

# Варулём

МАЙ · 1969 · № 5







**НОВОЕ**

**ИМЯ**

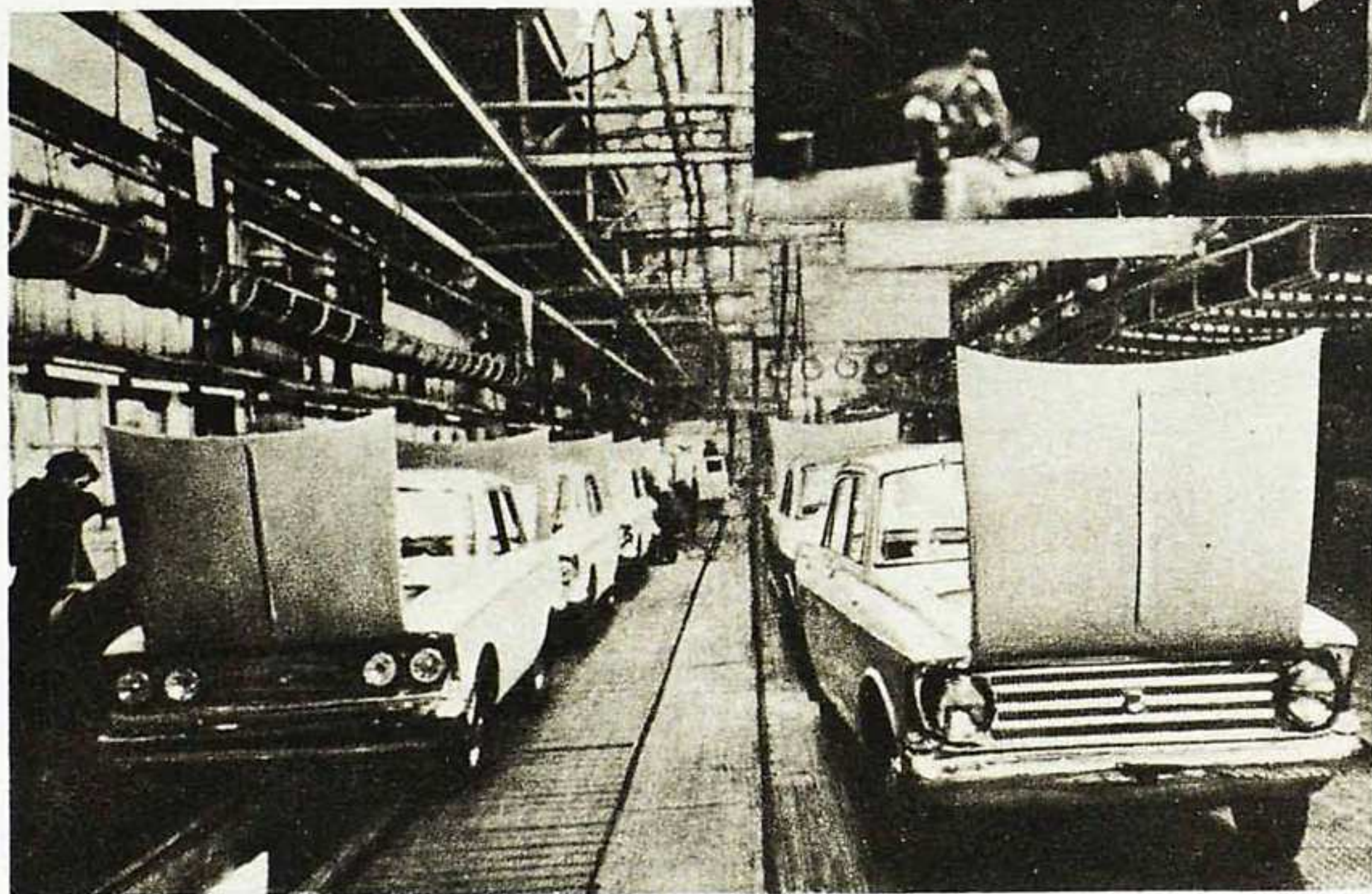
**ЗАВОДА**



**ПОДДЕРЖИМ  
ПОЧИН**  
Почин 2-й  
Ирли Савельевой  
повысить  
личную  
производительность  
**ТРУДА**  
на **15%**  
КО ДНЮ РОЖДЕНИЯ  
В.И. ЛЕНИНА.



На главном конвейере.



Передовик производства  
токарь автоматного цеха  
комсомолец Валерий  
Прис. Награжден Почет-  
ной грамотой Министер-  
ства автомобильной про-  
мышленности.

«Москвич» не подведет—  
он успешно стартовал в  
самых трудных ралли.

Фото В. Хухлаева и  
И. Бахтина





Советская автомобильная промышленность рождена Октябрем. У ее истоков стоял Владимир Ильич. В одном из подписанных им в 1921 году Постановлений работа автомобильных предприятий признается имеющей «чрезвычайную государственную важность». При Высшем Совете Народного Хозяйства создаются Центральная автосекция и Главное правление государственных автомобильных заводов — «Автозав», ведающие производством автомобилей.

Первые наши машины — марки АМО — были выпущены на седьмом году Советской власти. Отечественное автомобилестроение делало тогда первые шаги.

Сегодня на автомобильном конвейере Родины трудятся сотни тысяч людей. В Москве и на берегах Волги, на Украине и в Белоруссии, на Урале и в Грузии, в Армении и Латвии. Такова ныне география нашего автомобилестроения.

Автомобили с маркой «Сделано в СССР» завоевали авторитет и за рубежом. Золотой медалью отмечен на Лейпцигской ярмарке самосвал БелАЗ-540. Сенсационный успех великолепной четверки «Москвичей-412» на трассе автомобильного марафона Лондон — Сидней наглядно показал техническое совершенство и надежность советской малолитражки. Автомобили Горьковского автозавода давно завоевали репутацию прочных и долговечных машин. А наши мощные МАЗы и КрАЗы, маневренные УАЗы, изящные «Запорожцы» последней модели, быстроходные и вместительные автобусы ЛиАЗ! Автомобильная промышленность — отрасль передовой технологии. Она оказывает большое влияние на технический прогресс смежных отраслей индустрии. Да, есть чем гордиться создателям советских автомобилей.

Но и потребности наши растут быстро. Поэтому почти все предприятия автомобильной промышленности в лесах новостроек. Особенно велики масштабы расширения и реконструкции заводов, выпускающих легковые машины. К важнейшим стройкам страны в 1969 году отнесен автомобильный завод в Тольятти.

Все, что происходит в автомобилестроении, вызывает большой интерес у читателей. В своих письмах они просят рассказать об автозаводах, об их истории, перспективах роста.

Редакционный план предусматривает целую серию статей под рубрикой «У автомобильной карты Родины». Они посвящаются 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина.

В этом номере журнала на страницах 4—5 мы рассказываем о Московском автомобильном заводе имени Ленинского комсомола, отмечающем в будущем году свое сорокалетие.

За нашу Советскую Родину!

**За рулём**

№ 5-май-1969

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ  
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

# АВТОМОБИЛЕ- СТРОИТЕЛИ

## СЕЛУ

### Наши интервью

**О**ктябрьский (1968 г.) Пленум ЦК КПСС детально рассмотрел ход выполнения решений XXIII съезда и пленумов ЦК Партии по вопросам сельского хозяйства. В материалах Пленума содержится глубокий анализ современного сельскохозяйственного производства, намечаются конкретные пути дальнейшего его совершенствования. Ряд важных задач поставлен в этой связи перед работниками советской индустрии, в том числе и автомобильной промышленности.

Корреспондент «За рулем» обратился к заместителю министра автомобильной промышленности СССР Николаю Ивановичу СТРОКИНУ с просьбой ответить на несколько вопросов.

**Какое место занимает автомобиль в современном сельскохозяйственном производстве!**

— Автомобиль — одно из самых популярных детищ века. Трудно представить себе отрасль хозяйства, где бы в той или иной степени не использовались автомобили. Что касается современного сельского хозяйства, то при его масштабах оно без автомобиля просто немыслимо. Достаточно сказать, что в себестоимости сельскохозяйственной продукции почти треть составляют транспортные расходы. Конечно, с одной стороны, это свидетельствует о значительных резервах сокращения затрат в колхозах и совхозах, а с другой — о весьма большом значении автомобиля на селе, поскольку транспорт в сельских районах — это главным образом автомобиль.

Сейчас парк одних только грузовиков на селе превышает миллион. Это немало. Однако в период уборки урожая, как указывалось в докладе товарища Л. И. Брежнева на октябрьском Пленуме ЦК КПСС, приходится привлекать дополнительно до 600 тысяч машин.

Специфические требования сельскохозяйственного производства, особые условия эксплуатации заставляют нас, работников автомобильной промышленности, постоянно обновлять и совершенствовать конструкции машин, предназначенных для села. Разумеется, на массовых перевозках во время уборочной кампании, для доставки различных грузов там могут использоваться и грузовики общего назначения. Скажем, пятитонные, выпускаемые ЗИЛом в трех модификациях — как тягачи, самосвалы и бортовые автомобили.





Эти автомобили приспособлены для обеспечения сельскохозяйственных работ. Сверху вниз: вездеход ГАЗ-66; самосвал ЗИЛ-133 с предварительным подъемом платформы; самосвал ГАЗ-53Б с трехсторонней разгрузкой; грузо-пассажирский автомобиль УАЗ-452В; автомобиль УАЗ-469.

Но определенная часть продукции имеет, так сказать, целевое, сельскохозяйственное назначение. В нынешней пятилетке на наших заводах выпускается ряд новых грузовиков с более мощными и долговечными двигателями. Так, на Горьковском автозаводе поставлен на производство 4-тонный ГАЗ-53А, а также 2-тонный ГАЗ-66 повышенной проходимости. Преимущественно для села предназначен самосвал ГАЗ-53Б, выпуск которого налажен на автосборочном заводе в г. Фрунзе.

Вместе с тем пока нельзя сказать, что мы в полной мере удовлетворяем потребности сельского хозяйства.

#### Вы имеете в виду количественную сторону или конструкции тоже!

— И то, и другое.

По нашим наметкам, к 1975 году общий парк грузовиков на селе должен вырасти примерно до 1400 тысяч. Это не считая тех автомобилей, на базе которых создаются передвижные мастерские, лаборатории, различные специальные установки.

Конструктивно этот парк машин, конечно, существенно обновится. Создаваемые сейчас новые модели в значительной степени приспособлены для выполнения специфических сельскохозяйственных работ и одновременно отвечают требованиям других отраслей народного хозяйства. Предусматривается увеличение удельного веса машин большой грузоподъемности и автопоездов, рост выпуска полноприводных автомобилей с колесной формулой 4×4 и 6×6, дальнейшее расширение использования дизелей. Одним из основных направлений работы наших конструкторов по-прежнему остается и улучшение условий труда водителей.

Таким образом, если до последнего времени на село приходили машины грузоподъемностью преимущественно 2,5 т, то в ближайшие годы будут поступать в значительных количествах 4-8-тонные автомобили.

Следует упомянуть о подготовке к серийному производству двух новых моделей самосвалов. На одной из них, САЗ-3502, кроме обычной разгрузки, предусматривается возможность предварительного подъема кузова на высоту до 2,4 м. Это позволит эффективно использовать самосвал на загрузке высоких бункеров. Второй автомобиль, ЗИЛ-ММЗ-554, снабжен механизмом для разгрузки на три стороны, он может буксировать самосвальный прицеп.

Назначение этих и других аналогичных машин — обеспечить внутривозвращенные перевозки сельскохозяйственных грузов. Что касается их транспортировки на большие расстояния, то для этих целей намечается выпуск ряда специализированных автомобилей и поездов. Номенклатура их довольно широка. Одни будут перевозить крупный рогатый скот, другие — мелкий и птицу, третьи — фрукты и овощи. Специальные автоцистерны намного облегчат доставку молока, воды и нефти или жидких удобрений. Все эти специализированные автомобили изготавливаются совместно Министерством автомобильной промышленности и Министерством машиностроения для легкой и пищевой промышленности и бытовых приборов.

Не забыты и пассажирские транспортные средства. В ближайшие годы, например, широко известную машину ГАЗ-69 заменит более совершенная модель УАЗ-469. Кроме того, готовится серийное производство грузо-пассажирского автомобиля УАЗ-452В. Обеим машинам не страшно бездорожье.

Вообще проблема высокой проходимости — одна из главных в создании автомобилей для села. Дорог с хорошим покрытием в сельской местности пока еще очень мало. В связи с этим намечается, в частности, гораздо более широкое, чем сейчас, применение арочных шин. Это, конечно, не снимает с повестки дня вопроса о более интенсивном дорожном строительстве в сельских районах.

#### Что можно сказать об эффективном использовании автомобилей на селе!

— Эта проблема довольно сложна, и ее решение связано с различными факторами. Здесь многое зависит от количества автомобилей, которыми располагает хозяйство, от уровня их технического обслуживания и ремонта, объема поставок, номенклатуры и системы снабжения запчастями. И конечно, от организации самих транспортных работ.

Что касается запасных частей, то их действительно пока не хватает. Срок эксплуатации машин у нас велик. Учитывая это, Министерство принимает меры по наращиванию объема производства запчастей. В прошлом году он составил примерно 620 млн. руб., а в 1970 году возрастет до 740 млн. руб. Причем наиболее значительно увеличится производство дефицитных запасных частей. Например, запчасти для поршневой группы двигателей автомобилей ЗИЛ-130 в 1970 году будут выпущены в объеме, близком к полумиллиону рублей, тогда как в прошлом году их было произведено всего на 35,5 тыс. руб. В целях расширения выпуска запасных частей предполагается построить 11 новых специализированных предприятий, а ряд существующих заводов реконструировать.

Большие резервы улучшения эксплуатации автомобилей кроются в организации транспортных работ. Пока машины используются не в полную силу — на селе их производительность на 15—20 процентов ниже, чем в целом по стране. На наш взгляд, это в значительной мере предопределено тем, что одни и те же автомобили заняты и на внутривозвращенных работах, и на перевозках массовых грузов, — скажем, зерна на государственные склады.

Очевидно, роли должны быть хорошо распределены. Целесообразно было бы четко установить, сколько машин нужно для внутривозвращенных, так называемых технологических перевозок, и по возможности выделить такое количество автомобилей в распоряжение колхозов и совхозов. Вывоз и завоз массовых грузов лучше возложить на специализированные государственные автохозяйства. В страдную пору автомобили этих хозяйств можно использовать и на уборке урожая. Такое разделение позволит в то же время и лучше распределить автомобили (по маркам и моделям) в соответствии с условиями эксплуатации.

Я думаю, что комплекс намечаемых на ближайшие годы мер обеспечит действительную помощь автомобилестроителей сельскохозяйственному производству.





# ПО УКАЗАНИЮ ИЛЬИЧА

## Как были разработаны первые правила движения

1920 год. Москва. Отсюда Владимир Ильич Ленин руководит первым в мире рабоче-крестьянским государством, руководит его обороной, решает сложнейшие проблемы устройства новой социалистической жизни.

Положение сложное. Продолжается гражданская война. В стране разруха; поддержанная международной реакцией внутренняя контрреволюция организует заговоры и мятежи.

Революционный порядок в стране охраняет рабочая милиция. В открытую бороться с ней врагам уже не под силу. Тогда родилась тактика внезапных бандитских налетов. Мчались по московским улицам неизвестные автомобили, а из них гремели выстрелы. На раздобытых где-то машинах пробирались в Москву диверсанты и спекулянты, старательно прятали свои автомобили от чекистов. Трудно было уследить за ними. Организация движения в городе не налажена, контроль за проездом машин — тоже.

Несмотря на огромную занятость, Владимир Ильич находит время, чтобы уделить внимание этой проблеме, и поручает подготовить специальный Декрет «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям».

Подписанный Лениным Декрет Совета Народных Комиссаров был опубликован в «Известиях» 13 июня 1920 года. Его положения, по сути дела, стали первыми официальными правилами движения в молодом Советском государстве.

Что они собой представляли?

В соответствии с Декретом любой находящийся на территории Москвы и Московской губернии автомобиль должен быть зарегистрирован в транспортном отделе Московского Совета депутатов. Скрытые от учета машины подлежали аресту и немедленной передаче в один из гаражей транспортного отдела. Всякий прибывающий в столицу автомобиль следовало зарегистрировать в течение 24 часов. Водители машин, находящиеся в Москве не менее недели, в обязательном порядке получали временный пропуск.

Каждому водителю предписывалось иметь удостоверение на право вождения транспортного средства и путевой лист. Форма путевого листа была произвольной, но он обязательно включал адрес, название и номер гаража, сведения о том, куда направлена машина, фамилию шофера. Указывалось время выезда из гаража, окончания поездки, пройденный маршрут. Путевые листы хранились в течение трех месяцев.

На транспортный отдел возлагался также прием экзаменов и выдача удостоверений на право управления машинами, выдача пропусков для движения по Москве. Таким образом, сразу был взят курс на установление контроля не только за количеством машин и шоферов, но и за качеством их подготовки.

Новым Декретом предписывалось ограничение скорости в столице: легковым автомобилям до 25 верст в час, грузовым — до 15 верст. Ездить левой стороной, обгонять в узком месте и «срезать углы» безоговорочно воспрещалось, как и оставлять машины без присмотра.

Кроме того, на каждом курсирующем по Москве и Московской губернии автомобиле спереди и сзади устанавливались номерные знаки. На легковых передний крепился на левом крыле вертикально, а на грузовых, не имеющих крыльев, — на левой стороне кузова или платформы. Другой номерной знак прикреплялся сзади на кузове или особой стойке «не ниже аршина от земли». Категорически запрещались «самописанные знаки».

Первым ленинским декретом создавалась и автоинспекция при транспортном отделе Моссовета — для наблюдения за исполнением установленных правил. Число автоинспекторов на улицах Москвы было очень невелико — не больше десяти. Они передвигались пешком. Им разрешалось при необходимости останавливать автомобили не иначе, как поднятием флажка или, ночью, — фонарем. Интересна такая деталь: во избежание задержек автоинспектор проверял документы водителя в пути, сопровождая машину. Милиция и прочие власти обязывались декретом оказывать автоинспекторам всяческое содействие.

Сегодня ленинский декрет «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям» наша история. Много лет прошло с тех пор, многое изменилось в нашей жизни, в том числе города и их транспорт. Но и сегодня законодательный акт, подписанный Ильичем, напоминает о необходимости партийного, государственного подхода к этому делу.

Наглядным примером ленинского понимания важности задач по организации работы автотранспорта служит недавнее постановление Совета Министров СССР о повышении безопасности движения на улицах городов, населенных пунктов и дорогах СССР. Намеченная им широкая программа действий министерств и ведомств, научных и учебных учреждений создает прочную основу для успешного решения новых проблем, которые ставит современный этап развития отечественного автомобилестроения.

В. БУГРОВА, В. ПРОДУВАЛОВ,  
сотрудники ОРУД — ГАИ Москвы

### П Р А В И Л А АВТОДВИЖЕНИЯ ПО ГОРОДУ МОСКВЕ И ЕЕ ОКРЕСТНОСТЯМ. О НОМЕРНЫХ ЗНАКАХ.

#### СОВЕТ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ ПОСТАНОВИЛ:

1. Каждая курьезная по гор. Москве и Московской губернии автомобильная машина имеет 2 печатных номерных знака: один — на левом переднем / стояла по диагонали / крыле, на особом кронштейне, прикрепленном к крылу с помощью болтов; на грузовых машинах, на левом крыле, на болтах, он должен быть укреплен у края передней левой стороны кузова или платформы.
2. Каждый номерной знак должен быть укреплен: сзади на кузовной части или особой стойке, на высоте аршина от земли.
3. На мотоциклах передний номерной знак прикрепляется к передней части для знака, с одной и болтами.
4. Самописанные номерные знаки отныне не допускаются.
5. Номерные знаки должны содержаться в чистоте и исправности и в любое время соответствовать своему назначению; ослышки на ходу и лишние спереди и сзади.

#### О РЕГИСТРАЦИИ АВТОМАШИН.

1. Каждая находящаяся на территории г. Москвы и Московской губернии автомобильная машина должна быть зарегистрирована в транспортном отделе Московского Совета депутатов.

- 2 -

видеть регистраторское свидетельство, которое обязательно должно находиться при машине.

#### О ПРОПУСКАХ НА ЕЗДУ

12. На каждой машине, документу и документе по гор. Москве и Московской губернии, Транспортным Отделом выдается особый пропуск без указания Е. машины и (обратной) марки, действительный при езде всегда поодиночке при езде. Машины, не имеющие пропусков, подлежат немедленному аресту, или автомобили, не имеющие в общей массе автомобилей по гор. Москве и Московской губернии, исключительно исключаются из категории горючей категории.

#### О НЕОБХОДИМЫХ ДОКУМЕНТАХ.

13. Все шоферы обязаны иметь при себе следующие документы:  
а/ удостоверение на управление машиной выданное Комиссией при Т.О. - М.О.Р. и К.Д. на право управления машиной;  
б/ удостоверение личности, выданное с места службы, с левой стороны гор. Москвы.

14. Лица, не имеющие вышеуказанных документов, под строгим ответственностью руководящих учреждений, владельцев машин, и управляющих машинами не в коем случае допускаться не должны.

#### О ПУТЕВЫХ ЛИСТАХ.

15. Каждая выходящая из гаража на работу авто-машина должна быть снабжена путевым листом.

16. Форма путевого листа произвольная, но содержание обязательное должно включать: адрес, название и К. телефона гаража, из которого выехала машина; фамилию шофера, в час назначения машина подается, адрес подачи машины; кроме того, в путевых листах должны быть графы для отметки: а/ времени выезда из гаража, б/ времени окончания поездки и времени возврата машины в гараж и в/ подписей шофера и дежурного парадника.

17. Путевые листы должны храниться в учреждениях, владельцах машин, в течение 3 месяцев. По требованию М.О.С. они должны представляться для проверки целесообразности использования авто-транспорта, находящегося в ведении учреждения.

#### О МЕРАХ К ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ОПАСНОСТИ

#### ОТ АВТОДВИЖЕНИЯ ПО УЛИЦАМ ГОРОДА МОСКВЫ.

18. Легковые автомобили и мотоциклы могут двигаться по улицам со скоростью не свыше 25 верст в час, а грузовые автомобили не свыше 15 верст в час.

19. Удостоверения на право пользования машинами, выдаваемые ГАИ, действительны, так и местными учреждениями, представляются ГАИ, так и в командировку М.Ч.К., которая разрешает въезд в нее в течение 2-х дней со дня выезда.

20. При расовых поездках по делам службы удостоверения на право пользования авто-машиной служат путевым листом / п.б / на ответственность лица, разрешающего поездку.

21. Пользователи автомобилей для поездок в театры, концерты и т.п. обязаны уведомить о своем выезде.

#### О ГАИ ИНСПЕКЦИИ.

22. Выявление на незаконном проездом сего постановления, возлагается на автоинспекцию.

23. Ответственность за нарушение правил автодвижения подлежат: лица, управляющие машиной; дежурные парадники, ведущие гаражи; ведущие транспортными отделами учреждения, если принадлежат им.

24. Ответственность за нарушение правил о пользовании авто-машинами полностью возлагается на лицо, в распоряжение которого машина подана.

25. За нарушение настоящих правил виновные подвергаются высылкам в административном порядке или согласно обязательного постановления Московского Совета и передается Народному Суду.

#### ОБ ОБЪЕДИНЕНИИ ЗА

#### НАРУШЕНИЙ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПОСТАНОВЛЕНИЯ.

26. Ответственность за нарушение правил автодвижения подлежат: лица, управляющие машиной; дежурные парадники, ведущие гаражи; ведущие транспортными отделами учреждения, если принадлежат им.

27. Ответственность за нарушение правил о пользовании авто-машинами полностью возлагается на лицо, в распоряжение которого машина подана.

28. За нарушение настоящих правил виновные подвергаются высылкам в административном порядке или согласно обязательного постановления Московского Совета и передается Народному Суду.

Председатель Совета Народных Комиссаров: *В.И. Ленин*

Управляющий делами Совета Народных Комиссаров: *С.И. Гусев*

Секретарь:

Москва, Кремль  
10-го июня 1920 года





# ИМЯ, КОТОРОЕ ОБЯЗЫВАЕТ

**В. КОЛОМНИКОВ,**  
директор Автомобильного  
завода имени  
Ленинского комсомола

В канун 50-летия Советской власти в историю завода была вписана одна из замечательных страниц. С конвейера сошел миллионный автомобиль. ЦК КПСС и Совет Министров СССР, поздравляя коллектив с этой трудовой победой, отметили вклад, который завод внес в развитие советского автомобилестроения.

Чтобы лучше представить себе и оценить путь к этому миллиону, давайте вспомним героические годы первых пятилеток.

В 1929 году на пустырь, примыкающий к нынешнему Волгоградскому проспекту (тогда это была окраина Москвы), пришли люди. Большинство из них были комсомольцами. Они обязались построить автосборочный завод. Одеты были не слишком тепло, ели не слишком сытно. Но работали люто, днем и ночью, в мороз и метель.



Еще совсем свежи были в их памяти вдохновенные слова В. И. Ленина, который, заканчивая свою речь на III съезде комсомола, сказал: «...только спрашивая себя, все ли мы сделали, чтобы быть объединенными сознательными трудящимися, Коммунистический союз молодежи сделает то, что он полмиллиона своих членов объединит в одну армию труда и возбудит всеобщее уважение к себе».

6 ноября 1930 года завод вступил в строй. В этот день с главного конвейера сошли первые десять автомобилей. На митинге, посвященном пуску завода, было единогласно принято предложение дать ему имя Московский автосборочный имени КИМ.

Есть в заводской библиотеке любопытная книжка, изданная в 1933 году под названием «Как и где собирается советский форд». Это про «КИМ». В ней рассказывается, как вчерашние землекопы, грузчики, чернорабочие наращивали выпуск автомобилей. Лучшие рабочие самозакреплялись (было такое выражение) на заводе до конца пятилетки.

В конце тридцатых годов в журнале «За рулем» была напечатана статья инженера Г. Зимелева, будущего ученого, специалиста по автомобилям. В ней говорилось о необходимости скорее наладить у нас в стране массовый выпуск дешевых малолитражных легковых автомобилей.

И такая машина была спроектирована коллективом конструкторов завода и НАМИ. Ее производство решено было организовать на заводе имени КИМ.

Так состоялось второе рождение завода. Комсомол призвал молодежь на строительство нового автомобильного. И через полтора года на базе автосборочного имени КИМ, опередив намеченный срок, встал новый завод — малолитражных автомобилей.

Его первенец — малолитражка КИМ-10 рядом с нынешними «Москвичами» выглядит неказистой. Но как же она дорога каждому ветерану-автозаводцу. Тогда она казалась им чудом совершенства. Первый сошедший с конвейера автомобиль вел Иван Пономарев. За рулем он сидел нарядный и торжественный. А заводские девчата бросали цветы. Это был праздник.

Автозаводцы уже строили новые планы. Картина будущего представлялась великолепной. Только им не суждено было сбыться, этим планам. Когда с конвейера сошла пятисотая малолитражка, началась война.

Один за другим уходили доброволь-

цами те, кто закладывал здесь первые кирпичи и устанавливал первые станки. Ушел Сергей Рябцев, главный комсомольский заводила. Ушли, прощаясь второпях, главный технолог завода Г. Сафонов, инженеры С. Вигдорчик, И. Пономарев, М. Шувалов, А. Фрумкин, сборщик В. Пономарев, монтажник М. Гладких, наладчик С. Царев... А потом стали провожать десятками в день. Те, кто остался, спали тут же, у станков. И ели немудреный паек здесь же. На завод обрушились бомбежки.

Глубокой осенью 1941 года, когда угроза нависла над столицей, предприятие эвакуировали на Урал. Демонтировали станки, грузили на платформы. А на новом месте стали выпускать военную продукцию — узлы к танкам и самоходкам.

В корпусах завода имени КИМ был организован ремонт автомобилей для фронта.

Но вот салют Победы возвестил начало долгожданной мирной жизни. Где же вы теперь, друзья автозаводцы? Многие, очень многие не вернулись. И надо было начинать все почти заново. Работать, строить, обучать кадры.

Автозаводцы восстанавливали разрушенные корпуса, вводили в эксплуатацию новые производственные мощности. И опять рядом с коммунистами, помогая им, впереди шли комсомольцы. Новое поколение, воспитанное на тех же традициях.

Свое третье рождение завод отметил в декабре 1946 года. С конвейера сошел «Москвич-400». По сравнению с КИМ-10 это была более комфортабельная и надежная машина. Четырехцилиндровый двигатель, скорость 90 км/час, 9 литров бензина на 100 километров пробега. К 1952 году была освоена в производстве новая коробка передач, усилено сцепление, усовершенствован двигатель, улучшена пылезащита кузова. Это была уже модель «401».

За первое послевоенное десятилетие завод добился многого. Но и требования к автомобилям изменились. Коллектив стал готовить к производству новую модель. Кто знаком с автомобилестроением, знает, какая это напряженная работа.

«Четыреста второй» — следующая модель «Москвича» — отличался более современными формами, двигателем мощностью 35 л. с., новыми передней подвеской и рулевым механизмом. На этом автомобиле были установлены обогреватель, радиоприемник.

Каждый кадровый автозаводец помнит дни рождения новых автомобилей, как дни рождения своих детей. 1958 год. «Москвич-407». Новый шаг в малолитражном двигателестроении. Верхние клапаны, увеличена степень сжатия, мощность достигла 45 л. с., а расход топлива остался почти тот же — 10 л на 100 километров. А потом переходная модель — Москвич-403». Машина надежная, заслужившая добрую славу.

На фото сверху вниз:

Готовые машины сходят с конвейера Московского автосборочного завода им. КИМ (обложка журнала «За рулем» № 23 за 1930 год).

На конвейере — первые «Москвичи-400».

Сборка «Москвичей-407».



Автомобили «Москвич-408» появились на конвейере в 1964 году. Современный, изящный кузов, 50-сильный мотор, улучшенная по сравнению с прежними моделями подвеска, высокая надежность и экономичность — достоинства этой модели.

Растет популярность автомобиля, растет число его покупателей. Достаточно сказать, что сейчас уже 65 процентов машин экспортируются в 70 стран.

В 1966 году заводу вручали высокую правительственную награду — орден Трудового Красного Знамени. Орденов и медалей удостоились 114 членов коллектива. Золотой Звездой Героя Социалистического Труда отмечен труд слесаря кузовного цеха Николая Григорьевича Усачева.

В конце 1967 года началось освоение производства «Москвича-412». Он наша гордость. Его надежный 75-сильный двигатель, крепкий кузов, стабильная подвеска отлично зарекомендовали себя и на дорогах Советского Союза и во многих труднейших международных соревнованиях. Высокие качества модели «412» убедительно продемонстрировали ралли Лондон — Сидней. Как известно, все четыре наших «Москвича-412» успешно дошли до финиша, опередив многих более «литражных» соперников.

Автозаводцы упорно работают, чтобы приблизить аттестацию «Москвича-412» на Знак качества. Соревнуясь за достойную встречу ленинского юбилея, автоматчики выступили с хорошей инициативой, предложив коллективам всех цехов и участков добиваться присвоения Знака качества деталям и узлам автомобиля.

Сейчас перед заводом стоит задача — довести выпуск автомобилей до 200 тысяч в год. Полным ходом идут большие работы по реконструкции предприятия. По существу рядом со старым заводом строится новый автосборочный гигант. Площадь только нового производственного корпуса составит 228 тысяч квадратных метров. Проектом реконструкции предусмотрена почти полная автоматизация таких трудоемких процессов, как сварка и окраска кузова. Цехи оснащаются новыми подвесными транспортерами. Будут построены новые просторные и светлые столовые и всевозможные бытовые помещения.

На Волгоградский проспект выйдет фасад административного здания с вычислительным центром. Возводится специальный корпус для хранения пяти тысяч автомобилей. К нему примкнет кольцо испытательной трассы, которое позволит проводить первую обкатку сошедших с главного конвейера автомобилей непосредственно на заводской территории. А в корпусах нынешнего завода останется производство агрегатов.

Двигатели для «Москвичей» мы станем получать с Уфимского моторного завода, который также значительно расширяется. А запчасти? Их производство будет возложено на крупный филиал завода, который строится сейчас в Кинешме. Вдумайтесь в такие цифры: выпуск автомобилей увеличится вдвое, а запасных частей — в пять раз (не считая тех, что будут производить специализированные предприятия). Делается это в интересах владельцев наших машин. Не забыты и снятые с производства модели — запчасти к ним будут выпускаться на том же кинешемском заводе.

Нас вдохновляют всенародное движение за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, победы советских людей на земле и в космосе, постоянная забота партии и правительства об улучшении жизни народа, о всемерном развитии народного хозяйства. И мы отвечаем на эту заботу самоотверженным трудом на благо Родины. Сейчас на заводе по инициативе токаря Л. Савельевой развернулось социалистическое соревнование за повышение производительности труда на 15 процентов.

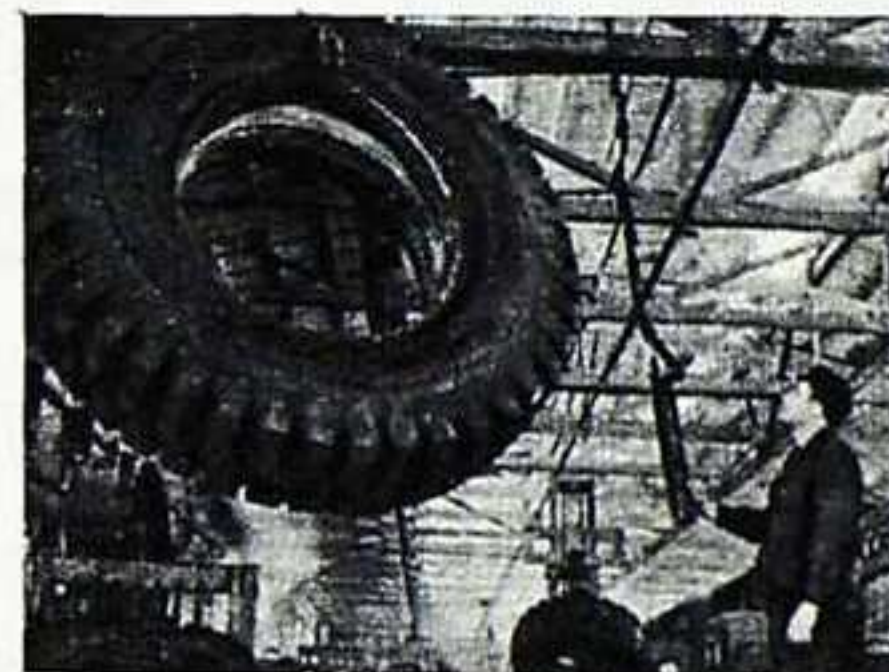
В конце 1968 года, когда страна торжественно праздновала пятидесятилетие комсомола, в знак заслуг комсомольцев нескольких поколений, строивших автозавод и осваивавших массовое производство малолитражных легковых автомобилей, предприятию было присвоено имя Ленинского комсомола. Это ко многому обязывает коллектив. Мы будем постоянно заботиться о повышении качества наших «Москвичей», быстрее наращивать их выпуск, полнее удовлетворять растущие потребности советских людей. И мы будем высоко нести марку АЗЛК, добиваться, чтобы советская малолитражка была на уровне лучших мировых стандартов.

## САМОСВАЛ-ГИГАНТ

Всего десять лет назад с конвейера Белорусского автозавода (г. Жодино) сошел первый самосвал. С тех пор машины с эмблемой «БелАЗ» стали известны во всем мире. Они незаменимы на строительстве крупных электростанций, добыче ископаемых открытым способом, на других работах в народном хозяйстве.



БелАЗ-549 — самосвал-гигант.



Новая большегрузная шина.

Фото ТАСС

И вот новая модель. К пятидесятилетию БССР жодинцы подготовили достойный трудовой подарок — выпущен первый 75-тонный самосвал БелАЗ-549. Хорошо потрудился коллектив завода — от ведущих конструкторов до слесарей-сборщиков. Испытания машины закончены.

Двигатель «новорожденного» в два с лишним раза мощнее, чем у его предшественника. Восемьсот пятьдесят лошадиных сил позволят самосвалу-гиганту двигаться со скоростью 65 км/час. Автомобиль рассчитан на работу в тяжелых дорожных условиях, в карьерах и на стройках. В его конструкции многое применено впервые в нашем автомобилестроении, например электрическая трансмиссия и полностью независимая подвеска колес. Кстати, высота каждого из них 2,5 метра.

Специальные шины такого размера разработал и начал выпускать Воронежский ордена Ленина шинный завод.

БелАЗ-549 выходит на работу. А заводские конструкторы заканчивают проект новой модели — самосвала грузоподъемностью 110—115 тонн.

## СОВРЕМЕННЫМИ МЕТОДАМИ

Оснащается диагностическим оборудованием 10-я станция технического обслуживания автомобилей в Москве. Недавно тут установлена современная аппаратура, позволяющая быстро и точно формулировать «болезни» машин.

Электроника выявляет неисправности двигателя, тормоза проверяются на специальном стенде, газоанализатор определяет состав выпускных газов, а прибор для регулировки фар — правильность работы приборов освещения. Опытные автомобильные «доктора» точно ставят диагноз. Сейчас СТОА-10 получает еще одну партию такого оборудования.



Есть миллионный!

