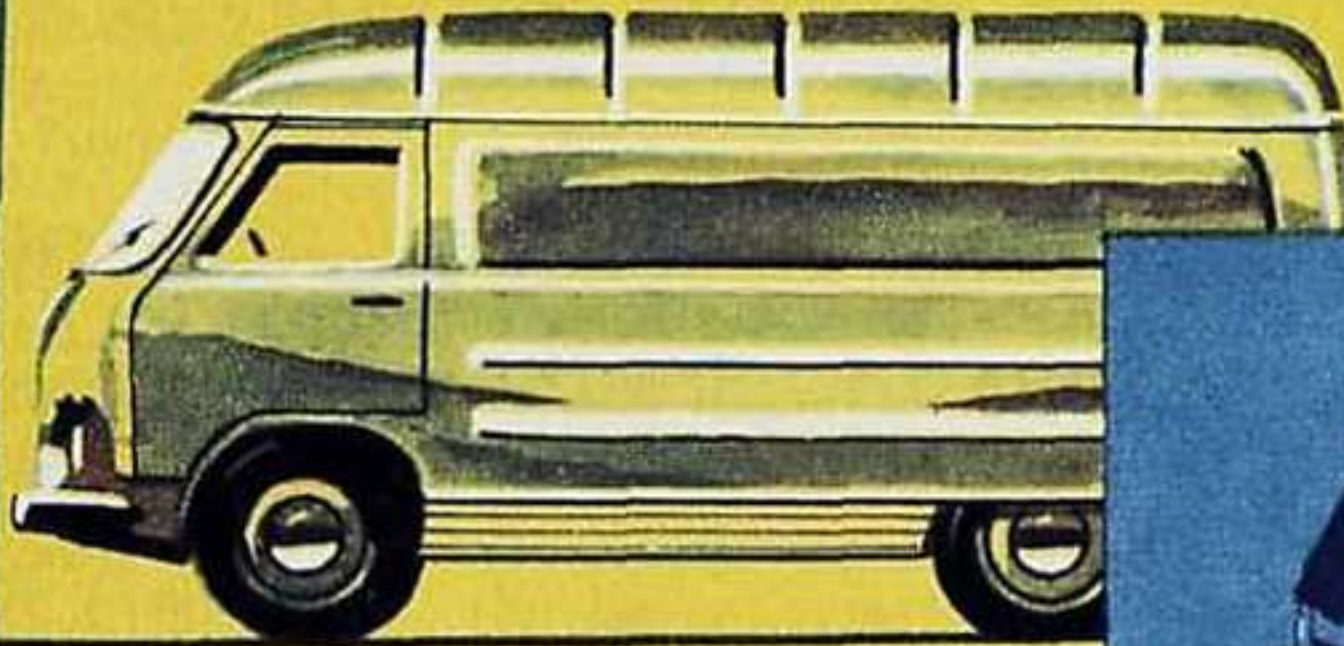


ЗА РУЛЕМ

11 НОЯБРЬ
1967



Стр. 16

БОЛЬШАЯ СЕМЬЯ

СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ



широкие горизонты

Советское автомобилестроение. Достижения и перспективы

Автомобилестроение — 1967. Это не обычный год для советских инженеров, конструкторов, технологов, рабочих автомобильной промышленности. Каждый день посвящен 50-летию юбилею нашего государства. Все конструкторские разработки, каждый новый автомобиль предназначаются в подарок к главному празднику страны.

В такие дни уместно обратиться к прошлому, оценить сделанное с сегодняшних позиций. Тем более, что автомобильная промышленность — одна из отраслей советского машиностроения, технический прогресс которого не может не вызвать восхищения. И связан он с победой и утверждением в нашей стране нового общественного строя.

Машина за машиной сходят с конвейера Белорусского автомобильного завода. В самые отдаленные уголки страны и далеко за ее пределы отправляются они в путь. За отличную продукцию завод награжден орденом Трудового Красного Знамени, дипломами ВДНХ и тремя золотыми медалями международных выставок.

На снимке: БелАЗы готовы к отправке.

Фото В. Лупейко (ТАСС)

Фактически в автомобильном деле Советской стране пришлось начинать с нуля. В наследство от царской России мы не получили никакой производственной и конструкторско-экспериментальной базы. До революции делались, правда, попытки построить автозаводы. Но ни один из них так и не был сооружен и не приступил к промышленному выпуску автомобилей. Первый советский автомобиль — полутонный грузовик АМО-Ф-15 — вышел из ворот завода АМО в 1924 году. 7 ноября этого года можно считать днем рождения нашего автомобилестроения.

Но зарождение отечественной автомобильной науки и конструкторского дела относится к первым месяцам Советской власти. Уже в 1918 году при научно-техническом отделе ВСНХ организуется научная автотормозная лаборатория (НАЛ). Вскоре она была преобразована в Научный автотормозный институт (НАМИ). Там начали свою творческую деятельность молодые специалисты, многие из которых впоследствии стали руководить автомобилестроением в нашей стране.

Первые шаги советской автомобильной науки были отнюдь не робкими. У истоков ее стояли выдающиеся ученые

Е. А. Чудаков и Н. Р. Брилинг. Заслуга их не только в развертывании исследований, популяризации автомобильного дела. Они воспитали плеяду талантливых учеников, продолживших и развивших начатые ими работы.

В первые годы Советской власти научные и конструкторские силы автомобилестроения были сосредоточены в основном в НАМИ. Но по мере строительства и реконструкции автозаводов стали создаваться конструкторские коллективы и там.

Конструкторско-экспериментальный отдел — ныне один из ведущих на каждом автомобильном предприятии. В пределах журнальной статьи нет возможности даже перечислить имена наших конструкторов, ученых, многие из которых известны не только в СССР, но и за пределами страны.

За 50 лет научно-конструкторская база автомобильной индустрии, ее оснащение претерпели существенные изменения. Проблемами создания и эксплуатации автомобилей занимается теперь добрый десяток научно-исследовательских институтов и лабораторий.

Много интересных и важных исследований в области конструирования автомобилей на счету кафедр московско-

го автомеханического, белорусского и горьковского политехнических, московского, киевского, харьковского и сибирского автодорожных и других институтов.

В конце 30-х годов был организован Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта. Вместе с родственными научными учреждениями союзных республик он ведет работу по испытанию новых автомобилей, наблюдению за ними в эксплуатации и на основе этого выдвигает требования к промышленности.

Названия НИИ электрооборудования и автоприборов, НИИ шинной промышленности, НИИ подшипниковой промышленности, ЦНИИ топливной аппаратуры говорят сами за себя, определяют профиль их деятельности.

Пожалуй, не будет преувеличением считать теоретические и конструкторско-экспериментальные работы, выполненные в институтах, конструкторских отделах и лабораториях автозаводов, основой технического прогресса в автомобильной промышленности.

Если говорить о том, что определяет сейчас лицо автомобильного производства в нашей стране, то на первое место, несомненно, следует поставить специализацию. Углубление ее — главный фактор ускоренного развития автомобилестроения. У нас создаются теперь в основном специализированные цехи и заводы. В текущей пятилетке на их строительство пойдет две трети всех капиталовложений в автомобильной промышленности. Курс на специализацию взят и в конструкторском деле. Во Львове организовано головное КБ, которое координирует и направляет всю работу в области автобусостроения. Созданы такие бюро по автоприцепам, по ободам и колесам и другие.

Тезисы Центрального комитета КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции», обобщающие полувековой итог коммунистического строительства, высоко оценивают значение первых пятилетних народнохозяйственных планов для экономического развития страны и создания совершенно новых отраслей промышленности. Среди этих отраслей первой названа автомобильная.

Советскому Союзу понадобилось всего шесть-семь лет для овладения техникой автомобилестроения. Индустриализация страны, коллективизация сельского хозяйства выдвинули на первый план развитие производства грузовых автомобилей. Эта задача была решена в невиданно короткие сроки. Хотелось бы подчеркнуть одну особенность. И в грузовом и в легковом автомобилестроении мы шли по непроторенному пути. Даже те зарубежные конструкции, которые использовались как прототипы для наших автомобилей, настолько перерабатывались, что практически сохранялись только кинематические схемы узлов. Это объясняется главным образом спецификой и разнообразием наших климатических, дорожных и других эксплуатационных условий. Не случайно советские автомобили отличаются от иностранных прежде всего надежностью, прочностью, ремонтоспособностью, то есть возможностью быстро их восстанавливать. Достаточно сослаться на один непреложный факт. По проходимости и прочности советские автомобили — одни из

лучших в мире.

История советского автомобилестроения богата событиями. Выберем несколько дат, знаменующих, если так можно выразиться, вехи в создании отечественных машин.

1932—1933 годы. После реконструкции Московского и ввода в строй Горьковского автозаводов был начат выпуск трехтонного автомобиля ЗИС-5 и полутонного ГАЗ-АА (с 1937 года — ГАЗ-ММ). Эти выносливые, неприхотливые к дорожным условиям грузовики, хорошо зарекомендовавшие себя не только в мирное время, но и на фронтах Великой Отечественной войны, стали базовыми моделями для целых семейств автомобилей.

В период Великой Отечественной войны конструкторы спроектировали, а коллективы Горьковского и Московского автозаводов сразу после ее окончания приступили к производству автомобилей ГАЗ-51 и ЗИЛ-150 грузоподъемностью соответственно 2,5 и 4 тонны. В их конструкции был применен ряд новшеств, благодаря чему удалось достичь высоких технико-эксплуатационных качеств. Особенно примечателен в этом отношении ГАЗ-51. Для него характерны рациональная компоновка с выдвинутыми вперед двигателем и кабиной, и отсюда — выгодное распределение веса по осям, хорошая проходимость, удачная конструкция подвески.

1957 год. Разработан перспективный типоразмерный ряд автомобилей. Он объединяет все их типы и модели в единое конструктивное семейство, определяет основные направления развития автомобильной техники. Это конкретный план, по которому автозаводы создают новые, современные конструкции с учетом эксплуатационных требований. Само собой разумеется, что предусмотренные в типоразмерном ряду параметры не могут оставаться неизменными. Они все время изменяются, идут в ногу с развитием экономики страны и прогрессом мирового автомобилестроения. Ведь конструкторская мысль должна опережать даже ближайшие потребности в типах и моделях машин.

Годы семилетки. Конструкторы на всех автозаводах создают новые модели грузовых автомобилей, причем не только с универсальными, но и со специализированными кузовами. В декабре 1964 года начато производство пятитонного ЗИЛ-130, а в 1965 году — четырехтонного ГАЗ-53А, которые сейчас являются самыми массовыми моделями грузовых автомобилей в стране. Появился целый ряд новых пассажирских автомобилей, и в первую очередь автобусов.

Новый, невиданный размах получает автомобилестроение в текущей пятилетке. Никогда еще у нас так быстро не увеличивалось количественно и не изменялось качественно производство автомобилей. Директивами XXIII съезда КПСС предполагается за пятилетку увеличить выпуск автомобилей более чем вдвое, а легковых — в три с лишним раза. Впервые их будут изготавливать больше, чем грузовых.

На третьей сессии Верховного Совета СССР седьмого созыва отмечалось, что уже в 1968 году государственные капиталовложения на создание мощностей по производству автомобилей увеличатся на 77 процентов, а за пятилетие они почти утраиваются. Это позво-

лит довести выпуск автомобилей в 1970 году до 1 миллиона 360 тысяч штук, как и предусмотрено Директивами.

Чем заняты сегодня, какие проблемы решают конструкторские коллективы автозаводов? В содружестве с научно-исследовательскими институтами все они работают над созданием современных моделей автомобилей и двигателей. Во-первых, доводят те конструкции, которые должны быть поставлены на производство в нынешнем пятилетии. А их, если считать модификации, — 43, в том числе: грузовых автомобилей — 15, легковых 6, прицепов 10. Во-вторых, проектируют новые машины, намеченные к внедрению в производство после 1970 года.

Проблемой номер один на ближайшую и дальнюю перспективу остается повышение надежности и долговечности. Плюс обеспечение безопасности движения, облегчение труда водителей. На дорогах появятся экономичные автомобили и автопоезда повышенной грузоподъемности. Диапазон весьма широк — от 6 до 65 тонн.

Московский завод имени Лихачева создает трехосный грузовик ЗИЛ-133 с осевым весом 6 тонн. Предполагается эксплуатировать его в основном как тягач в составе 16-тонного автопоезда. Увеличивается грузоподъемность базовой модели МАЗ-500 Минского автозавода. Осваиваются многотоннажные ее модификации для работы в качестве тягачей с прицепами и полуприцепами.

Кременчугские автостроители будут и дальше модернизировать хорошо зарекомендовавший себя автомобиль КраЗ. На его базе готовится специализированный автопоезд для перевозки леса.

Выполняя Директивы XXIII съезда партии, коллектив Белорусского автозавода форсирует работу над 65-тонным карьерным самосвалом и 100-тонным автопоездом на его основе. Он должен стать базовой моделью нового семейства автомобилей сверхбольшой грузоподъемности.

Выпуск перечисленных выше машин даст немалый эффект. Если в 1965 году грузоподъемность единицы подвижного состава в автомобильном парке страны составляла 3,28 тонны, то в 1970 году она поднимется до 4,13 тонны. А это с учетом улучшения эксплуатационных качеств автомобилей дает основную сделать прогноз, что себестоимость перевозок грузов за тот же период снизится минимум на 20 процентов.

Строятся новые автомобили и автопоезда (грузоподъемностью от 1 до 20 тонн) повышенной проходимости.

За нашу Советскую Родину!



№ 11 - ноябрь - 1967

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

Есть среди них и специализированные, например, на резинометаллических гусеницах для работы в нефтяной и газовой промышленности.

Но большая часть моделей предназначена для доставки массовых, в частности сельскохозяйственных, грузов. Таковую конструкцию трехосного грузовика с колесной формулой 6×4 и на его базе — шеститонного самосвала создает Горьковский автозавод. Там конструируется и автомобиль высокой проходимости типа 6×6 грузоподъемностью 3 тонны.

Одно из важных направлений в развитии конструкций и производства грузовых автомобилей — расширение их модификаций. Минский, Кременчугский, Белорусский автозаводы завершают работу над большегрузными автомобилями, приспособленными для эксплуатации на Крайнем Севере. У этих конструкций много общего: специальные резинотехнические изделия, мощные подогреватели, отопители в кабине шофера. Аналогичные модификации общего назначения, но рассчитанные на работу в диаметрально противоположных условиях — жаркого климата, — также проектируются на этих заводах.

На смену выпускаемым сейчас моделям легковых автомобилей и автобусов придут новые, более полно отвечающие современным требованиям.

О легковом автомобиле Волжского автозавода много писали в нашей печати. С 1970 года он станет основной массовой машиной индивидуального пользования. Во всесторонних испытаниях, проведенных совместно с фирмой ФИАТ, этот автомобиль показал себя с лучшей стороны и подтвердил, что его надежность и удобства заслуживают положительной оценки. В конструкцию его прототипа — малолитражки ФИАТ-124 — внесены некоторые изменения с тем, чтобы можно было лучше приспособить ее к особенностям эксплуатации в условиях нашей страны. Увеличен на 30—40 мм дорожный просвет. Несколько усилены детали кузова, в том числе основание. Применено увеличенное сцепление с гидравлическим приводом. На автомобиле будет устанавливаться экономичный 60-сильный двигатель с верхним распределительным валом (степень сжатия 8,8, рабочий объем 1197 см³).

Горьковский автозавод продолжает совершенствовать «Волгу». Создается новая модель этого класса — еще более надежный, быстроходный и комфортабельный автомобиль. В дальнейшем намечается снабдить эту машину шестицилиндровым карбюраторным V-образным двигателем.

Заботы запорожских автомобилестроителей связаны с развитием конструкции микролитражки ЗАЗ-966. На ней предполагается устанавливать двигатель мощностью 40 л. с.

Повышение долговечности и надежности, улучшение динамических качеств автомобилей во многом определяются прогрессом двигателестроения. Срок службы карбюраторных двигателей намечается поднять до 150—200 тысяч километров, а дизелей — до 6 тысяч часов работы. Применительно к легковым автомобилям эти цифры составят 100 тысяч километров для микролитражных, 125—150 тысяч для малолитражных, 250 тысяч километров для ма-

шин среднего и высшего классов. В целом долговечность автомобильных двигателей должна увеличиться на 50—70 процентов.

Проектируется семейство унифицированных короткоходных дизелей для грузовых автомобилей ЗИЛ, ГАЗ и «Урал». Главная цель — улучшить топливную экономичность. За счет турбонаддува предусмотрена форсировка трех моделей дизелей ЯМЗ. Это позволит увеличить их мощность на 20—30 процентов.

Широкие возможности открывает применение новых материалов. Это прежде всего пластмассы в кузовостроении, сплавы алюминия, низколегированные стали.

В связи с этим нельзя не упомянуть о новшествах в технологических процессах. Новые лаки и краски, которые должны повысить антикоррозийную стойкость кузовов, агрегатов, улучшить внешний вид автомобилей, будут наноситься прогрессивными методами. Речь идет об окраске в электростатическом поле, методом безвоздушного распыления, о струйном обливе с растеканием краски в парах растворителя и другом. На ЗИЛе и ГАЗе предусмотрено внедрить грунтовку рам и кузовов методом электрофореза.

С каждым годом в нашей стране за руль будет садиться все больше людей. По меньшей мере утроится число владельцев автомобилей, теснее станет на улицах и дорогах, значительно возрастут скорости. Вот почему первоочередное значение приобретает обеспечение безопасности движения.

Конструкторская мысль направлена на то, чтобы сделать в этом смысле более надежными внутреннее оборудование и освещение автомобиля, улучшить тормоза. Повышаются эксплуатационные качества шин. Предмет изучения и внимания конструкторов — компоновки переднеприводных моделей в классах «Запорожца» и «Москвича». Такая схема в сравнении с классической сулит большие выгоды: снизится вес автомобиля, улучшатся ходовые качества и главное — можно будет безопаснее ездить на скользких дорогах.

Как правило, конструкторы рассматривают ту или иную проблему не изолированно, а в комплексе с другими вопросами. Скажем, работая над повышением долговечности и безопасности, стремятся улучшить тягово-динамические качества. В этом отношении заслуживают внимания автоматические и полуавтоматические трансмиссии. Рассматривается также возможность применения автоматических коробок передач.

Идет подготовка к внедрению двухступенчатых главных передач на грузовых автомобилях. Намечаются два типа таких конструкций: для двухредукторных мостов — две пары шестерен, для одноредукторных — с планетарной передачей в ступицах колес.

Взят курс на автоматизацию управления автомобилями в целях облегчения труда водителей. Предусмотрены усилители механизмов управления различными системами на городских автобусах и тяжелых грузовиках. Для машин грузоподъемностью 4 тонны и выше в тормозах с гидравлическим приводом намечено применять сервоусилитель — вакуумный или пневматиче-

ский. Широкое распространение получат усилители руля.

Конструкторы постоянно ищут пути сокращения объема и трудоемкости технического обслуживания. Один из них — уменьшение числа точек смазки (имеется в виду применение пластмассовых втулок, герметизированных шарниров и т. п.). Другой — внедрение узлов, требующих минимум регулировок или вовсе исключаящих их, как, например, саморегулирующиеся тормоза «Москвича». Идут поиски таких решений, которые облегчили бы доступ к агрегатам и узлам.

Здесь самое подходящее место для того, чтобы хотя бы вскользь упомянуть о вопросе, волнующем всех без исключения автомобилистов. В Советском Союзе на изготовление запасных частей идет свыше трети всего металла, расходуемого автомобильной промышленностью. Мы выпускаем их относительно больше, чем любая другая страна. И все же запасных деталей не хватает. На это сетуют многие. Автомобилестроители позаботятся, чтобы запчастей было больше — надежных и нужных. Но эти усилия окажутся тщетными, если не будет коренным образом улучшена организация ремонта автомобилей, если не повысятся их межремонтные пробеги.

Современный автомобиль — сложная машина, совершенствование конструкции которой немислимо без технического прогресса в смежных отраслях, выпускающих так называемые комплектующие узлы.

В связи с этим несколько слов об электрооборудовании. Исследователи и конструкторы трудятся над тем, чтобы довести его жизнеспособность до срока службы автомобиля в целом. С нынешнего года предполагается начать устанавливать на автомобилях генераторы переменного тока. Испытаны и начинают внедряться промышленные образцы транзисторной системы зажигания на двигателях автомобилей ЗИЛ-130 и ГАЗ-53А.

Конструкторский поиск не прекращается. Чтобы более или менее подробно рассказать обо всем том новом, чем готовятся порадовать автомобилистов наши заводы, наши научно-исследовательские организации, понадобилась бы целая книга. Но и беглый обзор, которым мы ограничились, думается, дает представление о широте и перспективности работы инженерной мысли. Конструкторы, ученые, опираясь на большой отечественный опыт, критически используя зарубежные достижения, продолжают совершенствовать модели и типы автомобилей, с тем чтобы они наиболее полно отвечали потребностям населения и народного хозяйства страны.

За 50 лет советское автомобилестроение прошло большой путь, превратилось в первоклассную отрасль машиностроения. Все его успехи — непосредственный результат того, что Коммунистическая партия и Советское правительство проявляют постоянную заботу о развитии автомобильной техники.

Л. КОСТКИН,
начальник Управления конструкторско-экспериментальных работ
Министерства автомобильной промышленности СССР, дважды лауреат Государственной премии

Это родной стужаке

ПОДАРОК ШОФЕРАМ

Водителям дизельных грузовиков, работающим в Сибири и на Крайнем Севере, зимой приходится тратить много сил и времени, чтобы пустить остывший за ночь двигатель. Советские ученые и инженеры создали специальную пусковую жидкость, позволяющую, невзирая на сорокаградусный мороз, без подогрева подготовить машину к работе.

«Холод-Д-40» — так названа эта смесь, содержащая этиловый эфир, изопропилнитрат, петролейный эфир и масло для судовых газовых турбин. Она испытывалась на двигателях ЯАЗ-204, ЯАЗ-206, ЯМЗ-236, ЯМЗ-238 и других при минус 32—40 градусах. Были проведены также исследования с целью определить влияние холодного пуска на износ деталей двигателя. Оказалось, что это влияние незначительно. Так, при 37-градусном морозе износ двигателя ЯМЗ-238 в зоне верхнего компрессионного кольца за 100 пусков составил всего 11 микронов. А в эксплуатационных условиях при использовании пусковой жидкости в течение года, за который автомобиль прошел 59 тысяч километров, износ достиг лишь 1,4 микрона на тысячу километров пробега.

Испытания показали, что, используя «Холод», можно за несколько минут пустить двигатель и тронуться с места. Это отличный подарок шоферам.

НОВЫЕ ДИЗЕЛИ

ЯМЗ-240 — такой индекс присвоен новому мощному дизелю, серийный выпуск которого начался на Ярославском моторном заводе. Мощность его вместе с турбонагнетателем составляет 520 л. с. Такие двигатели предназначены для большегрузных автомобилей, и в первую очередь для БелАЗов.

ПОМОЩНИК СТРОИТЕЛЯ

Завод автомобильных кранов в г. Иваново создал кран К-1014 грузоподъемностью 10 тонн. Он смонтирован на шасси автомобиля МАЗ-500.

Помимо основной решетчатой стрелы, которая предназначена для обычных погрузочно-выгрузочных операций, телескопический кран имеет башенно-стреловое оборудование.

Башня со стрелой позволяет поднимать груз на 20 метров, то есть на высоту 5—6-этажного дома. Механизмы приводятся в действие от дизельного двигателя.

Опытный образец нового крана успешно прошел государственные испытания.

АЛМАЗ НА СЛУЖБЕ У АВТОМОБИЛЯ

В автомобилестроении все шире применяются новые особо прочные материалы, повышающие надежность и долговечность деталей и узлов. Среди них закаленные стали, металлы с упрочненным поверхностным слоем.

Однако повышенная твердость осложняет их обработку, особенно чистовую. Именно поэтому горьковский, московский и кременчугский автозаводы совместно с НИИАвтопромом начали широкие эксперименты по чистовой обработке деталей алмазным инструментом. В результате поверхность изделия становится настолько ровной, что процесс получил название алмазного выглаживания.

Подобным образом на ГАЗе обрабатывались сырые и закаленные стали, бронзы, чугуны.

На Кременчугском автозаводе была выглажена втулка промежуточного вала раздаточной коробки, которая работает вместе с бронзовой втулкой шестерни понижающей передачи. Условия работы — трение скольжения со смазкой. В результате улучшилась чистота обработки.

Инженеры ЗИЛа внедрили в производство алмазное выглаживание наружной цилиндрической поверхности кольца сальника ступицы переднего колеса ЗИЛ-130. На изготовление 140 тысяч деталей было израсходовано лишь четыре алмаза общим весом менее четырех каратов.

АВТОМАТ СЛЕДИТ ЗА ДОРОГОЙ

Чтобы правильно спроектировать дорогу, особенно в городе, надо знать сколько автомобилей по ней проедет, каких моделей, скорость, направление движения и интервалы между машинами. Лишь зная все это, можно быть уверенным, что на магистрали, которая еще не пролегла на карте, не будет возникать заторов, что она не станет местом аварий. Но установить все это можно, только если будут изучены те же условия движения автомобилей на аналогичных магистралях.

Как определить эти условия? Визуально? Можно, но это весьма трудоемкая работа: множество автомобилей пронесется с большой скоростью, и человек не успеет их регистрировать. На помощь пришла машина, созданная в Харьковском автодорожном институте. Это переносный фотоэлектрический прибор. Сигналы от трех датчиков, размещаемых вдоль дороги с таким расчетом, чтобы в зоне их «обзора» оказались все проезжающие автомобили, поступают в измеряющую часть прибора. Она состоит из киноаппарата, секундомера и часов. Когда автомобиль появляется в зоне действия прибора, его «замечает» один из датчиков, который включает секундомер и киноаппарат, настроенный на съемку одиночным кадром. Таким образом, пленка фиксирует тип и направление движения машины, а секундомер — его скорость.

АВТОПОЕЗД-ЗЕМЛЕВОЗ

Пока эта машина существует лишь в единичном образце. На ее бампере табличка «Испытания».

Новый землевоз Д-600 грузоподъемностью 30 тонн начинает свою биографию. Полуприцеп создан на заводе дорожных машин «Октябрьская Кузница» в Коростене, а одноосный тягач БелАЗ-531 — в Жодино на автозаводе. Шарнирное соединение позволяет тягачу поворачиваться под углом в девяносто градусов по отношению к полуприцепу.

Кузов полуприцепа опрокидывается назад. Экскаватор насыпает в него 18,5 м³ грунта. С такой нагрузкой автопоезд может двигаться со скоростью 50 км/час по бетону и до 20 км/час по грунтовой дороге.

Впрочем, новый землевоз предназначен для строек, а там в начале строительного цикла дорог с усовершенствованным покрытием нет. Поэтому очень важна способность машины проходить даже заболоченные места. Благодаря тому, что тягач может, поворачиваясь вокруг оси шарнира, выводить в сторону ведущее колесо, автопоезд «выкарабкивается» из заболоченного участка.

САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ

Завод имени Лихачева всегда был школой передового опыта автомобилестроения. Недавно в строй действующих вступил новый цех кабин грузовых автомобилей, который по типу постройки, оборудованию и организации производства является уникальным в отечественной автомобильной промышленности.

Цех состоит из трех производственных пролетов. В каждом пролете две поточные механизированные линии крупногабаритной штамповки. Новые, совершенные прессы оснащены целым рядом остроумных приспособлений, облегчающих труд рабочих и повышающих надежность в эксплуатации. Эти прессы спроектированы и созданы силами автозаводцев.

Особенностью (и очень важной) новых прессовых линий является то, что они смонтированы на разборных металлоконструкциях. Это даст возможность очень быстро провести перестановку станков и прессов, когда ЗИЛ начнет выпуск автомобилей новых моделей.

Самое современное оборудование, установленное в цехе, позволяет значительно улучшить сборку кабин и оперения. Достаточно для примера сказать, что требования к качеству окраски кабин грузовиков ЗИЛ-130 не намного отличаются от требований к окраске кузовов легковых автомобилей.

Важнейшее значение имеет и тот опыт, который приобрели проектировщики и технологи, создавшие этот уникальный цех: он будет положен в основу при строительстве новых цехов автомобильных заводов.

СОРОКАТЫСЯЧНЫЙ АВТОБУС

Сегодня марка «ЛАЗ» столь же популярна, как и эмблемы старейших наших автозаводов — Московского и Горьковского. С самой лучшей стороны зарекомендовали себя львовские автобусы — городской, междугородный, туристский.

Недавно коллектив ЛАЗа отметил радостное событие: из ворот завода вышел сорокатысячный автобус.



Фото И. Свириды (ТАСС)

До призыва на действительную военную службу с юношами допризывного и призывного возрастов повсеместно без отрыва от производства и учебы проводится начальная военная подготовка.

Из статьи 17 Закона СССР о всеобщей воинской обязанности.

КОГДА СТРАНА БЫТЬ ПРИКАЖЕТ ГЕРОЕМ

Репортаж из военно-спортивного лагеря

Лес, палатки. Вечерами здесь звенит гитара — к заводским ребятам приезжают солдаты-гвардейцы. Вместе поют песни отцов — старую комсомольскую «Когда страна быть прикажет героем...» или фронтовую «Бьется в тесной печурке огонь...» Идет негромкий разговор по душам: о службе армейской и работе в цехе, о книгах, о девушках. Это вечерами. А наступает утро... Голос дневального разрывает тишину командой: «Подъем!» Привычно скидываются одеяла, быстро, без суеты один за другим выскакивают из палаток ребята. Утренняя зарядка, туалет, завтрак — все четко, по распорядку, как у заправских военных. Что ж, для того и собралась сюда заводская допризывная молодежь, чтобы поближе познакомиться с условиями армейской службы, испытать кое-что на себе. Допризывники разбиты на отделения и взводы. Командуют ими сержанты. Военные занятия начинаются и кончаются тоже строго по расписанию.



Мы наблюдали, как гвардии сержанты Бочаров, Порошин, Шапошник обучали ребят по курсу молодого бойца. Вот на плацу — строевая подготовка. Ребята одеты в солдатские гимнастерки, только без погон. Стараются держать равнение, покрепче дать «ножку». Не у всех получается как надо: хорошая строевая выучка дело не такое уж простое. Со временем она станет доступна каждому. А пока отрабатываются ее отдельные элементы.

На полянке, окруженной кустарником, одно из отделений изучает автомат. Рядом другая группа знакомится с уставами. В спортивном городке — физподготовка, сдача нормативов комплекса «Готов к защите Родины».

В перерывах встречаемся с будущими воинами. Все они работают в цехах, занимаются в вечерних школах и институтах. На заводском учебном пункте ДОСААФ они уже закончили изучение теории автомобиля, освоили другие военно-технические специальности. Знакомимся с Сергеем Баутным. Скромный паренек, электромонтер в цехе коммунистического труда, с благодарностью вспоминает знающего и внимательного преподавателя автодела, члена заводского комитета ДОСААФ Виктора Григорьевича Ромашова.

— Такого учителя не забудешь! — дополняет товарища слесарь-монтажник Александр Васин.

— Да и вы курсанты ничего, — включается в разговор начальник лагеря офицер запаса Есинов, — недаром вас обоих за отличную сдачу экзаменов по автомобилю наградили премиями.

— А у вас как дело? — спрашиваем слесаря Александра Косых, стоящего рядом.

— Уже сдал вождение, получил права шофера-профессионала!

Видно, ребята время даром не теряли.

На заводе организации ДОСААФ и комсомола работают рука об руку. Здесь отлично готовят молодежь к службе в армии. Поэтому почин комсомольских секретарей М. Белкова и В. Федотова, активиста оборонной работы В. Есипова и ветерана войны И. Болотина, предложивших создать юношеский военно-спортивный лагерь, поддержали партком и директор предприятия. У доброго дела — широкие крылья: навстречу молодежи завода пошло командование Таманской дивизии. Вожак комсомольцев-гвардейцев старший лейтенант Игорь Пушнов к своим обязанностям прибавил заботу о заводских пареньках. Палаточный городок в лесу юноши построили сами. И вот теперь здесь по-настоящему готовится к напряженной, ответственной и почетной армейской службе.

В тот день, когда мы были здесь, состоялся выезд в музей боевой славы Таманской дивизии. Мы поехали вместе с ребятами. Видели, какое впечатлительное произвели на них боевые документы, фотографии, оружие, рассказы ветеранов дивизии. В боях 1941 года под Смоленском и Ельней одной из первых получила она почетное звание гвардейской.

Многие будущие воины, знакомясь с боевыми реликвиями, не раз подумали о тех, кто прошел по дорогам войны. Тут мы узнали, что отцы Сергея Баутна и Александра Косых, Александра Васина, да почти всех — бывшие фронтовики.

Дружба с таманцами помогает юношам удовлетворить глубокую внутрен-

— Подъем! — день в юношеском военно-спортивном лагере начинается с сигнала побудки, который дает строгальщик, студент Московского авиационного технологического института Александр Елкин.

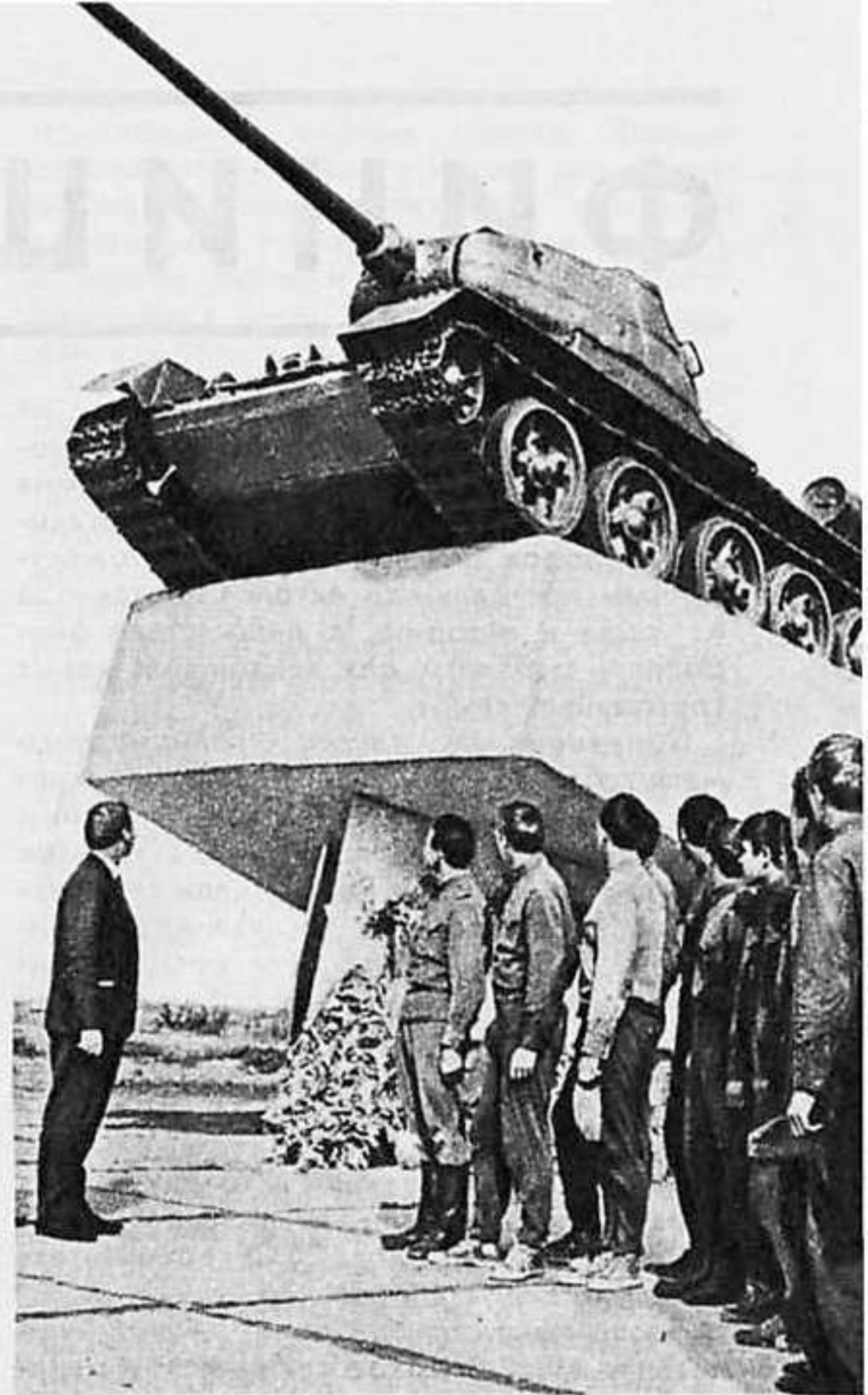


— Газ сбавлять не надо — машина с ходу форсирует реку, — говорит ребятам гвардии старший лейтенант Игорь Пушнов. В прошлом он — суворовец, выпускник училища имени Верховного Совета, сейчас — вожак комсомольцев Таманской дивизии. Знающий офицер, обаятельный человек, Пушнов пользовался уважением всех курсантов юношеского лагеря.

— Двигатель запускается так, — говорит механик-водитель, отличник боевой и политической подготовки рядовой Николай Тимофеев (слева) слесарю-монтажнику Александру Васину.



Никто не забыт! Вечная слава героям! Юноши побывали в замечательном музее гвардейского соединения. Потом они поехали к танку Т-34 — памятнику защитникам Москвы, остановившим гитлеровцев в октябре 1941 года на Минском шоссе (правое фото).



нюю потребность: подготовиться к трудной и благородной службе в армии, к защите Родины так, чтобы быть достойными великого подвига отцов.

Мы видели, как гвардейцы знакомили молодых автомобилистов с вождем и эксплуатацией колесных машин, танков, боевыми стрельбами на полигоне.

У ребят умелые и требовательные воспитатели, за плечами которых солидная жизненная школа. Начальник лагеря В. Б. Есипов и командир взвода автомобилистов А. И. Суворов, тренер по спорту А. М. Бекетов — бывалые

фронтовики. Замполит В. Н. Князев тоже прошел армейскую закалку. Весь свой опыт и знания они отдают ребятам.

Может быть, теперь многие из заводских юношей, проходивших обучение в военно-спортивном лагере, изучавших автомобиль и мотоцикл, сдавших нормы спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины», уже приняли Военную присягу и шагают в настоящем военном строю, четко печатая шаг. Может быть, кто-то из них уже сел за руль боевой машины, заступил в караул, вышел на первые тактические занятия. И мы уверены — моло-

дые воины станут бдительными, мужественными солдатами. С благодарностью они вспомнят и военно-спортивный лагерь, и гвардейцев-таманцев, и своих наставников с завода. И еще мы верим: если понадобится, они грудью встанут на защиту социалистического Отечества, как и их отцы, прославят Родину героизмом. Из песни ведь слова не выкинешь!

Май КОТЛЯРСКИЙ,
спец. корр. «За рулем»

Фото М. Рунова

Сейчас сержант Алексей Бочаров даст команду: — Взво-о-д, стой! — и начнется ознакомление еще с одной боевой машиной — бронетранспортером.

Саша Чуланов с виду не богатырь, а гранату метнул дальше всех. Выполняя нормативы комплекса ГЗР, комсомолец-электрик Чуланов еще зимой получил третий разряд по лыжам и стрельбе. Отлично овладел он и походной рацией. Такой парень в бою не подведет (фото внизу слева).



ФИНИШ? НЕТ, СТАРТ!

Несколько месяцев отделяют нас от того дня, когда на Центральном стадионе имени В. И. Ленина под звуки гимна был опущен флаг юбилейной Спартакиады народов СССР. Но с этим торжественным прощальным актом Спартакиада не ушла в историю, а лишь стала очередным рубежом для завоевания новых спортивных высот.

Соревнований такого грандиозного масштаба еще не знало наше спортивное движение. Полтора года миллионы рабочих, колхозников, воинов, студентов закалялись, мужали, овладевали спортивным мастерством на состязаниях юбилейной Спартакиады. Она носила подлинно всенародный, всеобъемлющий характер, в ней нашли отражение те огромные социально-экономические перемены, которые произошли в стране за 50 лет коммунистического строительства. Именно с этих позиций и следует рассматривать включение в программу Спартакиады народов СССР военно-технических видов спорта.

Темпы индустриализации, каких еще не знал мир, высокое техническое оснащение всего нашего народного хозяйства, бурный прогресс науки — все это сопровождалось и подъемом авиационного, автомобильного, радио, мотоциклетного, водномоторного спорта, которые стали ныне неотъемлемой составной частью нашего спортивного движения и играют важную роль в подготовке советской молодежи к обороне и созидательному труду.

Надо полагать, что с нынешнего, юбилейного года технические виды спорта займут постоянное место в программе наших всенародных спартакиад. Поэтому сейчас, по свежим следам минувшей Спартакиады, следует оценить ее значение как важной вехи на пути возмужания военно-прикладных видов спорта.

Занятия военно-техническими видами спорта в организациях ДОСААФ с каждым годом приобретают все большие масштабы. Об этом убедительно говорят итоговые цифры Спартакиады. За полтора года — свыше 20 миллионов участников соревнований, 2,5 миллиона разрядников, около 3 тысяч мастеров спорта и кандидатов в мастера, сто новых всесоюзных рекордов!

В журнале «За рулем» были названы победители Спартакиады по техническим видам спорта, приведены результаты финальных автомобильных и мотоциклетных соревнований. Эти данные отражают заметные перемены, которые происходят в нашем автоспорте, позволяют говорить о расширении его границ, характерных сдвигах.

Разве не показателен в этом смысле тот факт, что в состязаниях по автоспорту первое место заняла команда Латвии, а не коллективы победителей Спартакиады — РСФСР, Москвы и Украины. Можно, правда, сослаться на то, что в Прибалтике автоспорт имеет прочные традиции, что ему уделяют здесь большое внимание партийные и советские органы, профсоюзные спортивные общества. Но чем объяснить победное выступление грузинских автомо-

А. Н. СКВОРЦОВ,
заместитель председателя ЦК ДОСААФ

билистов, занявших второе место, вслед за латвийскими? Как не обратить внимание на успех армянских автоспортсменов, поднявшихся в итоговой таблице на более высокое место, чем представители Ленинграда и Белоруссии — этих давних опорных пунктов нашего автоспорта? Мы вправе сегодня говорить о поступательном процессе развития автоспорта во всей стране, в том числе и в республиках, где долгое время его не баловали вниманием. И если оценивать не только место, которое заняла та или иная команда, то похвалы заслуживают эстонские, литовские авто- и мотоспортсмены, автомобилисты Молдавии. Теперь не проведешь четкую грань между лидерами и аутсайдерами — почти во всех союзных республиках появились сильные команды. Это и есть следствие массового развития спорта.

Таковы некоторые, наиболее заметные штрихи Спартакиады. Но итоги ее не уместаются в протоколах технических результатов. Мы должны рассматривать их гораздо шире. Речь идет об оживлении всей массовой спортивной работы в организациях оборонного Общества. А это прямое следствие практического выполнения Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)».

Многие организации ДОСААФ нашли новые эффективные формы привлечения юношей и девушек к занятиям автоспортом, пропаганды его среди населения.

Заметно оживилась спортивная работа в хозрасчетных спортивно-технических клубах и в самодеятельных клубах. В спортивной жизни появились новые веяния. Можно назвать, например, спартакиаду водителей, организованную Министерством автомобильного транспорта Грузии, или рождение местных традиционных соревнований, привлекающих большое внимание общественности, — таких, как мотокросс памяти К. Э. Циолковского в Калуге, соревнования картингистов, посвященные памяти двадцати шести бакинских комиссаров в Азербайджане, розыгрыш кубка городов-героев по мотоболу, ралли на приз «Янтарная Волга» в Риге и многие другие.

Четвертая Спартакиада благотворно сказалась на развитии учебно-спортивной базы Общества. Затраты комитетов и клубов только на технику и спортивное снаряжение составили солидную сумму — 11 миллионов рублей.

Совсем недавно на карте спортивных новостроек ДОСААФ появились новые точки: кемеровский мотодром с трибунами на 11 тысяч зрителей, мотодром в Черкесске на 25 тысяч человек, тбилисский мототрек на 35 тысяч. Возводятся стадионы технических видов спорта в Белгороде и ряде других мест. А

всего в юбилейном году построено 26 спортивных сооружений.

И еще один, отрадный итог, имеющий особую значимость, если исходить из того, что главная задача оборонного Общества — готовить молодежь к службе в Советских Вооруженных Силах, активно воздействовать на формирование ее физических и духовных качеств. Я имею в виду самое широкое участие в соревнованиях Спартакиады юных мотоциклистов и автомобилистов.

Из шести видов автоспорта в трех были представлены юношеские команды на всех этапах соревнований, начиная с областных и кончая финалами Спартакиады. Даже в сборных коллективах союзных республик 50—60 процентов составляли спортсмены в возрасте до 25 лет. Да, Спартакиада была в полном смысле слова молодежной. И скорее всего поэтому она столь убедительно продемонстрировала успехи нашего автоспорта.

Но Спартакиада — не только всенародный смотр достижений, это серьезная проверка наших возможностей. И финал Спартакиады, повторяю, — вовсе не финиш, а старт нового, еще более мощного продвижения вперед.

Именно с таких позиций специалисты, тренеры должны взглянуть на минувшие спортивные события. Тем более, что Спартакиада дала обильную пищу для анализа и размышлений. Надо полагать, наши федерации, центральный и республиканские клубы рассмотрят итоги выступлений автомобилистов, мотоциклистов, картингистов, не оставив без внимания и вопросы теории, научных методов тренировки и подготовки спортсменов. Я же хочу коснуться некоторых общих проблем.

В динамике роста нашего автоспорта определенно есть слабые участки. Четырнадцатое место спортсменов Белоруссии в автоспорте и тринадцатое в мотоспорте никак не соответствуют возможностям республики, имеющей не только хорошие спортивные традиции, но и свои автомобильные и мотоциклетные заводы. Пожалуй, только недооценкой этих видов соревнований со стороны республиканских организаций, и прежде всего комитета ДОСААФ, можно объяснить пятнадцатое место по автоспорту команд Азербайджана. Ниже своих возможностей выступили коллективы Узбекистана. Плохо пока обстоят дела и в ряде областей Российской Федерации — Курской, Новгородской, Иркутской, Калининской и других.

За годы, отделяющие нас от прошлой Спартакиады, советский автоспорт добился успехов на международной арене. Все мы радовались победам Г. Кадырова и Б. Самородова в чемпионатах мира по мотогонкам на льду, золотой медали В. Арбекова в мотокроссе, вице-чемпионским званиям И. Плеханова в гонках по гравийной дорожке.

Но этими достижениями никак нельзя обольщаться. Слишком они малочисленны и не соответствуют массовому размаху мотоспорта в стране. Более того, за последние два года мы неоправданно

сдали свои позиции в мотокроссе, где, казалось, были все основания рассчитывать на новые победы. В этом виде мотоспорта мы богаты молодыми дарованиями больше, чем любая другая страна. Но творческий рост молодых идет далеко не теми темпами, которых можно было бы ожидать. Ускорить этот процесс обязаны тренеры. От них мы вправе потребовать большего коэффициента полезного действия. Пока же приходится констатировать, что они слабо повышают свои знания, не владеют современными приемами тренировок, совершенно недостаточно используют данные науки и передового опыта.

При каждой неудаче на международных состязаниях у нас принято ссылаться на спортивную технику. Да, мотоциклетные и автомобильные заводы в неоплаченном долгу перед нашим спортом. Главным образом по их вине мы пока не добились успехов в многодневных соревнованиях и в авторалли. Но когда речь заходит о кроссе и гравельных гонках, ссылки на технику несостоятельны, так как наши спортсмены выступают на отличных чехословацких мотоциклах. Надо полагать, итоги выступления на международной арене мотокроссменов и гонщиков на гравельной дорожке в юбилейном 1967 году будут серьезно и строго проанализированы Федерацией мотоспорта. Нам представляется, что настала пора повысить ответственность как тренеров, так и наиболее опытных спортсменов за результаты их выступлений в международных соревнованиях.

Как ни парадоксально, но факт, что даже многие члены сборной команды СССР по мотокроссу до сих пор не имеют конкретных планов индивидуальной спортивной подготовки, в перерывах между крупными международными соревнованиями лишены возможности тренироваться. Поэтому очень часто можно слышать от тренеров, да и от самих спортсменов, что они плохо выступали, так как не тренировались на такой трассе: то она оказалась очень песчаной, то слишком глинистой и грязной, то валуны и трамплины подвели. И

такие «причины» выставляются уже не первый год. Между тем всем известно, что у нас можно найти любую трассу для подготовки к любым соревнованиям.

Значит, вопрос заключается не в отсутствии трассы, а в отношении к порученному делу. Вот этим-то и должны всерьез заняться Федерация мотоспорта и соответствующие работники Управления военно-технических видов спорта ЦК ДОСААФ.

Говоря о делах Спартакиады, нельзя умолчать и о таком важном ее разделе, как судейство (напомним, что только на финалах работало 850 судей). При нынешних масштабах соревнований оно приобретает порой решающее значение. Неквалифицированное, а тем более необъективное судейство способно загубить самую лучшую спортивную встречу — это известная истина. Пока же уровень подготовки судейских кадров резко отстает от темпов роста автоспорта, особенно в сложных соревнованиях — авторалли, мотоциклетном многоборье, которые, как правило, не проходят без протестов и апелляций.

Всех нас, конечно, радуют цифры, свидетельствующие о размахе состязаний. Но при этом нельзя закрывать глаза на то, что многие из них проходят буднично, серо, я бы сказал, формально. Между тем сами соревнования призваны быть главными пропагандистами спорта. Напряжение и красота спортивной борьбы, ее порыв и вдохновение способны увлечь тысячи людей. При вдумчивом подходе к делу каждая встреча на кроссовой или кольцевой трассе, на мототреке или мотобольном поле может стать не только спортивным, но, если хотите, политическим мероприятием, рассчитанным на воспитание спортсменов и зрителей, на популяризацию автоспорта. А этого невозможно достичь без высокой культуры соревнований. Кстати, пришло, видно, время подумать о том, чтобы современная техника — электротабло со счетом кругов и номерами лидирующих гонщиков, радиотрансляция по всей трассе (а не только у старта—финиша) и многое другое — нашла широкое применение на состязаниях.

Переход на пятидневную рабочую неделю открывает перед трудящимися

новые возможности для занятий военно-прикладными видами спорта. Больше появляется времени у людей для тренировок, подготовки техники, участия в состязаниях. Не одиночки и не десятки, а многие сотни и тысячи людей могут заниматься авто- и мотоспортом в каждом городе, в каждом районе.

Пять миллионов спортсменов-разрядников по военно-техническим видам спорта должны подготовить организации Общества за 1967—1970 годы. Так решил VI съезд ДОСААФ. Это будет вкладом нашей массовой патриотической организации в выполнение поставленной партией задачи — придать физкультуре и спорту всенародный размах, воспитывать здоровое, физически крепкое поколение, способное к высокопроизводительному труду и защите Родины.

Жизнь требует от всех нас не призывов, а последовательных настойчивых усилий, конкретных дел по развитию массовых состязаний, повышению мастерства спортсменов и — что особенно важно — по усилению военно-прикладного значения технических видов спорта. Здесь еще непочатый край работы. Речь может идти о дополнении существующих соревнований специальными элементами, разработке новых военно-прикладных соревнований, об изменениях нормативов. Но цель должна быть одна: добиться, чтобы технические виды спорта непосредственно содействовали воспитанию навыков, необходимых воину в современных условиях.

В календарь спортивных соревнований на 1968 год уже вошли гонки военизированных патрулей, включающие стокилометровый марш мотоциклистов по пересеченной местности со стрельбой и гранатометанием. Но это только начало. Многое здесь будет зависеть от инициативы работников на местах, их опыта, понимания важности стоящих перед нами задач.

1968-й год открывает широкие горизонты для нового подъема технических видов спорта. Это год 50-летия Советских Вооруженных Сил, и спортсмены ДОСААФ должны отметить славную годовщину достойными делами, повышением своего мастерства, новыми рекордами, новыми победами во славу нашей любимой социалистической Родины.

Картинг. Старт дан.

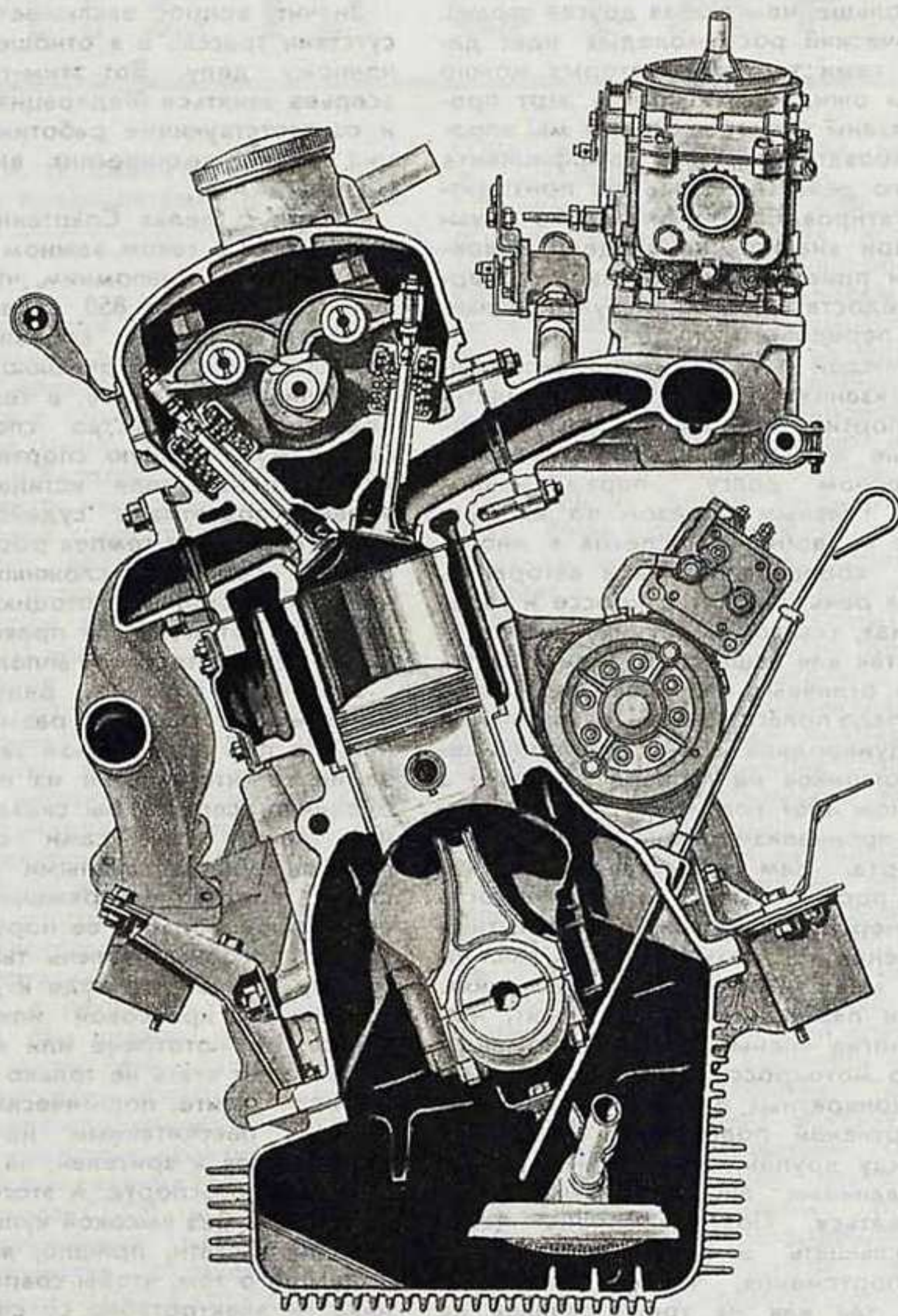
Фото В. Ширшова



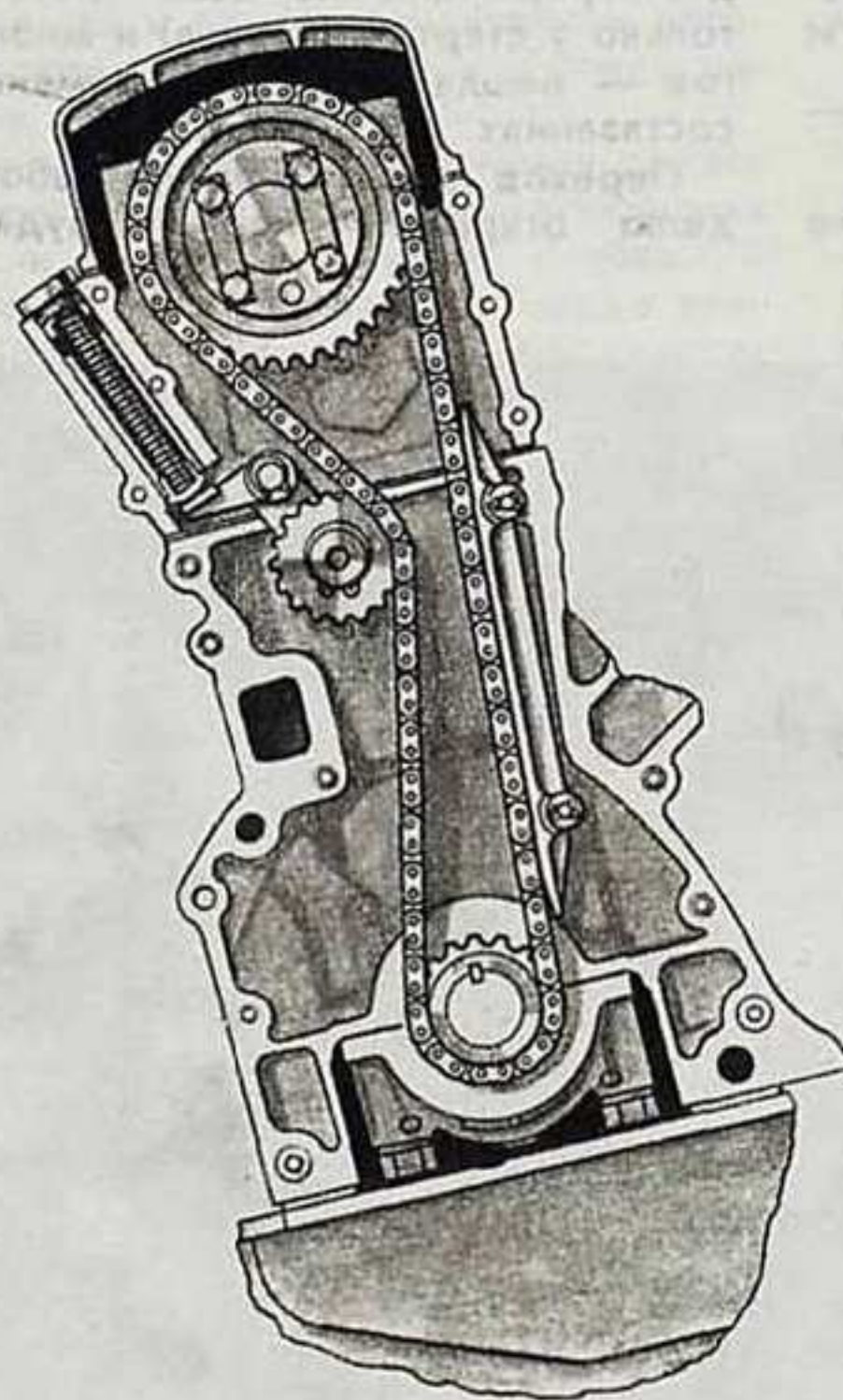
Как и на всех современных двигателях, у новой модели впускные клапаны выполнены несколько большего диаметра, чем выпускные. Направляющие втулки клапанов изготовлены из металлокерамического сплава. На каждом клапане имеется по две концентрически расположенные пружины. Тарелки клапанных пружин удерживаются на стержне клапана сухарями, под которые устанавливаются для уплотнения кольца из температуромаслостойкой резины. Все эти конструктивные элементы уже хорошо известны нашим автомобилистам, знакомым с клапанным механизмом двигателей моделей «407» и «408», где они зарекомендовали себя наилучшим образом как по надежности, так и по долговечности.

Для разборки клапанного механизма, в случае необходимости притирки клапанов и очистки их от нагара, надо снять головку блока цилиндров, предварительно демонтировав распределительную звездочку с цепью. Перед тем, как удалить сухари клапанов, следует снять коромысла, которые расположены на двух параллельных валиках, проходящих вдоль всей головки блока цилиндров. Поскольку стойки этих валиков выполнены несъемными и представляют собой одно целое с телом головки блока, валики выбивают специальной длинной выколоткой с наконечником из мягкого материала. Удаляют сухари клапанов при помощи приспособления, конструкция которого аналогична подобному приспособлению для двигателей моделей «407» и «408» и отличается от последнего лишь своей конфигурацией, связанной с наклонным расположением клапанов у двигателя новой модели.

Система питания состоит из карбюратора К-126Н и диафрагменного механического бензонасоса. Карбюратор отличается от своего предшественника незначительными изменениями в схеме, а также размерами жиклеров и диффузоров. Поскольку кулачковый вал находится на головке блока цилиндров, то и бензонасос расположен там же. Благодаря этому он хорошо доступен при чистке его фильтра и демонтаже. Кроме того, установка бензонасоса вдали от сильно нагретых деталей и в потоке воздуха от вентилятора исключает образование паровых пробок. Привод насоса осуществляется от специального кулачка на кулачковом валике через шток в головке блока.



Поперечный разрез нового двигателя «Москвича». Блок цилиндров наклонен на 20 градусов. На рисунке хорошо видны верхний распределительный вал, два ряда коромысел, V-образно расположенные клапаны и вставные гильзы мокрого типа.



Цепной привод распределительного вала. Слева, у ведомой ветви, расположен натяжной ролик. Справа, на ведущей ветви — плоский длинный успокоитель цепи из пластмассы. На ступице звездочки распределительного вала видны головки четырех болтов, крепящих звездочку к валу.

Воздушный фильтр сухой, со сменным бумажным элементом. Смесь во впускной трубе подогревается горячей водой, отводимой из головки блока цилиндров в специальную рубашку, охватывающую только нижнюю часть трубы под карбюратором. Из рубашки вода идет к добавочному клапану термостата. Этот клапан при прогреве двигателя, когда основной клапан термостата закрыт, находится в открытом состоянии, обеспечивая циркуляцию воды через рубашку впускной трубы, то есть создавая интенсивный ее подогрев. На нормально прогретом двигателе, когда основной клапан термостата открыт полностью, добавочный закрыт. Благодаря этому подогрев впускной трубы отключен и мощностные показатели не снижаются из-за перегрева смеси во впускной трубе.

Повышению литровой мощности способствует также конструкция выпускного коллектора. Он объединяет выпускные патрубки первого цилиндра с четвертым и второго с третьим. От коллектора отходят две приемных трубы, которые на пути к глушителю соединяются в одну.

Система зажигания принципиально и конструктивно не отличается от аналогичной системы двигателя модели «408». Лишь характеристики автоматов опережения изменены согласно требованиям нового двигателя. Несколько необычен привод распределителя — посредством пары спиральных шестерен, от переднего конца коленчатого вала.

На новом двигателе применена система смазки под давлением и разбрызгиванием. Масляный насос смонтирован в передней нижней части крышки цепного привода кулачкового вала и приводится той же парой спиральных шестерен, что и распределитель зажигания. Редукционный клапан — такой же конструкции, как и у модели «408», но расположен снаружи и легко доступен для регулировки. Из насоса все масло поступает в фильтр, элемент которого изготовлен из специальной бумаги. Он обладает в сравнении с известными в настоящее время фильтрами тонкой очистки очень незначительным сопротивлением. Поскольку через фильтр проходит все масло, он получил название полнопоточного. На случай, если в результате сильного загрязнения фильтрующего элемента его сопротивление возрастет чрезмерно, параллельно установлен очень чувствительный перепускной клапан, открывающийся даже при самых низких минимально устойчивых оборотах двигателя. После полнопоточного фильтра масло поступает в главную магистраль, расположенную в

блоке цилиндров. Из нее по пяти каналам оно подводится к коренным подшипникам, а затем по сверлениям в коленчатом валу поступает к шатунным.

Как и в двигателях моделей «407» и «408», в масляных каналах коленчатого вала имеются центробежные ловушки, закрытые пробками на резьбе. Из заднего конца главной магистрали масло по вертикальному каналу в блоке, а затем и в головке цилиндров поступает для смазки подшипников распределительного вала, осей коромысел и рабочих поверхностей кулачков. Кулачковый вал внутри имеет по всей длине канал, по которому масло подводится и к его подшипникам и на рабочие поверхности кулачков, через специальные отверстия в их затылках. Кроме этих отверстий, в передней части валика сделано еще отверстие для подачи масла к упорной шайбе, препятствующей осевым перемещениям кулачкового вала. Все остальные детали двигателя (за исключением пары спиральных шестерен привода распределителя и масляного насоса, расположенных на одном валу) смазываются разбрызгиванием. В шестеренчатом масляном насосе между зубьями, входящими в зацепление, создается довольно высокое давление, требующее повышенного усилия для его работы. Чтобы устранить это явление, в корпусе насоса, против места, где происходит зацепление зубьев, предусмотрено отверстие, через которое масло, сжимаемое зубьями, выдавливается наружу, в картер. Отверстие просверлено таким образом, что фонтан масла из него попадает прямо в зацепление спиральных шестерен привода.

Очень интересно и вместе с тем просто решена проблема охлаждения масла. Масляный картер, отлитый, как и все основные детали двигателя, из алюминиевого сплава, имеет оребрение не только на наружной поверхности, но и внутри масляной ванны. Благодаря этому значительно увеличилась передача тепла от масла стенкам картера. Проверка показала, что одно только внешнее оребрение малоэффективно. Полнопоточный фильтр расположен в передней части двигателя ниже радиатора и поэтому хорошо обдувается встречным потоком воздуха. На машины, предназначенные для жаркого климата, кроме этого, будет устанавливаться корпус фильтра с наружным оребрением. Масляного радиатора на двигателе нет.

Система охлаждения — жидкостная, с принудительной циркуляцией от центробежного насоса через головку блока цилиндров и радиатор. Циркуляция в блоке, как и у двигателя модели «408», термосифонная. Оптимальный диапазон

температур охлаждающей жидкости поддерживают жалюзи с ручным управлением, термостат и отключающийся вентилятор.

Вентилятор механически не связан со шкивом привода и может при вращающемся шкиве оставаться неподвижным, что очень ускоряет прогрев двигателя. Но стоит только охлаждающей жидкости в нижнем бачке радиатора достигнуть 95 градусов, как расположенное там термореле мгновенно замыкает цепь в электромагнитной муфте, вмонтированной в ступицу шкива вентилятора. Муфта соединяет шкив с вентилятором, который начинает эффективно охлаждать радиатор. Как только температура жидкости в нижнем бачке снизится до 70 градусов, вентилятор отключается. В настоящее время этот узел дорабатывается.

Довольно оригинально новый двигатель располагается под капотом. Кронштейны-лапы его имеют такую форму, что блок цилиндров оказывается наклоненным на 20 градусов вправо. Благодаря этому находящиеся слева карбюратор, бензонасос, генератор и стартер стали хорошо доступны. Одновременно несколько снизилась высота двигателя.

Такова конструкция нового двигателя. А тем, кто сядет за руль «Москвича» с этим мотором, сообщаем, что топливом служит автомобильный высокооктановый бензин АИ-93 (ГОСТ 2084-67). Допускается также применение А-93, А-95 и «Экстра» ВТУ-67-60.

В качестве моторного масла рекомендуется АС-8 (М8Б) по ГОСТ 10541-63 с присадкой из 3,5 процента ВНИИ НП-36 и 1 процента АЗНИИ-ЦИАТИМ-1.

Что касается мощностных показателей, то в этом отношении новый мотор находится на уровне лучших современных образцов своего класса: мощность его 75 л. с. при 5800 об/мин., а максимальный крутящий момент 11,3 кгм при 3400 об/мин. коленчатого вала. Литровая мощность достигает 50,7 л. с. Все это, повторяем, достигнуто благодаря переносу кулачкового вала на головку блока цилиндров и повышению степени сжатия. А применение алюминиевых сплавов для основных деталей позволило снизить вес двигателя без сцепления и коробки передач до 115 кг.

Освоение нового двигателя — трудовой подарок уфимских моторостроителей к 50-й годовщине Великого Октября.

И. БОЙЧЕВ,
заместитель директора
моторного завода,
Н. КРАСИЛЬНИКОВ,
заместитель главного инженера

г. Уфа

Полярная лаборатория

Для освоения богатств Крайнего Севера нужны автомобили, способные трудиться, когда столбик ртути на градуснике падает до минус шестидесяти и даже семидесяти градусов, а скорость ветра достигает 10 метров в секунду.

Недавно проведено исследование работы V-образных дизелей ЯМЗ-238А, установленных на десяти автомобилях КраЗ-256, эксплуатировавшихся за 69-й параллелью, близ Норильска. Предстоя-

ло выяснить, как в этих трудных условиях следует поддерживать тепловой режим двигателя в оптимальных пределах, что позволило бы значительно снизить коррозионный износ стенок цилиндров.

Труднее всего стабилизировать тепловой режим у самосвалов, которые работают, как правило, на коротком плече, причем с порожним обратным пробегом. Для утепления двигателя, помимо ватного капота, радиатор, сверх жалюзи за-

крывали войлоком, а масляный поддон закрывали пологом из двойного брезента. Но даже, несмотря на эти меры, температуру работающих двигателей при длительных пробегах не удавалось поднять выше 65 градусов.

Испытания помогли разработать рекомендации, позволяющие увеличить долговечность двигателя ЯМЗ-238А. Основное — это совершенствование процесса сгорания топлива.

ЭТАПЫ БОЛЬШОГО ПУТИ

Разбег

Оформлен путевой лист — выезд разрешен. Автомобиль, выйдя из ворот гаража, двинулся в путь. Вперед, навстречу ветру, дождю, жаре, стуже. Ему предстоит, может быть, дальняя, в несколько сотен километров дорога, а может быть, близкая — по городу, поселку, от склада к складу, с поля на ферму, от дома к вокзалу. Сотни тысяч автомобилей ежедневно выходят на линию. Тяжелые сорокатонные БелАЗы и приземистые ЗИЛы, подвижные ГАЗы и УАЗы, стремительные «Волги», «Москвичи» и «Запорожцы», трудяги МАЗы, КраЗы, «Колхиды», УралАЗы. Они вывозят с полей хлеб, снабжают заводы металлом, население одеждой и продуктами. Мы еще в постелях, но не спят машины, бодрствуют шоферы. Они везут цемент и бетон на стройку новой ГЭС в Усть-Илиме, через болота и снега пробиваются к далеким геологическим партиям, доставляют в пустыни стальные трубы нефтяникам и газовщикам. География нашего автотранспорта обширна, как обширны просторы страны.

Автомобиль тысячами нитей пронизал экономику, стал мощным рычагом в хозяйственном, техническом, культурном подъеме национальных республик Советского Союза. А в таких ранее отсталых окраинных районах России, как Тува, Якутия, Калмыкия, Колыма, автомобиль является главным средством доставки грузов и пассажиров. Автомобильная трасса там — самая щедрая, самая надежная кормилица!

Сейчас автомобили перевозят грузов почти в пять раз больше, чем железные дороги. Только автобусами в городах и на междугородных маршрутах пользуются ежедневно 50 миллионов пассажиров (это в 8,2 раза больше, чем на железнодорожном транспорте). Население обслуживают десятки тысяч легковых таксомоторов.

Такими выдающимися успехами работы автомобильного транспорта встретили пятидесятилетие Великого Октября.

Людам старшего поколения помнятся иные годы. После гражданской войны страна переживала тяжелую раз-

руху. И при одном лишь упоминании об автомобилизации Советской Республики за рубежом слышались саркастические, а то и прямо враждебные выкрики. «Как! В России, с ее сохой и телегой, думать о собственном автомобилестроении, — это же утопия, абсурд!». Помню, уже в середине двадцатых годов одна реакционная английская газета опубликовала ехидную карикатуру: два тощих вола тщетно селятся вытащить из густой грязи легковой автомобиль. Карикатура и пространная подпись под ней означали: глядите, мол, какая участь ждет автомобиль в России...

А мы начинали и верили: первые десять советских грузовиков АМО-Ф-15, возглавившие в день седьмой годовщины Октября колонну демонстрантов на Красной площади, знаменуют собой первый шаг, отправной пункт для развития автомобильного транспорта. Именно от Московского Кремля, от Красной площади маршруты первых отечественных машин, окрашенных в красный цвет — цвет революционного созидания, пролегли к первым социалистическим новостройкам, в народное хозяйство.

От первых десяти АМО-Ф-15 нам потребовалось менее полутора десятков лет, чтобы по выпуску грузовых автомобилей выйти на первое место в Европе и второе (после США) в мире. Построив в годы первых пятилеток гигант на Волге — Горьковский автозавод, реконструировав, а по существу возведя заново Московский автозавод, расширив Ярославский, Советский Союз в 1938 году стал производить более 200 тысяч автомобилей, в том числе 180 тысяч грузовиков. Эти успехи выдвинули СССР в число стран с развитым автомобилестроением. Средняя грузоподъемность производимого грузового автомобиля превышала примерно в полтора раза среднюю грузоподъемность автомобиля, выпускавшегося в США.

Это был мощный разбег, выдающаяся победа социалистического производства.

За подписью Ленина

Естественно, наш автомобильный транспорт развивался и набирал силы вместе с ростом экономического, индустриального и оборонного могущества страны и на его основе, по мере оснащения автомобильной техникой. Советское правительство, лично Владимир Ильич Ленин сразу же после того, как большевики взяли власть в свои руки, уделяли автомобильному транспорту самое пристальное внимание. Вот передо мной более двадцати правительственных декретов, принятых при жизни Ильича и в значительной части подписанных им. О реорганизации и централизации автомобильного хозяйства Республики; об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям; о порядке пользования грузовыми и легковыми автомобилями предприятиями и учреждениями, состоящими на государственном бюджете; о финансировании автохозяйств; о порядке приобретения за границей автомашин и автоимущества...

Характерно, что в правительственных постановлениях тех лет была за-

ложена основа правопорядка использования общественного транспорта, разработаны такие важные проблемы организации работы автотранспортных предприятий общего пользования, как централизованное планирование перевозок, задачи хозяйственного расчета. Многие были узаконены и детализированы. В частности, были выработаны положения о путевых листах, номерных знаках на автомобили, о документах на право управления автомобилем, о правилах движения. Это важнейшие документы, которые легли в основу дальнейшего развития автомобильного транспорта и порядка его работы.

На базе социалистической индустриализации

Год от года мужала Советская страна. XIV съезд нашей партии, состоявшийся в 1925 году, определил пути индустриализации. Первая пятилетка ознаменовалась созданием заводов для массового производства современных по тому времени грузовых автомобилей. С конвейеров Московского, Горьковского, Ярославского заводов сходили 2,5-тонный АМО-2, 3-тонный АМО-3, полутонка ГАЗ-АА, пятитонные ЯЗы.

Все увеличивающийся автомобильный парк страны требовал новых методов использования. Уже в те годы разрабатываются теоретические основы транспортного процесса. Устанавливаются технико-экономические показатели эксплуатации автомобилей, более совершенной становится система их обслуживания и ремонта. Строятся авторемонтные заводы, мастерские и станции технического обслуживания. Открываются учебные заведения по подготовке рабочих массовых профессий, инженеров, экономистов и техников для автомобильного транспорта.

В 1930 году создается «Союзтранс», объединивший автобусы различных организаций и ведомств, а в 1939 году в союзных республиках учреждаются наркоматы автомобильного транспорта, в ведение которых передаются автотранспортные предприятия общего пользования, авторемонтные заводы, учебные заведения. Таким образом, успехи в автостроении подкрепляются организационными и научными мероприятиями по наиболее рациональному использованию автомобилей.

Результаты этих мер видны из следующих показателей. В 1938 году в стране эксплуатировался парк численностью уже в 760 тысяч автомобилей. С 1928-го по 1940 год — за время, когда объем перевозок на всех видах транспорта увеличился в 7,6, а грузооборот в 4 раза, — на автомобильном транспорте они возросли соответственно в 43 и 44 раза. Одновременно улучшались и качественные показатели.

В годы Великой Отечественной войны, когда народное хозяйство перестроилось на военный лад, автомобили, и прежде всего из автохозяйств общего пользования, были оперативно мобилизованы и направлены в армейские части и соединения и для непосредственного обслуживания фронта. Все годы войны транспорт был важнейшим средством связи между тылом и

фронтом, обеспечивал действующую армию вооружением, продовольствием, обмундированием и топливом для боевых машин, а также перевозил промышленные и продовольственные грузы, необходимые для населения и нормального функционирования промышленных и сельскохозяйственных предприятий.

В новых условиях — по-новому

После окончания войны и короткого восстановительного периода, когда был достигнут уровень 1940 года, советская экономика твердым шагом двинулась вперед. Быстрое расширение производства, появление новых отраслей потребовали не только количественного увеличения автомобильного парка, но и оснащения транспорта подвижным составом, технически более совершенным и разнообразным. В стране значительно расширяется производство автомобилей: реконструируются действующие заводы, вводятся в строй новые.

Огромные средства страна вкладывает в строительство, ремонт, улучшение дорожного хозяйства, разрушенного войной. С 1950-го по 1957 год протяженность дорог с твердым покрытием возросла со 177,3 до 225,7 тысячи километров (на 27 процентов), в том числе с усовершенствованным покрытием — с 19,2 до 52,0 тысячи километров (в 2,7 раза).

Сама жизнь, бурное развитие индустрии, размах промышленного и жилищного строительства, дальнейшее развитие сельского хозяйства, а вместе со всем этим резко увеличивающаяся потребность в перевозке массовых грузов предъявили свой счет и автомобильному транспорту. Решениями партии и правительства в стране началось повсеместное сосредоточение автомобилей в крупных, самостоятельных автохозяйствах. Закрылись десятки тысяч мелких гаражей, и половина автомобильного парка страны сосредоточилась в мощных хозрасчетных автомобильных предприятиях.

Укрупнение автохозяйств не было чисто административным актом. Этот широчайший по масштабам процесс базировался на прочной экономической и организационной основе, которую создали централизованные перевозки. Начало массового их развития принято относить к 1951 году. Они обеспечили возможность внедрения графиков движения автомобилей, способствовали лучшему использованию грузоподъемности, сокращению времени простоя автомобилей под погрузочно-выгрузочными работами и в конечном счете принесли большую выгоду как государству, так и непосредственно предприятиям, пользующимся автомобилями (а таких, кто в них не нуждается, практически нет).

В результате централизованных перевозок при обслуживании строек, железнодорожных узлов и станций, аэропортов, морских портов и речных пристаней производительность автомобилей намного повысилась. Высвободились многие тысячи грузчиков, экспедиторов, которые перешли на другие участки работы.

Централизованные перевозки явились тем экономическим рычагом, который стимулировал специализацию подвижного состава и предъявил новый счет автомобильной промышленности. Стало быстро расти производство самосвалов большой грузоподъемности, лесовозов, цементовозов, панелевозов, муковозов и других самых разнообразных «возов». Возникли благоприятные условия для повседневной и комплексной механизации погрузочно-выгрузочных работ и многое другое.

Автомобильный транспорт из местного, подсобного превратился в самостоятельный вид транспорта. Он обеспечен замечательной техникой, квалифицированными кадрами всех специальностей, располагает научной организацией труда, широким общественным активом рационализаторов и изобретателей. Автотранспорту по плечу любые задачи, которые выдвигает перед ним рост экономической и оборонной мощи страны, материального благосостояния и культурных запросов советских людей.

...Бегут, бегут по дорогам автомобили. Ведут их в путь неутомимые труженики — шоферы. А готовят к выходу на линию, обеспечивают нормальную, бесперебойную работу — слесари, техники, инженеры, диспетчерские службы, научные институты, лаборатории. Общая численность персонала, занятого на автомобильном транспорте, превышает 5 миллионов человек. Автотранспортники, как и весь советский народ, встречая полувекковой праздник Великого Октября, подвели итоги своего труда. Подавляющее большинство коллективов с гордостью рапортовало Родине: социалистические обязательства, взятые к юбилею Советской власти, выполнены успешно. Перевезены сотни миллионов тонн грузов сверх плана, сэкономлены десятки тысяч тонн топлива.

Работники автомобильного транспорта отдают себе ясный отчет и в том, что юбилейный год — это не только рубеж для подведения итогов пройденного, это и старт для новых свершений. В нынешней пятилетке будет построено около 67 тысяч километров дорог с твердым покрытием. На вновь строящейся и действующей сети дорог намечается широко развернуть строительство станций технического обслуживания, гостиниц и других объектов. Предстоит увеличить грузооборот автомобильного транспорта на 48 процентов. А это требует резкого повышения производительности труда, научной его организации, совершенствования новой системы планирования и экономического стимулирования, широкого внедрения автоматизации и многого другого.