Новости,  
события,  
факты



Через год минет четверть века со дня победы над фашистской Германией. Сотнями книг, журнальных очерков ежегодно пополняется наша литература о Великой Отечественной войне, героизме и мужестве советских воинов, сокрушивших гитлеровскую военную машину, освободивших человечество от коричневой чумы. И все же среди художественных, мемуарных, военно-исторических изданий о военных автомобилистах, о роли нашего автотранспорта в обеспечении войск написано сравнительно мало. Вышедшая недавно в свет книга З. И. Кондратьева (литературная запись А. И. Филатова) «Дороги войны» \* в определенной мере восполняет пробел. Это, пожалуй, первый столь объемный труд, посвященный воинам-автомобилистам и дорожникам.

Автор новой книги генерал-лейтенант технических войск Захар Иванович Кондратьев, активный участник гражданской и Великой Отечественной войн, близко стоявший у истоков автомобилизации страны, немало сделавший для организации и повышения боеготовности автомобильных войск и дорожного хозяйства в военные годы, в живой форме раскрывает новые, не известные или мало известные страницы в истории Великой Отечественной войны.

Опираясь на личные впечатления и многочисленные документы, автор рассказывает о беспримерном мужестве, умелых действиях водителей, воинов дорожной службы.



Нередко водители и дорожники брались за винтовки, автоматы и шли в бой. Так, бойцы и командиры 14-го и 85-го отдельных дорожно-строительных батальонов у переправ под Нарой и Истрой зимой 1941 года отразили яростные контратаки противника; на Минском шоссе группа шоферов одной из автоколонн вступила в схватку с вражеским заслоном и истребила его. Таких боев на военных дорогах было немало.

Нельзя без волнения читать страницы, раскрывающие бессмертный подвиг людей легендарной трассы, проложенной по льду Ладожского озера. Большое мужество требовалось от шоферов, доставлявших грузы войскам, сражавшимся на берегах Волги. История Великой Отечественной войны, пишет З. И. Кондратьев, до этого времени не знала таких массовых и интенсивных автомобильных перевозок, как в Сталинградской битве. Только с 9 августа по 25 октября 1942 года по дорогам одного Сталинградского фронта прошло в ту и другую сторону 700 тысяч машин.

Ярко показана в книге роль воинов-автомобилистов на заключительных этапах войны — в боях за освобождение народов Польши, Болгарии, Венгрии, Румынии, Албании, Чехословакии, Югославии.

Автор проникновенно пишет о военных дорожниках, чьими руками под огнем врага строились мосты, прокладывались новые коммуникации. Воинам помогали сотни тысяч жителей городов и сел.

Заканчивая чтение мемуаров, глубоко осознаешь, что вполне оправданы заключительные строки, обращенные к воинам-автомобилистам и дорожникам: «Труженики войны, родные, вы заслужили низкий поклон Родины. Потомки не забудут ваш подвиг».

**Б. АНДРЕЕВ**

\* З. И. Кондратьев. Дороги войны. Военное издательство Министерства обороны СССР. М., 1968. 100 000 экз., цена 78 коп.



Ф. И. Земляных.  
Снимок 1945 года.

**9 мая —  
Праздник  
Победы**

## ПОЕДИНОК

Как-то вечером в беседе с воинами-водителями я упомянул фамилию фронтового шофера Героя Советского Союза Земляных. Вдруг из задних рядов поднялся младший сержант Анисимов:

— Филимон Иосифович Земляных — мой земляк. По соседству, на одной улице в Бердюжье живем. До призыва я часто с ним виделся. Он и в школе у нас выступал. Провожал нас на военную службу. Сейчас работает шофером в райкоме партии.

Несколько дней спустя в сибирское село ушло мое письмо. Оно и положило начало знакомству с человеком, о котором раньше я знал только по архивным материалам.

От Орловско-Курской дуги до Балтийского моря пролег ратный путь Филимона Земляных — шофера 1620-го легкого артполка 20-й артиллерийской Оршанской дивизии прорыва. Много жестоких боев было на этом пути. Земляных воевал на Западном фронте, Брянском, 3-м Белорусском, 1-м Прибалтийском, Ленинградском. В перерыве между боями его приняли в партию. В это время шофер уже был награжден двумя орденами Красной Звезды.

...В конце июля 1944 года, освободив Шяуляй, войска 1-го Прибалтийского фронта двинулись на Ригу. Юго-западнее Добеле у деревни Богачи на позиции артиллеристов враг обрушил мощный огневой удар. Подбита одна наша пушка, вторая... Нужно скорее вывезти их, чтобы исправить. И вот уже из-за высоты выскакивает машина Филимона Земляных. Под непрекращающимся огнем он цепляет пушки и увозит их в тыл. Загрузив машину снарядами, снова спешит шофер на огневую, где сражаются товарищи.

— Когда я возвратился туда, — рассказывает Филимон Иосифович, — то увидел, что стрелять по фашистам почти некому: многие из батарейцев убиты или ранены. Первое, о чем подумал, — вывезти раненых. Но тут вижу, гитлеровские танки уже заходят во фланг. Кто их остановит? Что будет дальше? Рядом исправное орудие. Ну, Филимон, — решил я, — пришел твой черед расчитаться с гадами.

Шофер встал к орудью. Зарядил — и прямой наводкой по танку. Первым снарядом не попал. Погорячился. Снова зарядил, поймал головной танк в перекрестье панорамы. Есть! В самый раз! Вслед за выстрелом увидел, как остановился танк и окутался дымом. У второго двумя снарядами сорвал башню. А третий, пятясь, ушел за холм.

— Даже и не верилось, что это моя работа, — вспоминает Земляных. Только некогда было радоваться. Рядом лежали тяжело раненные товарищи. Как мог, осторожно положил их в кузов — и в медсанбат.

Это было 21 августа. А на следующий день, когда дивизион отбивал очередную танковую атаку противника в районе деревни Крустини, Филимон Земляных, оставив машину в укрытии, вновь стал у исправной пушки, расчет которой вышел из строя. Это был его второй бой, уже с четырьмя вражескими танками. За пятнадцать минут Земляных поджег два из них, третьему разворотил башню и перебил гусеницу. Четвертый повернул назад.

Высоко оценила Родина подвиг шофера. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 марта 1945 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Запомнилось Земляных и другое событие. Это было 24 июня 1945 года. В Москву на исторический Парад Победы съехались советские воины — представители всех фронтов. И в первой шеренге сводного полка Ленинградского фронта прошел по брусчатке Красной площади тридцатилетний сибиряк с золотой Звездой Героя — шофер-артиллерист Филимон Иосифович Земляных.

С тех пор минуло почти четверть века. У ветерана войны выросли и стали взрослыми дети. Сын Александр отслужил в армии, работает на заводе и учится в политехническом институте. Дочь Галина заканчивает пединститут. Дружит старый воин с призывниками. На встречах, в беседах с будущими воинами Филимон Иосифович рассказывает о своих боевых товарищах, помогает ребятам осмыслить значение святого слова Родина, которую он защищал с оружием в руках.

**Н. КИРИЛЛОВ,**  
подполковник

г. Рязань



# У НАШИХ ДРУЗЕЙ

Без малого четверть века прошло с того дня, как победоносная Советская Армия принесла народам Европы освобождение от фашизма. За эти годы прочно стала на ноги экономика социалистических стран. Вместе с другими отраслями быстрыми темпами развивается автомобилестроение. До освобождения в Болгарии и Румынии не было автомобильной промышленности; в Венгрии и Польше она находилась в зачаточном состоянии. В Чехословакии нынешний размах производства не идет ни в какое сравнение с тем, что было четверть века назад.

На этой странице перед вами фото, сделанные в шести братских странах. В какой-то мере они дают представление об их автомобильной индустрии.

Главный конвейер Ловечского автозавода. Идет сборка автомобилей «Москвич-412».  
Фото ТАСС



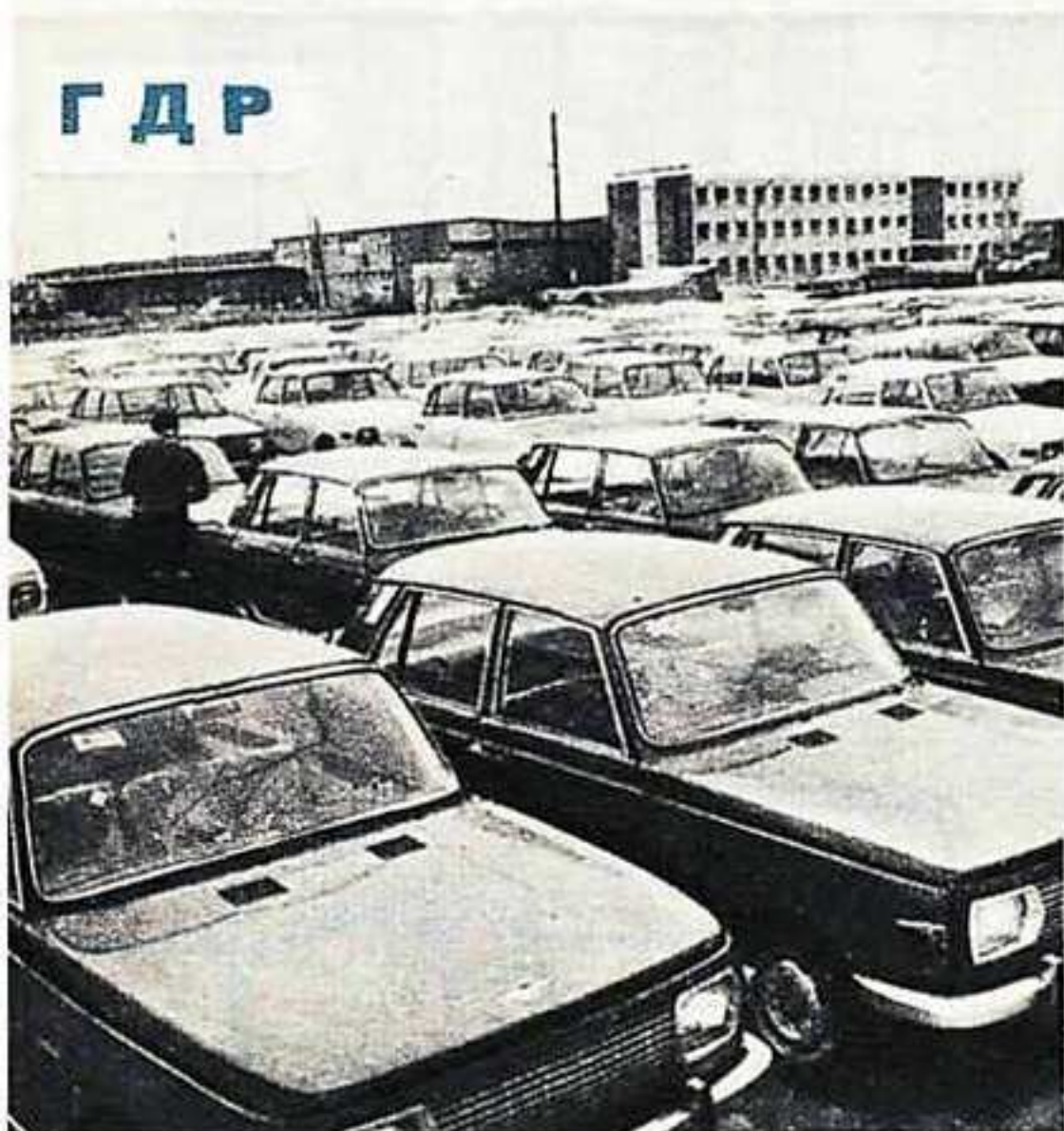
Будапештский завод «Икарус» — крупное современное предприятие. Его автобусы известны во многих странах мира.

Фото МТИ — ТАСС



Партия «Вартбургов» перед отправкой в Ростокском порту.  
Фото ТАСС

Завод «Стар» в Стараховицах. Его грузовики завоевали большую популярность в стране. Более 9 тысяч их произведено только для экспорта. На снимке — сборка кабины нового «Стара».  
Фото ТАСС



Готовые 4-тонные грузовые автомобили завода «Стягул Рошу». Отсюда они отправятся в разные районы страны и за рубеж.

Фото Аджерпресс — ТАСС

Корпус нового завода «Шкода» в городе Млада-Болеслав. Предприятие вступило в строй в 1965 году и выпускает сейчас легковые автомобили моделей «1000МБ» и «1100М»  
Фото с завода «Шкода»

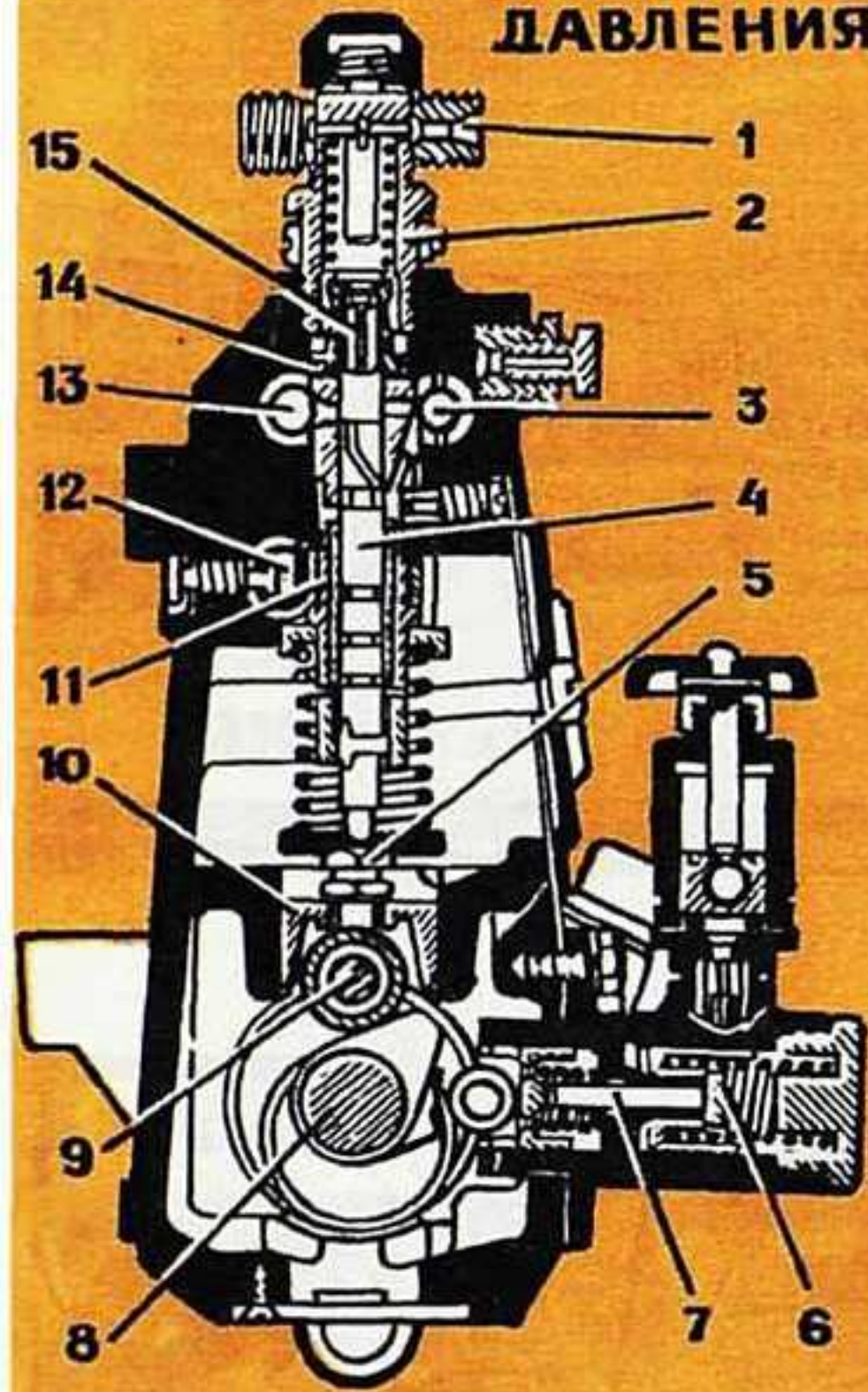




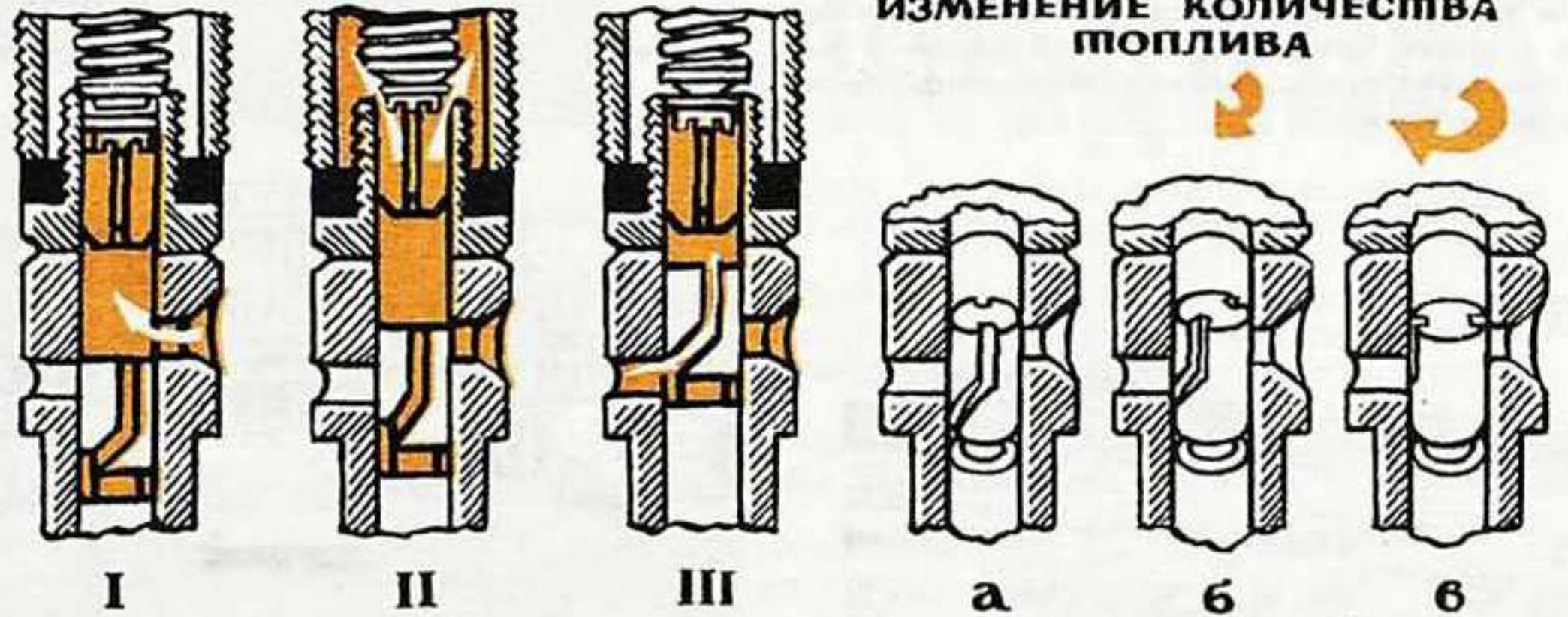
5

# СИСТЕМА ПИТАНИЯ ДИЗЕЛЬНОГО ДВИГАТЕЛЯ

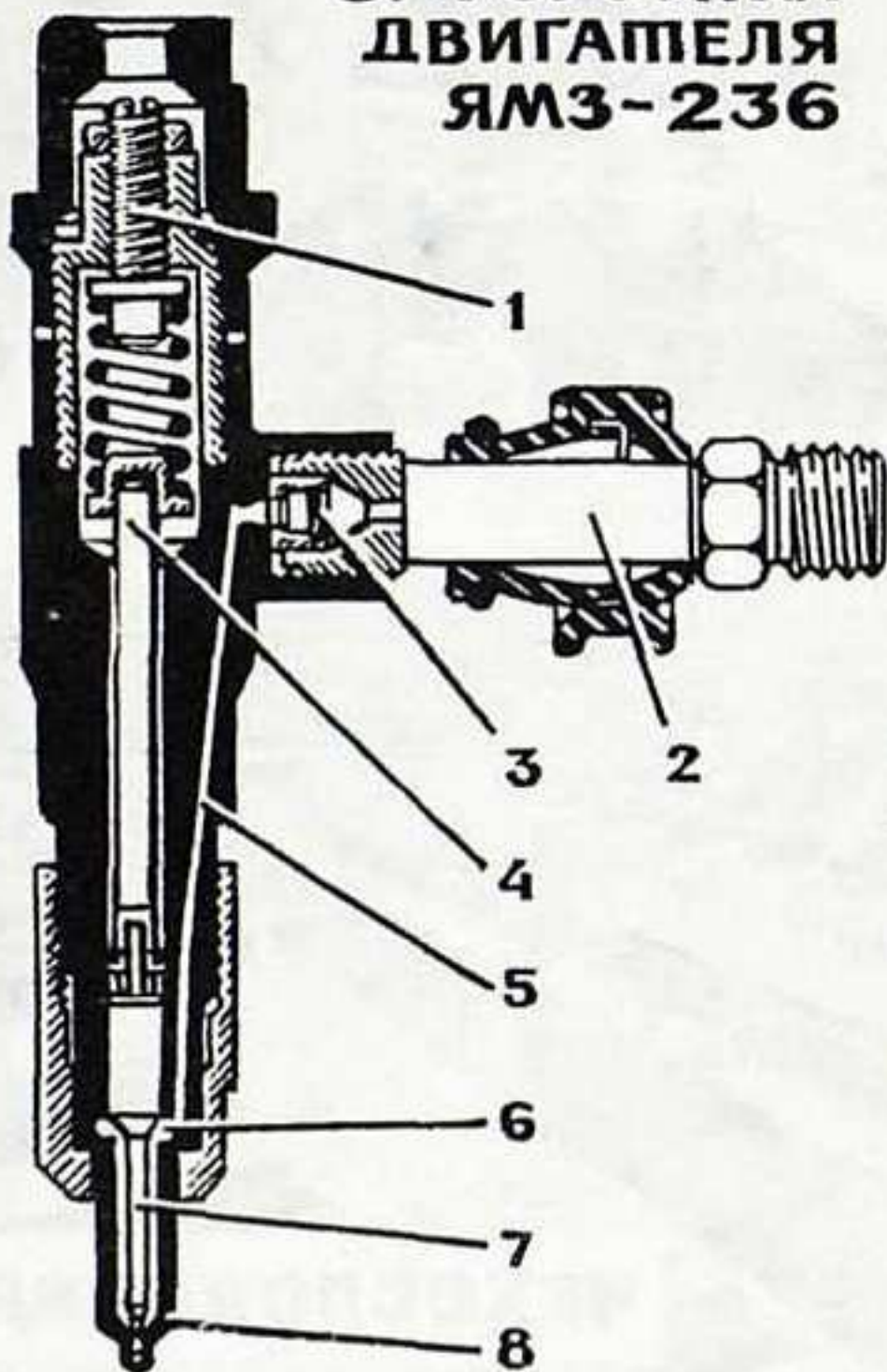
1. НАСОС  
ВЫСОКОГО  
ДАВЛЕНИЯ



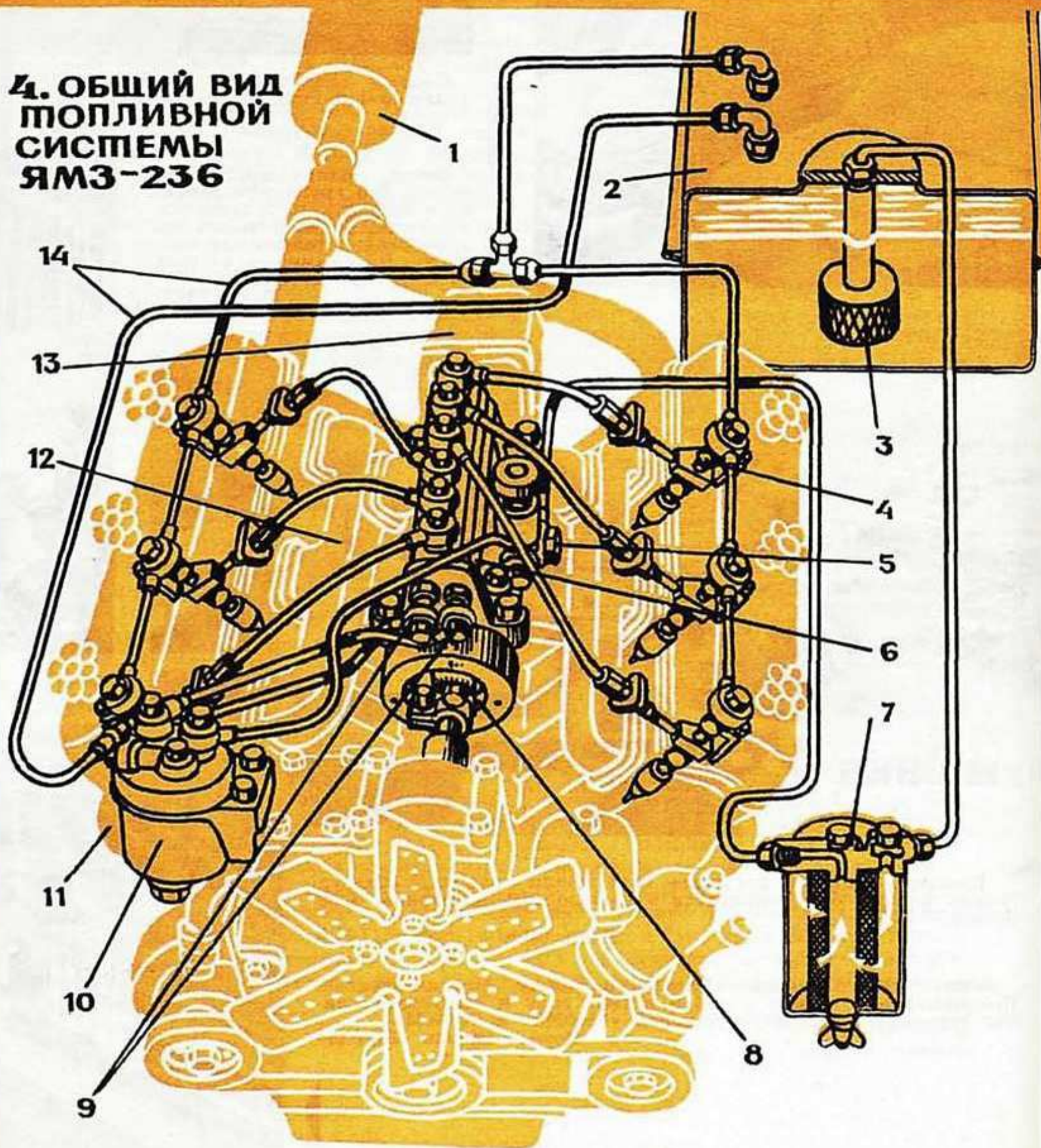
2. СХЕМА РАБОТЫ ПЛУНЖЕРНОЙ ПАРЫ НАСОСА



3. ФОРСУНКА  
ДВИГАТЕЛЯ  
ЯМЗ-236



4. ОБЩИЙ ВИД  
ТОПЛИВНОЙ  
СИСТЕМЫ  
ЯМЗ-236







Работу двигателя с воспламенением от сжатия мы проиллюстрировали третьим плакатом этой серии (мартовский номер журнала). Сегодня вы познакомитесь с устройством приборов системы питания четырехтактного дизеля ЯМЗ-236.

Это система с так называемой разделенной топливной аппаратурой. Она имеет один топливный насос высокого давления и отдельные форсунки для каждого цилиндра (на двухтактных двигателях типа ЯМЗ-204 топливная аппаратура была неразделенного типа — подача и распыливание топлива обеспечивались одним прибором — насос-форсункой). Преимущества разделенной системы — большая надежность и простота.

Рис. 1: 1 — ниппель; 2 — штуцер; 3 — канал отвода топлива; 4 — плунжер; 5 — регулировочный болт; 6 — топливоподкачивающий насос; 7 — шток поршня топливоподкачивающего насоса; 8 — кулачковый вал; 9 — ролик толкателя; 10 — толкатель; 11 — зубчатый сектор; 12 — рейка; 13 — канал подвода топлива; 14 — седло клапана; 15 — нагнетательный клапан.

Рис. 2: I — выпуск топлива; II — начало подачи; III — конец подачи; а) максимальная подача; б) половинная подача; в) нет подачи.

Рис. 3: 1 — регулировочный винт; 2 — штуцер с резиновым уплотнителем; 3 — сетчатый фильтр; 4 — штанга; 5 — наклонный канал; 6 — кольцевая полость; 7 — игла; 8 — корпус распылителя.

Рис. 4: 1 — глушитель; 2 — топливный бак; 3 — сетчатый фильтр; 4 — форсунка; 5 — топливоподкачивающий насос; 6 — насос высокого давления; 7 — фильтр грубой очистки топлива; 8 — муфта автоматического опережения впрыска; 9 — клапаны; 10 — фильтр тонкой очистки топлива; 11 — выпускной трубопровод; 12 — впускной трубопровод; 13 — регулятор числа оборотов; 14 — топливопроводы.

Двигатель с воспламенением от сжатия приводит в движение тяжелый автомобиль, трактор, танк и винты кораблей. Хорошо изучите топливную аппаратуру четырехтактного дизеля.

#### Литература:

С. И. Бумштейн, А. И. Натаров. Учебное пособие шофера второго класса. Издательство ДОСААФ, Москва, 1965.

В. И. Шестухин, Н. Н. Щербаков. Эксплуатация новых автомобильных двигателей ЯМЗ. Издательство «Транспорт», Москва, 1967.

Тема следующего плаката «Система смазки двигателя».

Рис. Г. Возлинского



Габдрахман Кадыров.

Эта победа радует не только сама по себе. Наши гонщики завоевали все три призовых места в сложных и непривычных условиях.

Финалы чемпионатов прошлых лет, как известно, проходили у нас в стране. «Родная» дорожка, поддержка зрителей, привычная атмосфера соревнований — все это уже располагало к победе.

В нынешнем году многое обстояло иначе. Только один из полуфиналов проходил «дома», а три этапа второго полуфинала состоялись в Швеции. Наши спортсмены прекрасно выступили в этих соревнованиях, заняв в обоих полуфиналах первые три места. Однако, по условиям соревнований, в финал могло выйти не более двух представителей одной страны из каждого полуфинала. Поэтому путевки в Инцель (ФРГ) достались только четырем советским мотоциклистам.

Финал на этот раз тоже проводился необычно — всего в один этап. Таким образом, любая осечка в одном из пяти заездов влекла за собой непоправимые последствия. Непривычными были искусственный лед инцельской дорожки, а также ее конфигурация.

В розыгрыше чемпионата мира этого года приняли участие представители десяти стран: Англии, Болгарии, Венгрии, ГДР, Монголии, Советского Союза,

# И в Инцеле первые!

Триумфом советских спортсменов закончилось четвертое первенство мира по мотоциклетным гонкам на ледяной дорожке

Финляндии, ФРГ, Чехословакии, Швеции.

Наши гонщики с честью справились со всеми трудностями и вновь продемонстрировали свой высокий класс.

Заслуженный мастер спорта из Уфы Габдрахман Кадыров в третий раз завоевал золотую медаль.

Исключительного успеха добился и 22-летний ленинградец Юрий Ламбоцкий, дебютант чемпионата мира. Он с большим подъемом провел все заезды и стал серебряным призером.

Не повезло Владимиру Циброву. Падение в одном из заездов лишило его драгоценных очков, и ему пришлось оспаривать право на бронзовую медаль в дополнительном, двадцать первом заезде.

Советские спортсмены еще раз убедительно доказали, что в гонках по ледяной дорожке по праву считаются сильнейшими в мире.

(Соб. инф.)

#### Результаты соревнований (класс 500 см<sup>3</sup>)

1. Г. Кадыров (СССР) — 14 очков;
2. Ю. Ламбоцкий (СССР) — 13; 3. В. Цибров (СССР) — 12; 4. А. Шваб (ЧССР) — 12;
5. Б. Самородов (СССР) — 10; 6. А. Каспер (ЧССР) — 9.



Юрий Ламбоцкий.



Владимир Цибров.





# Урала начинается на заре

## Челябинскому высшему военному командному автомобильному училищу — 25 лет

### КРАСНЫЕ КАЗАРМЫ

В утренний час, когда этот большой трудовой город встает к станкам, к конвейерам, когда меняются смены у мартиновских печей — начинается своя, особенная, по-воински слаженная жизнь курсантов Челябинского высшего военного командного автомобильного училища. Еще закрыты ворота городка и наряд контрольно-пропускного пункта занят обычными делами, а на плацу уже выстроились в колонну автомобили, и курсанты в комбинезонах хлопчут возле них. Команда! И все застыли у своих машин. Командиры проверяют готовность к маршу, уточняют задачу. Еще команда! Коротко рыкнув стартерами, автомобили окутываются голубым дымком. Настежь распахиваются ворота, первый автомобиль тро-

гается с места. А вот и вся колонна, строго держа дистанцию, катит по улице города. С этой минуты уже началась учеба.

Военным машинам — зеленая улица. Регулировщики перекрывают на короткое время перекрестки, чтобы пропустить колонну. Город уже позади.

Военный городок училища челябинцы с какой-то особой теплотой называют Красными казармами. Многие здания сложены из красного кирпича. Видимо, когда-то, давным-давно по этому признаку и получил название городок. Со времен же революционных бурь в права вступила символика. В 1905 году революционно настроенные солдаты размещавшегося здесь 196-го Инсарского полка водрузили над одной из казарм красный флаг. Как праздник встретили солдатские массы Великий Октябрь.

На фото вверху: колонну машин ведут курсанты Челябинского автомобильного. Из училища курсант выходит с правами водителя-профессионала. На снимке внизу (слева направо) вы видите курсантов А. Норватова, В. Текунова, Н. Кудряцева, А. Кириллова и А. Грачева на занятии по разводке транспорта. Занятие ведет старший преподаватель кафедры эксплуатации машин Герой Советского Союза подполковник М. Медяков.

Фото рядового В. Швеймера



Осенью 1918 года город захватили колчаковцы. Но вскоре три полка, расквартированные в казармах, взбунтовались. Перебив колчаковских офицеров, солдаты перешли на сторону Красной Армии, создали свой реввоенсовет. Его председатель В. Орловский от имени солдат послал вождю революции В. И. Ленину письмо, в котором есть такие строки:

«Войска теперь находятся в полной боевой готовности. Горим желанием немедленно ринуться на врагов трудового народа.

Просим Вашего разрешения именоваться Советским добровольческим полком имени Ленина».

А вот еще одно свидетельство, объясняющее, почему закрепилось за этими старыми казармами наименование «Красные». Той же осенью в них был расквартирован еще один — 141-й колчаковский пехотный полк. Солдат этого полка Зайцев отказался выполнить приказание унтер-офицера и на глазах у всех сорвал с него погоны. Зайцева тут же поставили к стене казармы. В это время другой солдат, Маликов, вступился за товарища. И его схватили. Под наведенными винтовками Маликов бросил в лицо офицерам: «Да здравствует Советская власть!»

На стене одной из казарм и сейчас заметны следы пуль, оборвавших жизнь двух большевистски настроенных солдат.

В последующие годы казармы занимали части Красной Армии.

Вот какая гордая и яркая история у Красных казарм, которые ныне принадлежат Челябинскому высшему военному командному автомобильному училищу.

### ВЫСОТА ЧАЛОВА

Революционное прошлое Урала, героика гражданской войны сами по себе воспитывают. Теперь к этому славному прошлому прибавились собственные, обретенные за четверть века традиции. Они помогают курсантам-автомобилистам с первого же шага службы проникнуться чувством гордости за свое училище, стремлением походить на своих командиров и преподавателей.



## НА МАНГЫШЛАКЕ В СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКОМ

Многоэтажные новые здания, свежий глянec асфальта, небо голубое, высокое, неоглядная ширь Каспия — все в этот день было подчеркнуто праздничным. На фасадах домов, школ, учебных пунктов яркие транспаранты: «Счастливой воинской службы вам, дорогие друзья!»

Так город Шевченко, единственный пока на полуострове Мангышлак, провозглашал в прошлом году в армию и на флот молодых строителей и нефтяников.

У сборного пункта — сотни людей. В строгих шеренгах те, кого принято называть виновниками торжества, — призывники. Ребята лишь немного постарше своего юного города. Они приехали в эти края, когда на каменистых пустырях возникали корпуса предприятий.

Городу нужны были рабочие руки, специалисты — каменщики, столяры, бетонщики, арматурщики, водители. Водители — особенно. Однако среди тех, кто приезжал на стройку, шоферы насчитывались единицами.

На очередном заседании исполкома горсовета, когда снова заговорили о нехватке шоферов, с места поднялся председатель городского комитета ДОСААФ Юрий Арутюнян.

— Выход один, — сказал он, — готовить водителей своими силами.

Исполком поддержал предложение. В распоряжение городского комитета ДОСААФ было предоставлено помещение — пять просторных классных комнат, склад, гараж. Руководители строен и предприятий помогли техникой, агрегатами автомобилем, запчастями. Наглядные пособия выделил обком Общества. Так родился спортивно-технический клуб ДОСААФ, ставший центром подготовки шоферов. Нашли и преподавателей, инструкторов.

Желающих овладеть профессией водителя оказалось так много, что на курсы принимали только по рекомендации первичных организаций Общества. Это были отличные производственники, активисты оборонно-массовой работы.