Есть все основания полагать, что работники автомобильного транспорта, под руководством партийных организаций, широко развернув социалистическое соревнование, с успехом выполнят задачи, поставленные XXIII съездом Коммунистической партии Советского Союза.

А. ТАРАНОВ,
профессор,
заведующий кафедрой
техники и эксплуатации
автомобильного транспорта
Московского инженерно-экономического
института имени Серго Орджоникидзе

● 1950 г., ДЕКАБРЬ. По инициативе столичных партийных организаций начато укрупнение автохозяйств Москвы, где насчитывалось 4534 мелких хозяйства, подавляющая часть которых имела от одного до девяти автомобилей.

● 1951 г., ИЮЛЬ. Н. Шумилкин на 500-кубовом гоночном мотоцикле собственной конструкции впервые в СССР взял «двухсотенный барьер» — довел абсолютный всесоюзный рекорд скорости на мотоцикле до 204,8 км/час.

● 1951 г., 26 ОКТЯБРЯ. В канун 34-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции впервые в истории советского спорта абсолютный рекорд скорости на автомобиле превысил 200 км/час. Харьковчанин В. Никитин на машине «Харьков-3» с мотором 2500 см³ показал на дистанции 1 км с хода 201,342 км/час.

● 1951 г. Минский автозавод начал производство семитонных грузовиков МАЗ-200Г с бортовым решетчатым кузовом, седельных тягачей, а также 25-тонных самосвалов МАЗ-525, рассчитанных для тяжелых дорожных условий и карьерных работ. С 1951 по 1959 год МАЗ-525 выпускался в Минске. С 1959 по 1965 год — на Белорусском автомобильном заводе в г. Жодино.

● 1951 г. В Москве на автомобильном транспорте общего пользования начали в массовом порядке внедряться централизованные перевозки грузов. Прямой экономический эффект этого метода — резкое сокращение потребности в подвижном составе, грузчиках, экспедиторах, ускорение доставки грузов, упорядочение работы автохозяйств и их клиентов. Централизованные перевозки создали экономические предпосылки для укрупнения автохозяйств и быстрого развития автотранспорта общего пользования, занявшего ныне ведущее положение.

● 1951 г. На базе слияния трех самостоятельных обществ — Досарм, Досав и Досфлот — образовано единое Всесоюзное Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту — ДОСААФ СССР — массовая добровольная организация трудящихся, имеющая целью всячески содействовать обороноспособности страны, подготовке технических специалистов массовых профессий, в том числе шоферов, трактористов, мотоциклистов, развивать военно-технические виды спорта.

● 1954 г., СЕНТЯБРЬ. Впервые в нашей стране состоялись международные соревнования по мотокроссу. Победили В. Пылаев (750 см³), Г. Вартаньян и В. Каржавин (750 см³ с коляской), Н. Севостьянов (350 см³) и чехословацкий гонщик М. Соучек (125 см³).

● 1954 г. На Московском заводе малолитражных автомобилей начато производство существенно модернизированного «Москвича» — модели 401.

● 1954 г. Совет Министров СССР принял постановление о дальнейшем расширении централизованных перевозок автомобильным транспортом общего пользования.

● 1955 г., МАРТ. В Москве на малом стадионе «Динамо» впервые проведены гонки на льду по 400-метровому кольцу. Победили Н. Сусова и А. Савельев (125 см³), А. Степанов (350 см³).

● 1955 г., ИЮЛЬ. Прошли первые в стране трехдневные мотоциклетные соревнования — прообраз нынешней многодневки. Среди 257 гонщиков в личном зачете абсолютное первое место занял рязанец П. Подзолов.

● 1955 г. На Львовском автобусном заводе изготовлен опытный образец автобуса ЛАЗ-695.

● 1955 г. Организован Институт комплексных транспортных проблем (ИКТП) Академии наук СССР. Вместе с научно-исследовательскими институтами автотранспорта, а также автодорожными вузами он способствовал развитию и внедрению передовых методов эксплуатации автомобилей, совершенствованию их конструкций.

● 1955 г. Протяженность междугородных автобусных маршрутов за пятилетку возросла вдвое, достигнув 273 тысяч километров. За это же время построено почти 30 тысяч километров дорог с твердым покрытием. Установлено единое расписание движения автобусов по межобластным и республиканским маршрутам.

● 1956 г., АПРЕЛЬ. Московский завод малолитражных автомобилей, не останавливая производства, приступил к изготовлению новой машины — «Москвич-402», — ставшей базовой моделью для ряда модификаций, в том числе «Москвича-407» с верхнеклапанным двигателем.

● 1956 г., МАЙ. В Расторгуеве под Москвой проведены первые многодневные мотоциклетные соревнования на первенство СССР. Стартовал 251 спортсмен. Чемпионами стали: В. Бойко (125 см³), Д. Косиков (350 см³), Р. Решетникс (750 см³), В. Михайлов и Б. Медведев (мотоциклы с коляской).

● 1956 г., 26 ИЮНЯ. Московскому автомобильному заводу присвоено имя Ивана Алексеевича Лихачева, который почти четверть века руководил предприятием.

● 1956 г., 15 ОКТЯБРЯ. На осеннем конгрессе Международной автомобильной федерации (ФИА) в Париже в число членов федерации принят Центральный автотоклуб СССР.

● 1956 г. Горьковский автозавод начал производство автомобилей «Волга».

● 1956 г. Минский автозавод освоил серийное производство автомобилей-лесовозов МАЗ-501 с обеими ведущими осями, грузоподъемностью 15 тонн.

● 1957 г., МАЙ. Состоялось первое в СССР авторалли. На дистанции 3000 километров соревновались около 100 участников.

● 1957 г., НОЯБРЬ. Отмечая 40-летие Советского государства, автотранспортники и дорожники рапортовали Родине: сеть дорог в стране достигла 1400 тысяч километров, в том числе

230 тысяч километров с твердым покрытием. Построены современные автомагистрали Москва — Минск, Москва — Симферополь, Киев — Харьков — Ростов-на-Дону — Орджоникидзе и другие.

● 1957 г. На машиностроительном заводе в Вятских Полянах (Кировская область) началось производство мотороллера ВП-150, а на Тульском машиностроительном заводе — мотороллера Т-200.

● 1958 г., ЯНВАРЬ. Управление пассажирского автомобильного транспорта Мосгорисполкома ввело в опытном порядке радиосвязь с такси, автобусами и автомобилями технической помощи, используя радиостанции АРС-1 и АРС-2.

● 1958 г., 10 ИЮНЯ. В Москве состоялись первые в стране мотогонки по гаражной дорожке. Победил Борис Самородов из Уфы.

● 1958 г., СЕНТЯБРЬ. На автозаводе имени И. А. Лихачева начато производство нового грузовика повышенной проходимости — ЗИЛ-157, который на Брюссельской международной выставке в 1958 году получил Большой приз.

● 1958 г., НОЯБРЬ. Совет Министров СССР постановил организовать на Запорожском заводе «Коммунар» производство микролитражных легковых автомобилей. Первый опытный «Запорожец» появился на наших дорогах в июне 1959 года.

● 1958 г. Львовский автобусный завод выпустил первую тысячу модернизированных автобусов ЛАЗ-695Б.

● 1958 г. Советские спортсмены впервые приняли участие в международных автомобильных соревнованиях — авторалли (Финляндия).

● 1958 г. На старты Первой всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта вышло около 7 миллионов юношей и девушек — членов ДОСААФ.

● 1958 г. Ковровский завод имени Дегтярева начал выпуск мотоцикла К-175.

● 1958 г. Учитывая большой народнохозяйственный эффект от укрупнения автохозяйств, ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли решение об объединении мелких автохозяйств в крупные хозрасчетные. В течение 1958—1961 гг. только в РСФСР было ликвидировано более 43 тысяч нерентабельных мелких автохозяйств. Около 110 тысяч автомобилей, находившихся на предприятиях отраслевых управлений, объединены в крупные территориальные хозрасчетные автохозяйства. 68 тысяч автомобилей различных министерств и ведомств переданы организациям автотранспорта общего пользования.

● 1959 г., СЕНТЯБРЬ. В Одессе впервые состоялся чемпионат страны по ипподромным мотогонкам. Чемпионами стали: Р. Богданов (125 см³), Я. Кююнемяэ (350 см³), Л. Дробязко (750 см³).

● 1959 г., ОКТЯБРЬ. В Уфе закончился первый чемпионат СССР по гаражным мотогонкам. Золотую медаль завоевал уфимец Фарид Шайнуров.



Я-ЗА СЛОЖНОЕ РАЛЛИ

ГЕНРИХ ЗАРГАРЯН

Чемпион IV Спартакиады народов СССР и чемпион страны по автомобильному ралли (класс автомобилей „Волга“)

Объявлены результаты, вручены награды, опущен флаг соревнований... Чемпиона Спартакиады по авторалли найти нетрудно. Вот он, улыбающийся и радостный Заргарян. Его окружили друзья, он принимает поздравления. Мастер спорта из Еревана в третий раз выиграл золотую медаль чемпиона.

Наше интервью с Генрихом Саркисовичем начинается с такого вопроса.

— Как Вы оцениваете только что закончившиеся соревнования?

Это были большие и по-настоящему представительные состязания сильнейших раллистов Советского Союза. Если не ошибаюсь, первое авторалли состоялось у нас десять лет назад. А сегодня, как видите, оно приобрело самое широкое признание — и вошло в программу Спартакиады. В этом автомобильном марафоне, как мы иногда называем ралли, стартовало 108 экипажей. В Нальчик собрались сборные команды всех пятнадцати союзных республик и городов Москвы и Ленинграда. В их составе — лучшие раллисты страны, среди которых было 63 мастера спорта.

— Прокомментируйте, пожалуйста, спортивные результаты этих состязаний.

— Говорят, что в ралли спортивное счастье особенно непостоянно. Как бы там ни случилось, но вот, оглядываясь назад, я замечаю, что стабильные результаты в командном зачете республик показывают литовские спортсмены. Посмотрите — и на этот раз они подтвердили свой прошлогодний успех — снова вышли на первое место! Не случайно и второе место, занятое командой Латвии. Помню, в 1964 и 1965 годах она была третьей, а вот теперь, в год Спартакиады, поднялась ступенькой выше. Радует первая удача молдаван, вышедших на третье место. С сожалением должен отметить, что среди призеров, увы, нет команды моих земляков. Она оказалась лишь двенадцатой. Разочарование принесли болельщикам сильные коллективы Эстонии и Москвы, «перегрузившиеся» штрафными очками. А личные результаты — тут я просто теряюсь, кого выделить в этом году. Приятно, что в семье чемпионов появились новые имена — я имею в виду экипаж Гидраускас — Малинаускас из Каунаса. Не могу не отметить выступления московских армейцев Козлова и Ильина, вновь подтвердивших свой высокий класс. Вообще, ралли в Нальчике показало, что многие спортсмены стали зрелыми мастерами, и, по совети говоря, выиграть золотую медаль чемпиона было очень нелегко. При этом надо отдать должное отличной работе помогавшего мне механика Сергея Акопяна. Подготовленная им машина вела себя безупречно.

— Вы говорите об острой спортивной борьбе. А сама трасса соревнований Вам показалась сложной, трудной?

— Маршрут ралли включал звездный сбор со стартами из Москвы, Киева, Минска и Тбилиси. Этот участок пути был нетрудным. Основная же трасса проходила неподалеку от Нальчика и представляла собой три довольно сложных «кольца» по горным дорогам и дополнительные соревнования.

Мне кажется, что усложнение ралли за счет включения в него большого числа таких соревнований (слалом, ипподромная гонка, фигурное вождение, подъем на холм и др.) идет только на пользу.

— Почему Вы так считаете?

— По сути своей ралли это многоборье. Оно призвано проверить со всех сторон мастерство и выносливость спортсмена, скоростные показатели и надежность машины. Я повторяю — со всех сторон. Да и со спортивной точки зрения тоже представляется естественным, чтобы спортсмен, проиграв в одном виде соревнований, имел возможность, используя все свое мастерство, отыграть в другом. Так что ралли должно быть насыщено дополнительными соревнованиями. Пока же

оно носит у нас несколько односторонний характер. Например, минутное отставание или опережение графика по нынешним условиям обходится мне в сто штрафных очков. Их я могу компенсировать, отыграв сто секунд на дополнительных соревнованиях. Но многолетний опыт свидетельствует о том, что, даже показывая в них абсолютно лучший результат, при этих условиях на хорошие места в общем зачете рассчитывать не приходится. Итак — я за усложнение ралли, за увеличение числа дополнительных соревнований, за повышение их «удельного веса» в общем очковом балансе. Я — за многоборье, позволяющее выявить настоящих мастеров ралли.

Но при всем этом я считаю, что пришло время подумать об изменении «Общих условий ралли». Их действительно надо радикально упростить. Эта масса параграфов нередко ставит в тупик не только спортсменов и тренеров, но даже судей, сильно затрудняет подведение итогов соревнований, а сложность толкования многочисленных параграфов и пунктов рождает протесты.

— Поделитесь, пожалуйста, своими соображениями о технических требованиях к автомобилям, участвующим в ралли.

— На мой взгляд, дело здесь обстоит благополучно. Из документа, излагающего технические требования, ясно, что именно можно усовершенствовать в двигателе, в ходовой части машины. Но в выборе дополнительных осветительных приборов он, пожалуй, предоставляет спортсменам чрезмерную свободу. Дополнительные фары должны обязательно быть одинаковыми на автомобилях всех участников или же не ставиться совсем.

— Не кажется ли Вам, что стоит привлечь к участию в ралли спортсменов, выступающих на собственных автомобилях?

— Да, конечно же. Это обязательно надо делать. Через несколько лет выпуск легковых машин возрастет в несколько раз. Думаю, это приведет и к росту числа раллистов-«личников». Мне кажется, что со временем даже в первенстве страны по ралли можно будет учредить специальный приз за лучший результат, показанный на собственном автомобиле. Я бы приветствовал такое решение.

Авторалли

Командный зачет. 1. Литовская ССР; 2. Латвийская ССР; 3. Молдавская ССР.
Личный зачет. Автомобили «Волга»: 1. Г. Заргарян и А. Арутюнян (Армянская ССР); 2. Л. Потапчик и Э. Паскачимас (Литовская ССР); 3. В. Ионин и Л. Чихрадзе (РСФСР). Автомобили «Москвич»: 1. Ю. Козлов и В. Ильин (Москва); 2. С. Тенишев и В. Кислых (Москва); 3. Л. Бойцова и Э. Сингуринди (Ленинград). Автомобили «Запорожец»: 1. К. Гидраускас и С. Малинаускас (Литовская ССР); 2. Ю. Михайлов и Г. Майоров (Москва); 3. И. Сагатаускас и В. Чутяле (Литовская ССР).



С СЕРИЙНОГО НА ГОНОЧНЫЙ

ВЛАДИМИР ГРЕКОВ

Чемпион страны
по автомобильным
шоссейно-кольцевым
гонкам (формула 3)

Вот он разговаривает с нами, среднего роста человек с приветливым открытым лицом. На нем синий тренировочный костюм. Рядом не видно традиционных для гонщика шлема, очков, перчаток. Ничто не напоминает о том, что вчера этот шофер междугородного автобуса из Краснодара завоевал почетный титул чемпиона страны по автогонкам.

— Скажите, Владимир Владимирович, Вы впервые выступаете на первенстве страны по «кольцу»?

— И да и нет. За рулем серийной «Волги» я принимал участие в чемпионате еще в 1965 году. Третью формулу освоил только в конце прошлого года. Стартовал в Риге и занял там первое место. А в этом году — впервые участвую на гоночной машине в чемпионате страны.

— Вы раньше, кажется, занимались мотоспортом?

— Да, это мое юношеское увлечение. Между прочим, мотоспорт, с которым я познакомился в шестнадцать лет, раскрыл мне «тонкости и капризы» форсированных двухтактных двигателей. И сейчас, выступая на машинах третьей формулы, на которых стоят двухтактные моторы, я чувствую, какую пользу принесло это знакомство. Ведь не секрет, что некоторые гонщики, пе-

Окончание на стр. 18

В учебных организациях ДОСААФ и в учебных заведениях системы профессионально-технического образования ежегодно проводится подготовка специалистов для Вооруженных Сил СССР.

Из статьи 18 Закона СССР о всеобщей воинской обязанности.

Б. ТРАММ,
член президиума
ЦК ДОСААФ



Класс-Автодром-Дорога

Начало учебного года, где бы оно ни было — в школах, техникумах, вузах, — всегда радостное и ответственное событие. Таким оно стало и в наших автомотоклубах. Вот и ныне десятки тысяч юношей призывного возраста с волнением переступили пороги учебных аудиторий. Перед ними сверкают белизной стены классов, свежей краской пахнут агрегаты и механизмы автомобилей. За лето приведены в порядок гаражи, пункты технического обслуживания, дворы, подъездные пути. Доведены до полного комплекта инвентарь, оборудование, наглядные пособия. Преподаватели и инструктора, побывав на методических сборах, семинарах, проанализировали собственный опыт и опыт своих товарищей, чтобы основательнее подготовиться к встрече с новыми учениками.

Отсюда, от преподавателя, из учебного класса через автодром лежит у юноши путь к самостоятельному управлению автомобилем, на широкую жизненную магистраль. Может быть, ему придется потом пройти с автомобилем многие и многие тысячи километров, возможно, он будет водить бронетранспортер, танк или иную боевую машину, но время, проведенное в автомотоклубе, навсегда останется в памяти. Надо ли говорить о том, как важно для всех нас, чтобы молодой человек сразу же оказался в атмосфере, где царят строгая требовательность и чуткость, высокая организованность и педагогическое мастерство, где все зовет к серьезным занятиям.

Большая часть наших учебных организаций так именно и встретила своих питомцев. Организованное начало дает основание надеяться на хорошие результаты. Сама жизнь, возрастающие потребности народного хозяйства и Советских Вооруженных Сил в кадрах технических специалистов обязывают добиваться этого.

Уже один тот знаменательный факт, что новый учебный год начался в не-

обычное время — накануне празднования 50-летнего юбилея Советского государства — многое обещает: слушатели, преподаватели, воспитатели, весь общественный актив, полны готовности и желания наращивать темпы, взятые в преддверии славного праздника Октября. Несомненно и то, что теперь мы стали богаче, увереннее, имеем реальные возможности развернуть учебную работу с большим размахом.

Выполняя постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года, определившее основные задачи и направления в деятельности ДОСААФ, многие комитеты Общества развернули строительство учебных зданий, приобретают технику, оборудование. Это дало возможность в прошлом году открыть десятки штатных и более ста спортивно-технических и самодеятельных клубов. Значительно расширилась их география. Теперь наши учебные организации успешно готовят водителей в Хабаровске и Владивостоке, в Средней Азии и Прибалтике, на Украине и Кавказе. Остановите на любой дороге нескольких шоферов, и от каждого третьего-четвертого вы услышите, что он является воспитанником клуба или курсов ДОСААФ. В текущем и будущем годах предполагается увеличить сеть учебных организаций, привлечь к обучению техническим профессиям новые тысячи молодых людей. Условия для этого есть. Сейчас мы получаем новую технику, в частности автомобили ЗИЛ-130, разрезные двигатели этой модели. Во многих клубах классы разборочно-сборочных работ дают возможность организовать занятия для восьми бригад сразу, а кое-где применить фронтальный метод (о нем было подробно рассказано в № 5 журнала «За рулем» за этот год). Расширились возможности для лучшего обучения курсантов практическому вождению автомобиля: появились автодромы, учебные площадки. Кадры инструкторов

пополнились квалифицированными специалистами.

Иначе говоря, нынешний автомотоклуб располагает такими условиями, о которых еще в недалеком прошлом мы могли лишь мечтать.

В 1966/67 учебном году лучших результатов в подготовке водителей добились такие автомотоклубы, как Волгоградский, Свердловский, Киевский, Одесский, Тамбовский, Ереванский, Бакинский, Тбилисский, Тираспольский. Список этот можно продолжить, причем не только за счет областных и республиканских клубов. В последнее время к числу лучших прибавилось много учебных организаций, расположенных в районных центрах. Это Раменский и Подольский автомотоклубы (Московская область), Кузнецкий и Каменский (Пензенская область), Соль-Илецкий спортивно-технический клуб (Оренбургская область) и многие другие.

Вот Коломыя — небольшой районный городок в Ивано-Франковской области. Здание автомотоклуба здесь, пожалуй, одно из самых красивых и просторных. Достаточно сказать, что классы разборочно-сборочных работ и пункт технического обслуживания занимают помещения по 180 кв. метров каждый. Прибавьте к этому классы теоретического обучения, правил движения, гараж с теплыми боксами, котельную, гардероб, душевую — и вы получите представление, чем располагает этот клуб. Недалеко от него оборудован учебный автодром. Характерно, что почти весь этот комплекс построен и оборудован за счет денежных сбережений клуба и с помощью курсантов. Коломыйцы законно гордятся своим детищем. Постоянный образцовый порядок, умелая и глубокая постановка

На снимке: Коломыйский автомотоклуб. Идут занятия по техническому обслуживанию автомобилей.

учебно-воспитательной работы выдвинули этот автомотоклуб в число передовых.

В прошлом учебном году общий уровень подготовки водительских кадров был значительно выше, нежели в предыдущие годы. Это отмечают экзаменационные комиссии ГАИ, об этом свидетельствуют отзывы, письма из автохозяйств и воинских частей, где трудятся и служат наши воспитанники.

Однако мы не можем закрывать глаза и на серьезные недостатки в ряде учебных организаций Общества. Из стен некоторых автомотоклубов выпущены водители, слабо знающие автомобиль, правила движения и не получившие достаточной практики в управлении техникой. Все это следует квалифицировать как брак в деле обучения и воспитания. Он находит лазейку там, где низок уровень идейно-политического воздействия на молодежь, где слаба организаторская и учебно-методическая работа, где не принимаются достаточных мер к укреплению учебно-материальной базы, как, например, в Новомосковском клубе (Тульская область), в котором техника из-за этого доведена до неудовлетворительного состояния.

Прежде всего необходимо решительно преодолеть недостатки в военно-патриотическом воспитании обучающихся. Принятый Третьей Сессией Верховного Совета СССР в октябре этого года Закон, который сокращает сроки действительной службы в армии, вносит существенные поправки в деятельность ДОСААФ. Теперь на Общество ложится еще большая ответственность за мобилизационную готовность советских людей, особенно молодежи, к обороне Родины. Именно с учетом этого важного обстоятельства нужно строить воспитательный процесс и в наших учебных организациях.

В передовых клубах накоплен богатый опыт. На вооружение взяты такие испытанные формы, как встречи с ветеранами войны и труда, вечера боевой славы, посещение воинских подразделений, знакомство с боевой техникой, дружба с воинами, встречи с воспитанниками клубов, проходящими ныне службу в армии, переписка с ними и многое другое. Немало наших автомобилистов и мотоциклистов было среди двадцати миллионов участников третьего Все-союзного похода по местам боевой и трудовой славы.

В основу воспитательной работы надо положить Тезисы Центрального Комитета КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции» — документ огромной вдохновляющей и мобилизующей силы. Это источник для понимания исторической роли Октября в судьбах народов нашей страны и всего мира. Тезисы глубоко и последовательно раскрывают руководящую и направляющую роль Коммунистической партии в строительстве социализма и коммунизма, в достижении грандиозных успехов в хозяйственном, научно-техническом и культурном строительстве, в создании и укреплении Вооруженных Сил Советского государства.

Нынешний учебный год совпадает еще с одним историческим событием в жизни страны — 50-летием Советских Вооруженных Сил. Недавно ЦК ДОСААФ разработал основные мероприятия по подготовке к этой знаменательной да-

те. Намечено провести месячник оборонно-массовой работы, в программе которого предусмотрены лекции, доклады, беседы о славном пути наших Вооруженных Сил, встречи с героями войны, тематические вечера, военизированные походы, автомотопробеги.

В соревнования по техническим видам спорта шире вводятся военно-прикладные элементы. В частности, к февралю 1968 года предстоит провести массовые состязания спортивно-технических клубов ДОСААФ «Гонка военизированных мотопатрулей» — 100-километровый марш на мотоциклах по пересеченной местности со стрельбой и гранатометанием. К ставшему традиционным автомобильному двоеборью добавляется третий элемент — стрельба.

Вполне понятно, что всем нашим учебным организациям необходимо принять самое активное участие в подготовке к славному юбилею армии и флота, использовать его для подъема оборонно-массовой, военно-спортивной работы, улучшения качества обучения автомобилистов.

Огромным стимулом в этом деле должно стать социалистическое соревнование между клубами, учебными группами. Специально учреждены переходящие Красные Знамена, которыми комитеты ДОСААФ будут награждаться за лучшую военно-патриотическую работу и лучшую подготовку специалистов для Вооруженных Сил. В положении о порядке награждения есть пункты, прямо относящиеся к нашим учебным организациям. Основными показателями для присуждения Красного Знамени как раз и будут хорошая постановка военно-патриотического воспитания призывников, уровень материальной базы, качество подготовки специалистов, высокий процент сдачи выпускных экзаменов с первого раза и, конечно, образцовый порядок, дисциплина — эти постоянные спутники высокой организованности.

Дистанция, которую предстоит одолеть будущему водителю автомобиля, сравнительно невелика — 564 учебных часа. На каждом этапе обучения — в классе, на автодроме, при выезде на улицы и дороги — обучающийся находится рядом со своим наставником. Пожалуй, немного таких учебных заведений, где бы так близко и так часто соприкасались учитель и ученик, как в автомотоклубе. Тем большая ответственность ложится на наших преподавателей и инструкторов. Их высокая методическая подготовка, ответственность за обучение и воспитание юношей — одно из надежных условий успеха. Перед началом учебного года комитеты ДОСААФ в областях и республиках провели кустовые учебно-методические сборы, на которых преподаватели, руководители учебных организаций обменялись опытом обучения и воспитания, изучили ряд методических документов, познакомились с образцами новой автомобильной техники.

Сборы, совещания, конечно, важная форма повышения методического мастерства, но одни они дела не решат. Нужно, чтобы стало системой постоянное общение преподавателей друг с другом, чтобы проводились открытые уроки, обсуждение лекций, взаимное посещение занятий. Крайне слабо еще внедряются у нас в практику обучения технические средства — кино, электри-

фицированные тренажеры, макеты, диафильмы. Мало курсантов привлекается к рационализации и изобретательству.

Особенно настойчиво нужно работать с инструкторами вождения. Это — вчерашние работники автохозяйств, в основном шоферы первого класса. Многие из них, мастерски управляя автомобилем, не искушены в методике обучения. Нередко, предоставленные сами себе, они не знают, как лучше учить слушателя.

В некоторых автомотоклубах еще плохо отрабатываются такие упражнения, как управление автомобилем ночью, на трудных дорогах. А мы должны готовить водителя так, чтобы он в любых условиях справился с техникой.

Наконец, следует продумать систему физической подготовки обучающихся. В этом году на призывные пункты многие тысячи молодых людей пришли, получив в организациях ДОСААФ ту или иную специальность. Им, разумеется, в армии будет легче овладеть боевой техникой. Но давайте подойдем к нашему воспитаннику еще с одной стороны — посмотрим, как он закален физически. Сколько раз он подтянется на перекладине. Умеет ли плавать, ходить на лыжах. Выносил ли он вообще. Привить ребятам вкус к спорту, к регулярным занятиям гимнастикой — наша обязанность.

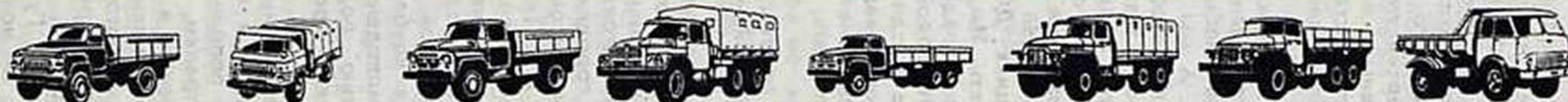
В ряде наших учебных организаций так именно и поступают. Например, в Тираспольском, Черновицком, Коломыйском и других автомотоклубах оборудованы спортивные городки с гимнастическими снарядами, беговой дорожкой, площадками для игр. Там созданы самые благоприятные условия для сдачи всех нормативов спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины». Нужно добиваться такой постановки дела во всех наших клубах, ибо физическое воспитание молодежи является неотъемлемой частью подготовки ее к службе в Советских Вооруженных Силах.

В те дни, когда учебные организации Общества готовились к приему в свои аудитории нового пополнения, — по широкому автомагистральям, грейдерным и проселочным дорогам, в густых лесах и степных просторах Украины и Белоруссии нескончаемым потоком двигались танки, бронетранспортеры, мощные тягачи. Они везли солдат, тащили пушки, ракетные установки. Гул моторов не смолкал ни днем, ни ночью: шли крупные общевойсковые учения «Днепр», в которых участвовали соединения различных видов наших славных Вооруженных Сил.

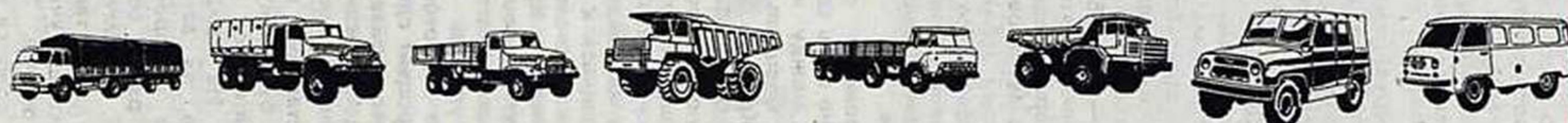
Совершая многосуточные марши, управляли могучей боевой техникой воины, классные специалисты, мастера своего дела. Среди них — тысячи юношей, получивших первоначальную военно-техническую подготовку в ДОСААФ. Замечательные ребята! Верные Родине, умелые, сильные! На них можно положиться во всем. Недалеко время, когда на смену им придут те, кто сегодня в классах, мастерских, на автодромах осваивает автомобильную технику, достойно готовится к службе в армии. Сделаем же все, чтобы воспитанники нынешнего учебного года были верными часовыми Советской Отчизны — людьми технически грамотными, мужественными, до конца преданными делу партии и народа.

БОЛЬШАЯ СЕМЬЯ СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ



ПАРАМЕТРЫ	ГАЗ-53А	ГАЗ-66	ЗИЛ-130	ЗИЛ-131	ЗИЛ-133	«Урал-375Д»	«Урал-377»	МАЗ-503
Грузоподъемность, кг	4000	2000	5000	3500/5000	8000	5000	7500	7000
Вес в снаряженном состоянии, кг	3250	3440	4300	6700	6700	8400	7275	6750
База, мм	3700	3300	3800	3975	4700	4200	4200	3200
Габариты, мм	6400×2380 ×2220	5655×2342 ×2440	6675×2500 ×2335	7040×2500 ×2480	8070×2500 ×2400	7350×2690 ×2680	7600×2500 ×2620	5970×2500 ×2620
Тип двигателя		Бензиновый,	четырёхтактный,	карбюраторный,		V-образный		Дизель, четырёхтактный, V-образный
Число цилиндров	8	8	8	8	8	8	8	6
Рабочий объем, л	4,25	4,25	6,0	6,0	7,0	7,0	7,0	11,15
Максимальная мощность, л. с. при об/мин.	115/3200	115/3200	150/3200	150/3200	220/3600	180/3200	180/3200	180/2100
Наибольшая скорость, км/час	80	95	85	80	95	75	75	70
Расход (контрольный) топлива, л/100 км	24	24	26	40	42	48	50	25
Размер шин	8,25—20	12,00—18	260—20	12,00—20	260—20	14,00—20	14,00—20	12,00—22
Число осей								
всего	2	2	2	3	3	3	3	2
ведущих	1	2	1	3	2	3	2	1



ПАРАМЕТРЫ	МАЗ-500Т с прицепом МАЗ-5243Т	КрАЗ-255Б	КрАЗ-257	БелАЗ-548	КАЗ-608 с полуприцепом КАЗ-717	МоАЗ-522	УАЗ-469	УАЗ-452
Грузоподъемность, кг	8000+7000	7500	12000	40000	11500	18000	600 кг + 2 чел.	800
Вес в снаряженном состоянии, кг	6500+3400	11950	11160	26000	8000	17550	1600	1710
База, мм	3850/2300	5300	4780	4200	2900	4200	2380	2300
Габариты, мм	13920×2500 ×3410	8645×2750 ×3160	9660×2650 ×2624	8161×3700 ×3720	11180×2476 ×2440	7200×3150 ×3100	4045×1770 ×2020	4360×1940 ×2090
Тип двигателя		Дизель, четырёхтактный, V-образный			Бензиновый, четырёхтактный, карбюраторный, V-образный	Дизель четырёхтактный, V-образный	Бензиновый, четырёхтактный, карбюраторный, рядный	
Число цилиндров	6	8	8	12	8	8	4	4
Рабочий объем, л	11,15	14,86	14,86	22,30	6,0	14,86	2,45	2,45
Максимальная мощность, л. с. при об/мин.	180/2100	240/2100	240/2100	520/2100	170/3600	240/2100	75/4000	75/4000
Наибольшая скорость, км/час	80	71	65	55	70	55	100	95
Расход (контрольный) топлива, л/100 км	25	40	45	130	42	70	12	13
Размер шин	11,00—22	1300×530 ×583	12,00—20	20,00—33	260—20	26,5—25	8,40—15	8,40—15
Число осей								
всего	2	3	3	2	2	2	2	2
ведущих	1	3	2	1	1	2	2	2

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ



ПАРАМЕТРЫ	ЗИЛ-111	ГАЗ-13 «Чайка»	ГАЗ-21 «Волга»	«Москвич-408»	ЗАЗ-965А «Запорожец»	ЗАЗ-966В «Запорожец»	ЛУМЗ-969	ГАЗ-69А
Число мест: (включая место водителя)	7	7	5	4-5	4	4	4 чел. или 250 кг + 2 чел.	5
Вес в снаряженном состоянии, кг	2815	2100	1450	990	650	740	780	1535
База, мм	3760	3250	2700	2400	2024	2160	1880	2300
Габариты, мм	6190×2040 ×1640	5600×2000 ×1620	4810×1800 ×1620	4090×1550 ×1440	3330×1450 ×1395	3730×1535 ×1370	3200×1500 ×1770	3850×1750 ×1900
Тип двигателя	Бензиновый, четырехтактный, карбюраторный, V-образный		Бензиновый, четырехтактный, карбюраторный, рядный		Бензиновый, четырехтактный, карбюраторный, V-образный воздушного охлаждения			Бензиновый, четырехтактный, карбюраторный, рядный
Число цилиндров	8	8	4	4	4	4	4	4
Рабочий объем, л	5,98	5,5	2,45	1,36	0,887	0,887	0,887	2,12
Максимальная мощность, л. с. при об/мин.	200/4200	195/4200	75/4000	50/4750	30/4200	30/4200	30/4200	52/3600
Наибольшая скорость, км/час	170	160	130	120	90	100	75	90
Расход (контрольный) топлива, л/100 км	19	14	9,0	6,5	5,5	5,9	8	14
Размер шин	8,90-15	8,20-15	6,70-15	6,00-13	5,20-13	5,20-13	5,90-13	6,50-16
Число осей всего	2	2	2	2	2	2	2	2
ведущих	1	1	1	1	1	1	2	2

АВТОБУСЫ



ПАРАМЕТРЫ	ЛиАЗ-158	ЛиАЗ-677	ЛАЗ-699А	ПАЗ-672	КаВЗ-685	ЗИЛ-118	РАФ-977Д
Число мест: для сидения	32	25	41	23	21	18	10
общее	60	110	41	45	28	18	10
Вес в снаряженном состоянии, кг	6500	7800	7660	4500	3750	3320	1720
База, мм	4858	5150	5535	3600	3700	3760	2700
Габариты, мм	9030×2500×3000	10450×2500 ×2975	10565×2500×2990	7200×2460 ×2834	6660×2400 ×2830	6840×2110 ×2067	4900×1810×2050
Тип двигателя	Бензиновый, четырехтактный, карбюраторный, рядный		Бензиновый, четырехтактный, карбюраторный, V-образный				Бензиновый, четырехтактный, карбюраторный, рядный
Число цилиндров	6	8	8	8	8	8	4
Рабочий объем, л	5,55	7,0	7,0	4,25	4,25	6,0	2,45
Максимальная мощность, л. с. при об/мин.	109/2800	180/3200	180/3200	115/3200	115/3200	170/3600	75/4000
Наибольшая скорость, км/час	65	70	96	80	81	120	110-115
Расход (контрольный) топлива, л/100 км	37	43-44	47	37,5	32*	26	12
Размер шин	11,0-20	10,00-20	11,00-20	8,25-20	8,25-20	8,90-15	7,00-15

* Эксплуатационный расход топлива.

Журнальная площадь слишком ограничена, чтобы можно было хотя бы скупым языком цифр рассказать обо всей семье советских автомобилей, настолько она велика, настолько разнообразны ее представители по своему назначению. На обложке этого номера и на страницах, которые сейчас находятся перед Вашими глазами, даны рисунки и технические характеристики основных моделей автомобилей, выпускаемых нашими заводами сегодня или принятых к производству.

О чем говорят публикуемые материалы? О значительном развитии типажа автомобилей, о том широком выборе нужных по эксплуатационным качествам машин, которые этот типаж предоставляет транспортникам для выполнения народнохозяйственных задач. О высоких технических данных новых советских автомобилей. О постоянном обновлении конструкций. А если суммировать все это — о больших достижениях отечественной автомобильной промышленности.

ресевшие на эти машины с четырехтактных гоночных автомобилей, еще плохо «чувствуют» двухтактный двигатель.

Вообще мне кажется, что путь в автоспорт (я имею в виду кольцевые гонки) должен начинаться с картинга. Там и машины простые и дешевые, и опыт кольцевых гонок можно быстрее приобрести.

— Можно ли сейчас считать третью формулу самой многочисленной категорией гоночных автомобилей?

— Я не знаю точно, сколько у нас гоночных машин других формул. Скажу только, что сейчас в стране более трех десятков автомобилей третьей формулы. Из них на первом этапе чемпионата стартовало двадцать восемь. Большинство составляют «Мелькус-Вартбурги» моделей 1966 и 1965 годов. Машины более раннего выпуска насчитываются уже единицами. Зато на соревнованиях было представлено шесть новых гоночных автомобилей «Эстония-9» отечественного производства.

— Что Вы скажете о составе участников на минувшем первенстве, о ходе борьбы в группе автомобилей третьей формулы?

— Здесь было много сильных соперников, опытных гонщиков. Сильнейшим среди них я считаю эстонца Энна Гриффеля. Он тонко «чувствует» мотор, прекрасно управляет машиной и сейчас находится в очень хорошей форме. На втором, ленинградском, этапе первенства страны я не мог с ним конкурировать, так как у меня был неважный двигатель. Если на первом этапе в двух заездах я занял соответственно первое и второе места, то в Ленинграде пришлось довольствоваться четвертым и вторым. Но в итоге, как видите, это принесло мне золотую медаль чемпиона. Так что я имею все основания считать для себя спартакиадный год успешным. Успехом этим я в большой степени обязан своему механику Анатолию Панченко. Благодаря ему я мог полагаться на машину как на самого себя.

— Ваши планы на будущее?

— Трудно наперед загадывать. Буду продолжать выступать на «кольце», надеюсь попробовать свои силы в гонках на Кубок социалистических стран.

Кольцевые автогонки

Командный зачет. 1. Ленинград; 2. Грузинская ССР; 3. Москва.
Личный зачет. Гоночные автомобили формулы 1 (3000 см³): 1. Е. Павлов; 2. В. Новожилов; 3. Н. Иванов (все — Ленинград). Гоночные автомобили формулы 3 (1000 см³): 1. В. Греков (РСФСР); 2. Э. Гриффель (Эстонская ССР); 3. Я. Вартпатриков (Грузинская ССР). Спортивные автомобили группы Г (3000 см³): 1. О. Данилов; 2. Ю. Романов; 3. М. Ковалев (все — Ленинград).



МИГ, КОТОРЫЙ МЫ ЦЕНИМ...

ВЯЧЕСЛАВ СОЛОВЬЕВ

Чемпион страны
по автомоделизму
(класс гоночных
моделей 10 см³)

В Кишиневе на первенстве Советского Союза, посвященном 50-летию Октября, были представлены все республики, а также Москва и Ленинград. Сам по себе этот факт говорит о растущей популярности автомоделного спорта.

Моя «десятикубовка» в первой попытке показала скорость 195 км/час. Должен сказать, что в мае этого года на 500-метровой дистанции у меня был результат 219 км/час. Поэтому на Кишиневском кордроме, учитывая качество его дорожки, можно было рассчитывать на двести. Так и вышло. Вторым же оказался москвич В. Панков, дебютант в 10-кубовом классе.

Теперь о скоростях. В нашем классе (между прочим, самом «резвом») они повышаются год от года, но качество дорожек серьезно препятствует их дальнейшему росту.

Были ли на чемпионате страны модели с 10-кубовыми «самодельными» моторами? Не было. Очень трудно в домашних условиях изготовить такой двигатель. Необходимы особые станки и различное сложное оборудование. Вот мы и выступаем на итальянских «Супертиграх», но их у автомоделистов так мало, что можно пересчитать по пальцам. И срок работы этих моторов очень невелик, поэтому даже на всесоюзных соревнованиях порой не рискуешь все выжимать из модели. Отечественные 10-кубовые моторы нам крайне нужны.

Видите, мы перешли уже к технической стороне автомоделизма. В связи с этим хочу сказать, что про-

шедшие всесоюзные соревнования, кроме всего прочего, показали непропорциональный рост скоростей по отношению к качеству изготовления моделей. Отсюда — и частые поломки. Скорости увеличиваются, а условия работы остаются те же. Автомоделистам приходится сталкиваться с большими трудностями. Многие, как заправские кустики, сами изготавливают шестерни, различные сложные детали.

Уже настало время делать сложные детали на заводах, в централизованном порядке. В шестом номере журнала «За рулем» за нынешний год в заметке «Создают видимость...» уже говорилось о некоторых проблемах автомоделизма, в том числе и об этой. Вопрос поставлен правильно, но авторы письма — моделисты из Ростова-на-Дону, — видимо, не совсем в курсе дела. По их словам, Федерация автомоделного спорта не организует производство отдельных узлов и деталей на заводах. Тогда как Федерация, насколько мне известно, как раз проявляет инициативу в этом направлении, но не все зависит от нее. Число автомоделистов с каждым годом растет, а возможности предприятий, которые обслуживают их, например Киевского завода ДОСААФ, пока прежние.

Скажу теперь о том, что привлекает меня в автомоделизме.

Вы знаете, в нашем виде спорта есть миг наивысшего волнения, тревоги, радости, он очень короток, но мы его высоко ценим. Представьте себе, нужно много месяцев черновой работы, чтобы затем посмотреть на свою модель, которая за 9—10 секунд пробежит пятьсот зачетных метров по бетонному кругу. Эти секунды надолго остаются в душе истинного автомодела.

Наконец, несколько слов о месте отечественного автомоделного спорта на европейской арене. Вот уже два года подряд советские спортсмены регулярно выходят на вторые (после команды Венгрии) места в соревнованиях моделлистов социалистических стран.

Мы пока не состоим в Европейской федерации автомоделизма. Эта федерация часто проводит крупные соревнования, на которых модели развивают высокие скорости. Хотелось бы попробовать силы в этих соревнованиях, почерпнуть полезное из опыта зарубежных спортсменов.

Автомоделизм

Командный зачет. 1. РСФСР; 2. Ленинград; 3. Москва.
Личный зачет. Гоночные модели: 10 см³ — 1. В. Соловьев (РСФСР); 2. В. Панков (Москва); 3. В. Геворгян (Армянская ССР); 5 см³ — 1. Я. Зингер (Узбекская ССР); 2. Б. Ефимов; 3. В. Якубович (оба РСФСР); 2,5 см³ — 1. А. Давыдов (Москва); 2. В. Якубович (РСФСР); 3. В. Титов (Москва); 1,5 см³ — 1. В. Ляпкин; 2. П. Пугачев (оба Узбекская ССР); 3. П. Адамян (Азербайджанская ССР). Модели полумакеты: 2,5 см³ — 1. С. Воронов (Узбекская ССР); 2. В. Шишкин (РСФСР); 3. О. Сазоненко (Азербайджанская ССР); 1,5 см³ — 1. В. Сакун (Ленинград); 2. Н. Курганов (Узбекская ССР); 3. В. Чернявский (Москва). Радиоуправляемые модели: 1. Е. Медведев (Украинская ССР); 2. П. Осипов (Казахская ССР); 3. В. Олейник (Белорусская ССР).

Третий этап автомоторалли «Родина» финишировал в городе юности, Комсомольске-на-Амуре.

Дорога на Дальний Восток была длинной и трудной. Но повсюду туристы встречали дружелюбие и гостеприимство — и это помогало в пути. Многие восхищались упорством ребят, многие завидовали им.

Величественные картины преображенной земли развертывались перед туристами: стройки, на которых трудятся посланцы Ленинского комсомола, молодые города, заводы, созданные советскими людьми, — и всюду огромный трудовой энтузиазм, вызванный великой юбилейной датой.

Через всю необъятную страну — через степи Заволжья, тайгу, горы и реки — двигались путешественники из Москвы и Таганрога, Казани и Саратова. По трассе золотоискателей и оленеводов, что соединяет Магадан и Якутск, прошли пять мотоциклов, управляемых туристами столичной команды.

Дорогами подвигов и славы

ДАЛЕКО ЛИ ДО КОМСОМОЛЬСКА?

Многие участники ралли мечтали побывать в городе, который стал символом героического труда комсомольцев тридцатых годов.

Гостеприимно встретили автомоторуристов в Комсомольске — молодежь города с интересом слушала рассказы путешественников, которые передали приветствия от комсомольских организаций своих городов. Туристы демонстрировали свое спортивное мастерство в дополнительных соревнованиях по спринту и «фигурке».

Первое место на этом этапе заняла команда Московского клуба автомоторуристов, на втором — туристы Саратова, на третьем — Казани.

Не только комсомольчане, но и жители поселков Горное и Солнечное, расположенных вблизи, принимали у себя гостей. А поздним вечером, накануне отъезда, путешественников пригласили к себе юные пионеры, отдыхавшие в лагере завода «Амурсталь». Каждому члену команды-победительницы повязали красный галстук как почетному пионеру. Долго не гас костер на берегу Амура, долго не смолкали над рекой песни.

М. ШАГАЛОВА,
спец. корр. «За рулем»

г. Комсомольск-на-Амуре

ГОЛДЫ ФАКТЫ

● 1959 г., НОЯБРЬ. Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР и Главмосавтотранс при участии Научно-исследовательского института автомобильного транспорта применили на дороге Москва — Ленинград для перевозки грузов систему тяговых плеч со сменными тягачами. Эта система ускоряет доставку грузов и улучшает режим работы шоферов. Позднее она была введена на маршрутах Киев — Львов, Киев — Одесса, Харьков — Донецк и на многих других трассах.

● 1959 г. Кременчугский автомобильный завод, созданный на базе предприятия, делавшего комбайны, выпустил первые трехосные 12-тонные грузовики КрАЗ-219 и 10-тонные самосвалы КрАЗ-222, предназначенные для строительных и карьерных работ. Позднее завод освоил производство самосвалов КрАЗ-256 и 12-тонного КрАЗ-256Б, а также грузовиков общего назначения — КрАЗ-257 с бортовой платформой, КрАЗ-255Б высокой проходимости, седельных тягачей КрАЗ-258.

● 1960 г., СЕНТЯБРЬ. С конвейера завода «Коммунар» сошел первый серийный «Запорожец» — ЗАЗ-965, четырехместный безрамный автомобиль с расположенным сзади двигателем воздушного охлаждения мощностью 23 л. с.

● 1960 г. Во Львове освоено производство мотовелосипедов В-902.

● 1961 г., АВГУСТ. В Ленинграде, на трассе «Невское кольцо», впервые в нашей стране проведены международные автогонки.

● 1961 г., ОКТЯБРЬ. Белорусский автозавод направил в испытательный пробег самосвал БелАЗ-540 грузоподъемностью 27 тонн.

● 1961 г. Львовский автобусный завод начал производство модели ЛАЗ-697Е «Турист» с двигателем ЗИЛ.

● 1961 г. Во Второй всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта стартовало более 16 миллионов юношей и девушек — членов ДОСААФ. По сравнению с первой спартакиадой число соревнований возросло в девять раз.

● 1961 г. В Риге начат выпуск мопеда «Рига-1».

● 1962 г., ЯНВАРЬ. В Москве впервые проведены зимние автогонки на ипподроме.

● 1962 г., ИЮЛЬ. На соляном озере Баскунчак москвич И. Тихомиров на газотурбинном автомобиле «Пионер-2» впервые в истории нашего автоспорта преодолел рубеж 300 км/час. Он довел всесоюзный абсолютный рекорд скорости на автомобиле до 306,6 км/час.

● 1962 г. Московский завод малолитражных автомобилей выпустил опытный «Москвич-408» с двигателем мощностью 50 л. с.; максимальная скорость 120 км/час.

● 1962 г. На Ирбитском мотоциклетном заводе начато производство мотоциклов «Урал» с верхнеклапанным двигателем (взамен модели М-72).

● 1963 г. Для улучшения организации перевозок сельскохозяйственных грузов автотранспортом общего пользования в системе министерств и главных управлений автотранспорта союзных республик создаются специализированные автохозяйства «Сельхозтранс».

● 1964 г., ФЕВРАЛЬ. Советский гонщик Габдрахман Кадыров стал первым чемпионом Европы по мотогонкам на льду.

● 1964 г. Началось массовое производство грузовиков ЗИЛ-130 грузоподъемностью 4 тонны, с бензиновым карбюраторным восьмицилиндровым V-образным двигателем мощностью 150 л. с. при 3200 об/мин. ЗИЛ-130 стал базовой моделью для производства целого семейства грузовиков.

● 1964—1965 гг. Проведена Третья всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта. В ней приняло участие 25 миллионов человек, среди них большой отряд автомобилистов и мотоциклистов.

● 1965 г., МАЙ. В соответствии с решениями ЦК КПСС новая система планирования и экономического стимулирования в порядке эксперимента впервые осуществлена в трех московских и двух ленинградских автохозяйствах. Опыт подтвердил значительные ее выгоды. Повысились ответственность и заинтересованность всех рабочих и служащих автохозяйств в росте эффективности труда. Сократились порожние пробеги, увеличилась полезная работа подвижного состава. Улучшилось обслуживание предприятий и организаций.

● 1965 г., ОКТЯБРЬ. Уральский автозавод полностью перешел на производство трехосного грузовика высокой проходимости — «Урал-375». На его базе создан «Урал-377» грузоподъемностью 7,5 тонны, предназначенный для перевозки массовых грузов. За эти машины УралАЗ награжден дипломами ВДНХ первой степени.

● 1965 г., НОЯБРЬ. В Париже московскому мотогощнику Виктору Арбекову вручена золотая медаль чемпиона по мотокроссу в классе 250 см³. В. Арбеков — первый советский мотоспортсмен, завоевавший звание чемпиона мира.

● 1965 г. За семилетку более 40 процентов автомобильного парка РСФСР сосредоточено в крупных автохозяйствах. Преимущественное развитие транспорта общего пользования позволило повысить его долю в грузообороте республики до 29,6 процента. Централизованная доставка грузов заняла преобладающее место. Междугородные перевозки по грузообороту увеличились в 21 раз.

● 1965 г. Минский автозавод начал производство автомобилей МАЗ-500 — увеличенной грузоподъемности. Модель стала базой для МАЗ-503 и седельного тягача МАЗ-504.

● 1965 г. Львовский завод приступил к выпуску комфортабельных междугородных и туристских автобусов ЛАЗ-699А.

● 1965 г. Белорусский автозавод в последний год семилетки без остановки производства начал серийно выпускать новый самосвал БелАЗ-540, удостоенный позднее диплома ВДНХ СССР и золотой медали Лейпцигской ярмарки. На базе этой модели созданы одноосный тягач БелАЗ-531 и 45-тонный автопоезд БелАЗ-540В.

● 1966 г., 24 ФЕВРАЛЯ. Советский спортсмен Габдрахман Кадыров стал первым чемпионом мира по мотогонкам на льду.

● 1966 г., 7 МАЯ. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)» — программный документ, определивший основные задачи и направления деятельности ДОСААФ.

● 1966 г., АВГУСТ. За успехи в автомобилестроении Московский завод малолитражных автомобилей, Белорусский, Уральский и Ульяновский автомобильные заводы награждены орденом Трудового Красного Знамени.

● 1966 г., 5 ОКТЯБРЯ. Указом Президиума Верховного Совета СССР 35 работникам автотранспорта и дорожного хозяйства за выдающиеся успехи в выполнении заданий семилетки присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда; около восьми тысяч шоферов, рабочих, инженеров, техников автотранспорта награждены орденами и медалями.

● 1966 г. Запорожский завод «Коммунар» начал производство нового автомобиля ЗАЗ-966В. Машина имеет современную форму кузова, комфортабельный салон. Мощность двигателя 30 л. с., скорость до 100 км/час.

● 1967 г., ЯНВАРЬ. ДОСААФ СССР отметил сорокалетие. Объединяя в своих рядах многие миллионы советских людей, Общество проделало большую военно-патриотическую работу. В организациях ДОСААФ получило военно-технические специальности большое число советских граждан. Каждый четвертый юноша, призываемый на военную службу, имеет военно-техническую специальность.

● 1967 г., 28 ФЕВРАЛЯ. Горьковский автомобильный завод выпустил 5-миллионный грузовик.

● 1967 г. ФЕВРАЛЬ. Звание чемпиона мира по мотогонкам на льду завоевал Борис Самородов.

● 1967 г., 18 МАЯ. С конвейера Московского завода малолитражных автомобилей сошел миллионный «Москвич».

● 1967 г., 23 ИЮНЯ. Из ворот Горьковского автозавода на дороги страны вышла миллионная «Волга».

● 1967 г. На Уральском автомобильном заводе собраны первые грузовики «Урал-377М» — базовая модель для создания автомобилей-самосвалов и седельных тягачей.