Курсы действовали бесперебойно. Шло время. Сотни воспитанников клуба работали уже на могучих МАЗах, КраЗах, БелАЗах. Многие стали передовиками производства, ударниками коммунистического труда. Вышли из них и начальники колонн, руководители автобаз.

Есть в этом своя закономерность. Преподаватели, инструктора клуба ведут большую воспитательную работу, прививают молодежи любовь к технике, к будущей профессии, готовят к воинской службе.

Руководители предприятий особенно благодарят активистов клуба за то, что подавляющее большинство выпускников остается на Мангышлаке. Не теряют с ними связь клуб и горком ДОСААФ. Почти все выпускники клуба остались его членами. Есть тут и мастера и кандидаты в мастера спорта.

...Проводы юношей в армию — праздник. Такова традиция молодого города. Вот и сейчас ровными рядами выстроились будущие воины. У каждого на груди значок ГЗР, а в личной карточке краткие, но красноречивые записи: «шофер», «радиот», «бульдозерист», «моторист», «занимался техническими видами спорта».

Пройдет немного времени, и бывшие питомцы клуба сядут за руль военных грузовиков, бронетранспортеров, за рычаги танков. Уверенно поведут боевые машины по полям учений. И каждый из них с благодарностью вспомнит своих воспитателей, людей, прививших им любовь к технике.

А. СЕРГЕЕВ

г. Шевченко  
Гурьевской области

военного автомобильного училища. Строгий армейский порядок, сложная учебная программа, трудности походно-боевой жизни — все это по силам только мужественному, закаленному человеку. Но сюда как раз и идут юноши, готовые к трудностям.

Более тридцати лет отдал службе в автомобильных войсках старшина-сверхсрочник Александр Романович Корсаков. За рулем машины он прошел финскую и Великую Отечественную войны. Любовь к профессии автомобилиста бывалый воин передал и своим детям. Его сыновья Александр и Николай Корсаковы в этом году заканчивают Челябинское автомобильное училище. Кстати, из Воронежской области, из Острогжска, где они жили, вместе с ними на Урал приехали еще двенадцать ребят. Все они были зачислены в одну курсантскую роту. А потом за ними потянулись их земляки. Сейчас в училище тридцать шесть молодых острогжцев. В связи с этим любопытно отметить: когда на речке Тихая Сосна Петр Первый основывал этот городок, он разместил в нем сотню всадников и отряд лучников. Два района Острогжска и до сих пор носят старые названия — Новая Сотня и Лучниковка. И вот теперь, выходит, городок, славившийся своими всадниками и лучниками, поставляет Советским Вооруженным Силам автомобилистов. Что ж, новая слава Острогжска достойна нашего «многомоторного» времени.

В Челябинском автомобильном стало замечательной традицией и то, что сюда поступают целые поколения одной семьи. Так, следом за Героем Советского Союза подполковником Медяковым в позапрошлом году пришел в училище его сын Юрий. Челябинское автомобильное в разное время окончили три брата Мачиных, три брата Зайцевых, два брата Кустовых. Хорошими офицерами-автомобилистами стали трое Елисеевых, а сейчас здесь учится четвертый — Александр. И младший во всем похож на старших братьев.

Из Челябинска идут в Вооруженные Силы специалисты с высокой профессиональной подготовкой.

Для учебы здесь созданы все условия. Хорошо оборудованы классы автомобильной техники, тактики, топографии, инженерной подготовки, мастерские, гаражи, теплые боксы, за городом выстроен современный автодром.

В июне этого года училище отмечает свое двадцатипятилетие. За минувшие четверть века из стен его вышли тысячи опытных командиров автомобильной службы, в совершенстве знающих современную технику и военное дело.

За успехи в боевой и политической подготовке училище восьмой год подряд награждается переходящим Знаменем Военного совета Уральского военного округа. В канун 50-летия Советской власти оно удостоено Памятного Знамени ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР.

Эти высокие награды — достойное признание заслуг коллектива училища перед партией и народом. И военные автомобилисты отвечают на них новыми успехами.

Майор В. СИМОНОВ

г. Челябинск

А равняться им есть на кого.

Начальник училища генерал-майор Вадим Михайлович Зюбко встретил Великую Отечественную войну командиром автомобильного взвода и закончил ее начальником штаба автомобильного полка. Поступил в Военно-транспортную академию, успешно ее закончил — и опять в войска. Одним словом, это настоящий, коренной военный автомобилист, школу которого за многие годы его службы прошли тысячи нынешних офицеров Советской Армии.

В 1946 году в училище поступил Герой Советского Союза старший сержант Михаил Денисович Медяков. За его плечами была Великая Отечественная война. Это он под Кенигсбергом остался с 76-миллиметровой пушкой один против гитлеровских танков. На помощь ему тогда подоспели водитель Василий Евдокимов и военный фельдшер младший лейтенант медицинской службы Анна Неженцева. Втроем они отбили несколько яростных атак врага, а потом, когда кончились боеприпасы, — разили фашистов из автоматов.

Окончив училище и став офицером, Михаил Денисович служил в войсках, а потом вернулся в Челябинск. Сейчас подполковник Медяков — старший преподаватель на кафедре эксплуатации машин.

...На одном из учебных полей училища есть памятная высота. Курсанты уважительно называют ее высотой Чалова. Почему? Они дали ей имя любимого преподавателя кафедры тактики подполковника Павла Матвеевича Чалова. В 1942 году двадцатилетним парнем с погонями лейтенанта он уже командовал лыжным батальоном. Под Старой Руссой во время смелого ночного рейда его подразделение захватило несколько населенных пунктов. Лыжники уничтожили более двухсот гитлеровцев.

Боевую сметку, находчивость, мужество Павел Матвеевич сейчас умело прививает будущим офицерам-автомобилистам. Не раз и не два в учебном бою ходят они в атаку, штурмуя эту высоту, постигая воинское искусство побеждать. И знает Чалов, что курсантский пот будет пролит не зря. Суровая наука очень им пригодится, потому что у каждого из них в жизни и службе будут свои «высоты», которые придется брать.

### ДОРОГОЙ ОТЦОВ

В учебнике истории КПСС приводится письмо коммуниста Г. П. Масловского сыну Юрию. Уходя на боевое задание под Ленинградом и зная, что больше никогда не увидит сына, он писал ему: «Какие силы помогают мне совершить мужественный поступок? Воинская дисциплина и партийное послушание. Правильно говорят: от дисциплины до героизма — один шаг. Это, сын, запомни, раз и навсегда... Вырастешь большим — осмыслишь, будешь дорожить Родиной...»

И Юрий вырос таким, каким хотел видеть его отец. Он закончил Челябинское военное автомобильное училище, стал коммунистом, отличным офицером. За успехи в боевой и политической подготовке ныне уже капитан Юрий Масловский награжден орденом Красной Звезды.

Не легко и не просто быть курсантом



# У ВАС НОВЫЙ

## Лобовое и заднее стекла. Их особенности, способы замены

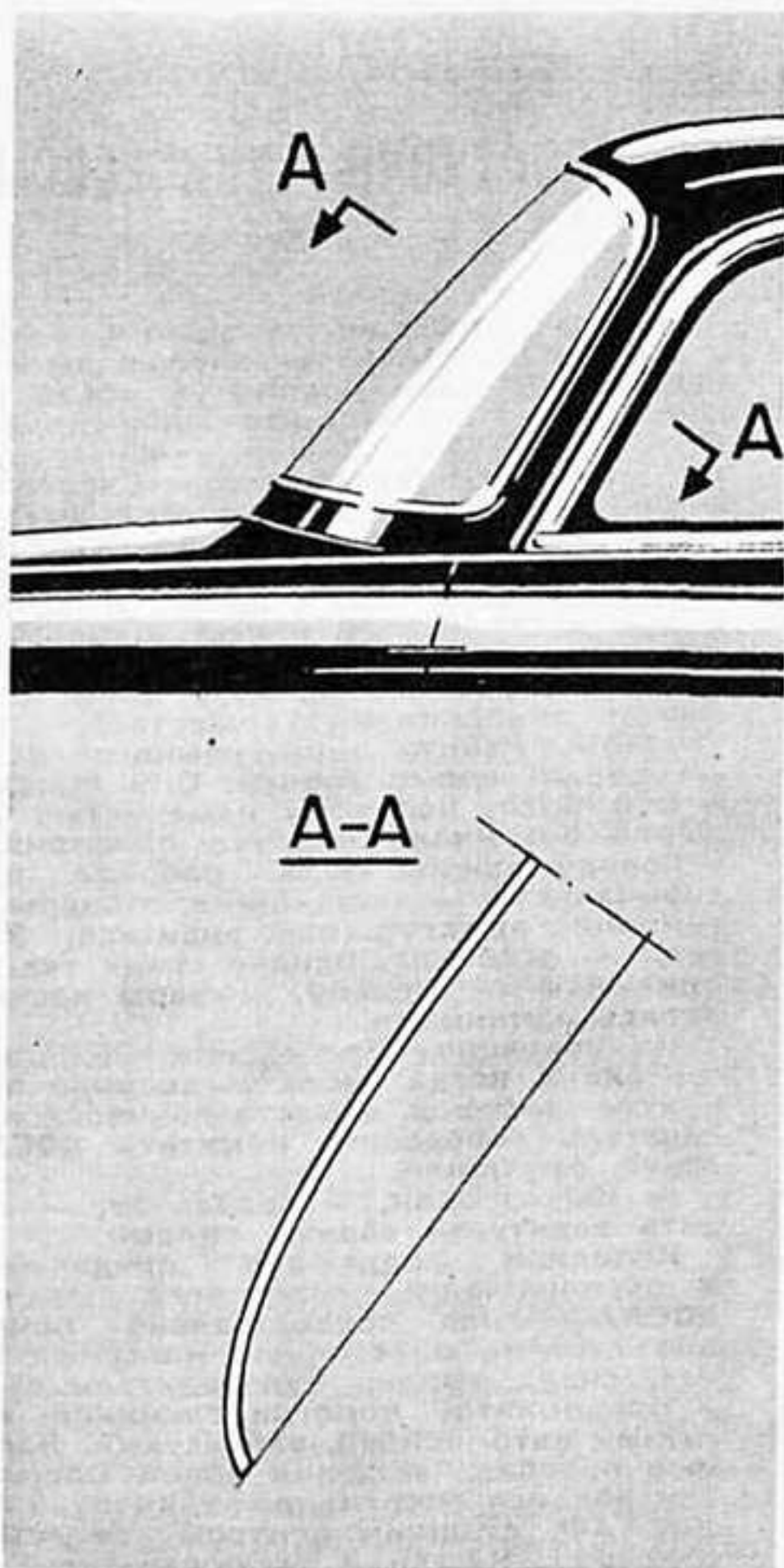


Рис. 1. «Полупанорамное» стекло для «Москвичей-408», «412».

На «Москвичах-408» и «412» значительно увеличена площадь остекления всего кузова и кривизна стекол (в особенности заднего). Это существенно улучшило освещенность внутреннего помещения и обзорность, а верхняя часть машины приобрела «зрительную легкость». Если на «Москвичах-402», «407», «403» переднее и заднее стекла были просто гнутыми, то на новых машинах они «полупанорамные» (рис. 1).

Увеличение кривизны стекол повлекло изменение конструкции крыши. На «Москвичах-408» и «412» по этой причине, а также в связи с усложнением формы верхней части кузова уже не удалось объединить проемы обоих стекол — ветрового и заднего — в одной штамповке, а глубину посадочных мест пришлось значительно уменьшить.

## ЗАСЕДАНИЕ ШЕСТЬДЕСЯТ ТРЕТЬЕ



Невозможным оказалось сохранить и прежние уплотнители стекол. У старых и новых моделей они не взаимозаменяемы. Уплотнители ветрового и заднего стекол «Москвичей-408» и «412» одинаковы по профилю и различаются только длиной. Поэтому все, что будет говориться дальше о ветровом стекле, относится и к заднему.

Если при ремонте кузова надо снять и опять поставить гнутое стекло или же вставить новое взамен разбитого, рекомендуем такой порядок операций.

Прежде всего снимаем щетки и рычаги стеклоочистителя и декоративную рамку из двух половин, соединенных в средней части скобками. Для этого отодвигаем в сторону скобки, закрывающие стыки. Чтобы не помять рамки (они сделаны из тонкой алюминиевой ленты), с ними следует обращаться осторожно.

Теперь при помощи отвертки вытаскиваем из паза уплотнителя (изнутри кузова) один конец замочного вкладыша 3 (рис. 2), а затем и весь вкладыш. Выдвигаем наружу правый или левый верхний угол стекла. Все стекла «Москвичей-408» и «412» закалены и не боятся небольших деформаций и ударов мягкими предметами. Поэтому, вынимая стекло, можно без опасений довольно энергично стучать по нему рукой. Для страховки — чтобы выдвинутое наружу стекло не упало — кто-то должен поддерживать его. Снятый со стекла уплотнитель тщательно очищаем от остатков мастики, протерев его пазы сперва смоченной в бензине тряпочкой, а потом насухо.

После этого снимаем остатки мастики с кромок стекла и с фланца его проема на кузове (мастику У20А светло-зеленого цвета с фланца и из паза уплотнителя можно не удалять, если она не высохла).

Устанавливаем стекло в такой последовательности. Надеваем на стекло уплотнитель и вкладываем в его паз, охватывающий фланец проема на кузове, замочный вкладыш 3 (рис. 2, I) так, чтобы концы вкладыша оказались примерно в середине нижней кромки стекла. Эти концы (длиной 150—200 мм) выводим внутрь кузова. Вкладыш смазываем глицерином или тормозной жидкостью — в случае необходимости его тогда будет легче вынуть.

Прикладываем и прижимаем стекло (с надетым уплотнителем) к проему кузова. Помощник должен вытягивать поочередно концы вкладыша внутрь таким образом, чтобы гребень уплотнителя полностью перешел через фланец проема (рис. 2, II). Вставленное стекло нужно плотнее посадить в проем, постучав по его краям рукой или резиновым молотком.

Уплотнитель стекла можно не менять, если только он не поврежден. При замене концы нового уплотнителя, имеющие запас по длине, после того как наденете на стекло, обрежьте и соедините в стык (с небольшим натягом) посередине нижней кромки стекла, так, чтобы они плотно прилегали один к другому.

Герметизируют стекла до установки замочного вкладыша и декоративной рамки — пока уплотнитель еще неплотно прижат к кузову. На заводе для этого применяют специальные мастики. В паз уплотнителя, между ним и проемом кузова, вводят мастику У20А. Стекло в резиновом уплотнителе герметизируют мастикой № 213 (она черного цвета), вводимой специальным шприцем.

В «домашних» условиях герметизацией лучше заняться, уже установив стекло в проем кузова (иначе мастика будет выдавливаться и пачкать руки, детали, обивку потолка). Мастику вводим в паз стекла снаружи по нижней и боковым сторонам, отводя постепенно кромку уплотнителя от стекла. Для этого проще всего пользоваться плоской тонкой лопаточкой или заостренной дощечкой.

Потом таким же образом вводим мастику под внешний гребень уплотнителя — между ним и кузовом — по верхней и боковым кромкам стекла. Намного удобнее делать эту работу вдвоем. Если у вас нет мастики № 213, можно в крайнем случае заменить ее резиновым клеем, асфальтобитумным лаком № 177, их смесью или клеем № 88.

В заводских условиях уплотнитель в стыке склеивают клеем № 88 (изготовитель — Казанский завод РТИ). За неимением его можно применить обычный резиновый клей или же тщательно промазать мастикой. А вместо мастики У20А можно использовать невысыхающую оконную замазку, которая продается в магазинах бытовой химии. Ею же заменяют и мастику № 213.

Важным условием эффективной герметизации является полное удаление влаги из пазов уплотнителя.

Для установки декоративных рамок нужен специальный крючок 6 (см. рис. 2), причем паз для рамки и гребень уплотнителя, который удерживает рамку, должны быть смазаны глицерином или тормозной жидкостью. Чтобы паз уплотнителя не сжимался, помощнику нужно слегка нажимать изнутри кузова на стекло по мере введения рамки в паз.

Сначала заправляем торец верхней части одной из половин рамки в паз уплотнителя и двигаем ее, пока боковая часть рамки не совпадет с пазом



# „МОСКВИЧ“

В январе этого года мы познакомили членов «Клуба» с приварными задними крыльями новых «Москвичей». Сегодня продолжаем разговор об этих машинах. Почему и как изменилась конструкция лобового и заднего стекол? Чем различаются стекла разных заводов? Как правильно вынуть и вставить стекло, уплотнить и герметизировать его соединение с кузовом?

Для ответа на все эти вопросы, интересующие многих автолюбителей, слово вновь предоставляется начальнику бюро кузовов ОГК завода С. Д. Чуразову.

боковой части уплотнителя. После этого вводим крючок 6 в паз, как показано на рис. 2, III, начиная с незаправленного в паз участка на верхней части рамки. Придерживая рамку и постепенно продвигая крючок, заправляем в уплотнитель бортик рамки по всей длине, слегка прижимая ее и приглаживая куском войлока. Так же ставим вторую половину рамки и соединяем их концы у стыка накладками.

Стучать по рамке нельзя, чтобы не смять ее поверхность, но если внешние кромки рамки плохо прилегают к уплотнителю, их можно немного поджать, слегка ударя молотком через деревянную планку.

Последний этап — заправка вкладыша в предназначенный для него паз уплотнителя. Предварительно смазываем и вкладыш и паз глицерином (или тормозной жидкостью). При заправке вкладыша, для облегчения его установки, помощник должен поджимать стекло с наружной стороны. Удаляем остатки мастики тряпочкой, слегка смоченной в бензине, и протираем уплотнитель насухо снаружи и изнутри. При этом следует иметь в виду, что излишнее количество бензина вредно.

Закаленные стекла по техническим условиям должны выдерживать удар от падения стального шара весом 800 г с высоты 1,2 м. Для них опаснее удар

острым предметом (в особенности по кромке). Поэтому на гравийной дороге старайтесь держаться на безопасном расстоянии от идущего впереди автомобиля, из-под колес которого может вылететь камень.

Бывают случаи (хотя они и довольно редки), когда на стоящем автомобиле, без каких-либо видимых причин, внезапно разрушается ветровое или заднее стекло. Это явление известно под названием саморазрушения; оно связано только с нарушениями внутренней структуры стекла при закалке, но никоим образом не с условиями его монтажа на автозаводе, как склонны иногда думать владельцы автомобилей, у которых это произошло.

Стекла для «Москвичей-408» и «412» поставляют стекольный завод им. Дзержинского (г. Гусь-Хрустальный Владимирской области) и стекольный завод им. Горького (г. Бор Горьковской области). Стекла обоих заводов, конечно, полностью взаимозаменяемы, но несколько различаются характером по-

верхности из-за особенностей технологии изготовления.

Стекла Гусевского завода имеют маркировку «Закаленное. СЗД». Они изготавливаются прессованием. Подвешенная на конвейерную цепь заранее вырезанная стеклянная заготовка разогревается до нужной температуры, затем пресуется — обжимается между матрицей и пуансоном и закаливается (обдувом воздуха). На верхней кромке стекла, закрываемой уплотнителем, остается несколько углублений (зенковок) для захвата подвесок, которыми оно удерживается на конвейерной цепи.

Стекла Борского завода имеют маркировку «Закаленное. Горького». Их делают способом «моллирования». Они значительно более выпуклы, у них нет углублений, а есть только слабо заметные следы от штырей по всему периметру кромки.

Если произошло «саморазрушение» стекла, то, зная особенности технологии, можно даже без маркировки, по осколкам определить, где оно сделано, и предъявить претензию заводу-изготовителю. Автозавод рекламации на стекла не принимает.

Следует знать, что запасные части и различные материалы (клей, мастика и прочее), нужные владельцам автомобилей, завод не отпускает, да и посылки с опасными в пожарном отношении веществами (красками, мастиками) почтовыми отделениями не принимаются. Все названные выше материалы для герметизации стекол автомобиля надо приобретать только в специализированных магазинах Главхимсбыта или в магазинах, продающих хозяйственные товары.

Производство легковых автомобилей в нашей стране в ближайшие годы резко возрастет. Поэтому совершенно необходимо уже сейчас организовать выпуск в достаточных количествах и широкую розничную продажу специальных клеев, мастик и других материалов, необходимых и владельцам автомобилей и автотранспортным предприятиям. Эти заключительные слова мы обращаем к Министерству химической промышленности СССР и Министерству торговли СССР.

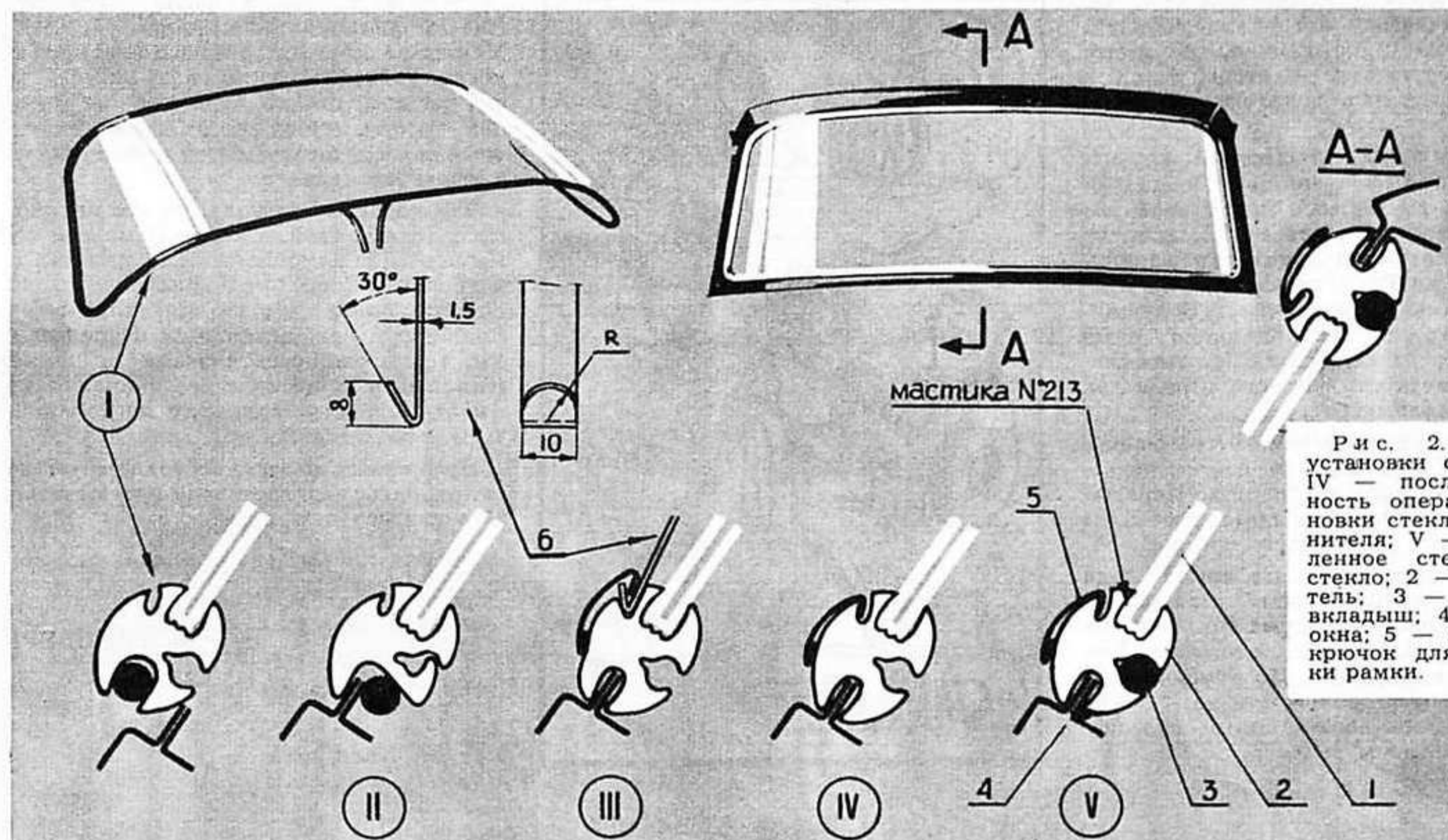


Рис. 2. Приемы установки стекла: I—IV — последовательность операций установки стекла и уплотнителя; V — установленное стекло; 1 — стекло; 2 — уплотнитель; 3 — замочный вкладыш; 4 — проем окна; 5 — рамка; 6 — крючок для установки рамки.





## КАЛЕНДАРЬ АВТОЛЮБИТЕЛЯ



# МАЙ

Месяц начинается с праздничных дней. У всех радость, а у автомобилиста еще и забота: куда бы съездить в эти теплые весенние дни?

В давние времена москвичам, например, гадать не приходилось. Второго мая на шоссе Энтузиастов автототоклуб устраивал традиционную «километровку», и все, в ком билось сердце истинного автомобилиста, устремлялись на старт гонок. Если, конечно, удавалось завести двигатель и не спустили шины. Поговаривают о возрождении традиции, а пока...

Некоторые, набив машину родственниками и знакомыми, отправляются полюбоваться празднично иллюминированным городом. Зрелище впечатляющее, что и говорить! Улицы и площади в сказочном сверкании огней. Бампер к бамперу, крыло к крылу медленно течет нескончаемый поток автомобилей. Едешь тихо и осторожно, об одном только заботишься — чтобы сзади и спереди двигались водители посолиднее.

Любители блиц-путешествий жертвуют праздничным зрелищем и еще за две недели до Первого мая разрабатывают маршруты. Москвичи подсчитывают километры до Ленинграда, ленинградцы — до Риги, рижане — до Киева, а киевляне — до Москвы. Большинство, однако, на столь дальние путешествия не отваживается и отправляется в окрестности родного города за 100—120 километров.

Многие едут к местам отгремевших боев. Туда, где, кажется, совсем недавно (а уж сколько лет прошло!) сражались и умирали бойцы за то, чтобы все мы увидели в мае радость победы...

Блиц-путешествие в это время года полно спортивных переживаний и приятных сюрпризов. Разумеется, если не подводит погода. В общем-то мы любим «грозу в начале мая». Но лучше, когда она проходит стороной или хотя бы не сопровождается неожиданным снегопадом, при котором шоссе становится уг-

рожающе скользким и стеклоочистители беспомощно елозят по стеклу, несколько его не осветляя.

Настоящих путешественников в мае немного. Автолюбители сбиваются в плотные стаи для поездки на юг значительно позднее, к разгару морского купания или к сезону арбузов и винограда. А ведь чуть минет весна, трава уже выжжена солнцем, вас встречают пропыленные лесополосы, переполненные кемпинги и гигантские очереди в столовых.

Только весной солнце греет, а не изнуряет, все цветет, зеленеет и сверкает чистыми красками. Советуем нарушить традицию и хоть разок выехать в путешествие в мае. Честное слово, не пожалее.

Большое путешествие — большие заботы. Удовлетворительно работающий дома двигатель в длительной поездке может причинить неожиданные неприятности. Дома его чрезмерный аппетит к маслу вызывает лишь легкое раздражение да не очень большие дополнительные расходы. В путешествии, при дневном пробеге в 500—700 километров, прожорливость мотора становится просто невыносимой.

Чрезмерный расход масла — чаще всего следствие различных недостатков поршней, их колец и цилиндров. Способы его уменьшения многократно описаны в книжках и пособиях. У «Волги» и «Запорожца» в крайнем случае можно заменить целиком всю цилиндро-поршневую группу.

Хуже «Москвичу» — заменой деталей не отделаешься, а растачивать и шлифовать блок цилиндров не каждому любителю под силу. В книгах рекомендуется примерно между 45 и 60 тысячами километров пробега заменить поршневые кольца. Но все чаще владельцы «Москвичей» делятся горе-

стным известием: кольца новые, а расход масла прежний. Хотя всю работу выполняли, вроде бы, по науке, на самом высоком уровне. Что же делать?

В журнале «За рулем» (1968, № 3) писали об одном из способов уменьшения расхода масла у пожилого «Москвича». Под маслосъемным кольцом наискось спереди и сзади юбки надо сделать ножовкой пропилю, а нижний пояс юбки под пальцем спилить. Многие уверяют, что после такой операции аппетит двигателя приходит в норму.

Но прежде чем прибегать к «хирургическому вмешательству», можно попробовать изменить «меню». Двигатель угощают вместо АС8 смесью 75 процентов масла МС-20 или МК-22 и 25 процентов веретенного масла АУ, вязкость такой смеси — 10—13 сст при 100°. А то просто смешивают пополам МС-20 и АС8, благо последнее подешевело. Расход масла резко уменьшается, двигатель снова работает бесшумно, а фильтр грубой очистки сохраняет подвижность, даже если вы спохватитесь его подергать только через 4000 километров пробега. Варьируя вязкость масла, автолюбители ухитряются удерживать его расход в допустимых пределах.

Иной раз только за день-два до старта горе-путешественник в ужасе вспоминает, что уже давненько не проверял углы установки передних колес. Знакомый частный эксперт советует отправиться на станцию обслуживания, где функционирует специальный оптический стенд. Там, мол, как глянут в окуляр — все неисправности словно на ладони. И верно, это впечатляет — линзы, призмы, зеркала и объективы. В былое время даже справку о величине схода и развала вручали, и такая официальность придавала уверенности, что все в порядке. Теперь от справок отказались как от излишней формальности, затягивающей время общения с клиентом. И действительно, вся операция сократилась минут на двадцать. Но вот беда: на проверку схода и развала иногда приходится записываться за неделю вперед, а когда приедете, еще полдня прождете, пока примут. Можно не сомневаться, недалеко время, когда проверить установку колес на оптическом стенде будет не сложнее, чем купить мороженое. Однако ехать надо сейчас... Поэтому и думайте о проверке заранее.

Что касается развала, то его величину с достаточной точностью можно измерить при помощи отвеса, линейки и ватерпаса. Если при контроле схода ошибка более чем на полмиллиметра приведет к нежелательным последствиям, то погрешность развала в целый миллиметр существенного значения не имеет. А такую величину легко «поймать» на линейке.

Ну а теперь с легким сердцем можно отправляться в весеннее путешествие. Счастливого вам пути!

М. ГИНЦБУРГ



Рис. М. Каширина



# КАК ПОВЫСИТЬ МОЩНОСТЬ «ТУЛЫ»

Инженеры  
отвечают  
читателям

Многие наши читатели, владельцы мотороллеров «Тула», просят рассказать, каким путем удалось повысить мощность двигателя на моделях Т-200М и «Турист» до 11 л. с. и как это сделать на двигателях «Тулы» прежних выпусков. В качестве ответа публикуем статью инженеров А. Ломакина и В. Тюленева.

Двигатель мощностью 11 л. с. стали устанавливать на «Тулу» модели Т-200М с 1967 года. Ныне он используется на модели «Турист».

В чем «секрет» усовершенствованного двигателя?

Сравните развертки цилиндров, приведенные на рис. 1. Вы видите, что в новом цилиндре («б») убрана часть перемычки, изменилась высота впускного и выпускного окон. Эти незначительные на первый взгляд переделки снизили сопротивление на впуске, улучшили наполнение кривошипной камеры рабочей смесью и очистку цилиндра и в конечном счете прибавили мотору около полутора лошадиных сил.

На рис. 2 изображена головка цилиндра измененной формы. Ее называют двухсферной. Установка такой головки улучшила продувку цилиндра, снизила склонность двигателя к детонации, что само по себе немаловажно, и увеличила мощность двигателя еще на 0,5 л. с. К этому следует добавить, что мотор несколько «поджали», то есть довели степень сжатия до 7,4.

Правда, все эти переделки обусловили применение бензина А-72 или А-76, установку свечи с большим калильным числом, например А6УС.

Как видим, изменения касаются только цилиндра и его головки, а значит, они могут быть внесены и в двигатель прежних моделей. Самый простой путь — поставить новые цилиндр и головку. Но можно переделать и старый цилиндр. Оговоримся сразу: за такую работу может взяться человек, владеющий слесарным делом и хорошо знающий двигатель, иначе нетрудно его повредить или даже вывести из строя.

При доводке цилиндра следует обратить внимание на точность размеров выпускного окна. Если его увеличить даже немного больше, чем нужно, то это может привести к западанию поршневых колец при работе и, следовательно, к их поломке. Во избежание этого надо не только точно выдержать размер, но и сделать кромку окна овальной.

Двухсферную головку изготовить гораздо сложнее, чем изменить фазы газораспределения, поэтому конструкторы позаботились, чтобы ее можно было устанавливать и на старые двигатели (такие головки поступили в продажу). Правда, здесь есть одно «но». Такая головка устанавливается в строго определенном положении — сферой с большим радиусом в сторону выпускного окна.

Вот, пожалуй, и все «хитрости». Остается лишь рассказать, как снимать развертку. Лист чертежной бумаги размером 141,5 × 194,5 мм вставляем в цилиндр. При этом длинная часть листа должна прижиматься к окружности внутреннего диаметра. Затем притираем бумагу, на которой остаются отпечатки окон. Сравнивая полученную развертку с приведенной на рис. 1, решаем, какие изменения нужно внести.

Но прежде, чем начинать доводку двигателя, его нужно разобрать и заменить износившиеся детали. Ну и, конечно, следует обзавестись комплектом инструмента (рис. 3). Понадобятся шесть напильников (два круглых, два квадратных личных и два плоских полудрачевых шириной 10 мм), зубило и наждачные полотна от крупного до мелкого. Напильники нужно согнуть, как показано на рис. 3.

Большие слои металла снимают зубилом. Затем работают полудрачевыми и личными напильниками, а заканчивают наждачными полотнами.

После завершения всех операций, чтобы избавиться от наждачной пыли, детали необходимо продуть и промыть в керосине.

**А. ЛОМАКИН,  
В. ТЮЛЕНЕВ,  
инженеры**

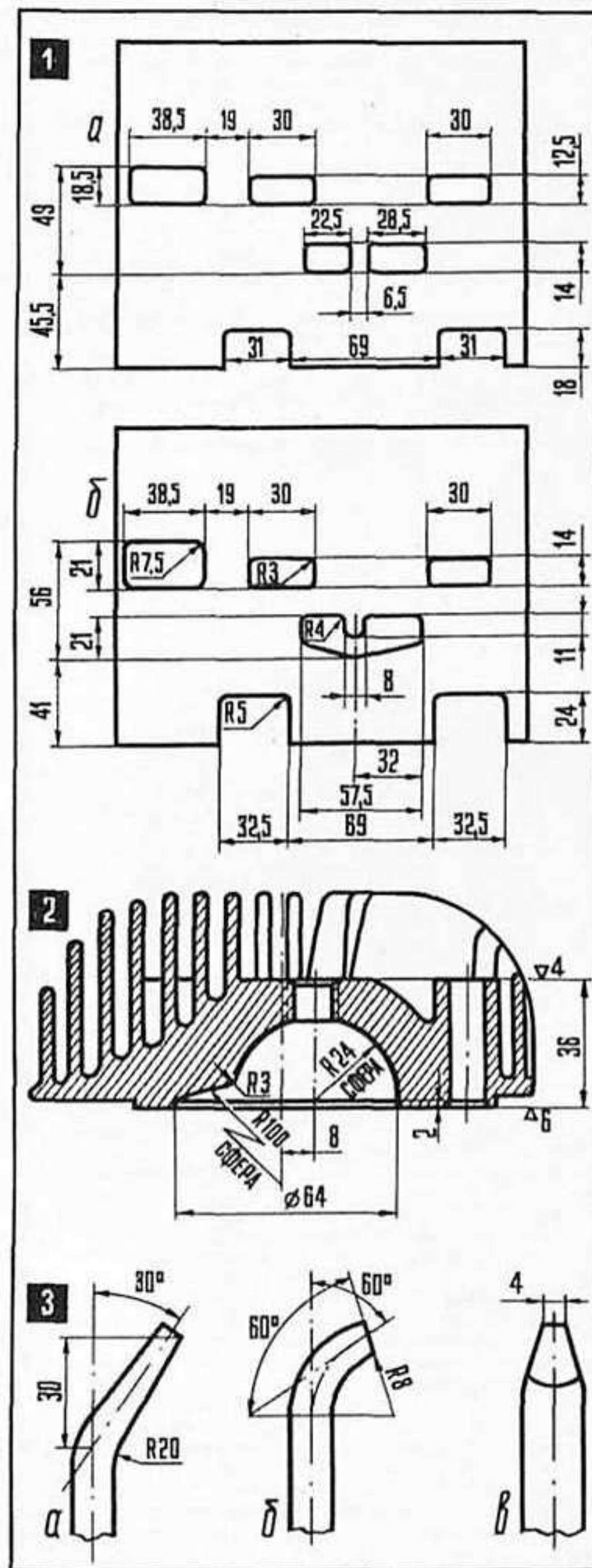
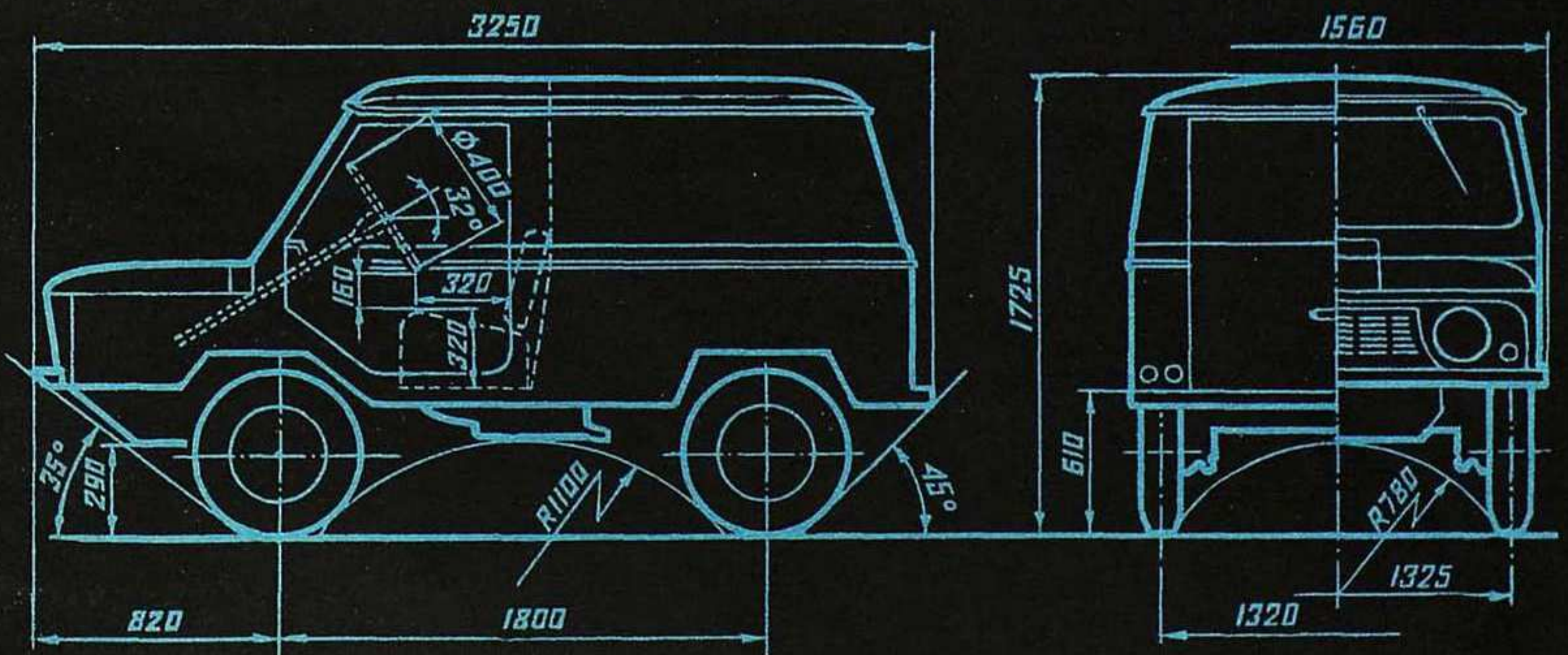


Рис. 1. Развертки цилиндров: а) выпуска до 1967 года; б) повышенной мощности. Отклонение вертикальных размеров  $\pm 0,5$  мм, горизонтальных  $\pm 1$  мм. Не указанные литейные радиусы должны быть 2—3 мм.