● 1967 г. К 50-летию Октября Белорусский автомобильный завод начал серийное изготовление нового 40-тонного БелАЗ-548 и созданного на его базе 65-тонного автопоезда БелАЗ-548К. Выпущен первый опытный образец 65-тонного самосвала БелАЗ-549.

Все мы с неослабевающим вниманием следили за Всесоюзным походом молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, посвященным 50-летию Октября. Большое количество мотопробегов, приуроченных к славному юбилею, водительское мастерство тех, кто был за рулем, высокие качества советских машин — все это особенно радует нас, участников первого после Великой Отечественной войны всесоюзного мотопобега.

Наш пробег состоялся осенью 1947 года. Мы посвятили его 30-летию Октября. Поставили целью: испытать эксплуатационные и технические качества серийных советских мотоциклов, популяризовать мотоспорт, пройти по местам боев за освобождение нашей Родины, встретиться с героями Октябрьской революции, гражданской и Великой Отечественной войн.

Маршрут пролегал по земле семи республик — РСФСР, Украинской, Молдавской, Белорусской, Литовской, Латвийской, Эстонской. Вот основные вехи трассы: Москва — Симферополь — Одесса — Кишинев — Киев — Минск — Вильнюс — Рига — Таллин — Ленинград — Москва.

Стартовал двадцать один мотоцикл киевского, московского, ирбитского, ижевского и ковровского заводов. Все машины, за исключением М-72, были первенцами послевоенного производства. Вместе с серийными мотоциклами испытывались несколько опытных образцов: М-75, СИА, КБ-10. Обслуживали пробег и также проходили проверку в дальнем пути по дорогам, зачастую еще разбитым после войны, новые автомобили Горьковского завода: «Победа», ГАЗ-51, ГАЗ-67. Их вели опытные водители-испытатели. Командором пробега был один из руководителей Центрального конструкторского бюро мотоцикlostроения В. В. Рогожин. Среди мотоциклистов — рабочие, техники, инженеры, работники ОТК мотозаводов. Так что было кому проверить технику, как говорится, по всем статьям.

Ходовые качества машин изучались на маршруте в самых разнообразных дорожных условиях. Достаточно сказать, что три пятых пути мы прошли по грунтовым дорогам, булыжнику и «щебенке». Двигались сквозь ливни, град, по глубокой грязи, по песку, иногда в таких облаках пыли, что приходилось зажигать фары. Тяжело достался этап от Кишинева до Винницы — с крутыми спусками, подъемами, поворотами.

Надо сказать, в трудных условиях особенно хорошо проявили себя машины ижевского и ирбитского заводов. Регулярные технические осмотры показывали, что двигатели и ходовая часть новых советских мотоциклов выдерживают испытания с честью.

Участники пробега (многие из них сами в недавнем прошлом фронтовики) видели, как поднимаются из руин фабрики и заводы, села и города. На полях встречались дзоты, еще не засыпанные траншеи, воронки. Но встречи и беседы на дорогах, митинги в населенных пунктах убеждали в том, что народ, победивший фашизм, одержит победу и в восстановлении народного хозяйства страны. Все, с кем мы встречались, готовились достойно встретить славный праздник — 30-летие Великой Октябрьской социалистической революции.

Финиш состоялся в Москве 14 октября 1947 года. За 25 ходовых дней наши мотоциклы прошли 5 519 километров. Всесоюзный агитационно-технический мотопробег продемонстрировал мужество, выносливость, спортивное мастерство мотоциклистов, подтвердил высокие качества советских машин, помог дальнейшему развитию отечественного мотоцикlostроения.

Н. ЛЫЖИН,
первый секретарь Карачаево-Черкесского обкома КПСС,
депутат Верховного Совета СССР, заместитель командора мотопобега
г. Черкесск



ПО ЕДИНОЙ СИСТЕМЕ

В стремительных потоках машин на оживленных магистралях Москвы порой то один, то другой замешкавшийся автомобиль начинает привлекать всеобщее внимание: словно водитель растерянно соображает, куда ему дальше ехать. Машина становится неожиданным препятствием на улице, ее обгоняют слева и справа и провожают укоризненными взглядами. В таких случаях можно почти наверняка утверждать, что ведет ее новичок в Москве. И он, действительно, не знает, как проехать, например, с Калужского шоссе на Осташковское. Много раз он будет останавливаться, расспрашивать, пытаться постигнуть премудрость движения в лабиринте столичных улиц. Он теряет время, нервничает. Но худо не только ему. И Москве такие гости доставляют много хлопот: блуждая по улицам, они задерживают движение, а нередко становятся виновниками заторов, пробок у перегруженных перекрестков.

С каждым годом положение усугубляется. Вводятся в строй десятки километров новых магистралей и улиц, все больше автотуристов прибывает в столицу со всех концов страны, растет поток гостей из-за границы. И если уж сами москвичи порой не знают, как лучше проехать в отдаленный район города, то каково приходится приезжим!

Причина всего этого — отсутствие четкой, последовательной, единой системы нумерации основных магистралей столицы. Лишь она может облегчить ориентацию водителей на московских улицах, позволит быстро найти наиболее выгодные и короткие маршруты.

Теперь такая система есть. Ее создали сотрудники Научно-исследовательского института Генплана Москвы, работники дорожно-эксплуатационных организаций, городского транспорта и ОРУД — ГАИ. Их предложения утверждены исполкомом Моссовета.

Нумерация городских магистралей в Советском Союзе проводится впервые. Для Москвы была принята за основу транспортная структура, предусмотренная Генеральной схемой развития города на предстоящие 30—35 лет, где в числе главных столичных магистралей названы четыре основных и четыре вспомогательных хордовых направления, четыре кольцевых и 24 радиальных.

Все эти трассы будут обозначены буквенными индексами с цифровыми номерами. Исключение составят лишь кольцевые магистрали города. Номеров у них не будет. Обозначаться они будут только буквенными индексами: Бульварное кольцо — индексом «А», Садовое — «Б» и так далее.

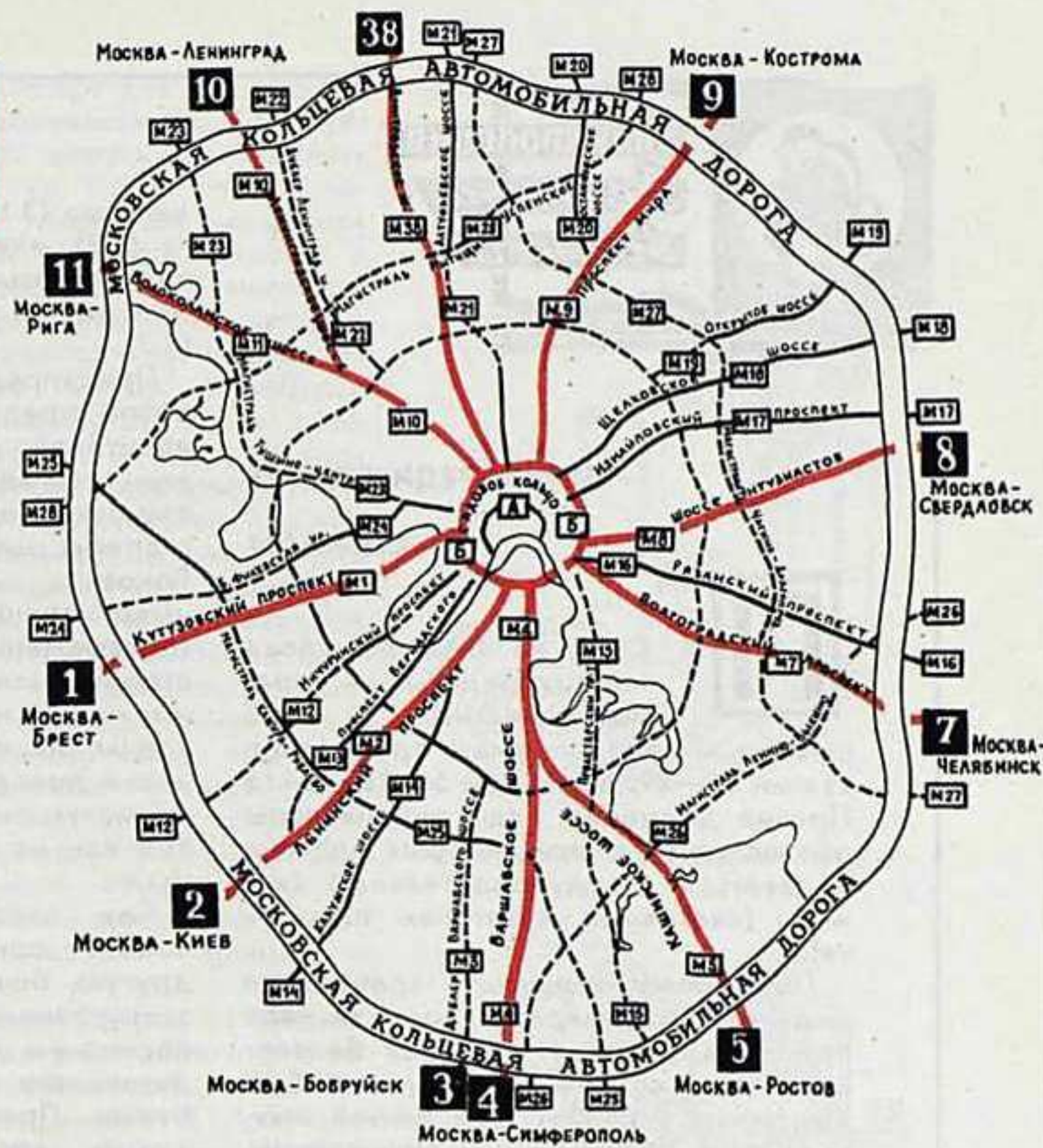
Первые одиннадцать номеров присваиваются городским радиальным магистралям, являющимся продолжением дорог общегосударственного значения. При этом у загородной дороги и радиальной магистрали, в которую она переходит, будет один и тот же номер, только в черте города к цифре добавится буквенный индекс «М». Например, продолжением Минского шоссе, имеющего общегосударственный номер «1», в черте Москвы являются Кутузовский проспект и проспект Калинина, поэтому и у них единое обозначение «М1».

Остальные московские радиальные и хордовые магистрали получают обозначения от «М12» до «М38». Пусть не смущает водителей, следующих по Московской кольцевой автомобильной дороге, то обстоятельство,

Рис. 1. Предварительный указатель направлений движения.



Рис. 2. Маршрутная марка.



- существующие магистрали
- проектируемые магистрали
- маршрутные номера магистралей общегосударственного значения
- маршрутные номера городских радиальных магистралей
- маршрутные литеры городских кольцевых магистралей

Рис. 3. Схема нумерации основных магистралей в Москве.

что обозначения пересечений им будут встречаться не в строгой цифровой последовательности, как на часовом циферблате. Такой порядок сохранить невозможно: разные по своему значению дороги имеют разную нумерацию, хотя и проходят одна вблизи другой; кроме того, между существующими возникнут новые магистрали со своими номерами.

На пронумерованных городских магистралях появятся дорожные указатели в соответствии с ГОСТ 10807-64. За 40—50 метров перед перекрестком или транспортной развязкой будут установлены предварительные указатели направлений движения (рис. 1). Белыми стрелами на голубом фоне на них указываются направления маршрутов и их маршрутные марки. Это позволит водителям, подъезжая к перекрестку, заблаговременно перестроиться и занять необходимый для дальнейшего движения ряд. А чтобы не было сомнений в том, что путь избран правильно, за перекрестком в начале и продолжении каждого направления предусмотрены маршрутные марки с буквенным индексом и цифровым номером магистрали (рис. 2).

Как это будет выглядеть на практике? Вернемся к примеру, с которого начали. Водителю нужно попасть с Калужского шоссе на Осташковское. По Калужскому шоссе и Профсоюзной улице, имеющим единое обозначение «М14», он выезжает на Ленинский проспект («М2»), далее следует по Садовому кольцу («Б»), проспекту Мира («М9») и за очередным указателем направлений движения сворачивает на Осташковское шоссе («М20»). Маршрутные марки на пути подтверждают: направление выбрано правильно. Никаких недоумений, ни у кого не нужно спрашивать, как проехать.

Познакомьтесь с приведенной здесь схемой нумерации основных магистралей Москвы (рис. 3). Скоро она воплотится в жизнь на столичных улицах. Это еще один шаг в улучшении организации сложного и напряженного движения в городе.

П. РУШЕВСКИЙ,
начальник отделения ОРУД — ГАИ
исполкома Моссовета

ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ



Одно из значений слова «предупредить» — заранее известить. В этом смысле и надо понимать требования статей 25—29, 30, 41, 46, 56, 102 и 115 Правил движения, где перечислены обстоятельства, при которых должны подаваться предупредительные сигналы (световым указателем поворота).

По своему характеру требование подачи предупредительного сигнала при определенных маневрах безоговорочно и сохраняет силу в любых дорожных условиях, при любой сложившейся обстановке и организации движения. Более того, статья 27 обязывает подавать предупредительный сигнал поворота, даже если водитель, изменяющий направление движения, не видит приближающихся транспортных средств.

Предупредительная сигнализация обязательна и в тех случаях, если поворот является единственным возможным для водителя направлением движения, когда, например, перед перекрестком установлены знаки, предписывающие движение только

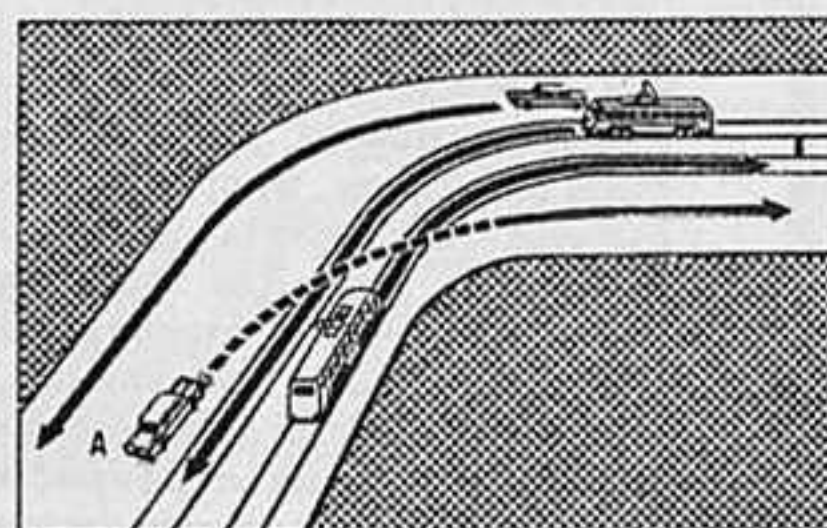
направо (3.1 а), налево (3.1 б), по кругу (3.3), или на перегоне встретился знак, обязывающий к объезду препятствия с определенной стороны (3.2).

Предупредительные сигналы поворотов предназначаются не только для водителей, движущихся позади. По этим сигналам ориентируются в обстановке водители, приближающиеся с других направлений — встречного и боковых. А эта осведомленность имеет очень большое значение для своевременного принятия мер предосторожности. Да и пешеходы решают, можно или нельзя начать переход улицы, по предупредительным сигналам поворота: ведь дорожные знаки могут быть им не видны с тротуара или не известно точное их значение.

Под поворотом имеется в виду выезд с одной улицы или дороги на другую, боковую, а не движение по закруглению улицы или дороги. В последнем случае подача предупредительного сигнала поворота не требуется. Правда, при подъезде к повороту горной дороги водитель обязан предупреждать о своем приближении подачей звукового сигнала (статья 102).

Но могут быть случаи, когда сигнал поворота необходим и на закруглении. Взгляните на рисунок. На участке А полотно трамвайных путей смещено к одной стороне проезжей части, а на участке Б проходит по ее середине. Водители, движущиеся в направлении А — Б, обязаны подавать сигнал поворота направо, так как из третьей полосы движения

они переходят в первую, пересекая два ряда трамвайных путей (при этом, конечно, водители нерельсовых транспортных средств должны пропустить трамвай). Водителям, проезжающим по направлению Б — А, подавать сигнала поворота налево не нужно — они остаются в своем ряду.



При выезде из ряда, чем бы ни был вызван этот маневр — обгоном, просто выбором наиболее удобной полосы при многорядном движении или даже объездом препятствия лишь с частичным отклонением от первоначальной траектории, — подача предупредительного сигнала обязательна.

Своевременная и четкая предупредительная сигнализация — один из важнейших признаков культуры вождения.

Лучше десять раз подать предупредительный сигнал «без адреса», чем один раз не дать знать окружающим о своих намерениях.

В районной больнице раздался телефонный звонок. В одном из сел случилось несчастье: человек получил серьезную травму. Срочно нужна врачебная помощь.

От райцентра до села — двадцать километров. Врач готов выехать на место. Но на беду врачебная машина в ремонте, а ждать невозможно.

И врач с чемоданчиком в руке выходит на дорогу «голосовать». Водители машин скептически поглядывают на «голосующего» и, не сбавляя хода, мчатся мимо. Кто может знать, что это не случайный и не праздный пассажир, а врач, который очень спешит, чтобы спасти человека?

Теперь представьте себе такую ситуацию. Тот же врач выходит на доро-

„Волшебный“ жезл врача

гу и «голосует» не просто рукой, а специальным жезлом, при виде которого водитель первой же проходящей машины нажимает на тормоза.

Это — медицинский «Автостоп».

Положение о знаке «Автостоп» для медицинских работников утверждено решением Ульяновского облисполкома.

«Автостоп», принятый в области, представляет собой металлический жезл, на лицевой стороне которого на белом фоне изображен красный крест, а на оборотной — номер знака. «Автостоп» выдается лечебно-профилактическим учреждениям и фельдшерско-акушерским пунктам по списку, утвержденному облздравотделом. Пользоваться знаком «Автостоп» могут медицинские работники городов и районов, где у них нет своего транспорта. Медицинские учреждения, имеющие свой автотранспорт, могут пользоваться «Автостопом» в тех случаях, когда он занят на вызове или находится в неисправном состоянии.

Водитель машины при появлении медицинского работника со знаком «Автостоп» обязан немедленно остановиться и доставить либо медицинского работника на место вызова, либо тяжело больного до медпункта или больницы.

Как правило, «Автостоп» применяется для использования автотранспорта в попутном направлении. Но в случаях, требующих оказания больному срочной помощи, транспорт по знаку «Автостоп» может быть использован в любом направлении.

Водители автомобилей всех ведомств (кроме такси, автобусов и торговых машин) обязаны по знаку «Автостоп» останавливаться и выполнять требование медицинских работников.

От редакции. Мы перепечатали эту заметку из газеты «Ульяновская правда» не только для того, чтобы ознакомить читателей с интересным нововведением. Статья 20 Правил движения обязывает водителей предоставлять транспортное средство «медицинским работникам для доставки в лечебные учреждения лиц, нуждающихся в безотлагательной медицинской помощи... подвозить в попутном направлении медицинских работников, следующих для оказания медицинской помощи». А как водителю отличить, кто его останавливает — медицинский работник или досужий прохожий? Ведь не обязательно медик будет в белом халате. В Ульяновской области нашли хорошее решение этой проблемы. По-видимому, было бы полезно ввести медицинский «Автостоп» в такой (или иной) форме повсеместно. Хотелось бы знать, каково мнение на этот счет Госавтоинспекции и Министерства здравоохранения СССР.

ВНИМАНИЮ УЧАСТНИКОВ ВИКТОРИНЫ «ЗА РУЛЕМ»

В части тиража октябрьского номера журнала в тексте третьего вопроса викторины «За рулем» (стр. 28) допущена опечатка. Вопрос следует читать так: «Какие из показанных маневров не противоречат правилам движения?» Вследствие этого при подведении итогов первого тура ответы на третий вопрос учитываться не будут.

Трибуна читателя

Спросите любого водителя, хочется ли ему нарушать правила уличного движения? Только сумасшедший ответит, что в этом он видит цель своей жизни. Так что сознательность в отвлеченном виде на высоте. Но вот доходит дело до практики...

— Простите, товарищ старшина...

— За что же вас прощать?

— Да знака-то я не заметил.

— Не заметили! А знаки, между прочим, именно для того и вешаются, чтобы их замечали. Попрошу документы!

Прав инспектор? Безусловно, прав. Знаки вешаются для того, чтобы водитель их видел. Но, может быть, действительно этот шофер не заметил знака? Мы надеемся, каждому ясно, что речь идет не о разгильдяе или хулигане за рулем, а о дисциплинированном водителе, каких у нас подавляющее большинство.

Известно, что зрительное восприятие неравноценно по всей площади поля зрения. Зона наиболее острого зрения заключена в конусе с углом около 3 градусов, хорошая — внутри конуса в 5—6 градусов, а вполне удовлетворительная на площади, закрываемой от глаз ладонью вытянутой руки, то есть внутри конуса с углом 10—12 градусов. В вертикальной плоскости угол остроты зрения меньше и составляет только $\frac{1}{2}$ — $\frac{2}{3}$ того же угла по горизонтали. Чтобы рассмотреть предмет, находящийся на краю поля зрения, человеку приходится переводить взгляд, пока этот предмет не окажется в поле зрения обоих глаз, то есть в секторе наибольшей остроты зрения. Так пишет в своей книге «За рулем без аварий» кандидат технических наук Я. Бронштейн.

Велико ли время, необходимое для перевода взгляда? Оказывается, весьма велико: сдвиг занимает 0,15—0,23 секунды, перевод из одного крайнего положения в другое — 0,15—0,33 секунды. Кроме того, чтобы

распознать предмет, человек должен задержать на нем взгляд не менее чем на 0,1—0,3 секунды. На обзор перекрестка уходит 0,5—1,16 секунды, а за это время автомобиль может пройти от 5 до 12,5 метра.

Вооруженные этими цифрами, давайте попробуем проанализировать типичную обстановку на перекрестке двух улиц. Скажем, водитель едет на зеленый свет. Двенадцать метров — ширину перекрестка — на скорости 35—40 км/час он пройдет за одну секунду. За это время ему надо присмотреться к пешеходному переходу, где его могут ожидать всякие неожиданности, не выпустить из поля зрения светофор и успеть прочитать знаки, висящие как перед перекрестком, так и на въезде в следующую улицу. Как правило, на эту последнюю операцию у него остается 0,5 секунды, а то и меньше.

Итак, резерв времени равен нулю. Мудрено ли, что очень часто на сложных перекрестках шофер физически не в состоянии рассмотреть два-три, не говоря уж о большем числе знаков.

А вот типичная дорожная ситуация: водитель легковой машины обгоняет грузовик. Обычное время обгона — 15—30 секунд, путь 250—800 метров. Приблизительно половину этого пути обгоняющий водитель не видит правого края дороги, а стало быть, и стоящих там знаков. Вот и еще один путь к непреднамеренному нарушению правил: я действительно не видел знака, но чем я смогу это доказать?

В городах на улицах одностороннего многорядного движения первые ряды заняты грузовиками, автобусами, троллейбусами. Внушительные по габаритам, они создают плотный заслон: шофер легковой машины, находящейся в третьем-четвертом ряду, о знаках большей частью догадывается да полагается на свою память. Но вот вводится новое ограничение, и память уже бесполезна.

Условные обозначения не могут исчерпать всевозможных особенностей движения, и все большее место в арсенале средств регулирования занимают текстовые указатели. К сожалению,

шрифт для них выбран неудобочитаемый. Все буквы и цифры — «квадратные», на одно лицо. Скорость уменьшает нашу способность воспринимать и перерабатывать текстовую информацию. Максимальное расстояние, с которого водителю удастся разобрать текст, зачастую всего лишь 20 метров! И это в то время, когда существуют отличные типы шрифтов и даже специальный шрифт для дорожных знаков, разработанный ВНИИ технической эстетики. Девяносто метров — вот дальность, с которой можно прочесть выполненные им надписи. Вдумайтесь: лишних семьдесят метров для того, чтобы принять решение! Достаточный аргумент за скорейшее появление нового шрифта на улицах и шоссе.

Принимают ли во внимание при расстановке знаков эти особенности человеческого зрения? В правилах движения оговаривается лишь расстояние, на котором дорожный знак отстоит от опасного места. Увы, каждому из нас приходилось встречаться со знаками, отвечающими этому условию, но тем не менее совершенно недоступными для нормального человеческого восприятия.

Происходит это, по-видимому, еще и оттого, что установка знаков и контроль за исполнением их требований разделены между двумя различными организациями. Устанавливает знаки в городе отдел коммунального хозяйства исполкома, а наказывает шоферов автоинспекция. И когда возмущенный водитель говорит инспектору о том, что знак не виден или не освещен или вообще не соответствует дорожным условиям, нередко следует странный ответ: «Это не наше дело, мы знаков не ставим. Жалуйтесь в райисполком». Райисполком далеко — инспектор ГАИ близко. Почему же эта важная организация заняла роль стороннего наблюдателя, с совещательным голосом? Можно ссылаться на различные объективные причины, но факт остается фактом: организация, непосредственно отвечающая за безопасность движения, часто, что называется, умывает руки, когда

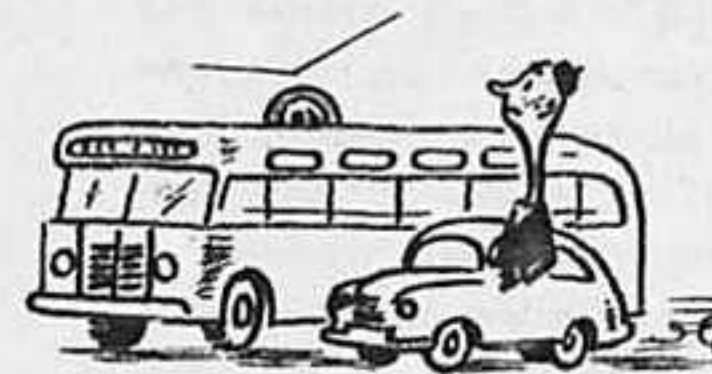


Рис. К. Невлера

надо предпринять эффективные меры, к обеспечению этой безопасности.

Пусть нас правильно поймут: мы не за побрякушки и отпущение грехов водителям. Однако ответственность должна быть взаимной. И пора Госавтоинспекции в полной мере спрашивать за пренебрежение к порядку установки дорожных знаков с тех, кому поручена эта работа, как за действие, затрудняющее труд водителя и снижающее безопасность движения.

В. ДЕМИДОВ,
инженер

ДОРОЖНЫЙ ЗНАК - НА ВИДНОЕ МЕСТО

К стадиону в Лужниках съезжались «Запорожцы». Они выстроились на площадке в шеренгу. Водители собирались возле машин, поочередно выдвигавшихся вперед, окружали и осматривали их.

Проходил смотр-конкурс технического творчества автолюбителей, смотр усовершенствований, сделанных ими на микролитражке. В третий раз его проводили члены секции «Запорожец» Московского городского автотоклуба ДОСААФ. В третий раз столичные автолюбители собираются вместе, чтобы сделать общим достоянием все лучшее и интересное, что рождено рационализаторской мыслью и умелыми руками. В этом году в смотре-конкурсе приняла участие редакция журнала «За рулем».