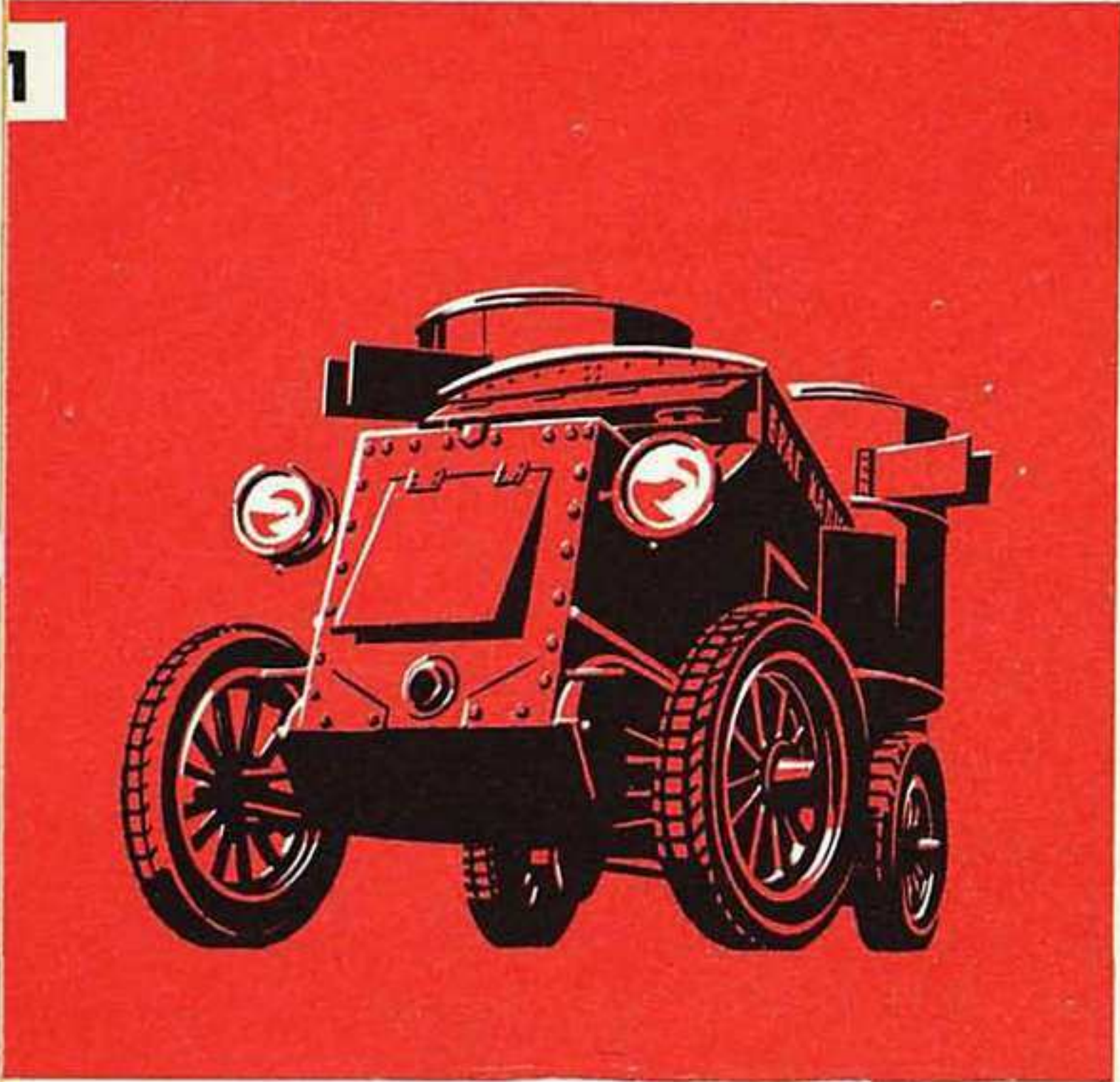
Рис. 2. Двухсферная головка. Свечное отверстие находится в центре малой сферы.

Рис. 3. Инструмент для доводки двигателя: а) напильники круглый и квадратный с кривизной радиусом 20 мм; б) напильники круглый и квадратный с кривизной радиусом 8 мм; в) зубило.









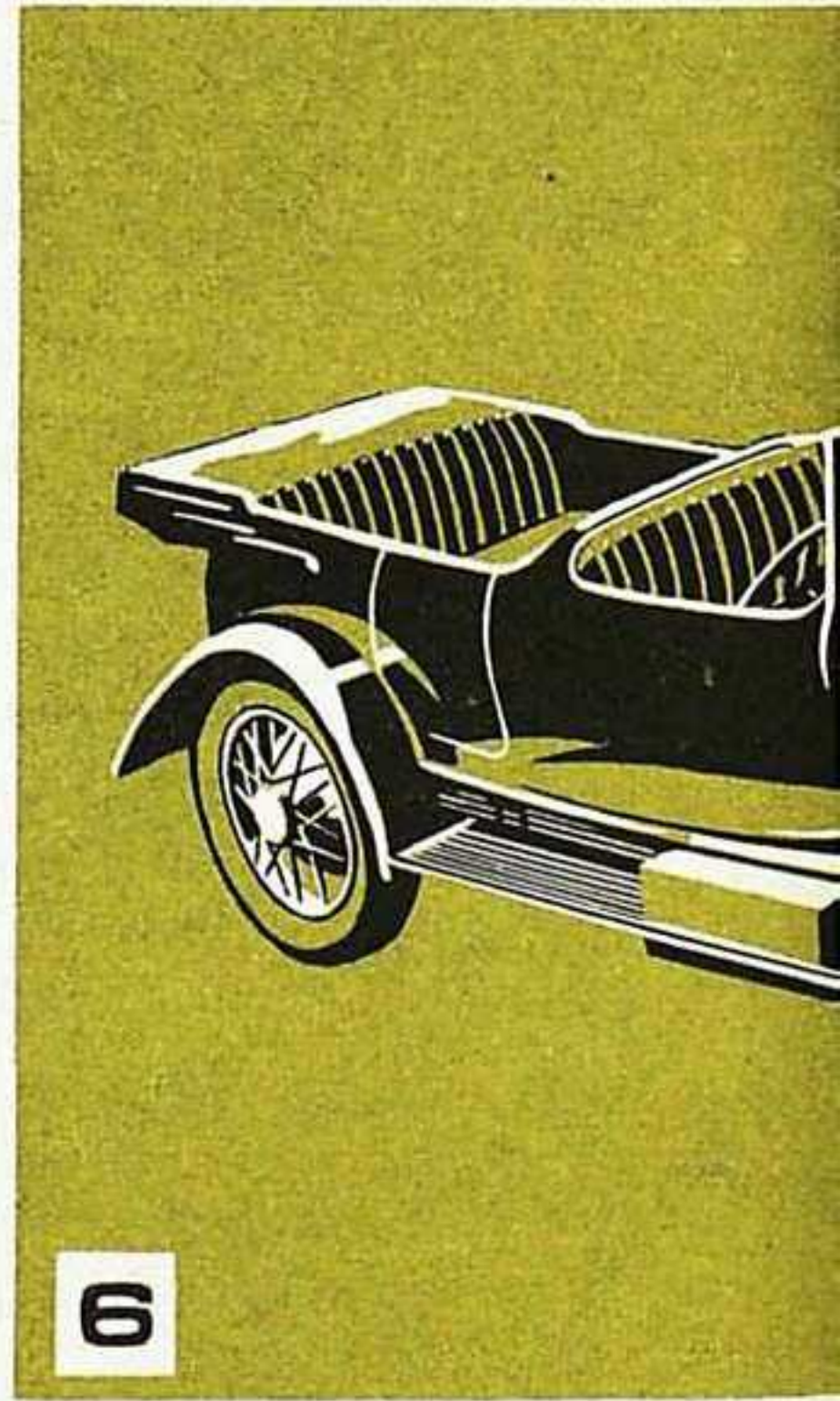
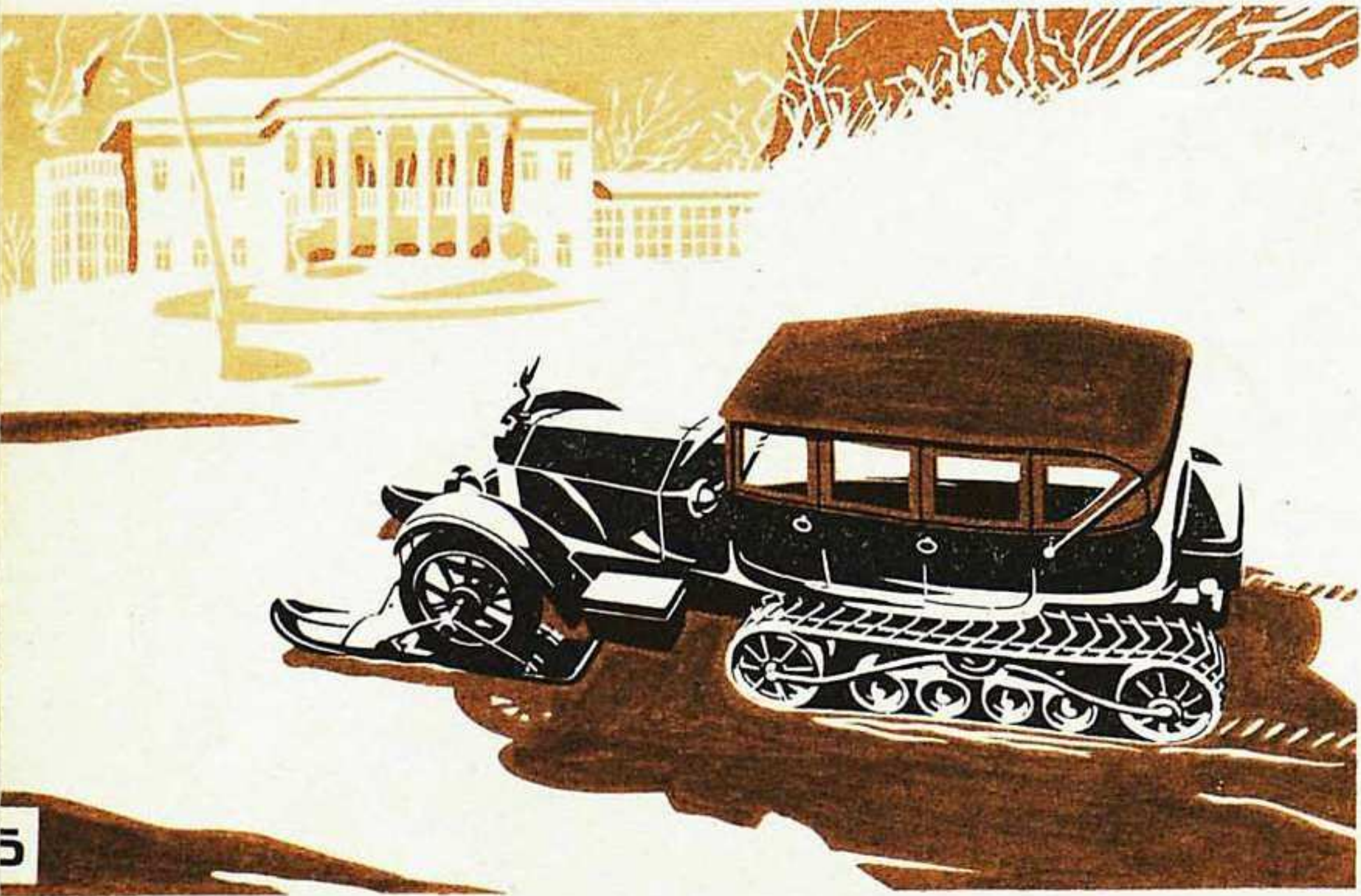
Советским людям дорого всё, что связано с именем Владимира Ильича Ленина. Мы бережно храним, восстанавливаем предметы, которые его окружали, которыми он пользовался. Это имеет и практическое значение. Как, например, создать фильм, действие которого протекает в первые годы Советской власти, если нет в распоряжении автомобилей, паровозов, телефонов того времени? Или что делать художникам, отображающим события первых десятилетий века, когда дело доходит до автомобилей?

На этих страницах сделана попытка документально восстановить внешний вид автомобилей, на которых ездил В. И. Ленин. Три из них сохранились в натуре: исторический броневик марки «Остин» (1), ставший памятником (он установлен на пьедестале перед подъездом Ленинградского филиала Центрального музея В. И. Ленина; об этом автомобиле Г. Кушим написана интересная брошюра «Враг капитала»); хранящийся в Центральном музее В. И. Ленина легковой автомобиль «Роллс-Ройс» (6), восстановленный позднее специалистами автозавода имени Лихачева, и вездеход той же марки (см. «За рулем», 1968, № 4), находящийся в Горках Ленинских (5).

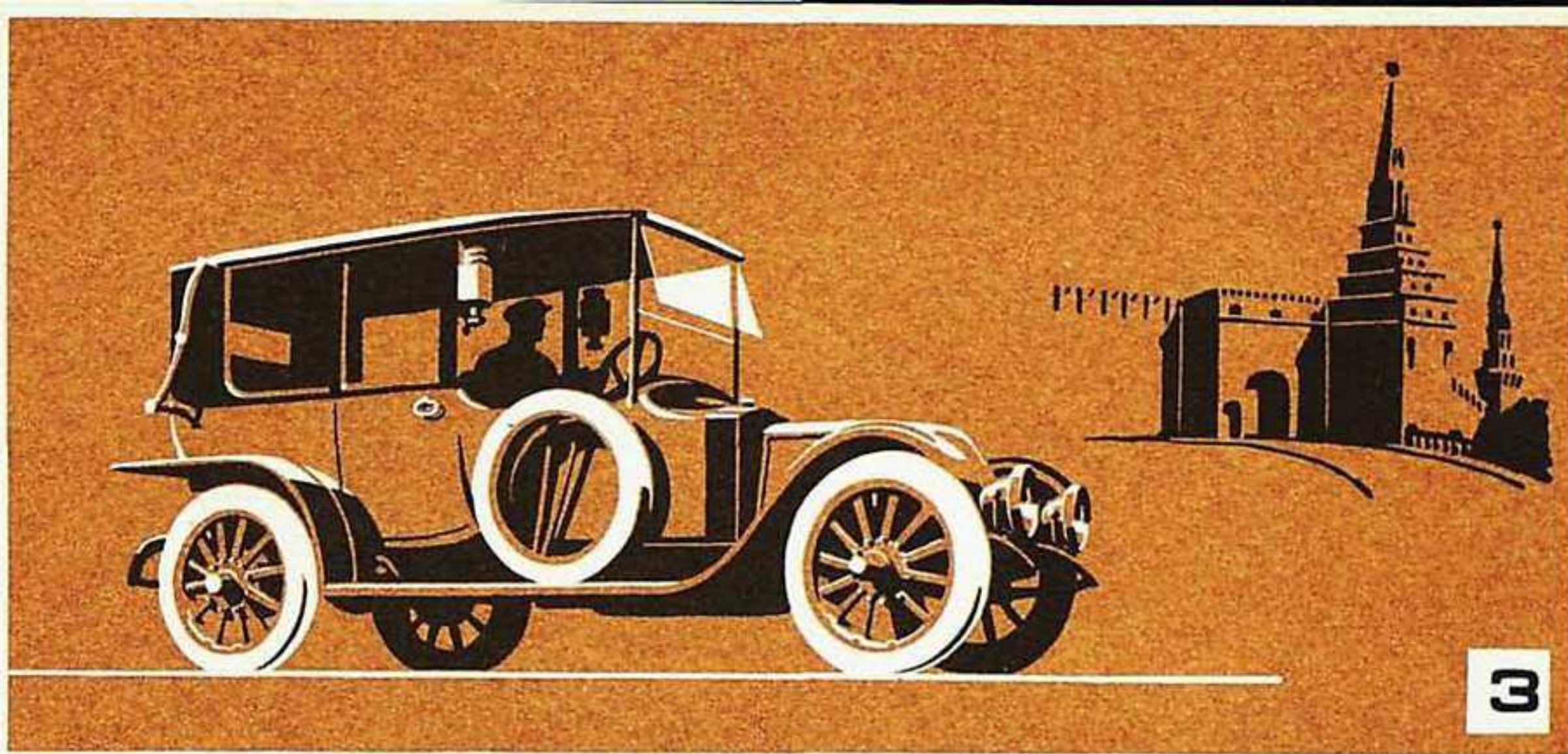
Известен еще один «Ройс» (7), с закрытым кузовом. Его изображения были в материалах С. Гиля, работавшего личным шофером Ленина.

В своей книге «Шесть лет с В. И. Лениным» С. Гиль упоминает также машину марки «Тюрка-Мери», которой

Ленин по-  
дилось в  
сунке 2.  
Для с  
ван авто  
дил на б  
Среди  
имеется  
часть ав  
вые на  
пришлос  
Ее отлич  
пот двиг  
ной капс  
ды авто  
ка докум  
Совнарк  
но был  
графию  
го типа.  
(приблиз  
для вып  
Мы на  
мобилей»



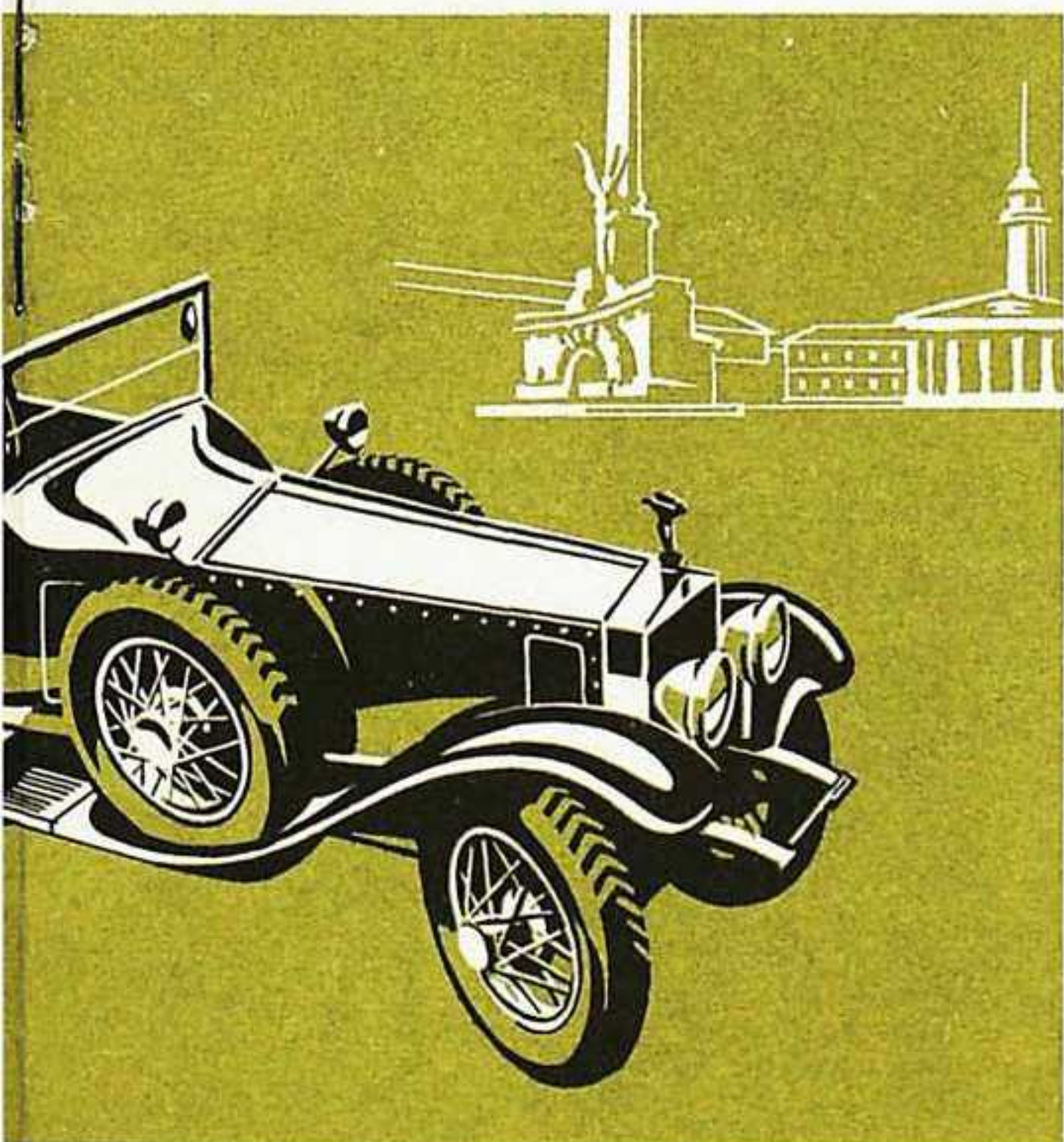
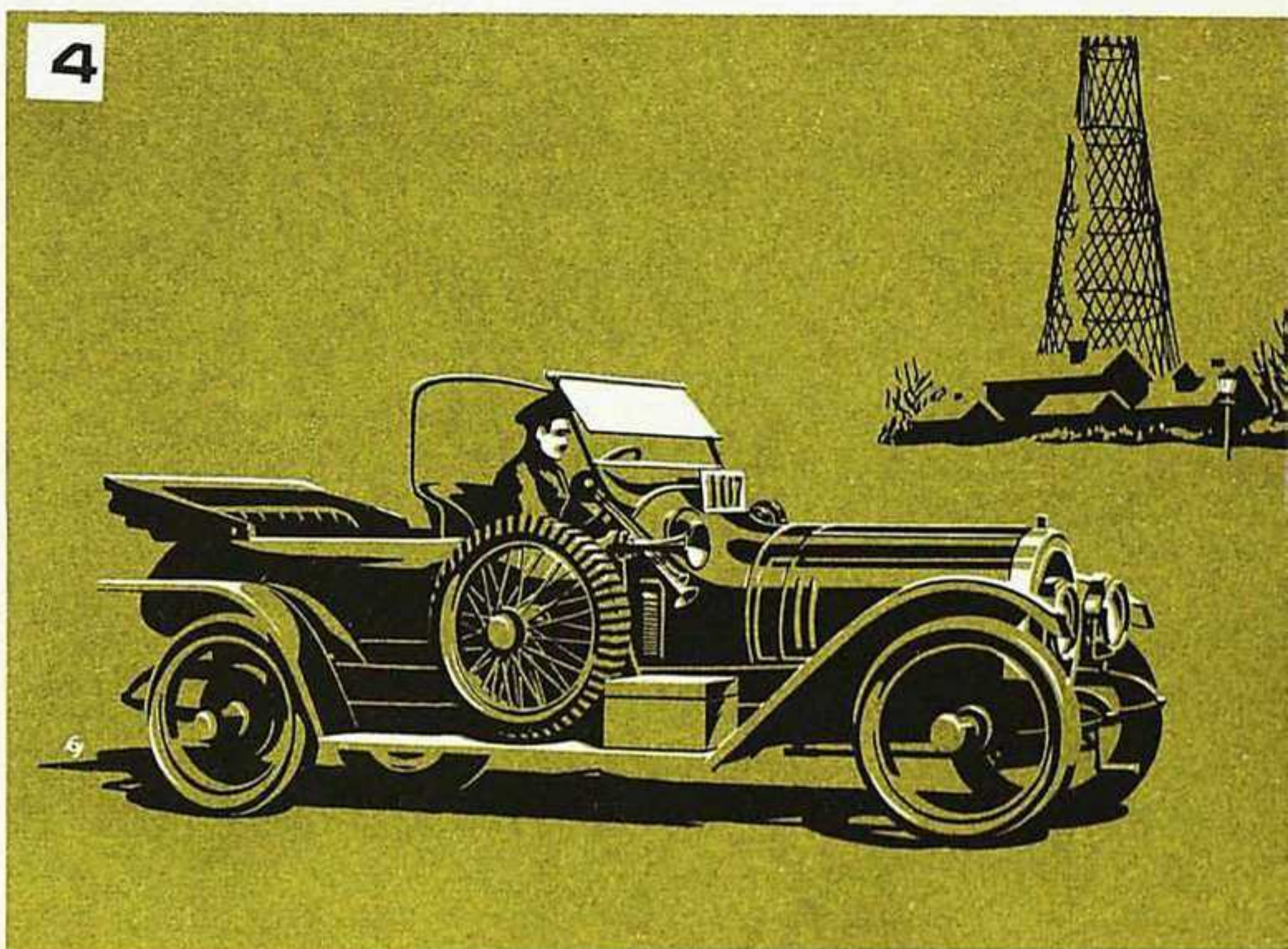




пользовался, когда Советское правительство находилось в Смольном. Этот автомобиль изображен на рисунке. Он был снабжен кузовом типа лимузин. Этот автомобиль на фильме «Ленин в 1918 году» был реконструирован по фотографии автомобиля марки «Рено» (3), на котором Ильич ездил с завода Михельсона.

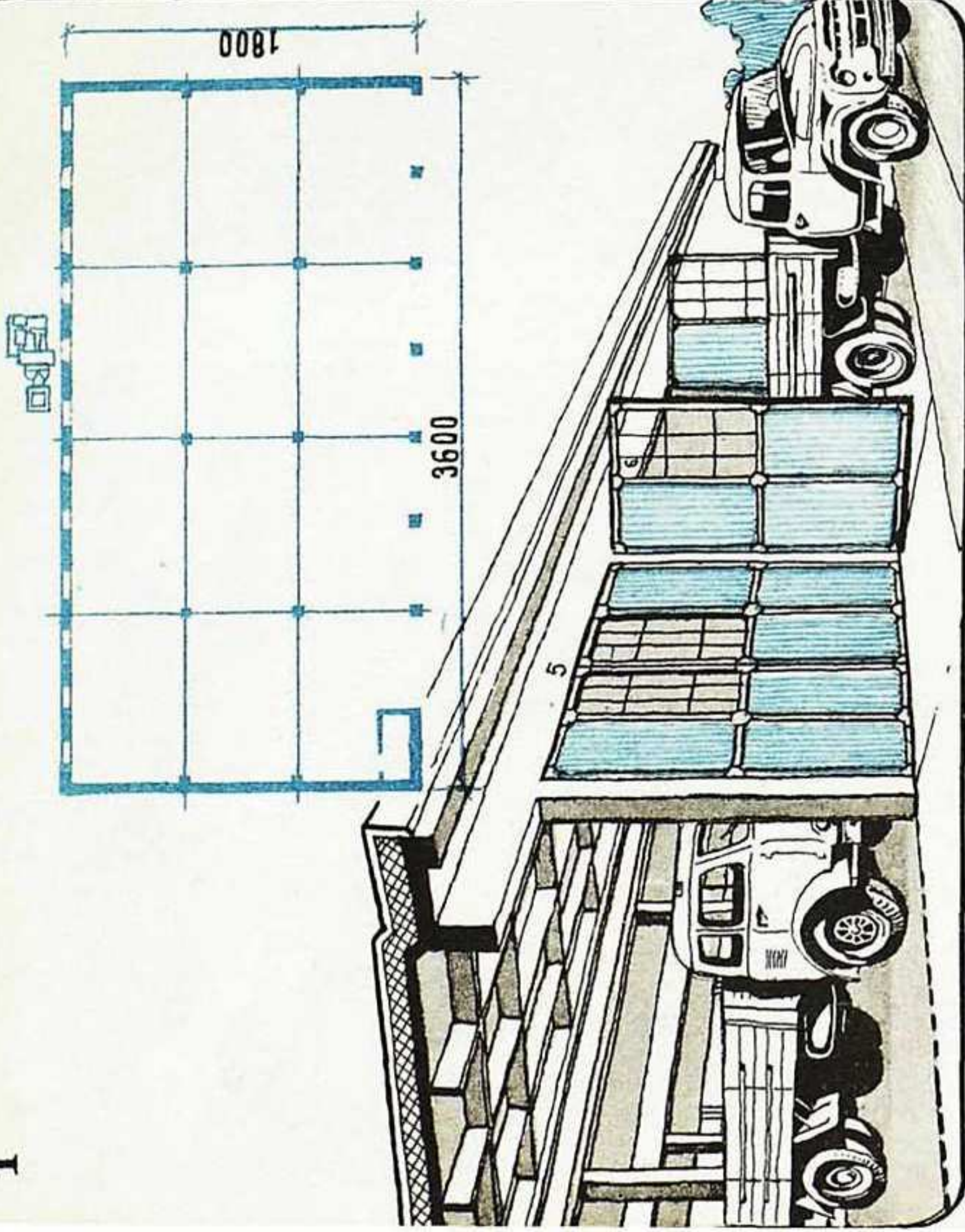
В процессе иллюстраций ко многим книгам о В. И. Ленине была найдена фотография, на которой изображена только задняя часть автомобиля. В целом эта машина показана в первом нашем рисунке (4). Чтобы выполнить рисунок, пришлось прежде всего установить марку автомобиля. Важной особенностью был цилиндрический капот, часть которого видна на фотографии. Тот же капот из выпускавшихся в предреволюционные годы автомобилей имел только «Делоне-Бельвиль». Проверка архивов показала, что среди автомобилей гаража Ленина, на которых ездил В. И. Ленин, действительно был один «Делоне-Бельвиль». Удалось достать фотографию одной из этих машин, правда — с кузовом иностранного происхождения. Рисунок возник из сочетания двух фотографий: на одной из них — именно такие же исследования потребовались для выполнения рисунков «Тюрка-Мери» и «Рено»). Наммерены продолжить поиск «исторических автомобилей». Может быть, нам помогут читатели?

*Рисунки и текст  
Ю. ДОЛМАТОВСКОГО*

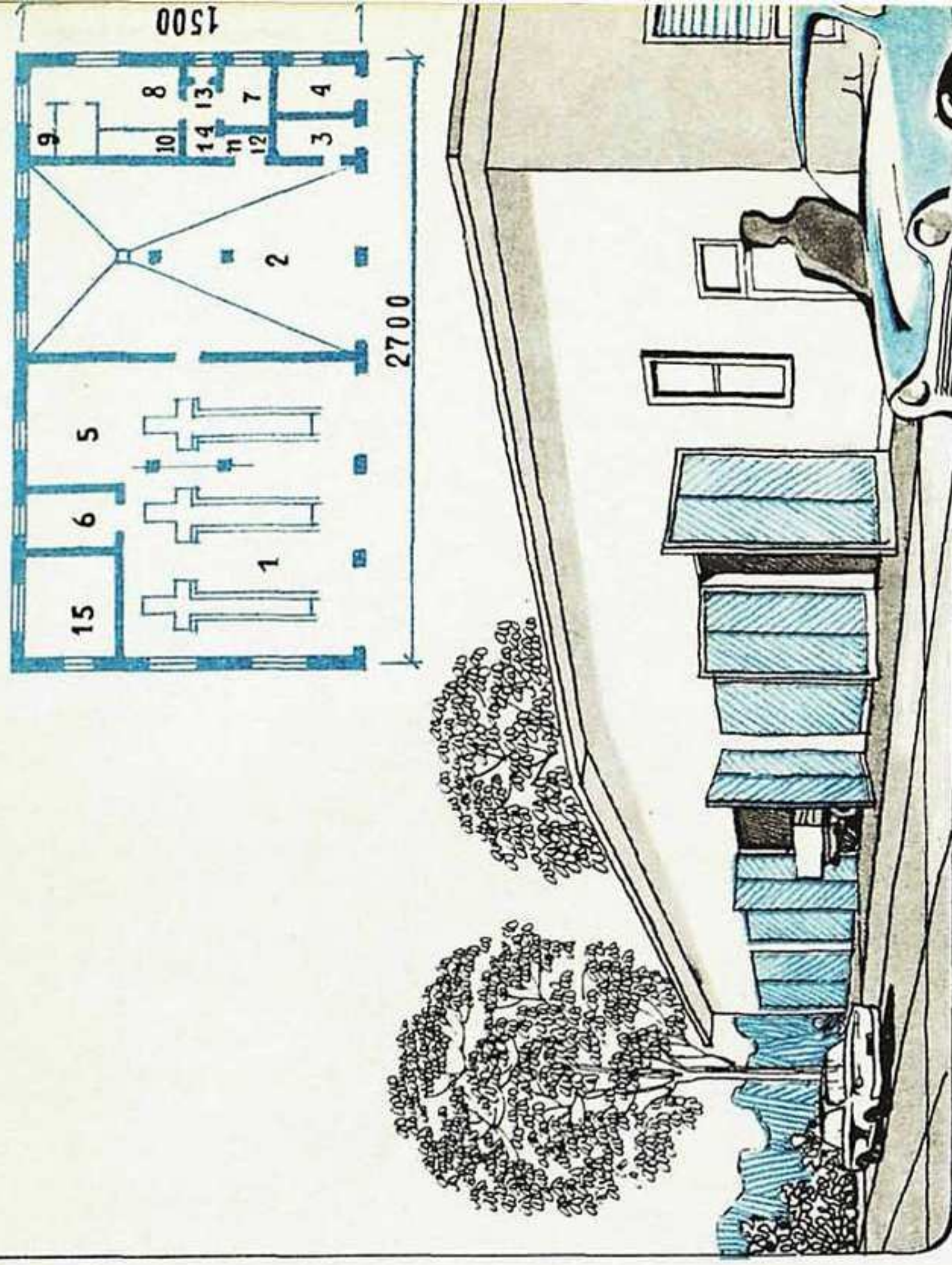




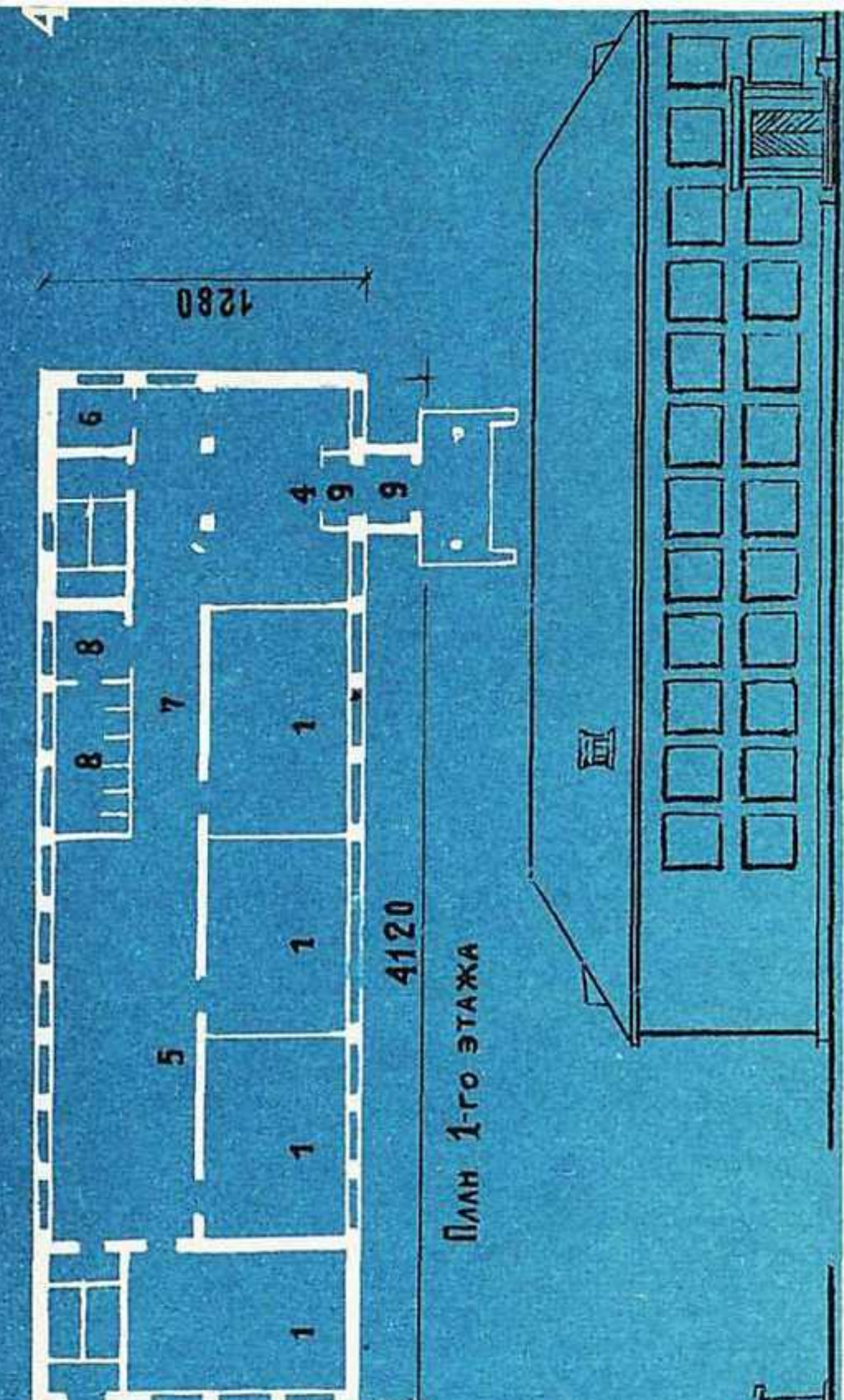
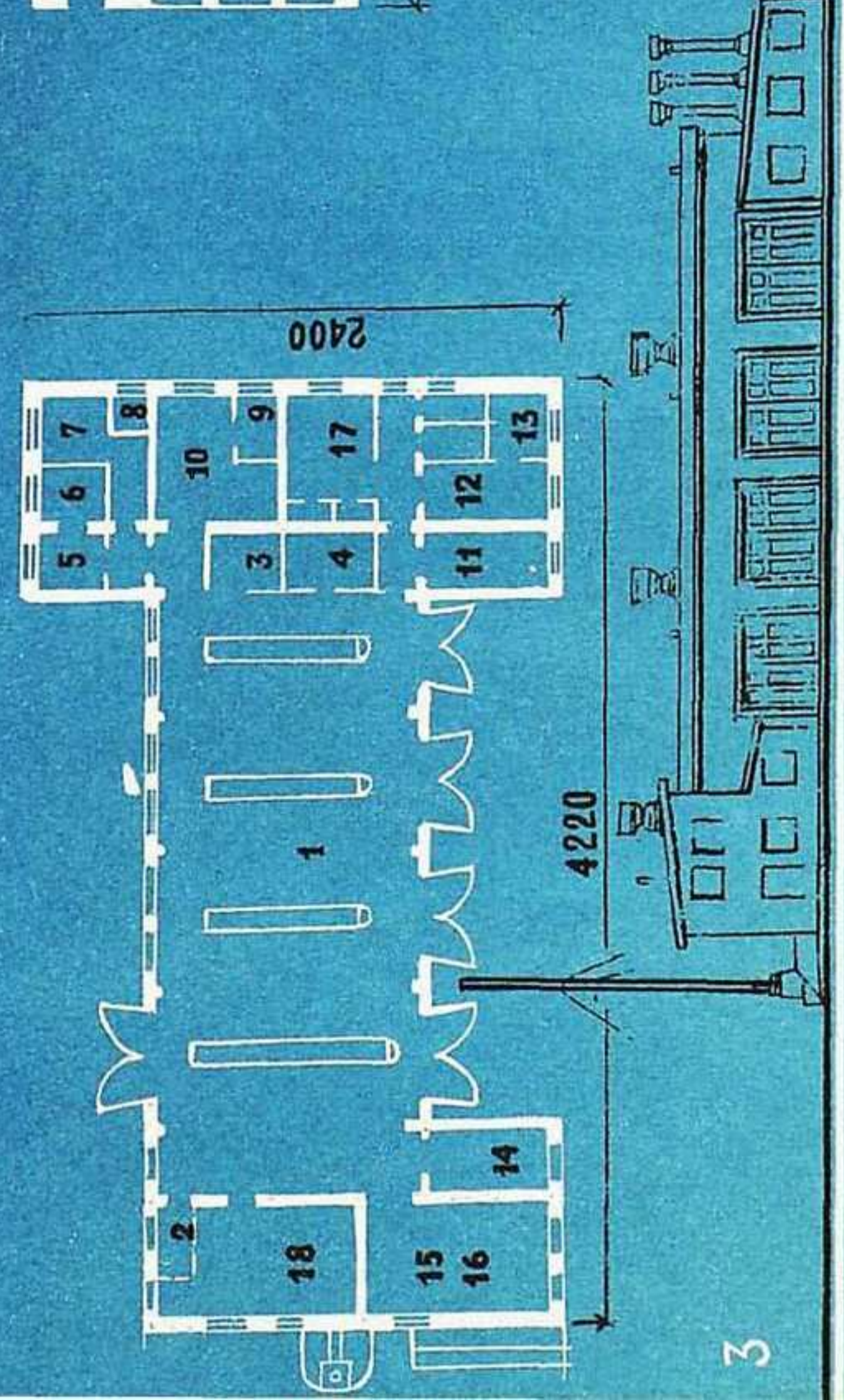
1



2



3





## СЧАСТЛИВЫХ ВАМ РЕЙСОВ, ВАСИЛИЙ ИВАНОВИЧ!

В то раннее ничем, казалось, не примечательное утро мне здорово повезло: я познакомился с хорошим человеком — водителем такси Василием Ивановичем Анисимовым. Встреча была обычной: потоком пассажиров, вышедших из вагонов на привокзальную площадь, меня прибило к стоянке такси. «Волги» с зелеными фонариками снова шли одна за другой. Торопливо подхватывая людей и вещи, они исчезали в потоках машин на улицах большого южного города. Настал и мой черед.

— Прошу, — приоткрыв дверку, сказал шофер и приветливо улыбнулся широкой добродушной улыбкой.

Первое, что я увидел, усаживаясь рядом с ним, — большие натруженные руки, спокойно лежавшие на руле. Наверное, по рукам, как и по глазам, можно многое узнать о человеке. Сразу же подумалось: мой сосед повидал немало в жизни.

Разговорились. Догадка моя подтвердилась. Водитель первого класса Василий Иванович Анисимов вот уже тридцать пять лет за рулем автомобиля. Почти четыре года — на фронте, вывезил раненых с поля боя, доставлял на передовую боеприпасы, оружие. В годы войны стал коммунистом.



Несколько дней спустя, после этой встречи я побывал в 3-м автотранспортном предприятии, где трудится Анисимов.

В диспетчерской спросили:

— Вы к Василию Ивановичу по общественным делам или по каким другим?

И тут шофер открылся для меня в новом качестве: он член двух комиссий в автохозяйстве — технической и народного контроля. Всюду поспевает. Главное для него — интересы предприятия, интересы коллектива. О том, как трудится сегодня фронтвик, можно судить по показателям, вывешенным в диспетчерской: фамилия Анисимова среди ударников коммунистического труда.

В те дни в автохозяйстве готовились к проводам молодежи на службу в Советскую Армию. Василий Иванович пришел на провода как на парад — в новеньком костюме, на груди боевые медали, а перед ними — орден Ленина — самая высокая правительственная награда, которую Василий Иванович получил за самоотверженный труд около трех лет назад. Фотоаппарат был со мной, и я снял знатного водителя около «Волги», которой он управляет. В тот же день я слышал, как молодые люди говорили своему старшему товарищу:

— Счастливых вам рейсов, Василий Иванович!

Думается, что, присоединяясь к этим пожеланиям, наши читатели тоже скажут: счастливых вам рейсов, ветеран войны и труда!

В. БРОВКО

г. Ростов-на-Дону

Фото автора

Новости  
советской  
техники

# ЛУЦКИЙ ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫЙ

В торговле, коммунальном хозяйстве, связи — всюду, где требуется перевозка мелких партий грузов, находят все большее применение специализированные автомобили малой грузоподъемности. Такие машины-фургоны с термоизолированными кузовами, универсалы и даже авторефрижераторы выпускают заводы в Москве, Ульяновске, Ереване и некоторых других городах страны.

В первом номере журнала за 1967 год мы рассказывали об особенностях и испытаниях нового полноприводного ЗАЗ-969 (такое наименование имела тогда эта модель). Десятки тысяч километров по пескам и снегу, через Кара-Кумы и горные перевалы Памира прошли опытные образцы. После испытаний рекомендованная к производству машина была передана на Луцкий автозавод — один из самых молодых в стране. На базе прошедшего испытания автомобиля завод освоил и начал выпуск переднеприводного автофургона. Об этом автомобиле, получившем название ЛуАЗ-969, рассказывают ведущие конструкторы С. Куприянов и С. Слюсарь.

Новые машины служат для быстрой доставки товаров в магазины, продуктов в столовые и кафе, почты, короче — для так называемой сферы обслуживания.

Наш микроавтомобиль с кузовом «фургон» предназначен для перевозки грузов весом до 400 кг по дорогам с твердым покрытием. У этой малогабаритной машины (3250×1560×1725 мм) довольно большое грузовое помещение — 110×1250×1200 мм. Максимальная скорость — 75 км/час.

Тридцатисильный двигатель нового автомобиля унифицирован с силовым агрегатом «Запорожцев» моделей 965А и 966В. Но, в отличие от них, он установлен спереди, и ведущие колеса — передние. Такая компоновка обусловлена назначением машины. У фургона должна быть задняя дверь. Поэтому двигатель «переехал» вперед. Ну а раз уж у нас была базовая модель с обоими ведущими мостами, решено было использовать имеющий в данном случае преимущества передний привод. По-новому сконструирована и система охлаждения. Вентилятор не отсасывающий, как у силового агрегата МеМЗ-966, а нагнетающий.

Все агрегаты и кузов фургона крепятся к стальной штампованной раме, образуемой лонжеронами закрытого сечения и шестью поперечинами.

Рулевой механизм и тормоза унифицированы с соответствующими агрегатами семейства «Запорожцев». Подвеска торсионная с гидравлическими амортизаторами, полностью независимая. Шины 6,00×13.

Кузов — металлический, закрытый, полунесущий. Его нижняя часть — сварной корпус с капотом, облицовкой и дверями — соединяется болтами с верхней, включающей каркас ветрового окна, крышу, панели боковин и «задка». Линия стыка закрыта декоративной алюминиевой накладкой. Капот аллигаторного типа, на наружных петлях.

В кузове три двери: передние — с остекленными съемными боковинами и поворотными вентиляционными форточками. Они открываются по ходу движения. Задняя — одностворчатая, без остекления, с внутренней стороны закрыта декоративным пластиком.

Внутри кузов разделен перегородкой из двух частей. В верхней — окно и плафон освещения (со стороны грузового помещения). Обе части перегородки крепятся к кузову винтами. При необходимости верхнюю можно снять.

В кабине два сиденья — водителя и пассажира. Водительское регулируется в продольном направлении и по наклону спинки.

Машина оборудована всем необходимым для удобства водителя: противосолнечными козырьками, стеклоочистителями, работающими, когда нужно, совместно со стеклоомывателем, двумя зеркалами заднего вида. В моторном отсеке установлен автономный бензиновый отопитель для предпускового подогрева двигателя, обдува теплым воздухом лобового стекла и обогрева кабины. Пол кузова, моторный отсек, панель капота и другие детали снаружи покрыты специальными противошумными мастиками. На щит «передка» дополнительно установлены шумоизоляционные коврики из картона. Пол кабины и брызговики передних колес закрыты резиновыми ковриками.

Перед началом производства два опытных образца нового автомобиля-фургона прошли межведомственные испытания в системе торговли. По предварительным данным, они вполне отвечают условиям перевозки мелких партий грузов на расстояние до 100 километров.

С. КУПРИЯНОВ,  
С. СЛЮСАРЬ,  
инженеры

г. Луцк



# ЕСЛИ ВЫ РЕШИЛИ СТРОИТЬ

Комитеты Оборонного общества, выполняя постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)», за последнее время укрепили и расширили свою материально-техническую базу. Это во многом способствовало успешной подготовке технических специалистов для наших Вооруженных Сил и народного хозяйства.

III Пленум ЦК ДОСААФ потребовал дальнейшего расширения капитального

строительства. Сейчас в республиках, краях, областях и районах планируется постройка домов технической учебы ДОСААФ, сооружение автомотоклубов, гаражей, мототреков, автодромов. В ряде мест уже строятся такие объекты, а также большие учебные комбинаты — трех-четырёхэтажные здания с комплексом учебных и спортивных сооружений, стадионы технических видов спорта. И сегодня особенно остро встает вопрос о налаживании деловых связей с подрядными организациями, об умелом и своевременном использовании средств, соблюдении сроков ввода объектов в эксплуатацию. Широкие возможности открывает и доленое участие местных Советов и хозяйственных организаций в строительстве учебных зданий ДОСААФ.

Но, чтобы строить, надо прежде всего умело выбрать проект и грамотно осуществить его привязку. Иными словами, проект должен максимально отвечать требованиям учебной работы по подготовке высококвалифицированных специалистов и в то же время быть сравнительно недорогим.

ЦК ДОСААФ рекомендует ряд типовых проектов для автомотоклубов и

В помощь  
автомото-  
клубам

школ технической подготовки; они включают учебные помещения, гаражи, стоянки, пункты технического обслуживания и ремонта всех видов автомобилей и спецмашин.

В этом номере журнала мы знакомим работников ДОСААФ с типовыми проектами гаража на 60 автомобилей, гаража-стоянки на 15 спецмашин и восьмиклассного корпуса для автомотоклубов.

За всеми справками по проектам можно обращаться в отдел капитального строительства ЦК ДОСААФ (Москва, Д-362, Волоколамское шоссе, 88) и Московский филиал Центрального института типовых проектов (Москва, Г-357, Можайское шоссе, 81).

**Г. ЛУКЬЯНОВ,**  
старший инженер отдела капитального строительства ЦК ДОСААФ

## ТИПОВЫЕ ПРОЕКТЫ ГАРАЖЕЙ, ПУНКТА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ, УЧЕБНОГО ЗДАНИЯ

### ГАРАЖ-СТОЯНКА НА 15 СПЕЦМАШИН (рис. 1)

Полезная площадь гаража-стоянки составляет 634 квадратных метра. Здание кирпичное с приточно-вытяжной вентиляцией, отопление центральное от групповой котельной. Строительство допустимо: в районах с зимней температурой минус 20—40 градусов, напором ветра 55 кг/м<sup>2</sup>, снеговой нагрузкой 70—150 кг/м<sup>2</sup> (кроме районов с сейсмичностью свыше 6 баллов и районов вечной мерзлоты).

### ГАРАЖ НА 60 АВТОМОБИЛЕЙ (рис. 2)

Предназначен для хранения и технического обслуживания 60 автомобилей и 20—25 прицепов (с теплой стоянкой на 7 и открытой на 53 автомобиля). Включает все необходимые подсобные помещения, котельную. Проектом предусмотрены варианты здания с применением местных материалов, а также с учетом условий различных климатических районов. Для расчета принята зимняя температура минус 20—40 градусов (основное решение), снеговая нагрузка 70—150 кг/м<sup>2</sup>, сейсмичность до 6 баллов.

#### Помещения и их площади (м<sup>2</sup>)

1. Зона технического обслуживания	135,40
2. Стоянка машин	121,91
3. Аккумуляторная	7,15
4. Помещение для подогрева масла	7,18
5. Слесарно-механическое отделение	24,47
6. Кладовая	10,75
7. Шоферская	7,08
8. Гардероб общий	12,79

9. Гардероб для ремонтных рабочих	6,46
10. Душевая	10,32
11. Умывальная	1,17
12. Уборная	1,95
13. Тамбур	1,20
14. Коридор	3,83
15. Котельная	20,19

### ПУНКТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ, РЕМОНТА АВТОМОБИЛЕЙ И СПЕЦМАШИН НА ЧЕТЫРЕ ПОСТА (рис. 3)

Полезная площадь пункта технического обслуживания 667 м<sup>2</sup>. Здание кирпичное, отопление центральное от местной котельной, вентиляция естественная. Строительство допускается в районах с расчетной зимней температурой минус 20—40 градусов, ветровой нагрузкой 30 кг/м<sup>2</sup>, снеговой — 70—150 кг/м<sup>2</sup>, с умеренно влажным и умеренно сухим климатом; исключаются районы с сейсмичностью свыше 6 баллов, районы вечной мерзлоты и над горными выработками.

#### Помещения и их площади (м<sup>2</sup>)

1. Посты технического обслуживания и ремонта	332,7
2. Контора	6,7
3. Пост очистки фильтров	10,2
4. Компрессор	10,7
5. Ремонт оборудования	10,1
6. Ремонт оптики	8,5
7. Инструментальная кладовая	13,3
8. Газогенераторная	3,5
9. Шиноремонтное отделение	7,8
10. Кузнечно-сварочное отделение	26,2
11. Столярное отделение	14,9
12. Слесарно-механическое отделение	18,5
13. Ремонт электрооборудования	19,2

14. Ремонт кислотных аккумуляторов	34,0
15. Водомаслогрейка (на отметке ±0,000)	49,0
16. Площадка под баки (на отметке 3.300)	39,8
17. Гардероб	20,5
18. Котельная	41,3

### ВОСЬМИКЛАССНЫЙ КОРПУС, РЕКОМЕНДУЕМЫЙ ДЛЯ АВТОМОТОКЛУБОВ ПЕРВОГО, ВТОРОГО И ТРЕТЬЕГО РАЗРЯДА (рис. 4)

Здание двухэтажное кирпичное с перекрытиями из многпустотных панелей; кровля — волнистая асбофанера, внутренняя отделка — штукатурка, окрашенная клеевыми и масляными красками. Отопление от наружной сети, вентиляция приточно-вытяжная. Полезная площадь 891,04 м<sup>2</sup>. Проект рассчитан на районы с зимней температурой минус 20—40 градусов, исключая районы сейсмические, вечной мерзлоты и над горными выработками.

#### Помещения и их площади (м<sup>2</sup>)

1. Классы	408,94
(1-й и 2-й этажи)	
2. Комната ручного труда	55,28
(2-й этаж)	
3. Комната преподавателей	16,34
(2-й этаж)	
4. Вестибюль с гардеробом	80,4
(1-й этаж)	
5. Рекреация (рекомендуется под актовый зал)	199,04
(1-й и 2-й этажи)	
6. Кладовая	8,74
(1-й этаж)	
7. Коридоры	65,66
8. Санузлы	49,19
(1-й и 2-й этажи)	
9. Входные тамбуры	8,34
(1-й этаж)	



Наступает летний спортивный сезон, и сейчас, пожалуй, самое время поговорить о судействе в мотоспорте. Вернее, о некоторых вопросах, которые подчас не всегда, как показывает опыт, решаются правильно. Здесь мы рассмотрим несколько наиболее распространенных случаев и попытаемся объяснить причины ошибок.

### Секундомер-«провокатор»

Не так давно в Прибалтике и на Украине для борьбы с фальстартами применили новинку. Около стартовой линии ставили башенный секундомер (см. фото вверху), который запускали за минуту до старта. В момент совпадения стрелки с нулем красный свет автоматически переключался на зеленый, который и служил сигналом к началу движения. Считалось, что такое новшество исключало фальстарты, так как все участники уходили на дистанцию почти одновременно.

Нелишне, однако, напомнить, что задача-то стартового сигнала (будь это взмах флагом или выстрел из пистолета) не в том, чтобы все спортсмены тронулись с места одновременно, а в том, чтобы никто не сделал этого преждевременно, до сигнала. Что же получалось в действительности?

Почти все гонщики начинали движение уже за 0,2—0,3 секунды до появления зеленого света. Стремясь уйти со старта как можно раньше, каждый из них до самого последнего момента смотрел не на светофор (чтобы зеленый сигнал не застал врасплох), а на стрелку секундомера. И когда спортсмену казалось (!), что она проходит над нулем, он брал старт. А стрелка ведь не прилегает плотно к циферблату! И вот в зависимости от угла зрения гонщика (с левого фланга шеренги кажется, что стрелка уже на нуле, а с правого еще нет), а также от ширины стрелки и черточки деления на циферблате, от состояния нервной системы происходят фальстарты. Причем массовые, из-за чего как раз на них и не обращали внимания.

Но логические рассуждения убедили в ошибке далеко не всех сторонников новой системы старта. Помог случай.

На первенстве СССР по кольцевым мотогонкам, когда стрелка стартового секундомера подходила к нулю, контакт переключателя не сработал, и красный свет остался гореть. Двадцать шесть гонщиков сорвались с места, и лишь четверо, которые в последние мгновения перевели взгляд со стрелки на светофор, остались на месте. Пришлось давать повторный старт.

Вскоре в Риге и Таллине установили, что исправить ошибку несложно. Надо лишь прикрыть сверху каким-либо непрозрачным материалом сектор циферблата, охватывающий последние несколько секунд так, чтобы стрелка скрывалась под ним. В таком виде секундомер не провоцирует гонщика на преждевременный старт, так как вынуждает обратиться к светофору.



# О Т С Т А Р Т А

Между тем кое-где продолжают применять стартовый секундомер в прежнем виде. Больше того, на мотокроссах в Валге и Выру гонщикам дается даже три одновременных сигнала к началу заезда: нулевое положение стрелки, зеленый свет и опускание стартового барьера. Судья-стартер отпускает стопорный рычаг барьера по сигналу светофора. А поскольку реакция у многих спортсменов лучше, они нередко опережают судью и перепрыгивают через еще не опущенный барьер. Очевидно, что при наличии барьера светофор создает лишний нервный импульс для гонщиков.

### Вода, или «масло, подлитое в огонь»

Всем хорошо известно, что судья должен требовать от спортсмена строгого выполнения Правил соревнований. Но требовательность всегда обязана быть обоснованной.

... В Риге на прошлогоднем чемпионате страны по кольцевым мотогонкам, когда до начала заезда оставалось менее двух минут, судья на старте заметил под мотоциклом одного из гонщиков подозрительную лужицу. Он решил, что это масло, и потребовал от спортсмена немедленно покинуть старт. Тот объяснил, что это вода, плеснувшая из радиатора водяного охлаждения его уникальной машины. Старший судья на старте «подлил масла в огонь», — не потрудившись разобраться, в чем дело, он стал настаивать на удалении гонщика.

Тем временем стартер включил башенный секундомер. Вот-вот должен вспыхнуть зеленый свет. А спор продолжается...

К счастью, главный судья, разобравшись в обстановке, успокоил разбушевавшиеся страсти.

Здесь были допущены по крайней мере две серьезные ошибки. Во-первых, старшему судье на старте следовало сначала задержать старт, а потом уже выяснять недоразумения. Во-вторых, он не имел права сам снимать гонщика, а должен был свои сомнения сообщить главному судье соревнований.

Обстановка, которая сложилась перед стартом, вызвала у спортсмена повышенное нервное возбуждение, которое в ходе гонки могло легко привести к просчету и аварии.

### Не вина, но первопричина

На товарищеском матче СССР — Польша по спидвею, состоявшемся в Москве год назад, в одном из заездов упал лидер — польский гонщик. Чтобы избежать наезда, следовавший вторым один из москвичей резко свернул внутрь круга и тоже упал. Главный судья не остановил заезд, и два участника, шедшие сзади с большим отставанием, заняли первые места.

Аналогичная ситуация возникла на других гонках, тоже в Москве. После падения лидера спортсмен, который находился сзади него метрах в восьми, наехал на лежащий мотоцикл и упал. На этот раз главный судья остановил заезд и назначил повторный, к которому не допустил гонщика, упавшего первым.

Кто же из арбитров был прав? Правила соревнований говорят, что если в трековой гонке упал один из спортсменов и по мнению главного судьи продолжать гонку опасно, заезд останавливается и гонщики стартуют вторично. При этом тот, кто был первопричиной падений, даже если это произошло по не зависящим от него обстоятельствам (качество дорожки, поломка машины), в соответствии с Правилами не допускается к повторному старту.

Казалось бы, все просто и ясно. Правила есть Правила, и кому как не судье стоять на страже точного их соблюдения. Но раз уж даже опытные судьи по тем или иным причинам позволяют себе отступления, то постараемся, пользуясь случаем, объяснить, на чем основано правило, о котором идет речь.

В первом случае, когда главный судья не назначил повторного старта, гонщик, упавший вторым, понес незаслуженное наказание и лишился возможности снова вести борьбу за очки, тогда как заведомо более слабые спортсмены заработали их.



Во втором же случае действия главного судьи точно соответствовали духу и букве Правил. Могут возразить, что здесь второй гонщик сам виноват в том, что не смог избежать столкновения. Но это не так. Внезапное препятствие — лежащий мотоцикл — возникло перед гонщиком на расстоянии 8 метров при скорости примерно 60 км/час. Чтобы преодолеть такой отрезок пути, достаточно 0,5 секунды. За это время даже опытный спортсмен не всегда может предотвратить наезд.

Личной вины за падение у лидера заезда, возможно, и не было. Но, поскольку он вольно или невольно создал аварийную обстановку, был ее первоначальной причиной, он и должен быть отстранен от участия в повторном заезде.

### Мнимая ошибка

Спортсмен, приближаясь к контрольной линии, увидел, что судья показывает ему желтый флаг с черными диагоналями — «остался последний круг!» Устранение неполадок в машине отняло у него до этого много времени, и, проигрывая лидеру почти два круга, он решил напоследок поднажать. Обогнав нескольких соперников, гонщик приближался к финишу, когда ему снова показали тот же флаг. Спортсмен решил, что это просто ошибка — «судья впопыхах взял не то, что надо». В общем, вместо того, чтобы подчиниться сигналу и пройти еще круг, наш гонщик направился в парк. И как он возмутился, когда узнал, что ему не засчитали результат!

Что же произошло? Может ли вообще такое случиться? Да, может!

После финиша лидера все участники кросса или кольцевой гонки принимаются на финиш независимо от числа пройденных ими кругов. Поэтому за

круг до финиша лидера каждому дают флагом сигнал «остался последний круг».

Но вот лидер за несколько сотен метров до финиша остановился, чтобы устранить неполадку. Спортсмен, идущий непосредственно за ним, но с отставанием более чем на круг, смог обогнать лидера и, таким образом, раньше закончил очередной (для себя!) круг. Естественно, что финишную отмашку ему не дадут — он ведь еще не прошел установленного числа кругов, — а судья снова покажет этому гонщику желтый флаг с черными диагоналями.

Таким образом, судейской ошибки здесь не было. Просто гонщик проявил нечеткое знание Правил. Но урок должны извлечь и мы, судьи. Подобного рода «казусы» можно предвидеть, особенно если гонщики не очень опытные, и на совещании, проводимом с участниками перед соревнованиями, разъяснить им наиболее трудные моменты в понимании Правил.

И еще одна «мораль». Развернутое изучение Правил соревнований должно стать обязательной дисциплиной в системе подготовки гонщиков, а проявить заботу об этом, наряду с руководителями клубов, должны местные судейские коллегии.

### Чем последний круг «хуже»!

Прошлым летом на Украине во время кросса у одного из участников сразу после пересечения контрольной линии закапризничал мотоцикл. А оставалось идти всего круг. Опасаясь, что не успеет закончить гонку в контрольное время, спортсмен на глазах у зрителей и судей вернулся и стал перед линией. Как только лидер получил финишную отмашку, наш гонщик перекатил машину через контрольную линию, которая стала теперь линией финиша. Судейская коллегия признала его за-

кончившим кросс, но при выведении результатов не зачла прохождение последнего круга, посчитав его неполным.

Подобный случай произошел не так давно в Москве на мотокроссе имени Чкалова. На последнем круге у гонщика отказал мотоцикл. Не долго думая, он «срезал» оставшуюся часть пути, подкатил на руках мащину к контрольной линии, дождался лидера и за ним пересек линию финиша.

Судейская коллегия оставила его в зачете, но (опять-таки) убавила на один круг показатели его команды.

В обоих случаях налицо грубейшая ошибка. В Правилах четко сказано, что участник, сошедший с трассы (неплохо заметить — в любом ее месте!), исключается из соревнований. Аннулировать только неправильно пройденный круг нельзя. Ведь если гонщик «сделал срезку», например, на первом круге, никто бы не сомневался, что он не получит зачета. Так почему можно разрешать это на последнем круге? Очевидно, судейские коллегии руководствовались в данных случаях сомнительной логикой — «вырезать» средний круг нельзя, а «отрезать» последний можно?! Вот случай, когда вместо того, чтобы исполнять Правила, начинают их «толковать».

### И «ноль» играет роль

Часто применяется такая формула зачета: «Первенство определяется по результатам (к примеру) двух лучших заездов (или этапов) из трех». И вот при подведении результатов у судей возникают разногласия.

Предположим, что некий спортсмен в первом заезде не стартовал, а в одном из оставшихся двух сошел с дистанции. Оставлять его в зачете соревнования?

Если Положением не оговорено, что финиш обязателен в определенном количестве заездов, или не предусмотрены штрафные очки команде за сход ее участника, то все зависит от принятой в том же Положении системы начисления очков. Когда первенство определяется по наибольшей сумме очков (за первое место 20, за второе 19 и т. д.), то ноль, полученный участником, — тоже цифра, которая прибавляется к любой другой ( $20 + 0 = 20$ ). Если же первенство определяется по наименьшей сумме очков (за первое место — 1, за второе — 2 очка и т. д.), то либо становится обязательным финиш во всех зачетных («лучших») заездах, либо «ноль» должен превратиться в штрафные очки, что, конечно, нужно оговаривать в Положении.

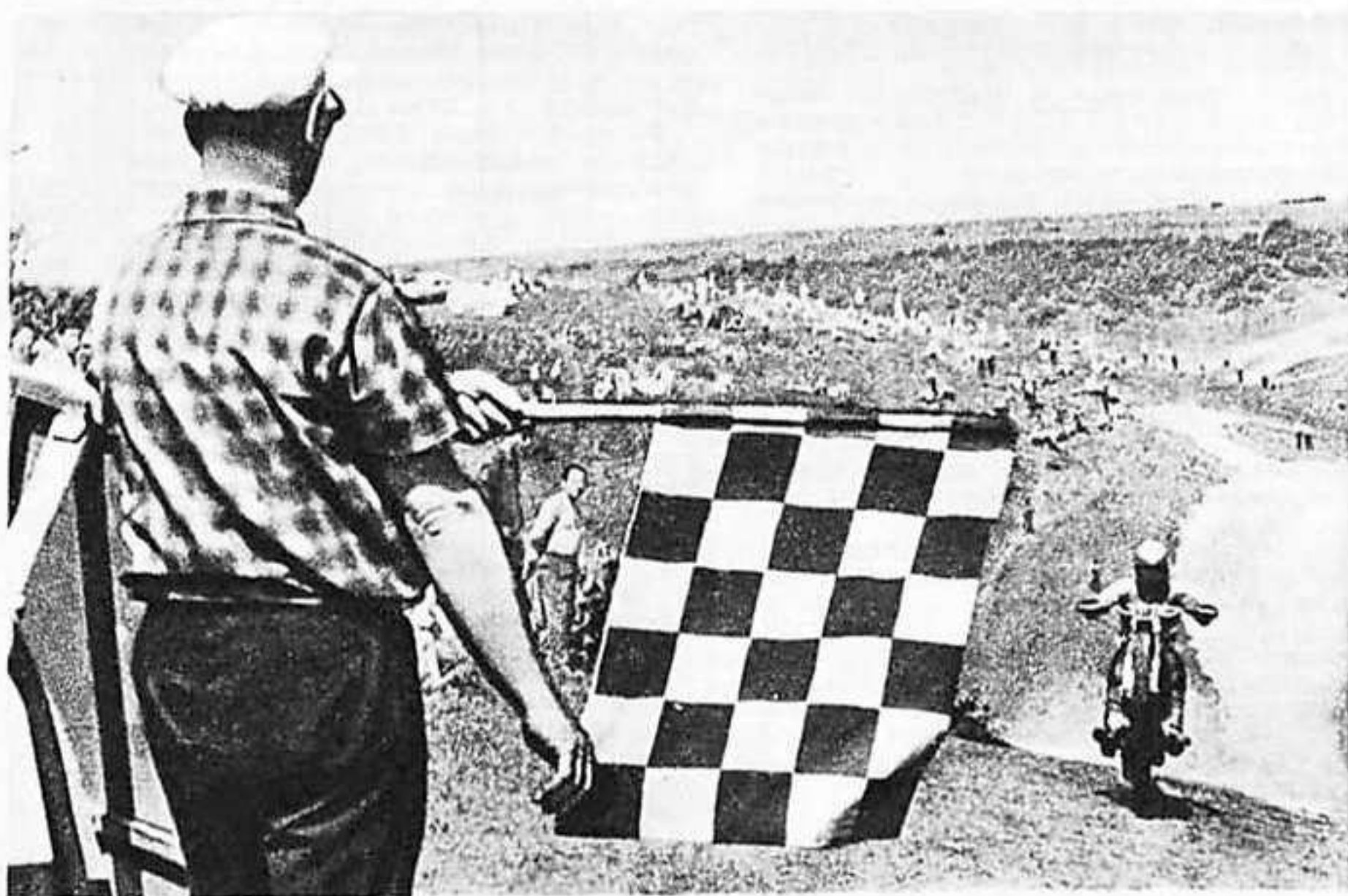
\*

Мы познакомились с шестью случаями из судейской практики. Несмотря на кажущуюся спорность, не так уж сложно было найти верное решение в каждом из них. Для этого нужен был творческий подход к Правилам соревнований (конечно, не вольное их толкование), грамотное использование практического опыта, предусмотрительность.

Г. АФРЕМОВ,  
председатель Всесоюзной  
коллегии судей по мотоспорту

Фото М. Краснова и В. Хватова

# ДО ФИНИША





В 1968 году в апрельском номере «За рулем» была опубликована заметка «Каталог — наложенным платежом», в которой сообщалось, что отдел технической информации Ирбитского мотозавода может выслать желающим «Каталог запасных частей и узлов мотоцикла «Урал-2» модели М-63». Как выяснилось, не все читатели правильно понимают назначение подобных изданий. В результате в адрес Ирбитского мотозавода стали поступать заявки с просьбой выслать запасные части по каталогу.

Иллюстрированный каталог — это перечень всех запасных частей, узлов и деталей, выпускаемых заводом. Он может служить удобным справочником при изучении устройства мотоцикла, а также для определения точного названия и номерного шифра какой-либо детали. Но каталог не может служить основанием для заказа запчастей, так как завод-изготовитель не занимается торговлей. Это функции специализированных магазинов, а также баз Посылторга. В частности, запасные части к мотоциклам Ирбитского завода высылает Тульская база Роспосылторга, а для сельского населения Казахской, Киргизской, Узбекской, Таджикской и Туркменской союзных республик — Петропавловская база Главнокоопкульторга Центросоюза.

База Посылторга высылает желающим прейскурант, который содержит сведения о номерах и розничной цене на детали, которые выпускаются заводом для торгующей сети и поступают на базу и в специализированные магазины. Заказать на базе Посылторга можно лишь те детали, которые включены в прейскурант. Иллюстрированный же каталог лишь поможет вам сориентироваться в прейскуранте, но не заменит его.

## КАК ПОДГОТОВИТЬ МОТОЦИКЛ К ЛЕТУ

Н. Еремин из Воронежской области, К. Стороженко из Молдавии и другие мотолюбители спрашивают, нужно ли и, если нужно, то как готовить мотоцикл с двухтактным двигателем к летнему сезону после «зимней стоянки».

Некоторые мотоциклисты полагают, что если во времени установки на зимнее хранение в машине не было неполадок, то весной достаточно заправить ее — и можно садиться в седло. Однако в этом случае нет никаких гарантий от неприятностей, поскольку состояние узлов и деталей остается неизвестным. Существует обязательный минимум работ, которые надо выполнить прежде, чем приступать к эксплуатации мотоцикла в новом сезоне.

Система электрооборудования. Проверьте работоспособность аккумуляторной батареи и определите ее фактическую емкость. Для этого зарядите батарею полностью, доведите плотность электролита до 1,28, а затем разрядите ее током, равным 1/10 номинальной емкости батареи (0,6 а для батареи ЗМТ-6 и 1,2 а для ЗМТ-12), до напряжения 1,7 в на любом элементе. Время разряда, умноженное на разрядный ток (при средней температуре электролита около 30°), покажет примерно емкость батареи. После разряда батарею следует немедленно зарядить.