Стоя с блокнотами в руках, «заседало» в присутствии многочисленных автомобилистов жюри конкурса. В его состав входили председатель секции «Запорожец» Московского городского автотоклуба ДОСААФ Л. В. ВАРШАВСКИЙ, заместитель председателя секции Э. А. ШЕВЦОВ, старший госавтоинспектор отделения по надзору за техническим состоянием автотранспорта ОРУД — ГАИ Москвы майор милиции инженер П. Т. ВУЙЧЕНКО, руководитель группы автомобильной техники ВНИИ Государственной патентной экспертизы, инженер Ф. Е. МЕЖЕВИЧ, представитель редакции журнала «За рулем».

ДОБРЫЙ



Идет смотр.

Победители смотра-конкурса Г. В. Елевич (вверху) и Л. М. Новиков.

ПОЧИН



● ЛУЧШИЕ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ — ОБЩЕЕ ДОСТОЯНИЕ

Было заявлено и зарегистрировано 227 усовершенствований, которые повышают безопасность движения, облегчают управление автомобилем и его эксплуатацию. После рассмотрения, обсуждения и систематизации всех заявок жюри выделило наиболее ценные разработки. Основные усовершенствования будут освещены в журнале, чтобы ими могли воспользоваться и другие автолюбители.

А пока перечислим их.

1. Улучшение пользования переключателем указателей поворота (фото 1).
2. Больше удобство затягивания рычага ручного тормоза.
3. Улучшение грязезащиты шарниров рулевых тяг.
4. Новое оформление панели и щитка приборов (фото 2).
5. Улучшение конструкции привода дроссельной заслонки (фото 3).
6. Подготовка и включение подогрева двигателя с места водителя.
7. Уменьшение потребления электроэнергии отопителем.
8. Регулирование температурного режима

двигателя с места водителя (для машин, не имеющих терморегулятора).

9. Восстановление изношенной передней подвески.

10. Освещение дороги при движении задним ходом (фото 4).

11. Удобное расположение сидений для отдыха в дальней поездке (фото 5).

12. Автоматическое «сбрасывание» переключателя указателей поворота.

13. Отключение батареи (выключатель массы).

14. Ручное управление дроссельной заслонкой.

15. Улучшение работы и эксплуатации системы отопления и обдува стекол.

16. Улучшение крепления буфера.

17. Повышение долговечности передней подвески.

18. Утепление передней части салона.

19. Установка дополнительных приборов.

20. Дополнительные фонари указателей поворота.

21. Дополнительное оборудование салона.

22. Расположение радиоприемника без наружной антенны (фото 6).

Несколько технических разработок своих читателей представила редакция журнала «За рулем». Среди них усовершенствование

ЗАСЕДАНИЕ СОРОК ШЕСТОЕ

А. Г. Иоффе, которое отмечено жюри в числе первых пяти наиболее важных, работа В. Д. Пермякова, тоже получившая положительную оценку.

Смотр-конкурс явился не только школой обмена опытом, но и серьезным творческим соревнованием. Здесь и судьи, и состязающиеся, и победители, и призы. Нет только побежденных. Выигрыш становится общим, и копилка знаний и конструктивных решений каждого значительно пополняется.

● ТВОРЧЕСТВО РАЗВИВАЕТСЯ В КОЛЛЕКТИВЕ

Любознательность и инициатива — свойства, без которых немислим автолюбитель. Люди, отдающие большую часть свободного времени своему увлечению — автомобилю, постоянно изучают его, совершенствуют, приспособляя к своим нуждам, своему вкусу. При этом часто автолюбитель находит удачные решения. Особенно эффективно такое творчество, если оно развивается в коллективе в процессе общения между людьми при обмене опытом, мнениями и взаимной помощи.

Эта истина хорошо известна членам секции «Запорожец» Московского городского автотоклуба ДОСААФ. Много интересных встреч и дел было у них в последние годы. Немало достигнуто.

В 1961 году члены клуба — владельцы «Запорожцев» — организовали отдельную группу. Даже сегодня «Запорожец», конструктивно отличаясь от машин классической компоновки, находится в необычных условиях. В отличие от «Москвича», «Победы», «Волги» по «Запорожцу» даже проконсультироваться у шоферов-профессионалов трудно: часто пожимают плечами — не знаем мы этой машины.

В группе быстро образовался кружок любителей-конструкторов. Удачные технические решения пропагандировались среди остальных. Круг активистов расширялся. Начались вечера обмена опытом автолюбителей с докладами об усовершенствованиях, с обсуждением.

Теперь уже не группа, а секция насчитывает 400 человек. По понедельникам и четвергам в Бобров переулок съезжаются маленькие «Запорожцы». Здесь проводятся лекции и практические занятия по устройству и эксплуатации советской микролитражки.

Совместно с представителями Запорожского завода «Коммунар» и Мелитопольского моторного завода, а также заинтересованных НИИ секция провела три конференции по качеству автомобиля. Встречи с представителями заводов стали систематическими.

Члены секции помогают установить сроки службы отдельных узлов и деталей автомобиля, необходимую периодичность обслуживания, величину эксплуатационного расхода топлива и смазки. Эту работу проводят 40 автолюбителей — нештатных испытателей Запорожского и Мелитопольского заводов. Результаты своих наблюдений они записывают в специальные журналы, при-

сланные с заводов. Подробные данные об эксплуатации машин, с учетом всех неисправностей, с замечаниями, занесенными в журналы, ежеквартально высылаются на заводы, а кроме того, обобщаются и систематизируются в самой секции.

С НИИавтоприборов работают около 60 нештатных испытателей. Каждый первый четверг месяца представитель института приезжает для беседы и отбирает вышедшие из строя детали электрооборудования.

Заводы предоставили секции три двигателя и два комплекта остальных агрегатов и деталей (исключая кузов). На них автолюбители изучают устройство своей машины.

При секции организована и работает комиссия содействия станции гарантийного ремонта «Запорожцев» в Москве. Общественники ведут заочную консультацию, передавая накопленные ими знания и опыт молодым автомобилистам. Письма в секцию приходят из разных районов страны. Каждая новая книга по «Запорожцу» обсуждается на собраниях.

● РЕЗУЛЬТАТЫ КОНКУРСА 1967 ГОДА

И вот теперь — смотр-конкурс. Жюри разработало систему очков с учетом того, что предложения очень разнообразны по идее, по конструктивным решениям, качеству и технологии исполнения. Дополнительные очки начислялись за усовершенствования, повышающие безопасность движения. Принималось во внимание также и то, как много потрудился участник. Поэтому очки давались за все усовершенствования, даже за такие, которые были более удачно выполнены другими. Нелегкая задача выпала на долю жюри — столько интересных решений было предложено на конкурс.

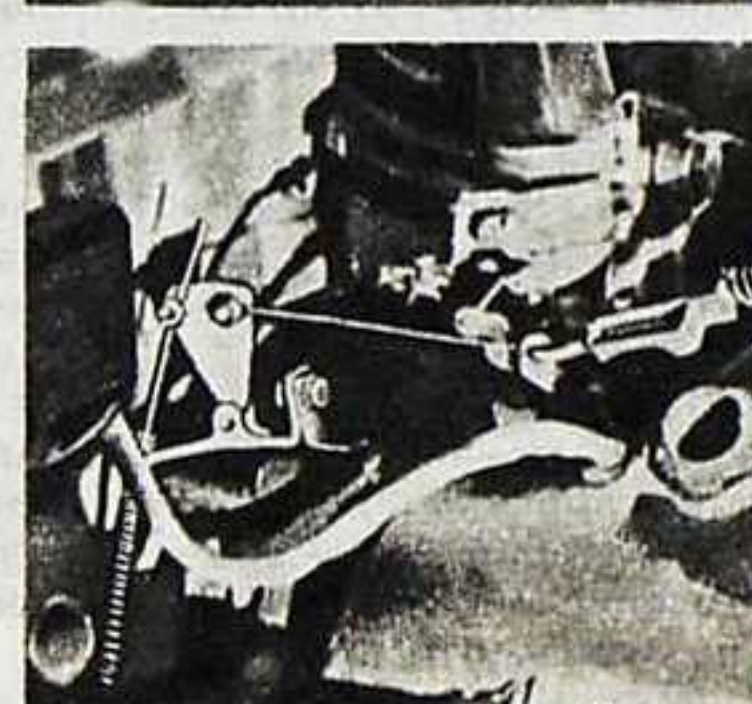
Более 80 условных очков получили Л. М. Новиков и Г. В. Елевич. Им присуждены первые призы. Свыше 60 очков заработали В. П. Жданов и Л. К. Щербаков — за ними вторые призы. Третьи достались В. И. Винокуру, Е. Д. Гарбацевичу, А. М. Каракашу и В. С. Лебедевскому.

Особой премии за оригинальность и достоинство работы члена секции Н. Б. Каптелина, который создал и самостоятельно изготовил панель и щиток приборов (фото 2).

Все участники соревнования отмечены грамотами Московского городского автотоклуба ДОСААФ. Четыре первых призера награждены также дипломами журнала «За рулем».

Итак, конкурс 1967 года окончен. В последующих номерах журнала будут опубликованы описания и чертежи наиболее ценных усовершенствований.

А заключение, мы думаем, допишут автолюбители из других городов, которые с помощью автотоклубов ДОСААФ также могут объединиться в секции — и конечно не только по «Запорожцу». Пусть почин столичных владельцев микролитражек послужит началом в полезном и интересном деле обмена автолюбительским опытом.



На приведенных здесь фотографиях запечатлены некоторые из представленных на смотре-конкурсе и отмеченных жюри технических усовершенствований автомобиля «Запорожец». Смысл их понятен из снимков. А подробное описание каждого будет опубликовано так же, как и некоторых других, не попавших в объектив.

Опустели приморские автостоянки, закрылись до следующей весны кемпинги, тише стало на магистралях. Отпущены на зимние квартиры набираться сил к новым походам «железные кони». Одним словом, позади еще один туристский сезон, и самое время поразмыслить над тем, «что такое хорошо и что такое плохо» на путях автотуризма.

Разговор на эту тему состоялся в редакции нашего журнала за «круглым столом» на старте минувшего лета (см. «За рулем», 1967 г., № 4, «Автотурист и дорога, или у семи нянек дитя без глаза»). Однако не на все наболевшие вопросы эта встреча дала исчерпывающие ответы. Вот почему, публикуя свой отчет о заседании «круглого стола», редакция журнала обратилась в целый ряд организаций, от которых автотуристы вправе ждать помощи: что будет сделано с их стороны в новом году для развития моторного туризма?

Вот о чем говорят на этот счет ответы, полученные редакцией от Госстроя СССР, Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, Министерства бытового обслуживания населения РСФСР, Центрального совета по туризму ВЦСПС.

И. ЛЕВИН,
член коллегии Госстроя СССР

В текущем году разработаны и утверждены Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР по согласованию с Госстроем СССР типовые проекты станций технического обслуживания на 7 и 12 машиномест для строительства на автомобильных дорогах.

Для повышения технического уровня строительства указанных объектов Госстроем СССР наряду с планированием разработки типовых проектов предусматривается утверждение и издание нормативных документов и указаний. Госстроем СССР утверждена и издана в составе строительных норм и правил специальная глава «Предприятия по обслуживанию автомобилей. Нормы проектирования», содержащая основные нормы проектирования гаражей, автомобильных парков, станций технического обслуживания и баз централизованного обслуживания автомобилей. Планом нормативных работ на 1967 год предусмотрена разработка Гипроавтотрансом норм технического обслуживания легковых автомобилей.

В утвержденных Госстроем СССР «Указаниях по строительному проектированию автомобильных дорог и зданий автомобильного транспорта» определено, что в проектах на строительство новых и реконструкцию существующих автомобильных дорог, как правило, должно предусматриваться оборудование и благоустройство дорог, необходимое для обслуживания пассажиров и автомобилей.

В настоящее время созданной Советом Министров СССР комиссией готовятся предложения по улучшению работы автомобильного транспорта и развитию дорожного строительства.

Н. СЛАДКОВСКИЙ,
заместитель министра
автомобильного транспорта
и шоссейных дорог РСФСР

Техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей на магистральных дорогах и в Ленинграде возложены на Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР.

В ведении министерства сейчас имеется 24 станции и один комбинат, обеспечивающие техническое обслуживание легковых автомобилей индивидуальных владельцев и туристов.

В целях оказания технической помощи автомобилям индивидуальных владельцев и туристов на автомобильных дорогах Москва — Минск, Москва — Харьков, Ростов — Баку, Таллин — Выборг, магистралях Управления спецдорог и Управления Азово-Черноморских дорог общей протяженностью по РСФСР 3940 км организована служба по оказанию технической помощи автомобилям в пути.

На указанных дорогах при дорожно-эксплуатационных участках создано 38 пунктов, в задачу которых входит оказание возможной помощи на месте, а в более сложных случаях повреждения машин — буксировка их в ДЭУ или ближайшее автохозяйство.

Для обеспечения развития сети станций технического обслуживания автомобилей индивидуальных владельцев министерство определило потребность строительства в течение 1966—1967 гг. 100 станций технического обслуживания и текущего ремонта легковых автомобилей, в том числе 80 на автомобильных дорогах Европейской части РСФСР и 20 на дорогах Сибири и Дальнего Востока.

Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР систематически оказывается помощь станциям технического обслуживания автомобилей в улучшении их работы. В мае с. г. министерство с участием автоуправлений проверило Мценскую, Ростовскую, Новочеркасскую, Куцевскую, Краснодарскую, Клинскую, Вышне-Волоцкую и Новгородскую станции технического обслуживания и комбинат Главленавтотранса. По результатам проверки приняты меры к устранению выявленных недостатков.

Б. ФАДЕЕВ,
заместитель председателя
Центрального совета
по туризму ВЦСПС

В 1967 году местные советы по туризму провели целый ряд работ по благоустройству и расширению существующих кемпингов. Так, автотурбаза «Кубань» в Геленджике получила дополнительно 200 мест, там реконструирована столовая, открыт 330-местный кинотеатр. Новые жилые домики выросли в кемпингах Калинин, Смоленска, Орла. По состоянию на август 1967 года общее число мест в кемпингах и автопансионатах превысило 15 тысяч.

Что же будет сделано в дальнейшем? Уже сейчас Центральный совет по туризму разработал план нового строительства и реконструкции существующих кемпингов и автопансионатов. Советами по туризму ведется в настоящее время

строительство новых кемпингов в Агое, Анапе, Армавире, Бресте, Казани, Ташкенте и других городах. С введением их в строй наши автотуристы получат еще около 6000 стационарных мест. Помимо этих работ, Центральный совет по туризму по заданию ВЦСПС готовит перспективный план строительства кемпингов и автопансионатов на 1968—1975 гг.

С 1968 года централизованное производство путевок по стране производиться не будет, а места на автотурбазах будут предоставляться автомобильным туристам по однодневным, двух- или пятидневным путевкам с продажей их непосредственно в автопансионатах и кемпингах.

Б. САМОЙЛОВ,
заместитель министра
бытового обслуживания населения
РСФСР

Для улучшения технического обслуживания автомобилей индивидуальных владельцев министерство строит 25 станций технического обслуживания, из которых 19 намечено ввести в действие в этом году.

Помимо гаражного и авторемонтного оборудования, выделенного управлениями материально-технического снабжения областных и краевых исполкомов, министерство заказало в Чехословакии необходимые станциям технического обслуживания автомобилей диагностические приборы «Палтест», стенды для испытаний и регулировки тормозов и другое оборудование.

С целью упорядочения работы станций разработаны и утверждены Правила пользования услугами станций (мастерских, цехов) системы Министерства бытового обслуживания населения РСФСР по техническому обслуживанию и ремонту легковых автомобилей. Министерству (автономных республик) и управлениям бытового обслуживания даны конкретные указания по улучшению работы станций технического обслуживания.

Критические выступления, прозвучавшие за «круглым столом» журнала, нашли, как видим, отклик. Полученные редакцией ответы показывают, что министерства и Центральный совет по туризму с пониманием отнеслись к нуждам автотуристов. Важно, чтобы теперь эти организации подкрепили намеченные мероприятия конкретными делами.

В то же время мы ждем, что Министерство торговли СССР и Министерство автомобильной промышленности СССР, издательства ответят, как же обстоит дело с обеспечением автотуристов запасными частями к автомобилям и мотоциклам, разнообразными и высококачественными туристскими товарами, наконец, путеводителями, картами, справочниками.

Автотурист и дорога



В этот день возле входа во Дворец культуры Ижевского машиностроительного завода появилась табличка: «Здесь стоянка мотоциклов участников конференции». В городе все уже знали, что завод совместно с редакцией журнала «За рулем» проводит первую конференцию владельцев «Ижей».

В просторном зале Дворца культуры собрались те, кто создает мотоциклы — конструкторы, технологи, испытатели, рабочие, — и те, кто на них ездит — мотолюбители. Здесь же представители предприятий-смежников, работники ГАИ и торговли.

Открывая конференцию, главный инженер Б. Ф. Файзулин подчеркнул, что работники завода ждут от нее очень многого: только прислушиваясь к мнению потребителей, можно создать машину, которая полностью удовлетворит их. Заводские инженеры рассказали о своей работе, о создании новых моделей, о повышении надежности и долговечности мотоциклов, улучшении их внешнего вида, поделились мыслями о проблемах эксплуатации. Затем на трибуну, сменяя друг друга, поднимались мотолюбители. То, что Ижевск город «мотоциклетный», чувствовалось в каждом выступлении — так они были глубоки и обстоятельны.

Мотолюбитель С. Г. Решетников, отметив, что ИЖ — его любимая машина, обратил внимание на недостатки тормозной системы, в частности на то, что рычаг ножного тормоза крепится консольно лишь на одном болте, а это грозит неприятностями, если болт ослабнет в пути.

Представитель ГАИ Ижевска Н. Е. Саранчев также указал на недостатки тормозов, в частности на недолговечность накладок, а также на слабость оси колеса бокового прицепа, поставляемого Вятско-Полянским машиностроительным заводом. Его выступление поддержали мотолюбители Н. А. Мамаев и П. И. Пересторожин.

А. П. Шахов предложил организовать институт общественных испытателей. По его мнению, надо дать опытным мотолюбителям специальные журналы, куда они будут вносить наблюдения, которые потом станут достоянием завода. Таким образом можно будет охватить сразу тысячи машин и получить достоверную информацию об их качестве.

На конференции были оглашены письма, полученные редакцией журнала «За рулем». Авторы их, в частности И. Е. Лоскуткин из Кемеровской области, Л. Г. Поляков из Московской области, А. Г. Кожанов из Ростовской области, В. Я. Татаренков из Томска, отмечая, что в целом они довольны ижевскими мотоциклами, указывали на необходимость обзавестись их ветровым стеклом и зеркалом заднего вида, улучшить динамические характеристики, более тщательно окрашивать машину, повысить надежность отдельных узлов и деталей.

Перед участниками конференции с докладом о долговечности и надежности машин выступил главный конструктор Ижевского машиностроительного завода по мотоциклам Г. Л. Писарев.

На этих страницах мы публикуем его статью, основанную на материалах доклада.

Ижевский машиностроительный завод приступил к производству мотоциклов в 1946 году, начав с модели ИЖ-350. За 20 лет с его конвейера сошло более двух миллионов машин одиннадцати моделей.

Начиная с 1963 года, в конструкцию мотоциклов ИЖ-П и ИЖ-Ю внесен целый ряд усовершенствований, направленных на повышение их эксплуатационных качеств, надежности и долговечности.

Мы изменили конструкцию сальника телескопической вилки, что уменьшило течь масла. Улучшен внешний вид и удобство седла. Поставлены резиновые сальники взамен войлочных для защиты подшипников колес от пыли и грязи. Это позволило поднять ресурс подшипников до 25—30 тысяч километров пробега вместо прежних 12 тысяч. Благодаря армированию стальными втулками посадочных мест тормозных кулачков повысился до 35—40 тысяч срок службы опорных дисков.

Примененный на двигателе «ИЖ-Юпитер» карбюратор К-36Ж вместе со специальной регулировочной шайбой, устанавливаемой между патрубком и карбюратором, уменьшил неравномерность работы цилиндров, а кроме того, на 4—6 процентов снизил расход топлива и удлинил межремонтный срок эксплуатации.

Подверглась изменению и конструкция подшипника вторичного вала коробки передач, в результате чего его долговечность увеличилась в полтора раза.

Все эти и другие конструктивные и технологические мероприятия позволили заводу увеличить гарантийный пробег мотоциклов до 15 тысяч километров вместо 12 тысяч для «ИЖ-Планеты-2» и «ИЖ-Юпитера-2» и до 12 тысяч вместо 10 тысяч для «ИЖ-Юпитера-2» с коляской.

В нынешнем году мы внедряем новую конструкцию рычага кик-стартера, обеспечивающую прочную затяжку шлицевого соединения, новый тип резиновой манжеты гайки вторичного вала, гарантировав надежное уплотнение, изменили заборный патрубок воздухоочистителя, который исключает попадание воды в его полость. Введена также раскатка посадочных отверстий под подшипники в картере, в результате чего увеличилась долговечность двигателя; повышена надежность пайки наконечников тросов; введена внутренняя смазка их оболочек.

Теперь перед запуском в серийное производство мы испытываем новые мотоциклы в пробеге до 50 тысяч километров и более, а многие узлы дополнительно подвергаем ускоренным испытаниям на стендах.

Качество наших мотоциклов в большой степени зависит от ряда деталей, узлов и приборов, которые завод получает по кооперации с других предприятий. Речь идет об аккумуляторах, цепях, шинах и камерах, переключателях, свечах, проводах, красках и эмалях, резинотехнических и других изделиях.

Обычно к смежникам обращают пре-

тензии. Теперь мы можем с удовлетворением отметить, что многие заводы-поставщики работают над улучшением качества своих изделий. Например, Кировский шинный завод, применив вискозный корд и резину новой марки, увеличил гарантийный пробег шин в полтора раза. Винницкий завод начал выпуск более современных задних фонарей ФП-230. Это очень отрадно.

Но все-таки не обойтись и без слов «к сожалению». Многие детали, которыми комплектуется современный мотоцикл, мы получаем устаревшей конструкции и недостаточной надежности и долговечности. Это относится в первую очередь к аккумулятору, свечам, переключателям, фарам, резинотехническим изделиям. Мы проводили в 1964 и 1966 годах специальные конференции с участием представителей всех заводов-поставщиков. На них были приняты хорошие конкретные предложения. Теперь дело за тем, чтобы быстрее реализовать их.

Долгая жизнь мотоцикла во многом обуславливается правильной его эксплуатацией. Работники завода видят хорошие возможности помочь в этом мотолюбителям регулярной публикацией советов по уходу за мотоциклом, его эксплуатации и ремонту на страницах журнала «За рулем», с которым мы поддерживаем постоянный контакт.

До семи тысяч писем в год приходит на завод от наших потребителей с разными вопросами по ремонту и обслуживанию мотоциклов. И ни одно из них не остается без ответа. Замечания и пожелания, изложенные в этих письмах, завод учитывает при составлении ежегодных планов улучшения качества. Так, по замечаниям мотолюбителей были разработаны и внедрены на ИЖ-П2 и ИЖ-Ю2 новый датчик включателя стоп-сигнала (теперь он надежно работает 35—40 тысяч километров); разборный глушитель для большего удобства очистки от нагара; новый механизм включения указателя нейтрали; полиэтиленовый поддон под аккумулятор, предохраняющий инструментальный ящик от коррозии; введен распорный болт между рамой и двигателем ИЖ-П для уменьшения вибрации и т. п.

Мы с удовлетворением отмечаем постоянное снижение количества рекламаций. И это при том, что выпуск мотоциклов увеличивается, а гарантийный пробег с 1964 года был поднят на 20 процентов. Завод безоговорочно удовлетворяет требования владельцев машин, если дефект — следствие нашей вины.

Сравнивая наши мотоциклы с лучшими зарубежными образцами того же класса, можно увидеть, что «ИЖ-Юпитер-2» и «ИЖ-Юпитер-2К» по своим динамическим и эксплуатационным качествам стоят на современном техническом уровне и не уступают лучшим моделям европейских фирм, однако их характеристики ниже, чем у японских машин.

Современный уровень мотоцикlostроения предъявляет более высокие

Кубок — у гонщиков ГДР

требования к конструкции ряда узлов. Мы, например, считаем, что тормоза пока недостаточно эффективны. Внедрение же литых алюминиевых ступиц колес и тормозных колодок откладывается уже в течение длительного времени из-за отсутствия производственных мощностей.

Не создают должных удобств пружинно-гидравлические амортизаторы передних и задних колес, необходима их замена более современными с подбором усилия пружин в зависимости от нагрузки.

Мы не выпускаем и не устанавливаем на мотоциклы дополнительного оборудования (ветровых и наколенных щитков, указателей поворота, зеркала заднего вида и т. д.), которое должны получать по кооперации.

И еще одна важная проблема, которую надо решить. Это — организация широкой сети гарантийных и ремонтных мастерских, необходимых и владельцам мотоциклов и нам, конструкторам, для получения сведений о надежности.

Заглядывая в будущее, мы можем сказать, что на заводе уже разработан комплекс мероприятий по повышению качества и технического уровня мотоциклов до уровня лучших мировых образцов. Сюда входит и разработка новых моделей. В их конструкции будут использованы последние достижения технической эстетики, рациональные новшества; они станут более комфортабельными, надежными и долговечными. Для этого предусмотрены усовершенствования основных узлов и деталей, в том числе применение износостойких материалов и сплавов в поршневой группе, повышение точности и чистоты отделки трущихся деталей финишной алмазной обработкой, применение литых ступиц колес и тормозных колодок, современных пружинно-гидравлических амортизаторов, колес с шинами размером 18×3,5 для «одиночек». Намечено значительно улучшить отделку деталей и качество гальванических и лакокрасочных покрытий, применить цветную непачкающуюся резину для рукояток руля, коленных подушек и т. д.

На заводе несколько лет назад создано бюро надежности. Поскольку заводские испытания дают далеко не полную картину долговечности мотоциклов, так как количество испытанных, в сравнении с общим выпуском, естественно, невелико, мы ждем помощи от мотолюбителей, подробной и достоверной информации. К инструкции по эксплуатации мотоциклов ИЖ-П2 и ИЖ-Ю2 прилагается специальный эксплуатационный талон, который надо выслать на завод после определенного пробега мотоцикла, отметив в нем все выявленные недостатки. Анализ получаемых таким путем данных поможет конструкторам и технологам в выполнении главной задачи — повышении долговечности, надежности и других качеств мотоциклов.

Г. ПИСАРЕВ,
главный конструктор машиностроительного завода по мотоциклам

г. Ижевск

Третий этап Кубка социалистических стран по гоночным автомобилям формулы 3 в Брно (ЧССР) выиграл чех В. Губачек на машине «Лотос-Форд». Его земляки В. Бобек и В. Фоусек, выступавшие на «Шкодах-ФЗ», заняли последующие места. Г. Мелькус (ГДР) на своем «Мелькус-Вартбурге» был только четвертым.

Зато у себя дома, в Дрездене, на четвертом этапе, он взял реванш. Вторым финишировал В. Фоусек, а В. Лейман (ГДР) занял третье место.

По итогам четырех этапов Кубок выиграла команда ГДР. На втором месте сборная ЧССР, далее — команды Польши, Венгрии и СССР.