Снимите генератор, очистите его от пыли и проверьте надежность всех контактов. На генераторе постоянного тока, кроме того, снимите щетки, проверьте состояние коллектора и длину щеток.

Проверьте изоляцию всех проводов мотоцикла и надежность их соединений. Осмотрите контакты прерывателя и проверьте момент опережения зажигания.

Двигатель и система питания. Удалите нагар в камере сгорания и выпускной системе. Проверьте (через выпускные окна цилиндра) подвижность поршневых колец.

Снимите топливный кран и карбюратор. Удалите из них осадок и промойте бензином. После сборки продуйте все каналы карбюратора воздухом. Очистите глушитель шума впуска и фильтрующий элемент. Убедитесь в том, что в карбюратор не подсасывается неочищенный воздух.

Силовая передача, органы управления. Промойте цепь задней передачи, смажьте и проверьте, как она натянута. Отрегулируйте сцепление и ход рычага ручного выключения сцепления. Проверьте состояние наконечников тросов, смажьте тросы и рукоятку управления дросселем.

Ходовая часть. Снимите колеса, осмотрите камеры и покрышки. Промойте подшипники, проверьте их состояние и заложите в них свежую смазку. Промойте и осмотрите накладки тормозных колодок. Промойте и смажьте оси тормозных кулачков. Проверьте, в одной ли плоскости установлены колеса. Отрегулируйте ход тормозного рычага и педали.

Проверьте и подтяните все болты и гайки на мотоцикле.

Вот теперь можно спокойно отправляться в первую поездку.

## ЧТО ТАКОЕ СТАЛИНИТ?

Каковы его свойства, как его обрабатывать, если будет необходимость? Об этом нас просят рассказать В. Кадушный из Никополя, В. Кропачев из пос. Хворостянка Кустанайской области и другие читатели.

Сталинит — стекло, изготовленное по специальной технологии. Обычное утолщенное стекло нарезают по заданным размерам (в том числе и для автомобилей разных марок), обрабатывают по торцам наждачными кругами и закаляют. Термообработка (закалка) заключается в нагревании заготовки до 600 градусов (начало размягчения) и резком охлаждении струей воздуха. При этом в структуре стекла возникают большие внутренние напряжения, которые и придают ему нужные, в частности при установке на автомобиле, свойства — прочность и, в случае повреждения, — разрушение на мелкие, не ранившие человека частицы.

Обрабатывать закаленное стекло обычными способами в домашних условиях нельзя — оно неизбежно разрушится, если начать резать его или повредить поверхностный слой.

## ЗАМЕНА ВКЛАДЫШЕЙ

В. Афанасьев из Красноярского края просит рассказать о способах подготовки вкладышей подшипников коленчатого вала и возможности перестановки шатунов двигателя ГАЗ-51.

Вкладыши коренных и шатунных подшипников двигателя ГАЗ-51 заменяются без дополнительной подгонки благодаря высокой точности изготовления самих вкладышей и постелей для них в блоке и шатунах и одинаковым наружным диаметрам всех ремонтных и номинальных вкладышей. Конечно, оба вкладыша подшипника надо заменять одновременно.

После любой замены вкладышей следует проверить диаметральный зазор в каждом подшипнике. Оптимальным следует считать зазор 0,04—0,05 мм. Если он превышает 0,08 мм — двигатель «застучит»; зазор менее 0,025 мм приводит к выкрашиванию и выплавлению заливи вкладыша.

Требуемый зазор обеспечивается правильным сочетанием диаметра шейки коленчатого вала и толщины стенок вкладышей.

Спиливать или пришабривать стыки у крышек подшипников или устанавливать прокладку между вкладышем и постелью (для уменьшения зазора) категорически запрещается. Спиливание крышек приведет к уменьшению или даже к ликвидации масляного зазора со всеми вытекающими отсюда последствиями, а прокладку между вкладышами и постелью увеличивают натяг вкладышей и ухудшают отвод тепла от них, что приводит к разрушению подшипника.

Для незначительного (в пределах 0,05 мм) увеличения зазора в подшипнике можно установить в разъем крышки стальную или латунную прокладку. При этом она обязательно должна заходить на стык вкладышей и зажиматься не только плоскостью, но и стыком вкладыша. Устанавливать прокладку можно только со стороны фиксирующих выступов, а не с обеих сторон — возможна деформация одного из вкладышей из-за неравномерного натяга.

Шатуны четных (2, 4, 6) и нечетных (1, 3, 5) цилиндров невзаимозаменяемы. Переставлять их, просверлив дополнительные масляные отверстия, категорически запрещено.

## ПОЧЕМУ ПОДГОРАЮТ КОНТАКТЫ

«На моем мотоцикле «Урал-2» двигатель работает с перебоем из-за подгорания контактов прерывателя. Зачистки контактов хватает ненадолго. Замена конденсатора и катушки не помогает. Как избавиться от этой неисправности?» — спрашивает А. Макридин из Саратовской области.

Отвечает начальник лаборатории НИИавтоприборов Н. Якубик.

Судя по письму, перебои в работе двигателя вызваны какой-то другой, более серьезной причиной. Поэтому сначала проверьте: состояние замка зажигания (не отходит ли ключ в замке); проводку; контакты прерывателя ПМ-302 (не шатаются ли); наличие вольфрамовых накладок на контактах; легкость вращения кулачка прерывателя на распределительном валу.

Так как Вы уже заменяли конденсатор и катушку зажигания, попробуйте заменить контакты прерывателя или весь прерыватель ПМ-302.

Если это не поможет, то, чтобы уменьшить подгорание контактов прерывателя, можно сделать следующее:

подсоединить второй конденсатор параллельно имеющемуся;

увеличить зазор между контактами прерывателя до 0,45 мм;

включить последовательно с катушкой зажигания дополнительное сопротивление 0,5 ом, рассчитанное на ток 3—4 а.

Эти меры облегчат условия работы контактов.

## НЕ ВЫБРАСЫВАЙТЕ БАТАРЕЮ!

«После четырех лет эксплуатации аккумуляторная батарея 6-СТ-42 потеряла емкость. Что лучше — отдать ее в ремонт (я слышал, что есть такие мастерские) или купить новую?» — спрашивает москвич Г. Куртазов.

Основные причины, ограничивающие срок службы аккумуляторной батареи, — коррозия решеток положительных пластин, оплывание активной массы, короткие замыкания, необратимая сульфатация. После четырех лет эксплуатации батарея могла потерять емкость по любой из этих причин.

Ремонт такой батареи заключается в замене сепараторов, положительных и отрицательных пластин аккумуляторов. Для этого в мастерских батарею полностью разбирают, тщательно осматривают полублоки положительных и отрицательных пластин, удаляют негодные. В промытый и проверенный на герметичность сосуд (корпус) устанавливают блоки, собранные из новых или годных (снятых с других батарей) пластин и соединяют их перемычками. Затем наносят мастику и испытывают батарею на герметичность и на отсутствие коротких замыканий. Заказчик получает батарею, залитую электролитом и полностью заряженную, то есть готовую к эксплуатации. Мастерская выдает паспорт на батарею с гарантийным сроком на год. Как показала практика, батареи, отремонтированные в специальной мастерской г. Москвы (площадь Восстания, 46), по своим характеристикам, в том числе сроку службы, не только не уступают новым, но и зачастую превосходят их.

Если к этому добавить, что ремонт обходится вдвое дешевле новой батареи, то совершенно очевидно, насколько выгоднее отдать батарею в ремонт, чем покупать новую.

Справочная  
служба



# ВОДИТЕЛЬ И ПЕШЕХОД



Какое это хорошее слово — «пожалуйста»! Как объясняют словари, оно употребляется в качестве вежливого обращения при выражении просьбы и для вежливого выражения согласия. Заметьте: в обоих случаях речь идет о вежливом обращении друг с другом.

Жаль, что слово это очень редко звучит в обращении между участниками движения — водителями и пешеходами. Более того, иногда создается впечатление, что эти высокие стороны всеми возможными средствами стараются помешать друг другу на улице, не щадя ради этого ни здоровья, ни даже самой жизни, преимущественно чужой.

Большинство пешеходов считает, что во всех бедах на улице виноваты водители. И наоборот, шофер первопричину многих неприятностей видит в поведении пешехода. Я не собираюсь оправдывать ни тех, ни других. Так или иначе, но на территории РСФСР в 1967 году пострадали тысячи пешеходов, многие из них заплатили жизнью, и только в одной трети этих трагедий можно усмотреть вину водителей.

Факты говорят сами за себя. Недисциплинированность пешеходов в наших городах, их пренебрежение элементарными правилами уличного движения и личной безопасностью общеизвестны. У водителей есть много оснований быть недовольными пешеходами — тут и попытки перебежать дорогу «под носом» приближающегося автомобиля, и выход на

проезжую часть из-за стоящего автобуса или троллейбуса, и переход улицы на красный сигнал светофора, и многое другое, что мешает водителям работать, действует им на нервы, угрожает жизни и здоровью самих пешеходов.

Не всегда, однако, пострадавшим оказывается сам виновник происшествия. Нередко водители, когда уже поздно тормозить, чтобы спасти внезапно возникшего перед машиной прохожего, резко сворачивают в сторону, и под колеса попадают ни в чем не повинные люди.

Может возникнуть вопрос — почему это автор взывает к пешеходам в автомобильном журнале, который они вряд ли читают? Одна причина в том, что сплошь и рядом водитель, оставив машину и превратившись в пешехода, ведет себя так же безответственно, как вызывавшие только что его возмущение сограждане. А потом, говорят, как аукнется, так и откликнется. Мы всегда говорим о взаимности. Так насколько предупредителен сам водитель к тому же пешеходу, велосипедисту, наконец, к своему коллеге, сидящему в другом автомобиле? Часто ли от него можно услышать слово «пожалуйста» или увидеть приглашающий жест? Нет. И это уже не от незнания норм поведения, а от неуважения к ним.

На экзамене по Правилам движения в ГАИ вряд ли кто-нибудь не скажет, что шофер должен быть предупредительным к другим участникам движения, не создавать помех движению, оберегать жизнь и здоровье окружающих людей. Это на экзамене. А вот в жизни, товарищи водители, профессионалы и любители, получается не так!

Зачастую можно видеть, как водитель, выезжая на главную улицу, мешает идущим по ней машинам. Как, трогаясь от тротуара, не обращает внимания на движущиеся в том же направлении транспортные средства. Как, изменяя занимаемый ряд, заставляет других снижать скорость.

А отношение к велосипедистам? Большинство шоферов их «не замечает», не признает за равноправных участников движения, с полным пренебрежением к ним совершает повороты и другие маневры, зачастую ставя велосипедистов в затруднительное положение, «прижимая» к тротуару, заставляя резко тормозить.

Сейчас все шире применяется разметка проезжей части улиц и дорог. Разметкой предусмотрен «островок безопасности» — место для остановки пешеходов. Известно, что водители не имеют права заезжать на «островок», даже если на нем никого нет. Но многие ли придерживаются этого правила? Например, в Москве на

улице Горького любители быстрой езды, норовящие держаться в крайнем левом ряду, пытаются даже «отжать» пешеходов с их площадки.

А часто ли можно видеть, чтобы водитель приостановил машину и жестом пригласил пешехода перейти улицу? Очень редко, хотя необходимость в этом возникает в весьма острых ситуациях. Нередко шоферы прямо нарушают правило, обязывающее их пропускать тех, кто не успел закончить переход улицы к моменту смены сигнала светофора.

Наш дорожный кодекс требует, чтобы на переходах, где движение регулируется, водители пропускали переходящих улицу при разрешающих сигналах. Иначе говоря, пешеход, идущий на зеленый сигнал светофора, имеет преимущество перед автомобилем или мотоциклом, поворачивающим направо. Но многие ли водители учитывают это? Очень немногие. Пешеходы стоят на проезжей части, и ни один водитель не сделает приглашающего жеста: «Идите, пожалуйста, я пропущу вас». И не случайно многие пешеходы ориентируются не на правила и сигналы светофоров, а на случайную возможность в уличных ситуациях. Вы сами, товарищи водители, приучаете их к этому.

Другой пример. Пешеходы идут по тротуару широкой улицы и должны пересечь выходящий на нее переулок. По переулку приближается автомобиль. Обстановка на улице, и водитель это видит, складывается так, что повернуть направо в данный момент невозможно и приходится остановиться. Где же водитель остановит машину? Логично думать, что перед мысленной линией, соединяющей углы зданий. Ничего подобного. Он встанет у линии, соединяющей углы тротуара, загородив машиной путь пешеходам.

А сколько жалоб поступает на водителей, которые, не обращая внимания на лужи, не пытаются объехать их, не снижая скорости, проносятся мимо людей, обдавая их фонтанами грязи. Какая уж тут взаимная предупредительность.

Да, товарищи водители! Пешеходы зачастую ведут себя неправильно, но мы и сами не без греха. Так давайте вспомним хорошее слово «пожалуйста» и будем пользоваться им постоянно. Поверьте, что это нисколько не уронит ваш авторитет в глазах пешеходов, никто не обвинит вас в слабых характеристиках, а в выигрыше будут все участники движения, будут сохранены жизнь и здоровье многих людей, и вы сами будете спокойнее чувствовать себя за рулем.

Л. КУЗНЕЦОВ,  
полковник милиции

Рис. В. Степанова



# ПРЕДМЕТ ИССЛЕДОВАНИЙ — БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

СОЗДАН НОВЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР

Теперь это уже самостоятельная отрасль научных знаний, специальная наука. Таков наш век, на заре которого примечательным явлением в области техники стал автомобиль. По-современному организовать движение транспорта и пешеходов, постичь законы, которым подчиняется жизнь наших улиц и дорог, сегодня уже невозможно без научно обоснованных, экспериментально проверенных норм и расчетов, без всестороннего исследования проблем безопасности движения в отечественной и зарубежной практике.

Этими проблемами в нашей стране занимались и занимаются научные учреждения различных министерств и ведомств. Однако отсутствие координации работ и комплексных исследований порой обесценивало результаты научных поисков, отрицательно сказывалось на практической реализации многих разработок и предложений. Это в равной мере касалось и рациональной организации движения, и проектирования и обустройства дорог, и эксплуатации и обслуживания транспортных средств.

Новые конкретные меры в научных исследованиях по предупреждению аварийности на автомобильном транспорте намечены недавним постановлением Совета Министров СССР. Одной из таких мер явилось создание Центральной научно-исследовательской лаборатории проблем безопасности движения (ЦНИЛП БД) в составе Всесоюзного научно-исследовательского института МВД СССР.

Сейчас мы определили тематику научно-исследовательских работ на ближайшие годы.

Отделом организации движения лаборатории уже проведены исследования по весьма актуальной проблеме — организации безопасного движения на пересечениях транспортных и пешеходных потоков. Закончена работа по введению одностороннего движения в городах, заканчивается выработка методики для оценки проектов городских улиц.

Научные сотрудники отдела в связи с состоявшимся международным совещанием в Вене глубоко проанализировали проекты международных Конвенций о дорожном движении, дорожных знаках и сигналах и подготовили рекомендации, с которыми выступила на этом совещании советская делегация.

Большие исследования намечены отделом анализа причин дорожно-транспортных происшествий и информации. В его первоочередных планах разработка единой системы учета и анализа происшествий в масштабе всей страны. Она поможет заинтересованным организациям, практическим и научным работникам в анализе материала для глубокого изучения причин дорожно-транспортных происшествий и выработки мер по их профилактике.

Представляет немалый теоретический и практический интерес и другая тема — определение ущерба от дорожно-транспортных происшествий. В такой научной методике заинтересованы строители дорог, архитекторы, занимающиеся планировкой городов, другие специалисты, которым приходится делать экономические расчеты.

До последнего времени у нас почти не было исследований в области психофизиологии труда водителей автотранспорта. Создание в составе лаборатории специальной группы из представителей разных наук — физиологов, психологов, педагогов — позволит всесторонне обосновать рекомендации и критерии по профессиональному отбору водителей, лучше организовать их труд. В дальнейшем можно будет включить в Правила движения научно обоснованные нормы поведения водителей, пешеходов и иных участников движения с учетом возможностей человека в восприятии сигналов и знаков, указателей.

Особое место в исследованиях займут вопросы влияния алкоголя на психофизиологические функции водителей, поиски эффективных средств определения алкогольного опьянения.

И наконец, отдел законодательства и правовых проблем безопасности движения должен оказать существенную помощь органам милиции и Госавтоинспекции в организации действенного надзора за движением транспорта, вооружить сотрудников ГАИ совершенной методикой и тактикой применения административно-правовых норм. В плане таких исследований серьезное место отводится вопросам совершенствования нашего союзного и республиканского законодательства об ответственности за правонарушения на автотранспорте.

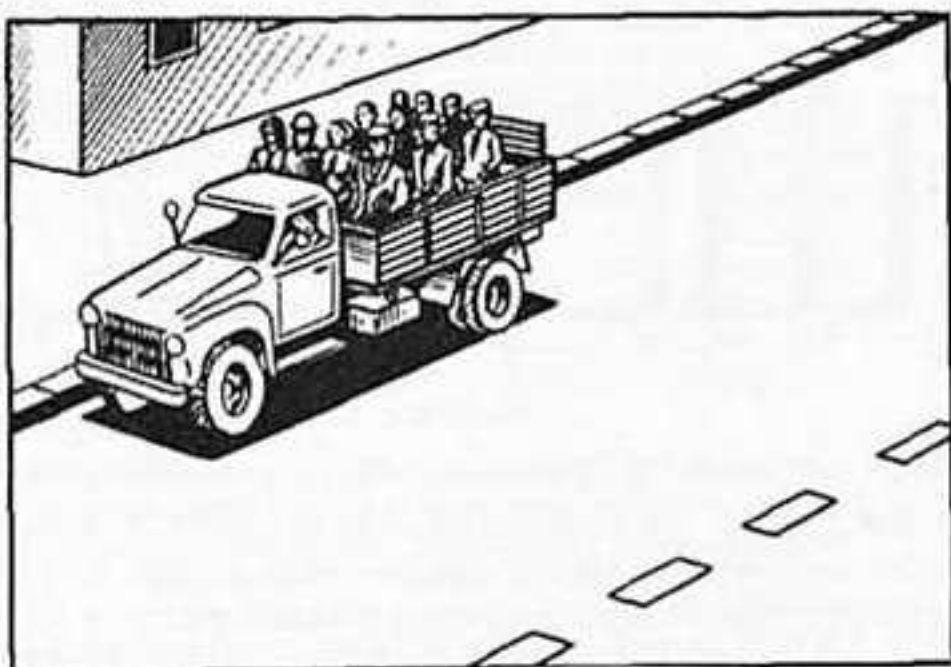
Отделы лаборатории работают и над другими актуальными проблемами организации движения, над совершенствованием форм обучения и воспитания водителей, изучают возможности применения вертолетов и аэрофотосъемки для надзора за движением.

Конечно, лаборатория установит тесные контакты с научными учреждениями родственного профиля как у нас в стране, так и за рубежом, привлечет к сотрудничеству ведущих специалистов других учреждений, НИИ, высших учебных заведений. Опыт работы по надзору за движением, расследованию происшествий, новинки в области техники регулирования движения, другая информация будут регулярно публиковаться на страницах «Информационных сообщений», «Сборников реферативных переводов» и других изданий.

Короче говоря, речь идет о создании научного специализированного центра, который в дальнейшем примет на себя координацию работ в области безопасности движения.

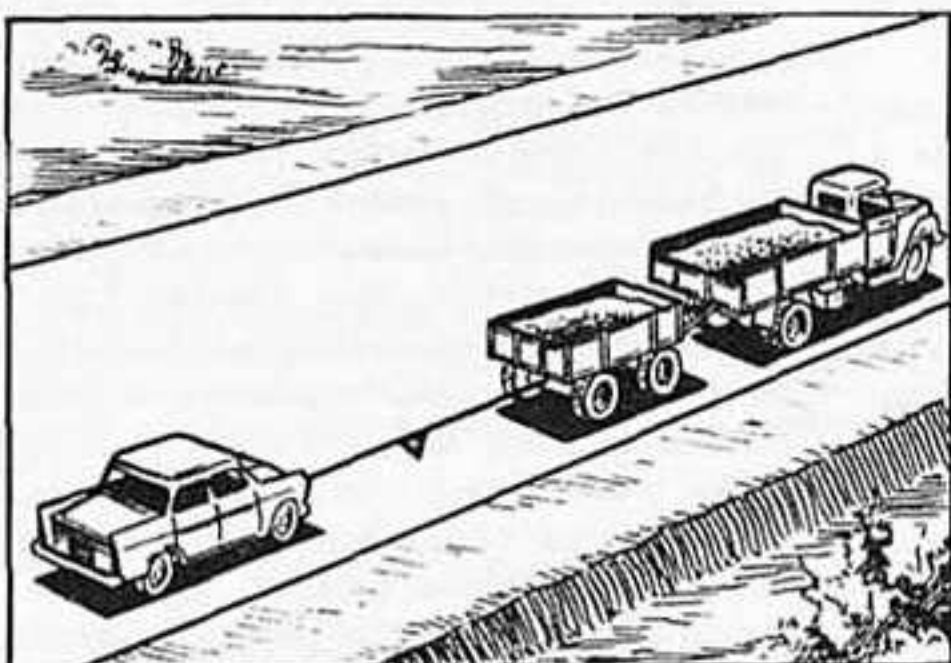
**И. МАЛАНДИН,**  
заместитель начальника Всесоюзного научно-исследовательского института МВД СССР, профессор

1. С какой стороны автомобиля правила разрешают посадку и высадку пассажиров!



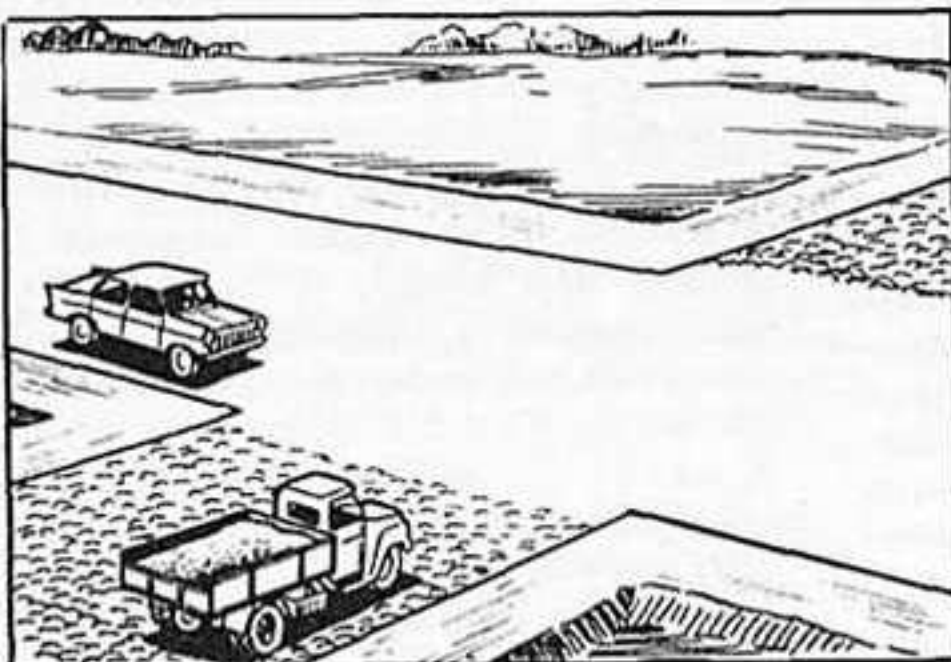
только с любой со стороны с правой  
через стороны тротуара и и левой  
задний борт 2 через задний борт 3 4

2. Можно ли буксировать автомобиль таким способом!



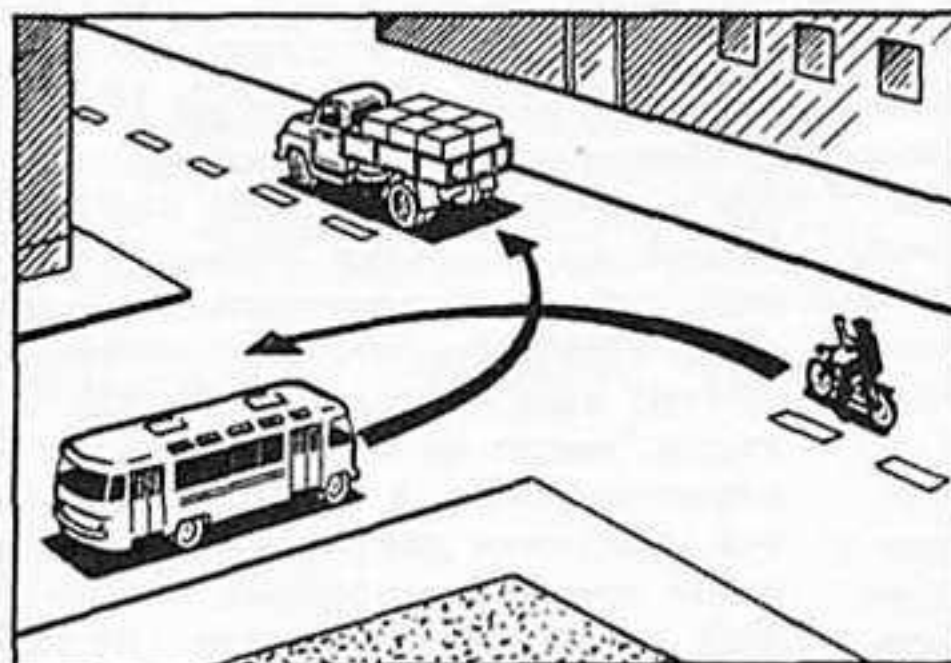
можно 5 нельзя 6

3. Кто имеет преимущественное право проезда!



водитель грузовика 7 водитель легкового автомобиля 8

4. Кто имеет преимущественное право проезда!



велосипедист 9 водитель автобуса 10

Ответы — на стр. 32

КАК ДВАЖДЫ ДВА



От ошибок, конечно, никто не застрахован. И водители тоже. Но вот, много лет приглядываясь к людям за рулем, не новичкам даже, можно увидеть систематическое повторение одних и тех же нарушений. Откуда они, эти, ставшие уже типическими, просчеты? Видимо, однажды в определенной ситуации водитель действовал не совсем правильно, но так, как ему удобнее, и все обошлось. Потом ситуация повторилась, и он повел себя так же. В конце концов выработалось что-то похожее на привычный вывих, выражаясь языком медицины. У каждого водителя, к сожалению, если взыскательно присмотреться к его манере ездить, можно обнаружить несколько привычных ошибок. Он их уже не замечает, а вот со стороны они видны отчетливо. Поскольку водителей становится все больше, общее количество таких ошибок и нарушений прибавляется, а в условиях нарастающей интенсивности движения они становятся все более опасными.

Чтобы конкретнее представить себе эту опасность, давайте присмотримся к тому, как ездят наши коллеги, чем они грешат.

Для начала возьмем самую благодатную для шофера ситуацию. Широкая загородная магистраль с двух- или трехрядным движением в одном направлении. Машин на дороге мало, и вроде бы никто никому не мешает. А вот попробуйте определить, в каком ряду идут проносящиеся мимо машины. Вряд ли вам это удастся, особенно если это легковые такси или машины автолюбителей. И мало кто в такой спокойной обстановке считает нужным поглядывать в зеркало заднего вида. Водители благодушно беседуют с пассажирами или созерцают пейзаж. Кажется, ничего опасного не происходит. Однако попробуйте в этих условиях совершить обгон. Не так-то просто. Идущая впереди, хоть и одинокая машина занимает почему-то левый ряд, а водитель ее упорно не замечает вашего намерения обогнать его. Если не помогает и звуковой сигнал, остается только выходить на полосу встречного движения. А ведь это всегда опаснее, чем обгон по своей стороне проезжей части.

Кстати, относительно обгонов. Нередко их совершают без надобности. Этим, к сожалению, грешат в большей части водители-профессионалы, и иногда достаточно высокого класса. Кто не наблю-

дал такой картины. Вас обгоняет машина, перестраивается в правый ряд и почти тут же уходит на правый поворот. Спрашивается, что выиграл этот водитель? Несколько секунд? А сколько лишних забот для себя и других водителей!

Весьма опасен обгон, когда не хватает запаса скорости. Здесь дело в расчете, которым, как правило, не владеют малоопытные водители. Именно такие медленные, я бы сказал, затянутые обгоны при плохой видимости или на

## ПРИВЫЧНЫЕ ОШИБКИ

● Автолюбитель размышляет о причинах аварий. ● Опасности создаем мы сами. ● В каком ряду Вы едете? ● «За» и «против» обгона. ● В потоке принимайте общий ритм. ● Прежде сигнал, потом маневр. ● Будьте взыскательнее к себе и другим.

скользкой дороге часто завершаются столкновениями.

Вроде бы простое дело выбрать правильную дистанцию между своей и впереди идущей машиной. В учебных пособиях имеется достаточно рекомендаций, касающихся величины этой дистанции в зависимости от скорости движения и состояния дорожного покрытия. Но автолюбителю иногда кажется, что рекомендуемая дистанция мала, и он на всякий случай увеличивает ее. А многие водители на дорогах с интенсивным движением вообще не обращают внимания на то, какую они держат дистанцию. Так в потоке транспорта появляются «провалы». Это приводит обычно к тому, что другие машины тут же «влезают» в этот неоправданно большой свободный промежуток. Разве не ясно, что в потоке автомобилей разумнее идти в общем ритме с нормальной дистанцией.

А вот распространенные «городские» ошибки.

На первое место я бы поставил здесь пренебрежение сигналами поворота. Многие водители включают их с началом маневра, а не за 5 секунд до него, как этого требуют правила. Согласитесь, что сигнал ценен лишь тогда, когда он подан заблаговременно, когда он предупреждает еще только о намерении, о готовящемся маневре. Если маневр уже начат, все ясно и без сигнала.

Ничего кроме удивления и досады не вызывает и такой стиль езды. Впереди вдали вспыхивает красный свет светофора, а некоторые машины продолжают идти на большой скорости, хотя водителям ясно, что до зеленого света они успеют к перекрестку и не торопятся. Перед линией «стоп» им приходится резко тормозить. Эта лихость пугает пешеходов, нервирует водителей.

При стоянке на уклоне редкий водитель упирает колесо в бортовой камень. В то время как здесь просто необходимо двойное стопорение машины — упором колеса и включением передачи заднего хода. Другое дело при стоянке на ровном месте, да еще в тесноте городских улиц. В этом случае лучше стопорить автомобиль лишь не полностью затянутым ручным тормозом. В ваше отсутствие остается возможность при необходимости чуть сдвинуть его с места и освободить выезд или въезд на стоянку другой машине.

Вот лишь несколько примеров неправильного поведения водителей, которые мне приходится наблюдать в течение многих лет. Серьезного, на первый взгляд, как будто ничего и нет. А насколько спокойнее и безопаснее было бы ездить, если избавиться и от этих ненормальностей. Проверьте себя. Не стали ли и вы обладателем некоторых из названных здесь привычек. Если это так, постарайтесь расстаться с ними. Пересилить себя бывает трудно, но это очень нужно, и для вас же самих в первую очередь. И еще. Замечая ошибки других, не молчите, указывайте на них вашему коллеге-водителю при каждом возможном случае. Таким образом вы начнете перевоспитывать не только себя, но и тех, с кем вам приходится взаимодействовать на дороге. А это обязательно принесет хорошие результаты.

Л. МАЛЫХ,  
кандидат технических наук

## КОНКУРС НА ЛУЧШИЙ СЦЕНАРИЙ И ФИЛЬМ

Госавтоинспекция МВД СССР и Центральное правление НТО городского хозяйства и автомобильного транспорта объявили Всесоюзный открытый конкурс на лучший киносценарий и кинофильм по безопасности движения. В нем могут участвовать отдельные лица, творческие коллективы, общественные организации. Жюри будет рассматривать и кинофильмы, созданные на киностудиях страны по заявкам министерств, ведомств, предприятий.

Цель конкурса — привлечь широкие круги общественности, творческих работников к пропаганде безопасности движения на улицах городов и автомобильных дорогах. Сценарии и фильмы могут быть посвящены любой теме, связанной с повышением безопасности движения пешеходов и транспортных средств, с улучшением работы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, и прежде всего в школах и других учебных за-

ведениях, транспортных предприятиях, в дорожных хозяйствах.

Какие требования предъявляются к сценариям? Будут рассматриваться только те из них, по которым не поставлены фильмы. Объем — не более 10 страниц текста, перепечатанного на машинке через два интервала.

Сценарии следует посылать в запечатанном конверте под условным названием — девизом. В него вкладывается еще один, также запечатанный конверт со сведениями об авторе или авторах (фамилия, имя, отчество, год рождения, место работы, адрес).

На конкурс могут быть представлены кинофильмы выпуска не ранее 1965 года, отснятые на пленке шириной 35 или 16 мм. И еще одно условие: время их демонстрации 5—10 минут. Кинофильмы надо пересылать в специальных ящиках, обязательно с описанием (монтажными листами). В отдельном конверте сообщаются сведения об авторах.

Адрес, по которому надо направлять материалы (с пометкой «На конкурс»): Москва, И-90, проспект Мира, 15, Отделение агитации и пропаганды ОРУД — ГАИ УВД исполкома Моссовета. Телефон — 294-65-37.

Для победителей конкурса установлены следующие премии. Авторам лучших сценариев: первая — 500 руб., две вторых — по 300 руб., две третьих — по 200 руб. и две поощрительных — по 100 руб. Для коллективов киностудий, создавших лучшие фильмы, установлены три премии: первая — 500 руб., вторая — 400 руб., третья — 200 руб., а для кинолюбителей — пять: первая — 400 руб., две вторых — по 300 руб., две третьих — по 100 руб.

Конкурс проводится до 1 ноября 1969 года. Эта дата — последний срок отправки материалов, который будет определяться по почтовому штемпелю.



# ЯЗЫКОМ ПЛАКАТА

Статистика дорожно-транспортных происшествий не в состоянии, конечно, ответить на такой чисто арифметический вопрос: сколько происшествий удалось предотвратить хорошим, впечатляющим плакатом по безопасности движения. Но каждому ясно, что воздействие умной, разнообразной, запоминающейся наглядной агитации на сознание человека очень и очень велико. Более того, плакат это не просто агитация. Он может содержать немало самых необходимых полезных сведений. И это тоже важно. Ученые говорят, что четыре пятых всей нужной людям информации человек воспринимает зрительно.

Не могут не учитывать всех этих обстоятельств и специалисты по безопасности движения. Вот и на последней международной конференции по дорожному движению, состоявшейся в конце минувшего года в Вене, вопросам наглядной агитации, как средству снижения аварий на автомобильных магистралях, было уделено особое внимание. В зале заседаний конференции была развернута интереснейшая выставка работ художников-плакатистов, несколько из которых читатели могут увидеть на четвертой странице обложки этого номера журнала.

Нетрудно заметить, что, отличаясь один от другого способами решения темы, все они исполнены с учетом факторов психологического воздействия на водителя и пешехода. Пример, которому полезно следовать. Ведь надо прямо сказать, что во многих наших плакатах по безопасности движения тема решается шаблонно, без выдумки, без поправок на специфику восприятия водителя или пешехода, а в результате плакат оставляет человека равнодушным.

Обо всем этом шел разговор на проведенной недавно по инициативе Госавтоинспекции СССР творческой встрече с художниками и журналистами. Для повышения уровня наглядной агитации участники встречи предложили создать специальный художественный совет, в который вошли бы не только специалисты по безопасности движения и художники, но и психологи, искусствоведы, социологи. Госавтоинспекция возлагает на такой совет большие надежды.

Ю. РЖЕХИН,  
начальник отделения ГАИ МВД СССР

## С НОВОСЕЛЬЕМ

В красном уголке дома № 85 по Ленинскому проспекту столицы в этот вечер было тесно и радостно: вручались ордера. Получение новой квартиры событие в общем-то обыденное. Но сегодня вручаются ордера иного рода — на жилье для «Москвичей» и «Волг». Гаражи-квартиры — одноместные с осмотровой канавой для профилактических работ.

Год строился гараж кооператива «Автолюбитель № 24». Почин положили сами автомобилисты — члены кооператива. Первыми вышли на площадку, ломом поднимали грунт на месте прежней свалки. Теперь все это позади. Доброе слово заслужили председатель кооператива полковник запаса старый автомобилист Павел Петрович Филиппов, члены общественной стройгруппы и другие активисты, которые не жалели в труде ни времени, ни сил.

Кое-кто считал, что гараж испортит общий вид микрорайона. Опасения оказались напрасными. Гараж прекрасно вписался в участок, сделал его как-то уютнее, чище. К тому же члены кооператива высадили целую аллею молодых деревьев. Ее теперь называют «аллеей автомобилистов».

В акте государственной комиссии все работы получили оценку «хорошо». И вот техник московского метро В. Дугин, доктор технических наук Б. Литвинов, генерал-майор А. Ванянин и другие автолюбители получают ордера на гаражи.

Вы, конечно, видели зимой на улицах автомобили, занесенные снегом. У них беспризорный вид. На Ленинском проспекте число таких «неприкаянных» уменьшилось на 58 — ровно столько автомобилистов отпраздновало въезд в уютные, под надежной крышей «квартиры».