Финиш двух чемпионатов

На десятом этапе чемпионата мира по мотокроссу (класс 250 см³) в Финляндии первые три места заняли шведы О. Петерссон, Т. Халльман, Х. Андерссон.

В Белгороде (СССР) на одиннадцатом этапе, собравшем свыше ста тысяч зрителей, первенствовал Халльман — он опередил О. Петерссона. Большого успеха достиг дебютант девятнадцатилетний Г. Моисеев (СССР), занявший третье место. Чемпионы прошлых лет В. Арбеков и Ж. Робер соревнований не закончили.

Последний этап проходил в Польше и принес победу бельгийцу Ж. Роберу. Вторым был О. Петерссон, третьим — финн И. Сторм.

В итоге чемпионом мира в третий раз стал Т. Халльман (52 очка). Последующие места заняли Ж. Робер — 50; О. Петерссон — 44; В. Арбеков — 25; И. Сторм — 20; Х. Андерссон — 13; Л. Шинкаренко — 10 очков.

Закончился чемпионат мира по мотокроссу в классе 500 см³. Приводим результаты последних пяти этапов. VIII этап (ФРГ): 1. П. Фридрихс; 2. Д. Смит; 3. В. Валек. IX этап (Англия): 1. П. Фридрихс; 2. Д. Биккерс; 3. Д. Смит. X этап (Бельгия): 1. П. Фридрихс; 2. Р. Де Костер; 3. Д. Смит. XI этап (Люксембург): 1. Д. Биккерс; 2. Х. Хаммаргрэн; 3. Д. Бэнкс. XII этап (Швейцария): 1. П. Фридрихс; 2. Р. Де Костер; 3. В. Валек.

Гонщик из ГДР 27-летний Пауль Фридрихс, одержав восемь побед, во второй раз подряд стал чемпионом мира. В семи зачетных этапах из двенадцати он набрал 56 очков. Последующие места заняли: Д. Смит — 35, Д. Биккерс (оба Англия) — 26, В. Валек (ЧССР) — 26, Р. Де Костер (Бельгия) — 19, Г. Драуге (СССР) — 16 очков.

Финалы гонщиков

Финал командного первенства мира по гонкам мотоциклам проходил в шведском городе Мальме. «Родные стены» помогли шведам занять первое место. Команда гонщиков Польши была второй, сборная СССР — третьей.

В Лондоне на финале личного первенства судьба почетного титула решилась в последнем заезде. В пятый раз чемпионом мира стал швед О. Фундин. За ним — Б. Янссон (Швеция), И. Маугер (Н. Зеландия), И. Плеханов (СССР).

После одиннадцати этапов

Прошли одиннадцать этапов чемпионата мира по кольцевым мотогонкам. В классах 50 см³ и 500 см³ с коляской, как мы уже сообщали («За рулем» № 9), победители определены. В остальных классах машин лидируют: У. Айви (125 см³), Ф. Рийд (250 см³), М. Хэйлвуд (350 см³), Д. Агостини (500 см³). Приводим результаты последних трех этапов.

Большой приз Финляндии. 125 см³: 1. С. Грэхэм («Сузуки») — средняя скорость 130,9 км/час; 2. У. Айви («Ямаха»); 3. Д. Симмондс («Кавасаки»). 250 см³: 1. М. Хэйлвуд («Хонда») — 128,3 км/час; 2. У. Айви («Ямаха»); 3. Д. Вудман («МЦет»). 500 см³: 1. Д. Агостини («МВ Агуста») — 119,0 км/час; 2. Д. Хартл («Ме-

тисс»); 3. У. Нельсон («Нельсон»). 500 см³ с коляской: 1. К. Эндерс и Р. Энгельгард — 115,1 км/час; 2. И. Аттенбергер и И. Шиллингер; 3. Г. Ауэрбахер и Э. Дайн (все БМВ). В этих соревнованиях все заезды, кроме класса 125 см³, проходили под проливным дождем, что сказало на скоростных показателях.

Большой приз Северной Ирландии. 125 см³: 1. У. Айви — 152,6 км/час; 2. Ф. Рийд (оба «Ямаха»); 3. С. Грэхэм («Сузуки»). 250 см³: 1. М. Хэйлвуд — 167,9 км/час; 2. Р. Брайанс (оба «Хонда»); 3. У. Айви («Ямаха»). 350 см³: 1. Д. Агостини («МВ Агуста») — 166,2 км/час; 2. Р. Брайанс («Хонда»); 3. Г. Роснер («МЦет»). 500 см³: 1. М. Хэйлвуд («Хонда») — 165,6 км/час; 2. Д. Хартл («Метисс»); 3. Д. Финдлей («Матч-лесс»).

Большой приз Италии. 125 см³: 1. У. Айви («Ямаха») — 166,8 км/час; 2. Г. Аншайдт («Сузуки»); 3. Л. Сабо («МЦет»). 250 см³: 1. Ф. Рийд — 192,8 км/час; 2. У. Айви (оба «Ямаха»); 3. Р. Брайанс («Хонда»). 350 см³: 1. Р. Брайанс («Хонда») — 191,4 км/час; 2. С. Гразетти («Бенелли»); 3. Г. Роснер («МЦет»). 500 см³: 1. Д. Агостини («МВ Агуста») — 200,3 км/час; 2. М. Хэйлвуд («Хонда»); 3. А. Бергамонти («Патон»).

Мотокросс наций

Командное первенство мира по мотокроссу в классе 500 см³ — «Мотокросс наций» — состоялось в Голландии. Победили спортсмены Англии, оставившие позади команды Швеции, Бельгии, Голландии и ГДР. Наша сборная заняла шестое место.

Европейский чемпионат по ралли

«Рейд Польский» входил в первенство Европы по авторалли как двенадцатый этап. Только девять из 54 стартовавших экипажей дошли до финиша, но лишь три получили зачет. Победителями стали Собеслав и Ева Засада на машине «Порше-912».

Следующим этапом явилось знаменитое «Ралли 1000 озер» в Финляндии. Оно всегда считалось трудным соревнованием, и успех в нем особенно почетен. Как и следовало ожидать, победил местный экипаж — Т. Мякиннен и П. Кески-тало, прекрасно знакомый с трассой. На машине «Мини-Купер С» они выигрывают это ралли третий год подряд.

В тяжелых условиях соревнований по каменистым, лесным и проселочным дорогам хорошо показали себя и советские автомобили. В классе машин свыше 2000 см³ наши экипажи А. Карамышев и Г. Циммерман, В. Мосолов и Ю. Мещеряков, выступавшие на «Волгах», заняли второе и третье места.

Лидируют машины «Брэхэм»

Триста тысяч зрителей собрали автогонки на Нюрбургринге, где проходил седьмой этап первенства мира в формуле 1. В роли лидеров побывали и Д. Кларк («Лотос-Форд-49»), и Д. Герней («Игль-Веслейк-102»), но надежность их машин оказалась не безупречной. Победил Деннис Хьюм, выступавший на машине «Брэхэм-Репко BT24». Его средняя скорость 163,3 км/час.

На следующем этапе, состоявшемся на кольце Моспорт в Канаде, первенствовал Брэхэм, а Хьюм финишировал вторым. На третьем месте — Герней.

Лишь две десятые секунды проиграл Брэхэм на финише девятого этапа Д. Сертиссу, шедшему на «Хонде». В этих соревнованиях, проходивших на автодроме Монца, была достигнута самая высокая средняя скорость — результат победителя 226,1 км/час.

После девяти этапов лидирует Хьюм — 43 очка, далее идут: Брэхэм — 40, Кларк — 23, Эймон — 20, Сертисс — 17.



Город Копрживнице, один из центров чехословацкой автомобильной промышленности.

«Президент» — первенец автомобильного завода в Копрживнице.



Город Копрживнице вытянулся в длину так, что создается впечатление, будто состоит он всего из одной улицы. Впечатление, конечно, обманчиво, но не совсем: длинная главная улица, действительно, делит его на две примерно равные части. Это основная деловая артерия города, и ведет она к главной его достопримечательности — автомобильному заводу, на котором делают всемирно известные «Татры».

Копрживнице, привольно раскинувшийся у подножия живописных Бескид, — город автомобилестроителей. Подавляющее большинство населения работает на заводе. Почти все городские учреждения так или иначе связаны с заводом, с обслуживанием тех, кто создает автомобили. Слово «Татра» на устах у каждого. И немудрено. В городе нет ни одного жителя, в жизнь которого это слово не вошло бы с самого раннего детства, пожалуй, сразу же после слов «мама» и «папа».

В этом году национальное предприятие «Татра» отметило свое семидесятилетие. Но еще за сорок с лишним лет до того, как из заводских ворот выехал первый автомобиль, мастерская, основанная в 1853 году Игнацем Шусталой, занималась изготовлением самых разнообразных его предшественников — от простой повозки до роскошной раззолоченной кареты для какого-нибудь европейского венценосца.

Первый автомобиль, выпущенный в Копрживнице в 1897 году и получивший название «Президент», тоже был каретой, только без конной тяги. Сейчас он «отдыхает» в городском (заводском?) автомобильном музее, но в любую минуту его четырехтактный двухцилиндровый двигатель, установленный в задней части кареты, готов заработать во все свои пять механических лошадиных сил и развить скорость в 17 км/час.

В 1900 году здесь, в Копрживнице, был создан один из первых в мире грузовых автомобилей. Его двухцилиндровый двигатель мощностью 12 л. с. также располагался в задней части машины, под грузовой платформой. Для того времени грузоподъемность была огромной — 2 тонны! Но что самое главное — созданием этого грузовика впервые практически утвердился взгляд на автомобиль не как на интересную игрушку, служащую для развлечения любителей экстре-

вагантного, а как на верного помощника человека в его жизни и труде.

Тогда же, на рубеже столетия, хорошо понимая значение спорта для развития конструкторской мысли и рекламы, копрживницкие автомобилестроители изготовляют две гоночные машины, добившиеся в соревнованиях значительных успехов. В задней части двухместного гоночного автомобиля устанавливался четырехтактный двухцилиндровый двигатель мощностью 12 л. с. при 1360 об/мин. Рабочий объем цилиндров составлял 2750 см³, диаметр цилиндра и ход поршня были одинаковыми — 120 мм. Автомобиль весил лишь 975 кг и развивал весьма высокую для того времени максимальную скорость 112 км/час.

В 1906 году, следуя концепции, считавшейся тогда классической, на автомобилях «Татра» стали помещать двигатель в передней части машины. Но этот переход на переднее расположение двигателя, ставший окончательным для грузовиков, неоднократно нарушался в автомобилях легковых («Татра 87», «Татраплан» и другие). Такое же заднее расположение двигателя характерно и для последней модели завода — «Татра 2-603» (см. «За рулем», 1967, № 9). Ее конструкторы считают, что подобная компоновка дает ряд преимуществ. Между прочим, они ссылаются и на тот факт, что в настоящее время более трети выпускаемых в Европе легковых автомобилей имеют двигатель, расположенный сзади.

Этапным для завода в Копрживнице был автомобиль «Татра 4/12», созданный в 1923 году. В его конструкцию было введено большое число новшеств: двигатель с воздушным охлаждением, хребтовая рама, независимая подвеска задних колес с качающимися полуосями и другие. Как показала последующая практика, многие из этих новшеств определяли путь, по которому суждено было развиваться автомобилестроению.

Первым в мировом автомобилестроении завод в Копрживнице наладил серийное производство автомобилей с обтекаемым кузовом. Это была «Татра 77», выпущенная в 1934 году. Она быстро совершенствовалась — уменьшался ее сухой вес, был создан новый стальной кузов несущей конструкции, новый, более мощный двигатель. Так появилась лучившая широкую известность «Татра 87».

Ее восьмицилиндровый V-образный двигатель рабочим объемом 2968 см³ размещался в задней части машины. Мощность двигателя 75 л. с. позволяла развивать скорость до 150 км/час. «Татра 87» выпускалась и после войны (до 1948 года).

На этом автомобиле прославленные исследователи Иржи Ганзелка и Мирослав Зикмунд совершили свои первые путешествия — по Африке и Латинской Америке.

На базе модели «87» была построена «Татра 97».

Новый мощный импульс для своего развития чехословацкая автомобильная промышленность получила после установления в стране народной власти. В 1949 году в Пражском автомобильном салоне всеобщее внимание привлек первый из разработанных в Копрживнице после окончания мировой войны легковой автомобиль «Татраплан». Он отличался тщательно проработанным кузовом обтекаемой формы и имел горизонтальный воздушного охлаждения двигатель рабочим объемом 1950 см³, находившийся в задней части машины. «Татраплан» показывал высокие ходовые качества даже на дороге с неудовлетворительным покрытием при скорости 130 км/час; особо следует отметить его отличную устойчивость на поворотах.

О последней модели легкового автомобиля, созданного копрживницкими конструкторами — «Татра 2-603», — уже говорилось. Следует только добавить, что глубоко продуманная система подвески передних и задних колес, а также геометрия системы управления придают этому автомобилю единственные в своем роде ходовые свойства, особенно заметные на поворотах и на дорогах с несовершенным покрытием.

На заводском дворе, ожидая отправки не только в разные районы Чехословакии, но и в различные страны мира, длинной шеренгой выстроились сверкающие черной эмалью новенькие «Татры 2-603». А мимо них, показываясь через определенные промежутки из ворот цеха сборки, проезжают могучие десятиколесные грузовики высокой проходимости. Это универсальные 12-тонные «Татры 138» — замечательное достижение конструкторской мысли и творческого труда копрживницких автомобилестроителей.

Автомобиль «Татра 138» разработан на базе хорошо зарекомендовавшей себя модели «111». Отличается он от этой модели большей грузоподъемностью при значительно меньших эксплуатационных расходах. Установленный на нем четырехтактный восьмицилиндровый дизель воздушного охлаждения имеет рабочий объем цилиндров на 3063 см³ меньше, чем у двигателя «Татры 111», однако развивает ту же мощность — 180 л. с. при 2000 об/мин. Двигатель подвешен на

вспомогательной раме и соединен коротким карданным валом с коробкой передач.

Пятиступенчатая коробка передач с дополнительным двухступенчатым демультипликатором предоставляет водителю возможность плавно включать десять скоростей для езды вперед и две — для езды назад. Вторая — пятая передачи синхронизированы.

Подвеска передних колес независимая торсионная, а задних — на продольных листовых рессорах.

Автомобиль оснащен надежными пневматическими тормозами, которые имеют две независимые системы привода — на передние и задние колеса. Кабина рассчитана на трех человек, имеет звуковую изоляцию, хорошо вентилируется и отапливается.

При конструировании шасси «Татры 138» была заранее предусмотрена возможность самого широкого его использования — как для обычных автомобилей, так и для машин специального назначения. Например, у шасси без особых трудностей можно изменить базу. Основной вариант имеет три ведущих моста, состоящих из типизированных одноименных деталей. Автомобили, рассчитанные для эксплуатации на шоссейных дорогах, могут быть оснащены более легким и простым передним мостом.

На базе модели «138» выпускается самосвал с кузовом, опрокидываемым на три стороны, грузовик с открытой платформой, тягач. На шасси могут устанавливаться специальные кузова разных назначений, а также различное оборудование — пожарное, автомобильные краны, бурильные приспособления и т. п. Все это предопределяет многоцелевое использование «Татры 138», ее большую популярность в различных отраслях народного хозяйства и в разных климатических зонах.

Особенно хочется отметить ее высокую проходимость. Оригинальная подвеска позволяет автомобилю даже на значительных подъемах и спусках (до 47 процентов) сохранять очень хорошую поперечную и продольную устойчивость. В этом легко убедиться не только по замечательным рекламным фильмам, которые можно просмотреть в заводском (городском?) кинотеатре. Неподалеку от города Копрживнице, на месте бывших каменоломен, я на некоторое время забыл, что нахожусь в кабине тяжелого 12-тонного грузовика — с такой необычайной легкостью, даже изяществом преодолевал он крутые склоны, буераки.

Управляя автомобилем заводской шофер-испытатель Иозеф Повала. Из своих 33 лет он 15 работает на заводе и хорошо, в деталях, изучил его продукцию. О «Татре 2-138», которую он сейчас испытывает и которую завод предполагает запустить в серию в 1968 году, Повала отзывается с большим уважением.

Это большое уважение к продукции завода, стремление сделать все как можно лучше, эта присущая всем чехосло-



Шофер - испытатель Иозеф Повала работает на заводе «Татра» уже 15 лет.

вацким мастерам особая тщательность в работе остро чувствовалась во всех цехах огромного предприятия. Инженеры Ендржих Прачек и Мирослав Новы, люди, безгранично влюбленные в свое дело, подходя к каждому станку, с увлечением говорили о том, что дает то или иное приспособление, какие резервы еще можно использовать. И, глядя на вдохновенный труд копрживницких автомобилестроителей, можно было со всей очевидностью убедиться в том, что все имеющиеся в их распоряжении резервы будут использованы возможно полнее.

А рядом с заводом, в глубине городского (заводского?) парка, разместилось двухэтажное, выстроенное в современном стиле здание — автомобильный музей. И с такой же увлеченностью, с какой молодые инженеры рассказывали о новых моделях, старейший чехословацкий спортсмен Иозеф Вержмиржовский говорил об автомобилях конца прошлого и начала нынешнего века, показывая машины 20-х годов — на них он лично совершал дальние пробеги, скоростные заезды. Здесь, в непосредственной близости друг от друга, можно увидеть «Президент» и «Татру 603», много других моделей из тех ста с лишним, которые выпустил завод за семь десятилетий своего существования. А в старом гараже, позади музея, обрел вечную стоянку громоздкий легковой автомобиль 40-х годов, на который гитлеровцы пытались установить лыжи и тем самым поправить свои дела на Восточном фронте. Автомобилю так и не удалось покинуть заводской гараж...

Век нынешний и век минувший соседствуют в стенах любовно оборудованного автомобильного музея. Как яркий народный праздник отмечали 70-летие национального предприятия «Татра» жители города Копрживнице. Свято чтут и хранят свои славные традиции чехословацкие автомобилестроители. Традиции эти — не только дань прошлому. Это могучее оружие в борьбе за дальнейший технический прогресс, за достижение еще больших успехов в создании новых отечественных автомобилей. Именно с такими чувствами покидаешь город Копрживнице, привольно раскинувшийся у подножия живописных Бескид.

А. ИВАНСКИЙ,
спец. корр. «За рулем»

г. Копрживнице,
Чехословацкая Социалистическая
Республика

Фото Ю. Кривоносова

Тяжелая «Татра 2-138» с необычайной легкостью взбирается на крутые склоны.



„ЗНАНИЕ“ — АВТОМОБИЛИСТАМ

В этом году издательство «Знание» начало выпуск новой серии брошюр — «Транспорт». Она была хорошо принята читателями, и в будущем году выйдут в свет еще двенадцать брошюр этой серии. Среди них намечены работы, которые должны заинтересовать и автомобилистов. Это, в первую очередь, брошюра кандидата технических наук В. Н. Иванова «На автомобиле без аварий».

В настоящее время нет единой методики, своего рода словаря, пользуясь которым можно быстро «читать» дорожные условия и ситуации. Попыткой создания такого «словаря» и является рекомендуемая брошюра. Цель ее — помочь водителям воспитать в себе «чувство аварийной ситуации». Читатели узнают из нее, какие водители наиболее

склонны к авариям, в чем заключаются мероприятия по предупреждению происшествий.

Какова роль автомобилей в современном мире и прогнозы относительно их дальнейшего распространения? Каким требованиям должны отвечать легковые автомобили, автобусы и такси с точки зрения водителя и пассажира? Как и насколько удовлетворяются эти требования? Вот вопросы, которые интересуют сейчас и потребителей и конструкторов автомобильной техники. Ответ на них дается в брошюре кандидата технических наук Ю. А. Долматовского «Человек и автомобиль».

В популярной форме автор рассказывает о том, как максимально использовать достоинства автомобилей и свести к минимуму трудно-

сти, возникающие в городах в связи с их массовым распространением и повышением скорости движения. Помимо этого, он рассматривает проблемы экономичности, обслуживания и хранения автомобиля, а также эстетические требования к нему.

Брошюра предназначена для широкого круга читателей — конструкторов, работников автомобильного транспорта, городского хозяйства, градостроителей, для автолюбителей.

Возможно, читателей «За рулем» заинтересуют и некоторые другие издания серии, в частности брошюра Н. М. Синева и Г. В. Смирнова «Будущее транспорта» (о проблемах и достижениях различных видов транспорта, прогнозах его развития, об экранолетах, атомных кораблях, монорельсовых

дорогах, электрических и паровых автомобилях, вездеходах).

Чтобы получать брошюры регулярно, а к концу года собрать полную библиотечку, лучше всего подписаться на серию «Транспорт», как подписываются на газеты и журналы. Сейчас вы можете подписаться только со второго квартала, но все брошюры, о которых мы вам рассказали, выйдут не раньше этого срока. Плата за три квартала — 81 коп. Индекс серии «Транспорт» в каталоге «Союзпечати» на 1968 год — 70098.

Заказы на отдельные работы принимаются в книжных магазинах по тематическому плану издательства «Знание» на 1968 год.

А. ГАНЮШИН,
старший научный редактор
серии «Транспорт»

По письму приняты меры

«ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ» ГОРОДА МОГИЛЕВ-ПОДОЛЬСКОГО

Ряд читателей журнала «За рулем» обратился в редакцию с жалобами на низкую культуру обслуживания пассажиров автобусным транспортом в г. Могилев-Подольском Винницкой области. Основными недостатками, по мнению наших читателей, являются отсутствие порядка на автобусных остановках, нарушения водителями графика движения автобусов и плохой контроль за выполнением этого графика, большая удаленность автобусных остановок друг от друга на некоторых улицах города, отсутствие так называемых «съездных карманов» для остановок автобусов, недостаточное оборудование остановок скамейками и тентами.

Редакция познакомила с этими жалобами исполнительный комитет Могилев-Подольского городского Совета депутатов трудящихся. Как сообщил нам председатель исполкома горсовета П. Арнаутов, поступившее из редакции письмо обсуждалось с работниками автопредприятия 01013, коммунального отдела и районного отдела милиции.

Для улучшения обслуживания населения г. Могилев-Подольского городской комитет партии и исполком городского Совета депутатов трудящихся поставили перед Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог УССР вопрос об увеличении численности автобусного и таксомоторного парка в городе. Начальник Главного управления пассажирских перевозок министерства В. Сверуненко обещал с 1 января 1968 года выделить автопредприятию 01013 десять

автобусов и десять такси, что поможет значительно улучшить обслуживание населения транспортом.

В городе совершенствуется покрытие улиц, что также благоприятно скажется на работе автотранспорта.

Для упорядочения посадки в автобусы в часы «пик» на наиболее многолюдных остановках с 1 октября 1967 года вводится дежурство дружинников.

Для усиления контроля за соблюдением графика движения автобусов установлены табельные часы, на которых водители фиксируют время движения. На остановках в самое ближайшее время будут вывешены таблички с указанием интервалов движения автобусов.

В этом году на автобусных остановках установлено девять крытых павильонов со скамейками и до конца года планируется построить еще два. В 1968 году крытые павильоны будут оборудованы на остальных остановках, а на проспекте Октябрьской революции будут сделаны «съездные карманы».

«Правилами перевозки пассажиров», — говорится в ответе председателя исполкома горсовета, — предусмотрено удаление автобусных остановок на 300—700 метров друг от друга. Наиболее удаленные остановки «Островки (магазин)» и «Островки (конечная)» удалены на 700 метров. Сокращать расстояние между этими остановками не представляется возможным из-за рельефа местности и нецелесообразно из-за малого количества пассажиров».

Прежде всего хочется отметить, что ответ председателя исполкома Могилев-Подольского горсовета П. Арнаутова радует своей полнотой и деловитостью. По нему видно, что в г. Могилев-Подольском по-настоящему взялись за улучшение обслуживания населения автотранспортом. Намечены конкретные мероприятия — теперь дело за их претворением в жизнь.

Редакция журнала «За рулем» надеется также, что Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог Украины выделит городу Могилев-Подольскому необходимое количество автобусов, такси, запасных частей, агрегатов и тем самым поможет наконец решить «транспортную проблему».

Несколько смущает только та часть ответа исполкома, где речь идет об удаленности автобусных остановок друг от друга. Если даже согласиться, что между двумя названными в ответе остановками расстояние равно семистам метрам, то трудно все же поверить, что рельеф местности не позволяет на всем этом протяжении сделать еще одну остановку. И совсем уж странно выглядит ссылка на «малое количество пассажиров» (речь ведь идет не о пустыне, а о городе). И если даже одному старому или больному человеку приходится каждый раз идти до остановки автобуса 300—350 метров, то хорошего в этом мало. Почему бы в таком случае не ввести в автобусное движение такой широко практикуемый элемент, как остановка «по требованию»?

Главный редактор **А. И. ИВАНСКИЙ**

Редакционная коллегия: **Л. Л. АФНАСЬЕВ, 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, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ФЕДОТОВ, А. М. ХЛЕБНИКОВ**

Оформление **И. Г. Имшенник** и **Н. П. Бурлана**

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. 22.9.67.
Подп. к печ. 19.10.67.

Бум. 60×90¹/₂. 2,25 бум. л. = 4 печ. л.
Г-42585. Цена 30 коп. 3-я типография Воениздата

Тираж 1 800 000 экз.
Зак. 839

Моя Москва

В каждой семье среди прочих реликвий, как правило, бережно хранится фотоальбом. Он рассказывает и о поколениях ушедших, знакомит с продолжателями рода. Главу семьи можно увидеть здесь еще в том возрасте, когда улыбка заменяла ему слово. Вот он уже юноша — в группе выпускников школы. На другом фото — все те же знакомые черты. Только лицо возмужало, да взгляд — особый взгляд солдата, познавшего



Москва, Калужская площадь, 1927 год.
Фото С. Фридлянда



Москва, Октябрьская (б. Калужская) площадь, 1967 год.
Фото А. Ганюшина



Москва, Можайское шоссе, 1941 год.
Фото М. Грачева

Москва, Кутузовский проспект (б. Можайское шоссе), 1967 год.
Фото А. Ганюшина



войну с ее горечью потерь и торжеством побед, — стал суровее и тверже. Ну, а вот и сегодняшний день. И опять что-то новое — теперь это спокойствие и уверенность хорошо знающего собственную силу и возможности человека.

У каждого города тоже своя биография. И тоже свое лицо. Годы и события откладывают на нем отпечатки, которые, слагаясь постепенно, заставляют нас вдруг по-новому взглянуть на знакомые с детства места. А потом новый облик старых районов, выросшие на наших глазах кварталы, парки, стадионы становятся настолько привычными, что кажется, будто всегда так было. И когда попадает в руки старая фотография, она не только будит воспоминания и ведет нас на свидание с прожитым. Она со всей убедительностью и красноречивостью документа свидетельствует о движении времени, об успехах, завоеванных трудом советского народа.

На этой странице вниманию читателей предлагаются четыре фотографии, сделанные в Москве. Датированные 1967 годом кадры сняты с тех же точек, что и старые фото, и адресованы автором на фотоконкурс журнала. Немногие, кажется, годы разделяют эти снимки, а если внимательно всмотреться, то о многих переменах в нашей жизни расскажут они.