М. МИХАЙЛОВ

Все больше становится личных автомобилей, и это влечет за собой строительство новых гаражей самых разных типов и размеров. В некоторых городах появляются первые многоместные кооперативные «гостиницы» на сотни машин. В рабочих поселках большей популярностью пользуются одноместные «автокоттеджи». Они располагаются во дворах автолюбителей, выстраиваются дружными шеренгами на пустырях и окраинах. И каждый новый владелец гаража хочет знать: какие налоги и сборы он обязан платить, как ему рассчитываться за водопровод, электроэнергию, отопление? Судя по многочисленным письмам в редакцию, не везде эти вопросы на местах решаются четко и единообразно. А что говорят на этот счет действующие законы? Об этом мы попросили рассказать Александра Михайловича ШУВАЛОВА, начальника Управления финансирования местного хозяйства и транспорта Министерства финансов РСФСР.

## ГАРАЖИ РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ

Скажите, пожалуйста, какие сборы и налоги обязан выплачивать владелец гаража?

Их несколько. Это арендная плата за земельный участок, занимаемый гаражом. Она взимается по ставкам, утвержденным исполкомом местного Совета депутатов трудящихся, если гараж построен не во дворе личного домовладения. В последнем случае, когда земельный участок предоставлен в бессрочное пользование, за него взимается земельная рента. Размер ее зависит от класса, к которому отнесен данный населенный пункт. Таких классов шесть. Например, в Москве, отнесенной к первому классу, земельная рента взимается из расчета 1,8 копейки за каждый квадратный метр в год.

Кроме того, в обязательном порядке производятся платежи по окладному страхованию гаражей и взимается налог с гаражных строений. Страховые платежи исчисляются за год по установленному тарифу с каждых 100 рублей страховой оценки, которая зависит от кубатуры гаража и его типа (каменный, металлический). Страховой тариф в РСФСР в городах составляет 50 копеек, а в сельской местности — от 60 копеек до 1 рубля 20 копеек. Налог с гаражных строений, принадлежащих гражданам, взимается в размере 1 процента оценки строения, исходя из которой уплачивались страховые платежи в истекшем году.

Расход электроэнергии в гараже оплачивается обычным порядком по показаниям счетчика или по мощности используемых электролампочек. Плата за центральное отопление определяется кубатурой гаража по наружному обмеру. Установленная сметой сумма затрат на центральное отопление какого-либо района делится на общую кубатуру отапливаемых зданий и затем определяется пропорциональная часть затрат, идущих на отопление гаража. Размеры платы за водопровод определяются местными исполкомами в зависимости от фактически расходуемой на заправку и мойку машин индивидуального пользования воды по тарифам, установленным действующим законодательством.

На этом вопросе мы просим остановиться более подробно. Как определяется фактический расход воды? Автолюбители из г. Петрокрепости Ленинградской области, например, жалуются в своем письме в редакцию, что горисполком потребовал, чтобы они платили за расход 300 литров воды ежедневно. Законно ли это?

Подобные требования неправомерны. Правда, для таких случаев официально утвержденных норм расхода воды нет, но, по данным Академии коммунального хозяйства имени Памфилова, для машин индивидуальных владельцев расход воды на одну мойку автомобиля типа «Волги» при пользовании водой из водоразборной колонки можно принимать в размере 25 литров. При мойке машины из шланга, присоединенного к водопроводу, разовый расход воды можно установить в пределах 150—200 литров. Если учесть, что многие автолюбители зимой машиной не пользуются и не моют ее, а в теплое время года делают это через день, то годовой расход воды на заправку и мойку автомобиля при помощи шланга, по расчетам, составит около 24 кубометров, а при подносе воды из водоразборной колонки не больше 4 кубометров. Исходя из этих расчетов и можно рекомендовать взимать плату за воду. В гаражах и на стоянках, оборудованных водопроводом, полагаются водомеры на вводах, и плата за воду должна взиматься по их показаниям.

Кто и как возмещает владельцу стоимость гаража, если принято решение о его сносе?

Согласно Постановлению Совета Министров СССР № 1131 от 15 декабря 1961 года при сносе строений (в том числе и гаражей), принадлежащих гражданам на правах личной собственности, владельцам выплачивается их стоимость по оценочным нормам, утвержденным в порядке, предусмотренном Постановлением Совета Министров СССР № 1333 от 11 декабря 1959 года, с учетом степени износа строений. Стоимость гаража и расходы по его сносу возмещаются местным исполкомом или это возлагается на предприятие, организацию, которым отводится освобождаемый земельный участок.

Мы уточнили финансовые обязанности и права владельцев гаражей. А если автолюбитель арендует принадлежащее государству гаражное помещение, какие сборы он обязан выплачивать в этом случае?

Прежде всего это арендная плата за нежилые помещения, сдаваемые под гаражи для автомобилей индивидуальных владельцев. Размеры ее определены Постановлением Совета Министров РСФСР № 893 от 28 июля 1965 года. Согласно этому постановлению, независимо от того, какое гаражное помещение арендуется (каменное, металлическое, деревянное), плата за него в Москве, Ленинграде, Волгограде, Горьком, Красноярске, Куйбышеве, Перми, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Саратове, Свердловске, Сочи и Челябинске составляет 2 рубля в год за каждый квадратный метр площади. В остальных городах — столицах автономных республик, краевых и областных центрах — размер платы 1 рубль 80 копеек за квадратный метр; в городах республиканского (АССР), краевого и областного подчинения — 1 рубль 60 копеек, в городах районного подчинения — 1 рубль 40 копеек, в рабочих и курортных поселках — 1 рубль 20 копеек и в прочих населенных пунктах — 1 рубль.

Кроме того, арендатор платит за центральное отопление, электроэнергию и воду в таких же размерах, как и владелец гаража. Налоги и страховых сборов арендатор не платит.

Зависит ли размер арендной платы за гаражное помещение от того, как оно фактически используется? Случается так, что арендатор, продав автомобиль, не освобождает гараж, а использует его как складское или другое подсобное помещение. Изменяется ли в таких случаях арендная плата?

Да, может измениться в сторону увеличения. Если арендатор использует помещение не по назначению, установленному договором, то арендная плата взимается по ставкам, соответствующим типу помещения, или по ставкам, отвечающим характеру его использования, — в зависимости от того, какая ставка выше.

Только ли в территории РСФСР относится все сказанное?

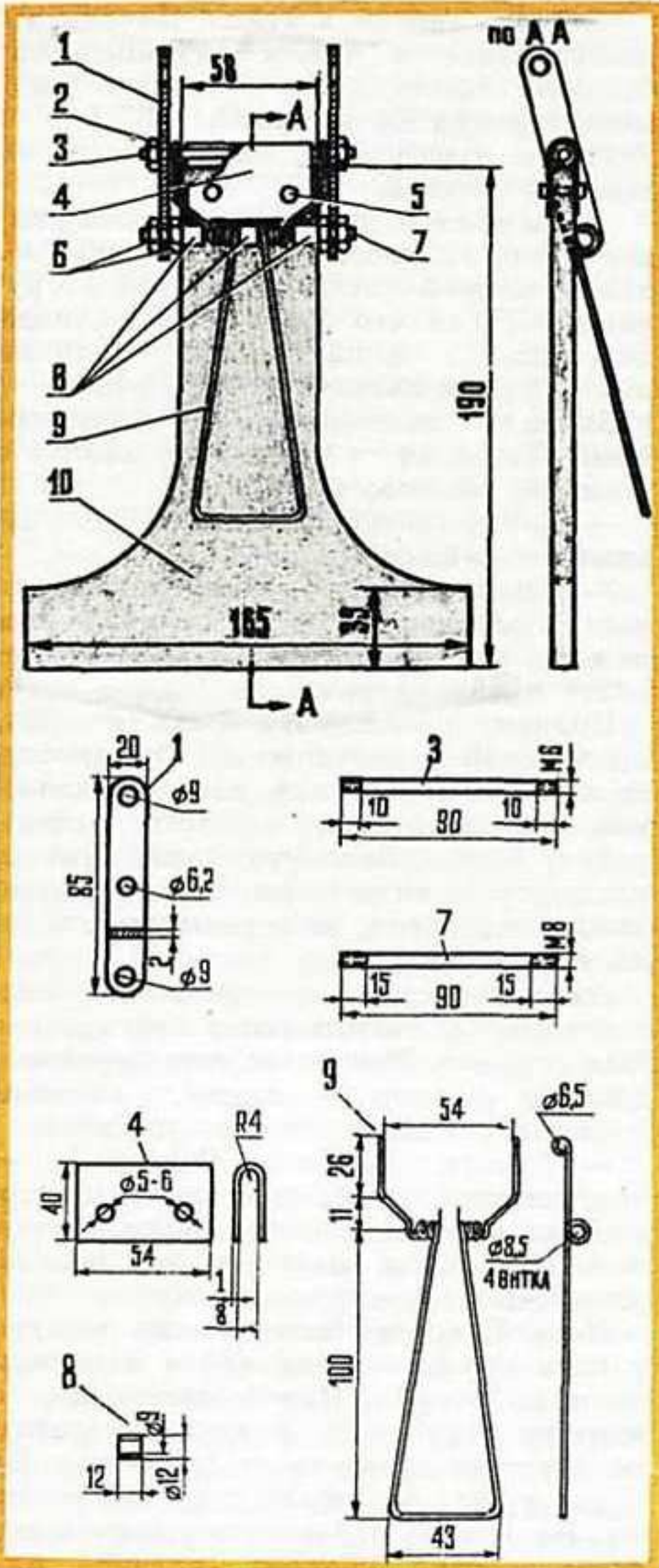
Да, мои ответы основываются на положениях, действующих в Российской Федерации. Поэтому решение отдельных вопросов, интересующих владельцев личных автомобилей и гаражей, в других союзных республиках может иметь свои особенности, некоторые отличия. Но эти отличия невелики и не носят принципиального характера.



## ЗАЩИТА ОТ ПРОКОЛОВ

Опытные мотоциклисты знают, что прокол шины переднего колеса случается редко. Дело, видимо, в том, что при скорости более 45 км/час переднее колесо приподнимается и отбрасывает мелкие предметы под заднее колесо. Для его защиты я установил на своем ИЖ-56 фартук. Он фиксируется передними болтами крепления двигателя к раме. Фартук из прорезиненной ткани толщиной 8 мм; пригодна для этой цели и листовая резина. На верхнюю часть фартука приклеивается (или приворачивается болтами с гайками) П-образная накладку 4 (см. рисунок).

При помощи оси 3 фартук крепится к планкам 1. Пружина 9, сделанная из пружинной стали диаметром 2 мм, вместе со втулками надевается на вторую ось 7, которая также крепится к планкам гайками. Чертежи деталей мы приводим.



Приспособление в сборе и его детали: 1 — планка; 2 — гайки М6; 3 — ось; 4 — накладку; 5 — заклепка; 6 — гайки М8; 7 — ось; 8 — втулки; 9 — пружина; 10 — фартук.

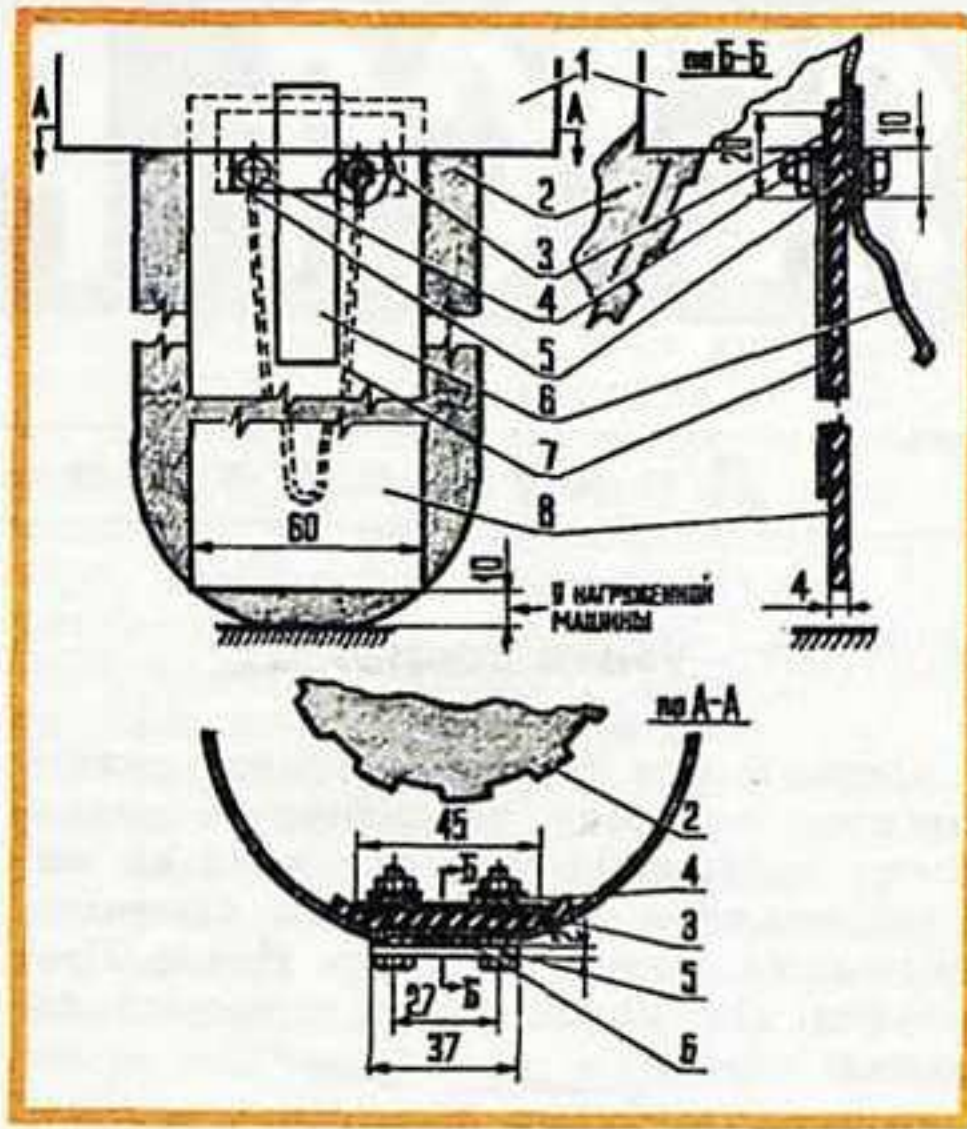
При движении мотоцикла пружина удерживает фартук в вертикальном положении, а при наезде на препятствие дает возможность ему отогнуться назад.

После установки этого приспособления у меня не было ни одного случая прокола шины.

П. ЯМКА

г. Кривой Рог,  
ул. Уманского, 13, кв. 17

У меня и моих товарищей-мотолюбителей за последние два года ни разу не пострадали от прокола шины заднего колеса. Мы считаем, что в этом «заслуга»



Установка приспособления на щитке заднего колеса: 1 — щиток; 2 — колесо; 3 — планка; 4 — болт М4, шайба, гайка М4; 5 — планка; 6 — защелка центральной подставки; 7 — пружина (из пружинной проволоки диаметром 1 мм); 8 — фартук (из листовой резины).

фартука, установленного на передней части щитка колеса.

На моей «Яве» фартук закреплен в том же месте, что и защелка центральной подставки. Как это сделано — видно из рисунка.

Владельцы «Яв», которые захотят сделать такое приспособление, могут воспользоваться размерами, приведенными на рисунке.

В. ЗОЛИН

Ленинград, Л-147,  
ул. Можайская, 33, кв. 13

## РЕГУЛИРОВКА БЕЗ ЩУПА

В журнале «За рулем» (1968, № 10) была опубликована конструкция ключа для регулировки зазоров клапанов двигателя «Москвича». Мы сделали и проверили приспособление, позволяющее проводить эту важную регулировку на «Москвичах» и «Волгах» без щупа. Время работы значительно сокращается, да и сама регулировка намного упрощена.

Мы дополнили конструкцию ключа втулкой-ноннусом 2 (рис. 1). На торце втулки надо нанести три риски для регулировки клапанов двигателя «Москвича» или две для двигателя «Волги» (рис. 2). Одна из них соответствует «зазору» «0». Угол между ней и первой риской (для «Москвича») должен составлять 54°, а со второй 72°. Это точно соответствует рекомендованному зазору 0,15 мм и 0,2 мм для клапанов двигателя «Москвича». Риски для двигателя «Волги» должны составлять угол 108°, что соответствует зазору 0,3 мм.

На стержне под рукояткой наносим продольную риску на такой высоте, чтобы удобно было совместить ее с рисками втулки. Конец стержня для регулировки клапанов «Волги» должен быть в

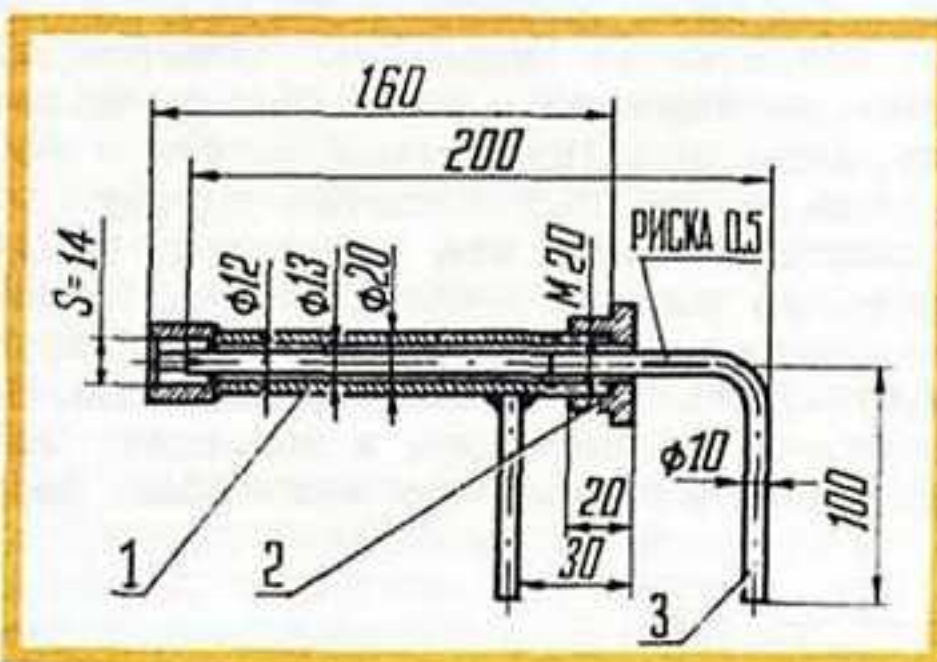


Рис. 1. Ключ для регулировки клапанов в сборе: 1 — трубка с торцовым ключом; 2 — втулка; 3 — стержень.

виде отвертки, а не пазы, как для «Москвича».

Как пользоваться приспособлением? Удерживая регулировочный болт, отворачиваем контргайку на полоборота. Завинчиваем болт до упора (без приложения силы). Подводим нулевую риску втулки к «нулю» стержня. Удерживая трубку в таком положении, разворачиваем стержень до совмещения его риски с соответствующей риской втулки. Удерживая стержнем регулировочный болт в этом положении, затягиваем контргайку.

В. БОНДАРЕВСКИЙ,  
Е. ЗИЛЬБЕРГЕР

Ленинград, М-7,  
Лиговский пр., 164, кв. 8  
(В. Бондаревский)

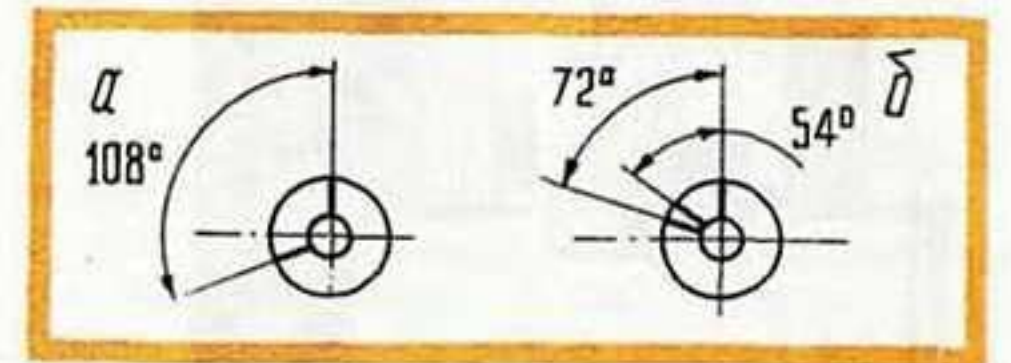


Рис. 2. Так выглядит торец втулки с рисками: а — для двигателя «Волги»; б — для двигателя «Москвича»

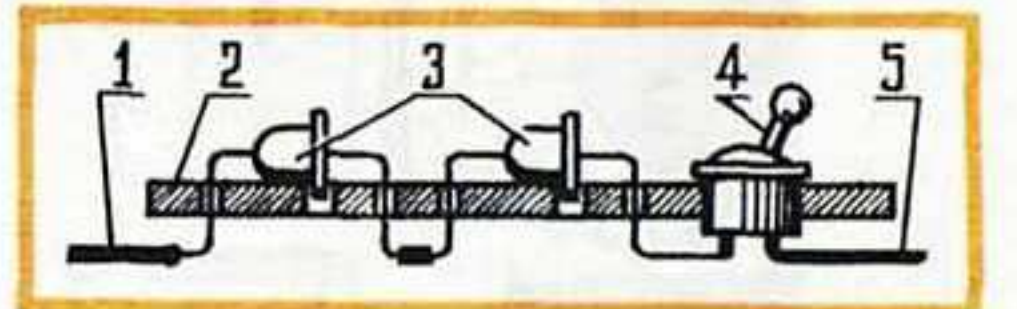
От редакции. Ключ, предложенный В. Бондаревским и Е. Зильбергером, значительно упрощает и облегчает регулировку зазоров клапанов — работу важную и часто требующуюся. Хорошо, если промышленность наладит массовый выпуск такого рода ключей. Кто возьмется за это дело? Автомобилисты ждут.

## ОСВЕЩЕНИЕ УСИЛЕНО

На мотовелосипедах и легких моледах свет от ламп фары и заднего фонаря при малой скорости очень слаб.

Я на своей «Гае» избавился от этого недостатка, использовал магнето для питания системы освещения.

Суть переделки ясна из рисунка. Выпрямитель, состоящий из двух диодов — ДГЦ-27 или Д-7Ж, подключается к клемме наковальни прерывателя, а другим выводом, при помощи дополнительных проводов, — к лампочкам фары и заднего фонаря. Выключатель я применил «автомобильного» типа (тумблер).



Выпрямитель для питания ламп освещения: 1 — вывод, подключаемый к клемме неподвижного контакта прерывателя; 2 — пластина; 3 — диоды Д-7Ж; 4 — выключатель; 5 — вывод для подключения ламп 3,5 в.

Диоды и выключатель монтируются на 2-миллиметровой текстолитовой пластине размером 140×25. Устанавливаем ее в удобном месте. Для вывода провода от магнето в его крышке пропиливаем канавку. Лампочки от карманного фонаря 3,5 в обеспечивают довольно хорошее освещение.

За несколько лет эксплуатации я убедился в надежности такого устройства.

Ю. ГАЛКИН

Ленинград, М-102,  
ул. Стрельбищинская, 10, кв. 39

Советы  
бывалых



# ОБЪЯВЛЯЕТСЯ РОЗЫСК

В. ИНДИН, Я. ШВЕЙЦЕР

Документальная повесть\*

## 1. Кто-то узнал секрет

Первый луч солнца пробился сквозь легкую занавеску, скользнул по выдавшему виду этюднику, сверкнул на никелированном его уголке и высветил седеющие мохнатые брови Ивана Петровича. Он проснулся и прикрыл ладонью глаза.

В комнате царил привычный и удобный для художника беспорядок. Вечно молодая Венера белела в углу на стеллаже. Рядом — лень с фантастически переплетенными корнями, на которых висели лапти с лыковыми подвязками. На полке и внизу вдоль стены стояли старые рамы и этюды: ивы над прудом, яркий куст рябины, черно-пестрая корова с задумчивыми глазами. Жена перед отъездом навела в его хозяйстве посильный порядок, но вчера, перед сдачей картины, над которой он работал полгода, Иван Петрович снова вскапательно сравнивал ее детали с натурными зарисовками и размалеванную палитру, конечно, оставил на столе.

Картину единодушно одобрили. Она будет украшать новый Дворец культуры текстильщиков. Настроение в связи с этим было приподнятое. Теперь можно брать за новое полотно. Надо съездить на этюды в Киржач, побывать на водохранилище, в Абрамцево. Как хорошо, что он купил «Волгу», как она теперь помогает в поисках природы! Без нее так и остались бы неувиденными многие волшебные места, жемчужины русской природы. Что ни говори, трудно уже быть мобильным в его возрасте.

Иван Петрович откинул одеяло и, на ходу размахивая руками, что символически означало утреннюю гимнастику, направился к окну. Уже сквозь полупрозрачную занавеску он увидел пустоту на том месте, где оставил машину. Сердце сжалось и забило тревоженными толчками. Перегнувшись через подоконник, он растерянным взглядом шарил по пустынному в раннее утро двору, всем существом протестуя против очевидного факта: его голубая красавица «Волга» исчезла, похищена... Он было бросился к дверям, но ноги стали будто ватными. Неверными шагами подошел к телефонному столику, снял дрожащей рукой трубку и выронил ее на пол. Схватив трубку, он принялся дуть в нее, стучать по аппарату, но телефон безмолвствовал. В глазах потемнело, больно заняло в груди. Заметались мысли: нужно вызвать неотложку, позвонить в милицию. Телефон есть у соседа по лестничной пло-

щадке, к тому же он — врач. Срочно к нему!

Сосед, Валентин Григорьевич Богородский, бросил на гостя острый испытующий взгляд и, подхватив под руку, проводил к дивану.

— Этого еще не хватало! Почему вы разгуливаете в таком нетранспортабельном состоянии? — сердито хмурясь, спросил Богородский.

Узнав, в чем дело, он сочувственно покивал головой.

— По должности я действительно заместитель главного врача, но, увы, по хозяйственной части, — развел он руками. — Так что дать вам валидол еще рискну, а на большее прав не имею. Будем звонить по телефону...

Вызвали неотложку и милицию. Иван Петрович с трудом поднялся с пышного коврового дивана:

— Пойду гостей принимать. Как вы думаете, найдут машину?

— Обязательно! — убежденно произнес Богородский. — Не волнуйтесь и лежите спокойно. Все обойдется! Давайте я вас провожу...

Полного покоя потребовал и врач, прибывший с неотложкой. Он прослушал Ивана Петровича, измерил давление, сделал укол и, выписав рецепт, уехал, взяв с пациента слово, что до следующего визита он будет смиренно лежать в постели, не нервничая, что бы ни случилось.

Однако сохранять олимпийское спокойствие в сложившейся обстановке было трудно. Тем более, что через час приехал офицер милиции, высокий блондин с капитанскими погонами.

— Речкин Василий Сергеевич, — представился гость, предъявил удостоверение работника московского уголовного розыска и объяснил, что дело по угону «Волги» поручено ему.

Иван Петрович скептически посмотрел на молодого капитана и недовольно поджал губы. Как-то несолидно, по мнению художника, выглядел человек, от которого зависело столь многое. На скуле у него багровела широкая ссадина. На кителе поблескивал значок мастера спорта. «Боксер, наверно, или самбист, — размышлял Иван Петрович. — У них в милиции это служебный вид спорта. А тут головой работать надо, не кулаками размахивать...»

Речкин понял, что произвел не наилучшее впечатление, но не станешь же объяснять каждому, что ты спортсмен-мотогонщик, а на тренировках случается получать ссадины.

Разговор поначалу не клеился. Художник отвечал вяло, безучастно. Особых примет у «Волги» почти не было. Разве что небольшая царапинка на правом переднем крыле да еще слегка помят задний бампер: разворачивался на лесной полянке и ткнулся в пенек. Что было в машине? Два под-



\* Повесть написана по фактам, имевшим место в действительности. Изменены лишь фамилии действующих лиц.



рамника, обтянутые холстом, складная табуретка-тренога, новая фара к «Ижу», которую купил по просьбе дачного соседа. Тоже, кстати, с отметинкой: видно, терлась на заднем сиденье о подрамник, и остались на хромированном ободке и лазоревом корпусе небольшие царапины. Неудобно даже, что так неаккуратно обошелся с покупкой.

Капитан подробно записал все, поинтересовался, имелось ли в машине секретное устройство, мешающее пустить двигатель постороннему.

— Было. Такая кнопка, вроде головки шурупа. Если не нажмешь ее при запуске, включается звуковой сигнал. А уж как все устроено, и сам не знаю.

Иван Петрович рассказал, что делал «секрет» знакомый техник Володин. Работает в каком-то автомобильном институте, живет поблизости, «Москвич» у него. Человек вполне порядочный, вне всяких подозрений. Кто еще мог знать секрет? Художник задумался. Вспомнилось, что однажды с Володиным приходилось делать профилактику рыжий коренастый парень. Слесарь из института, что ли. Парень, засучив рукава, молчаливо копался под капотом. Хмурая физиономия, как после похмелья. На правой руке — аляповатая татуировка: якорь, обвитый цепочкой из кривых колец. Вид, не внушающий особого доверия...

Иван Петрович оживился. Конечно, этот рыжий мог угнать машину! Он ему сразу не понравился. Художник принялся подробно рассказывать о приметах вероятного преступника.

Припомнил он и другой факт. С месяц назад чуть не угнали «Москвича» у инженера из их дома. На ночь он оставил машину под балконом. И вот однажды на рассвете инженера разбудила сирена: сработала сигнализация, когда кто-то открыл дверцу его «Москвича». Инженер выскочил на балкон и заметил у фонаря двух убегающих. Один из них по приметам вроде бы подходил на рыжего парня с татуировкой...

— В милицию об этом сообщали?

— По-моему, нет.

— А зря! — нахмурился Речкин. — Показания эти розыску очень бы пригодились. На дверце могли остаться отпечатки пальцев, а утром протерли машину и следы исчезли. Интересы инженера не пострадали, а до остальных, получается, ему дела нет...

Иван Петрович снова недовольно поморщился. «Ну вот, еще ничего не сделано для розыска «Волги», а уже выговор получил, — неприязненно думал он. — Будто я виноват, что милиции хлопот прибавилось».

## 2. Парень с татуировкой

Хлопот у милиции действительно прибавилось. В городе и за его чертой голубую «Волгу» художника Михайлова искали настойчиво и активно. Ее приметы и номер появились в записных книжках инспекторов дорожного надзора, участковых уполномоченных. Радиogramму, начинающуюся словами «объявляется розыск», приняли все службы московской милиции.

В одном из дворов под брезентом обнаружили изъеденный ржавчиной остов «Победы» без двигателя. Оказалось, что уехавший в командировку владелец оставил тут вполне исправную машину, которую кто-то подменил. Возникло еще одно дело. На шоссе возле Внуково задержали голубую «Волгу», владелец которой не остановился по сигналу дружинника. Оказалось, что уходил он от погони лишь потому, что поломал в роще рядок молодых березок с клейкими, едва распустившимися листочками.

Не терял времени напрасно и Василий Речкин. С утра он колесил по городу в поисках рыжего парня с татуировкой. Оказалось, что в институте он уже не работает, но в отделе кадров сохранился личный листок с фотографией и адрес слесаря Игоря Шальнова. Не было его и дома. Постояв у запертой комнаты, Речкин принялся расспрашивать соседей. Переодетый в штатский костюм, с багровой ссадиной на лице, он вполне правдоподобно объяснял, что попал в аварию и теперь ему срочно нужен слесарь для ремонта машины. Однако никто толком не знал, где теперь Шальнов работает: как будто бы в гараже какого-то таксомоторного парка. Соседи говорили о нем с неприязнью. Шальнов частенько выпивал, возвращался домой далеко за полночь, беспокоил людей. А эту ночь он и совсем дома не ночевал, со вчерашнего дня его в квартире не видели.

Речкин зашел в телефонную будку и позвонил своему помощнику Михаилу Буканову. Перечислив, какие нужно навести справки, капитан попросил подумать над планом оперативных и следственных мероприятий по делу.

— Если попадешь в точку, барбос — твой, — добавил он неофициальным тоном.

Барбосом они называли обещанного Речкину щенка овчарки, о котором мечтал Буканов.

Михаил, молодой выпускник милицейской школы, недавно стал работать в уголовном розыске и на первых порах попал впросак. Его послали на место происшествия, к «Москвичу», с которого украли радиоприемник, лобовое стекло и еще кое-что по мелочи. Вернулся он с целым набором слепков следов, отпечатков пальцев, шерстинками, ворсинками и образцами пыли для экспертизы. Мартыныч, старейший работник отдела, невозмутимо одобрил обстоятельность следственных действий, но посоветовал начать с другого конца: позвонить на станции технического обслуживания «Москвичей» и узнать, кто из заказчиков ожидает поступления дефицитных лобовых сте-

кол. Таких оказалось трое. Поразмыслив над списком, Мартыныч порекомендовал: «Поговори с этим Шурыгиным, кому он стекло заказывал». Так, с первого захода, был найден автослесарь, добывший стекло путями неправедными.

Драгоценного практического опыта Михаилу не хватало, и Речкин заботился о его пополнении.

— Ну, какие хитроумные действия предлагаются? — спросил Речкин, возвратясь в управление.

— Какие тут действия, — вздохнул Михаил. — Допросить преступника и дело с концом. Элементарный случай. Вот, пожалуйста! — протянул он собранные документы.

Оказалось, что двадцатилетний Шальнов уже дважды судился за угон автомобилей. В первый раз, шестнадцатилетним подростком он был осужден условно. Во второй, когда разбил машину, — угодил в колонию.

— Очень похоже, что здесь его работа, — сказал Буканов. — Знал секрет включения мотора — раз, рецидивист-угонщик — два, исчез в ночь угона машины — три.

Руку с тремя прижатыми пальцами Михаил поднял как убедительное доказательство и закончил вопросом: «А на какие, спрашивается, доходы он пьянствует, не просыхая?»

— Да-а, — с сомнением покачал головой Речкин. — Не новичок, а все как на ладони. Будто специально, чтобы мы тут головы не ломали. Что-то давно мне так не везло... А я вот думаю, что наводчиком он, может, и был, но вряд ли сам угонял. Наоборот, если хоть сколько-нибудь причастен к угону, то наверняка такое алиби себе обеспечил, что ни с какой стороны к нему не подьедешь. Знает, что к чему...

Полчаса Буканов обзванивал по телефону таксомоторные парки и наконец установил, где работает слесарь Игорь Шальнов. Речкин поехал в парк, вызвал его к директору и пригласил для разговора на Петровку.

Всю дорогу парень угрюмо молчал, уткнувшись взглядом в коврик на полу машины. Время от времени он принимался нервно причесывать пятерней огненно-рыжую шевелюру. В кабинете у Речкина он застыл на стуле в напряженном ожидании.

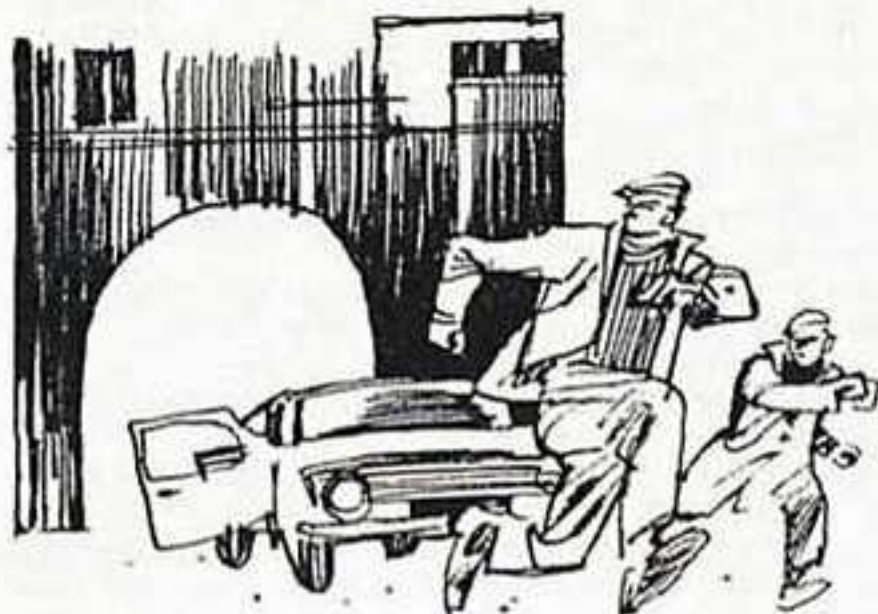
Разговор с ним никак не налаживался. Отвечал он весьма лаконично, только на конкретные вопросы. Ну, сидел. Освобожден условно-досрочно. Иногда помогает технику Володину ремонтировать машины. Фамилий заказчиков не запоминал: с ними вел переговоры Володин.

Шальнову предложили назвать адреса, где он работал, и марки машин, которые он ремонтировал. Он перечислил несколько дворовых стоянок, назвал пару «Москвичей», мотоколяску, но о «Волге» художника Михайлова не вспомнил.

Тогда начали с другого конца...

Продолжение —  
в следующем номере

Рис. В. Карабута





Условия журнального производства, к сожалению, таковы, что выход очередного номера отодвигается от того или иного спортивного события на два-три месяца. Поэтому отчеты о летних первенствах попадают к читателям осенью, а о зимних чемпионатах журнал сообщает в канун лета. Но для настоящих любителей автотомоспорта соревнование не умирает с последним взмахом финишного флага. Оно продолжает их интересовать и тогда, когда становится спортивной историей.

На этих страницах общественные корреспонденты журнала мастер спорта В. Мартюк, сотрудники газет «Кузбасс» и «Красноярский рабочий» В. Моисеев и В. Топилин, член президиума Федерации мотоспорта СССР И. Старченко рассказывают о зимних первенствах этого года.

## ЧЕТЫРЕ ФИНАЛА ОДНОГО ЧЕМПИОНАТА

В 1959 году впервые были разыграны золотые медали чемпионов страны в мотогонках по льду. Вряд ли тогда даже самые большие оптимисты могли предполагать, что через каких-нибудь десять лет эти соревнования своей популярностью смогут сравниться с самим хоккеем и завоюют стадионы не только в традиционных центрах нашего мотоспорта, но и в городах Дальнего Востока, Сибири, Урала. Именно здесь, в новых опорных пунктах зимнего мотоспорта получили самое широкое распространение соревнования на мотоциклах классов 125, 175 и 350 см<sup>3</sup>, в подготовку которых спортсмены и их механики вносят много технических новшеств и изобретательности. И как следствие этого именно здесь появилась целая когорта талантливых молодых ледовиков, задающих сегодня тон на самых крупных соревнованиях.

Наше послесловие к десятому чемпионату СССР как раз и начинается с краткого обзора финальных встреч в младших классах.

**Кемерово. 125 см<sup>3</sup>.** Чтобы убедиться в том, кто сегодня является законодателем мод в мотогонках по льду, надо было увидеть первенство в Кемерово. Любители мотоспорта все чаще слышат название этого города в отчетах о мотоциклетных состязаниях. Только в минувшем зимнем сезоне тут состоялось семь соревнований республиканского, всесоюзного и даже международного ранга. Это не считая встреч местного значения. Кемерово располагает сегодня хорошей ледяной дорожкой, квалифициро-

ванными судьями и организаторами, сильными спортсменами, а главное влюбленными в мотоспорт заинтересованными зрителями.

Два дня на стадионе «Химик» не умолкал шум моторов. Судьбу призовых мест решали мотоциклисты Кемерово и Новокузнецка, Свердловска и Каменск-Уральского. Верх на этот раз взяли уральцы. Представители Каменск-Уральского клуба Ю. Максимов и В. Тетерин стали обладателями золотой и серебряной наград. Надежда кемеровчан, братья Щегловы не выдержали единоборства — лишь младшему из них, 24-летнему Петру удалось завоевать «бронзу». Зато все последующие места в первой шестерке — за представителями Кемеровской области.

**Красноярск. 175 см<sup>3</sup>.** Шестнадцать лучших гонщиков из двух полуфиналов — в Казани и Красноярске — встретились на 410-метровой ледяной дорожке центрального стадиона города. Среди них были восемь красноярцев, возглавляемых прошлогодним чемпионом СССР в этом классе фрезеровщиком Валерием Свинко. Надежды местных болельщиков, заполнивших, несмотря на 35-градусный мороз, трибуны стадиона, полностью оправдались. Их земляки заняли пять мест в шестерке сильнейших, а Свинко, выиграв все заезды, подтвердил свой почетный титул.

В чем причина успехов красноярцев? Здесь, так же как и в Кемерово, любят мотоспорт, причем не только как захватывающее зрелище. Во многих первичных организациях ДОСААФ города действуют секции мотоспорта, часто проходят встречи. Перед ответственными соревнованиями у краевого автотомоклуба всегда есть широкий выбор достойных кандидатов. Вот один только пример. Молодой перворазрядник Валерий Басалаев. Лишь недавно вышел он на ледяную дорожку. Однако уже в четвертьфинале нынешнего первенства, выступая запасным (!), на машине с двигателем собственной конструкции он завоевал третье место.

Как и многие другие красноярские гонщики, Басалаев — воспитанник старшего тренера краевого автотомоклуба ДОСААФ Александра Лукьяновича Сметанникова — опытного, знающего педагога.

Немало сильных «ледовиков» вышло и из городской школы мотоспорта, руководимой общественным тренером, начальником малой железной дороги Виктором Иосифовичем Тарлюком, из мотосекций крупных предприятий города.

Гонщики Красноярска последние три года прочно удерживают звание чемпионов СССР в классе 175 см<sup>3</sup>. Залогом их будущих успехов служит надежный резерв способных молодых спортсменов.

**Вятские Поляны. 350 см<sup>3</sup>.** В настоящий праздник мотоспорта превратились финальные соревнования, проходившие в этом небольшом городе Кировской области. Их организаторы затратили много сил и энергии, показали себя горячими энтузиастами мотоспорта, который в их городе, родине мотороллеров «Вятка», завоевал сердца тысяч приверженцев.

Праздничное оформление улиц, торжественная встреча и прием участников чемпионата, вручение памятных призов — все было тщательно продумано и подготовлено, не говоря уже о техническом обеспечении — гараже, дорожке и т. п. Самое деятельное участие в этом большом спортивном событии приняли руководители горисполкома и завода, выпускающего мотороллеры.

Огромный интерес к соревнованиям объяснялся не только тем, что финал чемпионата страны впервые проводился в этом городе, но и сильным составом участников, среди которых были победители полуфиналов в Ульяновске, Прокопьевске и Вологде — мастера спорта, трехкратный чемпион страны уфимец Н. Чернов, чемпион СССР 1966 года в этом классе В. Сандульский из Владивостока, молодой гонщик кандидат в мастера спорта Николай Костюнин из Вятских Полян и другие.

Почти десять тысяч зрителей наблюдали в 30-градусный мороз за поединками «ледовиков». Два дня финала прошли под знаком упорной борьбы А. Павлова и Н. Чернова. Чемпион определился лишь в дополнительном, сорок первом заезде. Спортсмену из Владивостока была вручена золотая медаль, диплом и юбилейный, полумиллионный мотороллер «Вятка» — приз, установленный заводом.

Александр Павлов — дебютант первенства страны. Гонками по льду в классе 350 см<sup>3</sup> занимается всего два года. Своим успехом он во многом обязан тренеру, известному гонщику Успенскому, а также мастеру спорта Сандульскому, которые помогли ему, делились опытом.

Исключительно удачно выступал и третий призер, барнаулец В. Селихов, который попал в финал как запасной гонщик. Тем не менее он не только вышел на третье место, но и установил рекорд стадиона (четыре круга по 385 метров — за 1 минуту 04,7 секунды).

Любопытно, что среди шестерки сильнейших Селихов был единственным, кто стартовал на машине с двигателем ИЖ. Восемь спортсменов выступали на мотоциклах с четырехтактными моторами ЭСО или «Уфа», причем четверо из них вошли в первую шестерку. Высокие динамические качества двигателя ЭСО-350 бесспорны. Но он уже давно снят с производства, и число их из-за отсутствия важнейших запчастей с каждым годом уменьшается. Пора подыскивать этим моторам достойных преемников.

Верное, Ижевский завод, у которого за плечами более чем двадцатилетний опыт постройки спортивных мотоциклов, мог бы изготовить для мотоклубов партии специальных «ледовых» машин с форсированными двигателями ИЖ-Юпитер. Десять лет назад представитель этого завода на двухцилиндровой машине занял второе место в чемпионате страны в мотогонках по льду в классе 350 см<sup>3</sup>. Сегодня же, к сожалению, этот вид соревнований незаслуженно забыт ижевцами.

**Уфа, Москва, Ленинград. 500 см<sup>3</sup>.** Острая борьба за почетный титул развернулась, как и следовало ожидать, в классе «пятисоток». Финал чемпионата стартовал в Уфе. Следующий этап состоялся в Москве, а два завершающих — в Ленинграде. Места распределялись по наибольшей сумме очков, набранной в трех «лучших» этапах.

Новая система проведения финальных соревнований в этом классе оказалась более справедливой, чем прежняя, и помогла объективно определить соотношение сил финалистов.

Гонщик из города Луховицы (Московская область) Владимир Цибров после первых двух этапов возглавил таблицу первенства. Однако в Ленинграде на непривычной для него широкой дорожке со слегка наклонными поворотами он уступил 28-летнему уфимцу Габдрахману Ка-



Александр Павлов с призом — полумиллионной «Вяткой».

Фото Е. Золотарева



дырову, который во второй раз стал чемпионом страны.

Напряженная борьба за третье место на всех четырех этапах шла между ветераном гонок по льду Б. Самородовым и москвичом А. Кучеренко. И хотя Александр в конечном счете оказался на четвертом месте, его результат надо расценивать как большой (но, к сожалению, единственный) успех столичных «ледовиков».

#### Результаты первенства СССР 1969 года по мотогонкам на льду

125 см<sup>3</sup>: 1. Ю. Максимов — 28 очков (14-14)\*; 2. В. Тетерин (оба Каменск-Уральский, Свердловская обл.) — 27 (15-12); 3. П. Щеглов (Кемерово) — 22 (12-10); 4. В. Шпилевой (Новокузнецк, Кемеровская обл.) — 22 (12-10); 5. В. Щеглов (Кемерово) — 19 (7-12); 6. М. Егшин (Новокузнецк, Кемеровская обл.) — 19 (8-11).

175 см<sup>3</sup>: 1. В. Свинко — 30 (15-15); 2. В. Логинов — 26 (14-12); 3. В. Басалаев (все Красноярск) — 26 (13-13); 4. И. Антонов (Курск) — 22 (10-12); 5. В. Иванов — 20 (8-12); 6. В. Лепин (оба Красноярск) — 19 (12-7).

350 см<sup>3</sup>: 1. А. Павлов (Владивосток) — 26 (12-14); 2. Н. Чернов (Уфа) — 26 (15-11); 3. В. Селихов (Барнаул) — 24 (14-10); 4. Н. Костюнин (Вятские Поляны, Кировская обл.) — 23 (11-12); 5. В. Сандульский (Владивосток) — 19 (11-8); 6. Л. Ерохин (Ульяновск) — 19 (9-10).

500 см<sup>3</sup>: 1. Г. Кадыров (Уфа) — 42,5 очка (14-14-14,5-0); 2. В. Цибров (г. Луховицы, Московская область) — 41 (15-14-12-12); 3. Б. Самородов (Уфа) — 36,5 (12-13-9-11,5); 4. В. Кучеренко (Москва) — 36,5 (11-12-10-13,5); 5. В. Леонов (Ленинград) — 29,5 (9-5-5,5-15); 6. Ю. Ламбоцкий (Ленинград) — 29 (7-9-13-6).

#### ВОЗРОЖДЕНИЕ «ИППОДРОМА»

После двухлетнего перерыва вновь был разыгран чемпионат страны по зимним автомобильным гонкам на ипподроме. Само по себе это событие в нашем автоспорте знаменательно. Кажется, оно положило конец спорам о нецелесообразности «зимнего ипподрома» и окончательно утвердило его в ранге всесоюзного чемпионата.

Большой интерес, проявленный к соревнованиям со стороны автозаводов, таксомоторных парков, спортклубов, заполненные болельщиками трибуны Московского ипподрома, — все это как нельзя лучше свидетельствовало о признании новой разновидности автоспорта. В то же время минувший чемпионат поставил перед Федерацией автоспорта ряд новых проблем, без решения которых трудно рассчитывать на то, что ипподром быстро завоеует признание на Дальнем Востоке, в Поволжье, Сибири, на Урале, то есть там, где существуют самые лучшие условия для организации таких соревнований.

Пока эти гонки «прижились» лишь в немногих городах страны. Для популяризации их стоило бы провести следующий чемпионат не в Москве и не в Риге, как это бывало прежде, а в Ижевске, Свердловске или любом другом уральском или сибирском городе, где в последнее время начал развиваться автоспорт.

Следует подумать и о времени проведения первенства, учитывая возможности спортивных коллективов. В этом году оно состоялось за неделю до старта всесоюзных зимних командных ралли. Под-

\* Цифры в скобках — очки, набранные по дням соревнований.



Мастер спорта Иван Астафьев — новый чемпион страны. Фото В. Хватова.

готовиться в короткий промежуток времени к двум ответственным выступлениям — задача нелегкая. Вот почему на московском ипподроме не оказалось сильнейших гонщиков Эстонии, Литвы, Украины и других республик. А это, безусловно, повлияло на спортивный уровень чемпионата.

Третье ипподромное первенство проводилось в двух классах машин. «Москвичи», которые были представлены только моделью 412, показали отличные ходовые качества. По времени прохождения кругов они не только не уступали «Волгам», но и подчас превосходили их. Может быть, это дает повод в будущем объединить оба класса?

Говоря о минувшем первенстве, нельзя не упомянуть об одной любопытной детали — здесь не допущено использование шипованных покрышек. На ралли применение их, несомненно, способствует повышению безопасности. Иное дело ипподромные гонки. Обгон на поворотах, где шипы прокапывают в снегу и льду глубокие колеи, становится опасным. Видимо, и в будущем надо отказываться от применения шипов в этом виде соревнований.

И последнее. Зимние автогонки пользуются известностью не только у нас. В Швеции и Финляндии регулярно устраивают крупные соревнования на кольцевых трассах, проложенных по льду озер, на заснеженных площадках. Очевидно, пришла пора организовать встречу с зарубежными спортсменами, провести у нас в стране международные автогонки на зимнем ипподроме.

В. МАРТЮК,  
мастер спорта

#### Результаты первенства СССР 1969 года по автогонкам на ипподроме

Класс III-A («Москвич-412»): 1. И. Астафьев; 2. Л. Фомин; 3. В. Ржечицкий (все Москва); 4. А. Дамбис (Рига); 5. В. Бубнов; 6. Ю. Лесовский (оба Москва).  
Класс V-B («Волга-M21»): 1. В. Мосолов (Горький); 2. В. Добров; 3. А. Якушев; 4. В. Барковский; 5. В. Адамский; 6. С. Колесник (все Москва).

#### ЭНТУЗИАЗМ — ЧЕРЕЗ КРАЙ

Зимние мотокроссы имеют в Коврове давнюю традицию. Впервые такие соревнования состоялись здесь в 1957 году. Они быстро переросли городские рамки и приобрели всесоюзный характер.

В значительной мере этому способствовал завод, производящий хорошо всем известные мотоциклы. На его специальных спортивных машинах выступали и выступают многие кроссмены, в том числе и заводские.

Нынешний год не был исключением. Около ста спортсменов из девяти городов страны съехались на традиционный кросс. Среди участников немало ведущих кроссменов, чемпионов страны. Иного родных гонщиков привлекает здесь интересная трасса, отличная организация соревнований, огромное количество зрителей. К сожалению, на этот раз поведение некоторых чрезмерно «активных» болельщиков чуть было не испортило большой спортивный праздник.

Естественно, ковровцы «болели» за своих кроссменов. Понятен и их энтузиазм, когда кто-либо из земляков вырывается вперед. Но совершенно недопустимо, что в гостей, опережавших местных гонщиков, летели комья снега, вслед им неслись неодобрительные выкрики. Такое проявление спортивных страстей не имеет ничего общего с нашим традиционным спортивным гостеприимством, с духом уважения к соперникам.

Видимо, местным общественным организациям стоит подумать о воспитании зрителей, повести решительную борьбу с чуждыми нам явлениями.

И. ДУДКО,  
спец. корр. «За рулем»

#### г. Ковров

#### Результаты традиционного мотокросса в г. Коврове

Личный зачет. 175 см<sup>3</sup>: 1. П. Рулев (Ленинград); 2. В. Тюрин (ГСВГ); 3. Г. Мерлин (Москва); 4. А. Дежинов (Ленинград); 5. Г. Севастьянов (Ленинград); 6. В. Сабуров (Москва). 250 см<sup>3</sup>: 1. Е. Петушков (Москва); 2. В. Краснощеков (Ковров); 3. Г. Моисеев (Ленинград); 4. В. Донис (Рига); 5. М. Растворов (Ленинград); 6. А. Кудимов (Москва).

Командный зачет. 175 см<sup>3</sup>: 1. АМК г. Ленинграда; 2. ГСВГ; 3. ЦСКА. 250 см<sup>3</sup>: 1. МАДИ; 2. ЦСКА; 3. «Йюд».

#### НА ЧЕМПИОНАТАХ РОССИИ

Финальные соревнования на первенство РСФСР 1969 года по мотоциклетным гонкам на льду проходили в четырех городах республики. Приводим результаты финалов.

125 см<sup>3</sup> (Каменск-Уральский): 1. Ю. Максимов; 2. В. Тетерин (оба — Каменск-Уральский); 3. В. Щеглов (Кемеровская обл.). 175 см<sup>3</sup> (Красноярск): 1. В. Свинко; 2. В. Логинов; 3. Б. Семенов (все — Красноярск). 350 см<sup>3</sup> (Куйбышев): 1. В. Сандульский; 2. А. Павлов (оба — Владивосток); 3. В. Селихов (Барнаул). 500 см<sup>3</sup> (Уфа): 1. В. Цибров (Московская обл.); 2. Б. Самородов (Уфа); 3. В. Кононович (Салават).



## ОТЧИТЫВАЕТСЯ ФЕДЕРАЦИЯ

За два года в Латвии состоялось свыше 450 мотоциклетных соревнований. В них приняло участие почти 9500 человек. За это время подготовлено 26 мастеров спорта, 64 кандидата в мастера и 956 разрядников. Мотоспортом в республике занимается свыше 4700 человек.

Такие цифры были приведены в отчетном докладе на IV Пленуме Федерации мотоспорта Латвийской ССР. Мотоспорт становится здесь все более массовым. Об этом говорит и рост количества клубов. Два года назад их было 18, а сейчас — 32. Активно работает юношеская спортивная школа при республиканском спортивно-техническом клубе, в которой занимается 140 человек. В Латвии ныне 629 судей по мотоспорту.

В Риге, в Бикерниехах, построена одна из лучших в стране трасс для кольцевых гонок. Постоянные кроссовые трассы созданы в Тунумсе, Талсах, Вентспилсе, Салдусе и других районных центрах.

Но еще много нерешенных проблем. О них говорили участники пленума. Необходимо значительно пополнить парк мотоциклов, добиться создания во всех районах спортивных трасс.

## ИНСТИТУТ — СПОРТУ

Весной этого года для студентов четвертого курса Московского автомобильно-дорожного института начато чтение специального курса «Автомотоспорт». Он включает лекции по особенностям конструкции и расчета гоночных автомобилей и мотоциклов, основам судейства и проведения автототосоревнований.

Курс лекций, рассчитанный на два семестра, позволит будущим инженерам-автотранспортникам получить серьезные знания, которые помогут им в дальнейшем как организаторам моторного спорта.

## «КАТЕРА И ЯХТЫ» — АВТОЛЮБИТЕЛЯМ



Путешествие на автомобиле может стать вдвое интереснее, если к четырем колесам добавится легкая лодка, которую можно везти на крыше (или на прицепе).

При движении по шоссе влияние маленькой лодки на поведении машины почти не сказывается, — пишет автолюбитель из Чернигова Е. Ф. Беляев (его вы видите на снимке). «Москвич» устойчиво идет на поворотах и при обгоне. Скорость обычная — 70—80 км/час.

Как построить такую лодку? Как сделать приспособление для ее перевозки на автомобиле? Что надо знать о подвесном моторе? Как управлять парусом?

Ответы на эти и другие подобные вопросы вы найдете в сборнике «Катера и яхты».

Научно-популярный и спортивный сборник «Катера и яхты» выпускается издательством «Судостроение» шесть раз в год — в конце каждого четного месяца и продается всеми газетными киосками «Союзпечати». Цена номера — 70 копеек.

В сборнике регулярно освещаются вопросы, интересующие любителей водного туризма и спорта, всех владельцев и строителей малых судов.

Техника  
за  
рубежом

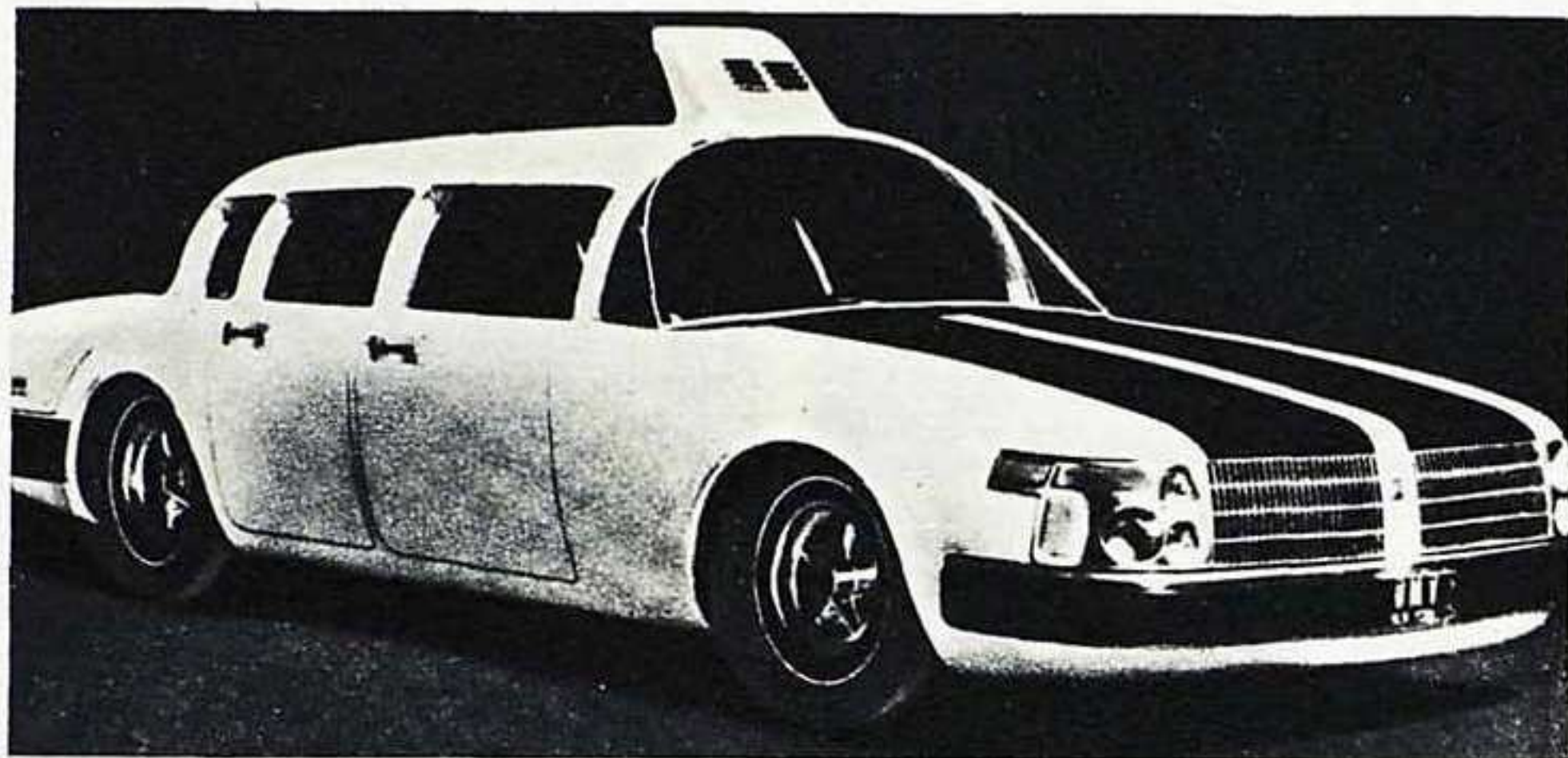


Рис. 1. Общий вид автомобиля «Нью-Йорк».

# БЕЗОПАСНЫЙ

На дорогах США в автомобильных катастрофах с начала XX века погибло более полутора миллионов человек и еще сорок миллионов получили ранения. Зловещий счет растет. По мнению сенатора от штата Нью-Йорк Э. Спино, погоня фирм за наживой привела к тому, что конструкция современных автомобилей не только способствует учащению несчастных случаев, но и отягощает их последствия.

В 1962 году Комитет по вопросам автотранспорта и безопасности движения в США поручил заводу «Репаблик авейшн» сконструировать безопасный автомобиль. В конце 1967 года модель, названная «Нью-Йорк» (рис. 1), была представлена на обсуждение.

Описание этой машины приведено в одном из номеров журнала «Мотор

Рундшай» за 1968 год. «Безопасный автомобиль» взял от предыдущих конструкций все, что может служить его назначению. Более тысячи устройств, многие из которых введены в автомобилестроении впервые, должны, по замыслу авторов проекта, охранять жизнь пассажиров и пешеходов.

Понятие «безопасность автомобиля» включает следующие пять пунктов, взятых за основу при создании модели «Нью-Йорк».

1. Предупреждение несчастных случаев.
2. Уменьшение опасных последствий, если авария произошла.
3. Защита пешехода.
4. Мероприятия, облегчающие оказание помощи и эвакуацию пострадавших.
5. Безопасность стоящего автомобиля.

Коротко расскажем о проекте такого автомобиля и некоторых конструктивных решениях, заложенных в нем.

«Нью-Йорк» — четырехместный автомобиль. Габариты его 5600 × 2000 × 1470 мм, колесная база 3120 мм. Двигатель V-образный, восьмицилиндровый, рабочим объемом 5 л и мощностью 260 л. с. Привод системы «Фергюсон» на все четыре колеса, что значительно снижает опасность заноса (о трансмиссии «Фергюсон» см. «За рулем», 1967, № 12 — «Полноприводный автомобиль»). Межосевой дифференциал. Коробка передач полностью автоматизирована. Машина имеет хорошую динамику (разгон с места до скорости 100 км/час занимает 11 сек), но максимальная скорость ограничена 80 милями (130 км/час).

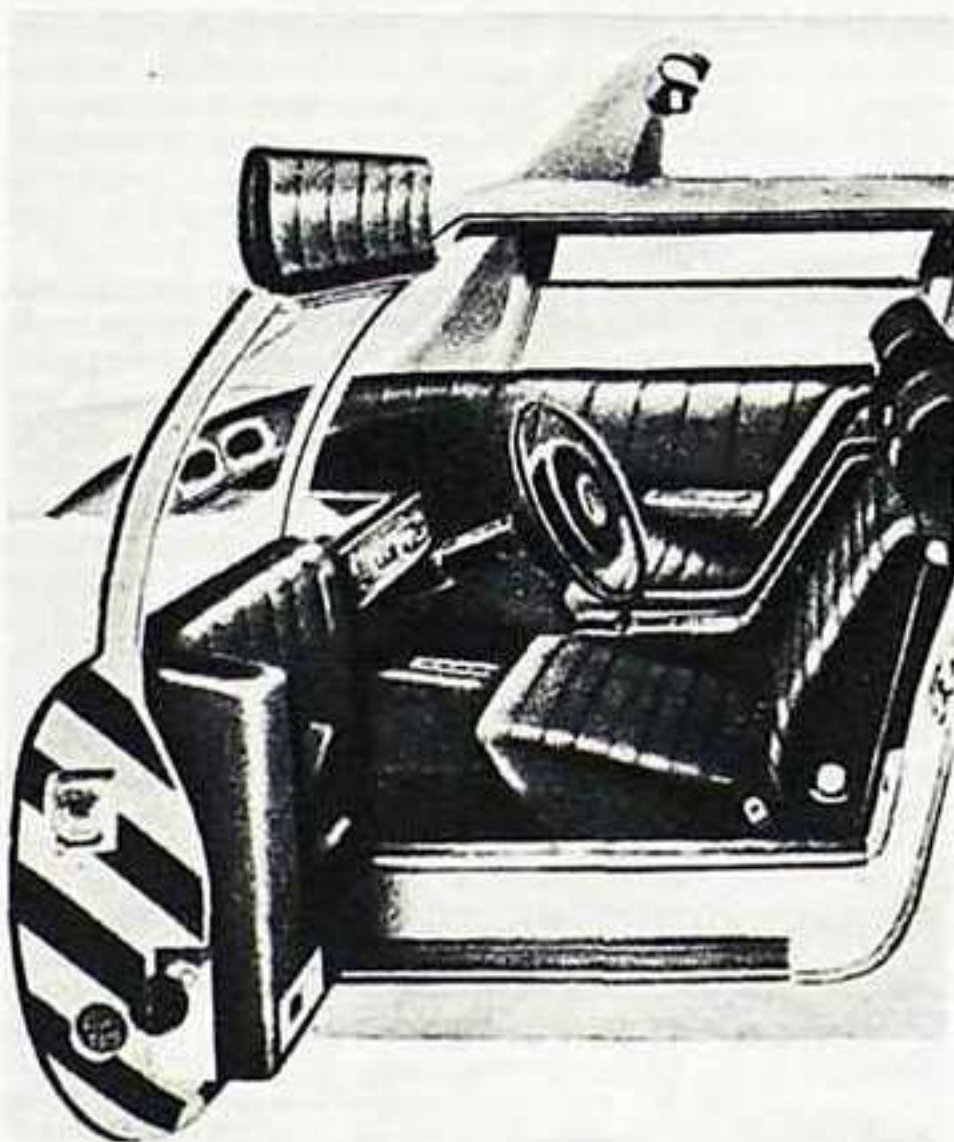


Рис. 2. Конструкция дверей, безопасные сиденья, щиток приборов.

Новости,  
события,  
факты



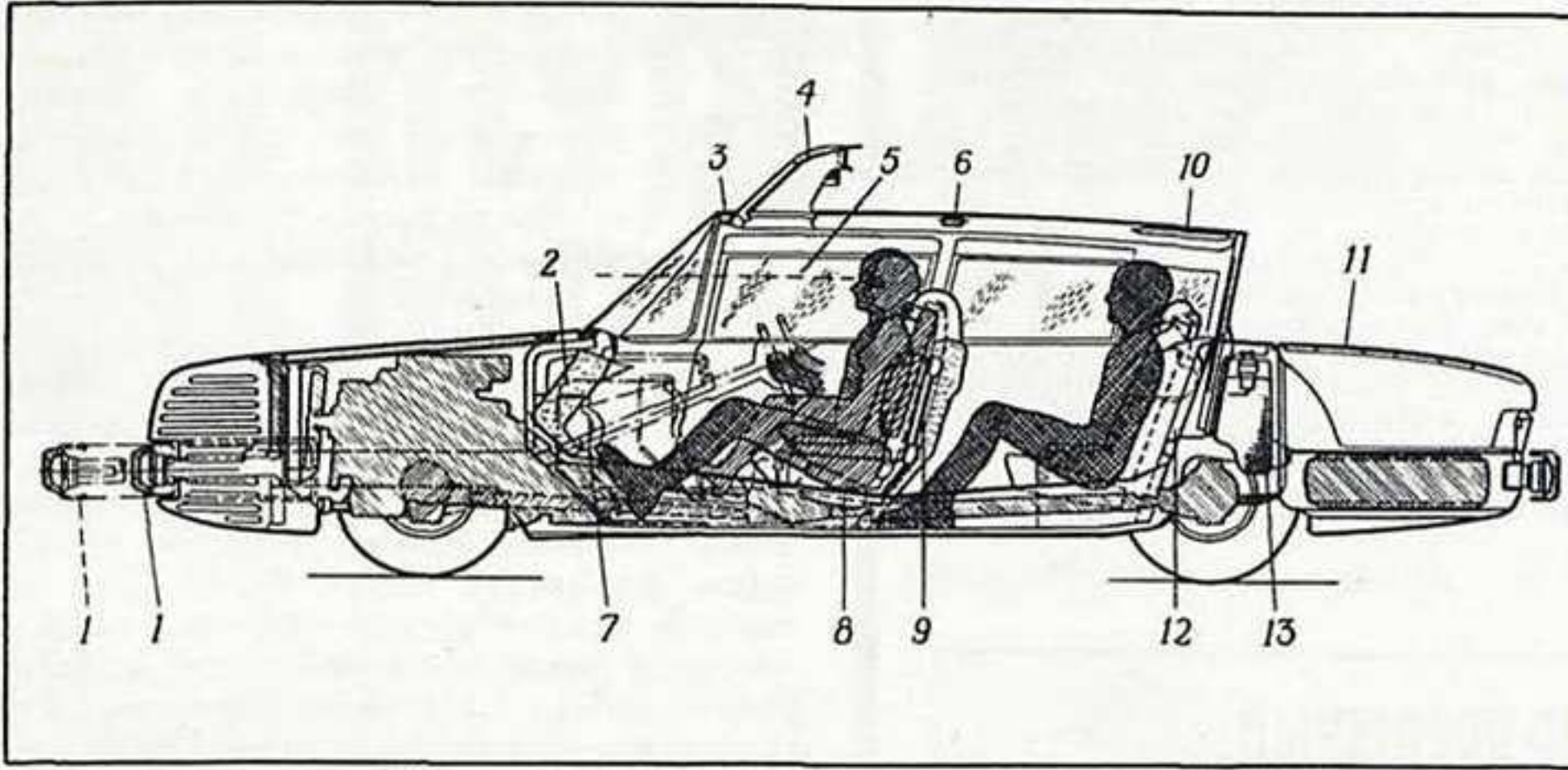


Рис. 3. Устройства, повышающие безопасность; 1 — выдвижной бампер с гидравлическими противоударными амортизаторами; 2 — перегородка, поглощающая энергию удара (защита ног); 3 — передняя стойка с дугой жесткости; 4 — перископическое зеркало заднего вида; 5 — линия оптимального расположения глаз по высоте; 6 — средняя дуга жесткости; 7 — регулируемые педали и опоры для ног; 8 — устройство для регулировки высоты расположения сиденья; 9 — промежуточная стенка жесткости с упругой облицовкой; 10 — дуга жесткости задней части автомобиля; 11 — открывающаяся в сторону крышка багажника; 12 — защитная задняя стенка (броня); 13 — безопасный топливный бак.

## АВТОМОБИЛЬ

Жесткая перегородка, отделяющая салон от моторного отсека, способна поглотить энергию удара при ускорениях до 30 g (294 м/сек<sup>2</sup>). Бамперы снабжены гидравлическими амортизаторами. Передний при скорости автомобиля 60 км/час автоматически выдвигается на 300 мм. В случае удара бампер резко сдвигается в сторону, отбрасывая препятствие от автомобиля или сдвигая самое машину. Эта система эффективно действует при столкновениях на скорости до 80 км/час. Несколько дуг жесткости препятствуют деформации кузова при переворачивании автомобиля.

Рулевое колесо может перемещаться по оси вала, изменять угол наклона и откидываться вверх или в сторону, облегчая посадку водителя.

Положение педалей и подставки для ног можно изменять в зависимости от роста водителя, что в сочетании с регулируемой высотой неподвижного сиденья обеспечивает оптимальный обзор. На «безопасном автомобиле» вместо обычного зеркала заднего вида применен перископ с широкофокусной оптикой. Он установлен на крыше и проектирует неискаженное изображение дороги сзади и по сторонам машины на экран щитка приборов. Поверхность капота, щиток приборов и панорамное стекло не дают бликов. Лобовое стекло трехслойное, трехсекционное, секции скреплены прозрачным силиконовым клеем. Средняя часть почти плоская, стеклоочистители очищают 95 процентов поверхности.

Необычна конструкция сидений. Каркас из алюминия жестко связан с полом. Сами сиденья очень глубокие, раковиннообразные. Наружная боковина спинки и подлокотники составляют часть внутренних панелей дверей (рис. 2). Проемы

обтянуты толстой упругой обивкой. На всех сиденьях есть X-образные плечевые ремни. Багажник открывается сбоку, со стороны тротуара.

На крыше, на кронштейне перископа установлен своеобразный светофор. Зеленый свет фонаря показывает, что автомобиль движется с постоянной скоростью, желтый говорит о движении накатом, красный — о торможении. В сочетании с большими рефлектирующими поверхностями — белыми спереди и красными сзади — это дает возможность водителям другого транспорта хорошо ориентироваться при маневрировании.

Автомобилю придана плавная форма, нет выступов или углов, опасных для пешеходов. Кроме того, человек при наезде не будет подмят машиной: бампер отбросит его в сторону.

Основные устройства, повышающие безопасность, видны на рис. 3. На «Нью-Йорке» применен также ряд противопожарных средств. Бензобак отделен от салона герметической перегородкой; при наполнении его до горловины включается звуковой сигнал; горловина имеет обратный клапан. Бензопровод — гибкий, с оплеткой (что должно предотвратить его разрыв при ударе). Кроме того, даже если он разорвется, несколько специальных клапанов воспрепятствуют свободному вытеканию бензина. В моторном отсеке установлен автоматический огнетушитель с четырьмя соплами.

Опытный образец проходит испытания. Проверка покажет, стал ли безопаснее автомобиль, заранее названный его создателями «безопасным».

К. СЫТИН,  
кандидат технических наук

Острая конкуренция на рынках Европы и Америки, куда сбывается большая часть продукции японских мотоциклетных фирм, вынуждает их почти ежегодно обновлять конструкции своих машин. Недавно «Хонда» выпустила четыре новых модели мопедов класса 50 см<sup>3</sup> различного назначения.

Оставаясь верной традициям, «Хонда» и на этих мопедах применила четырехтактные короткоходные двигатели с распределительным валом в головке цилиндра.

Наиболее оригинален двигатель и компоновка мопеда модели P50 (рис. 1). Двигатель вместе с задним колесом закреплен на раме неподвижно. Цилиндр расположен под углом 10 градусов. Его диаметр больше хода поршня — 42×35,6 мм. Степень сжатия 8,7. Двигатель развивает мощность 1,38 л. с. при 5000 об/мин. Максимальный же крутящий момент соответствует 2800 об/мин. Такая характеристика обеспечивает большую маневренность мопеда и легкость управления, тем более что он имеет всего одну передачу. Автоматическое сцепление включает привод от двигателя при определенном числе оборотов коленчатого вала.

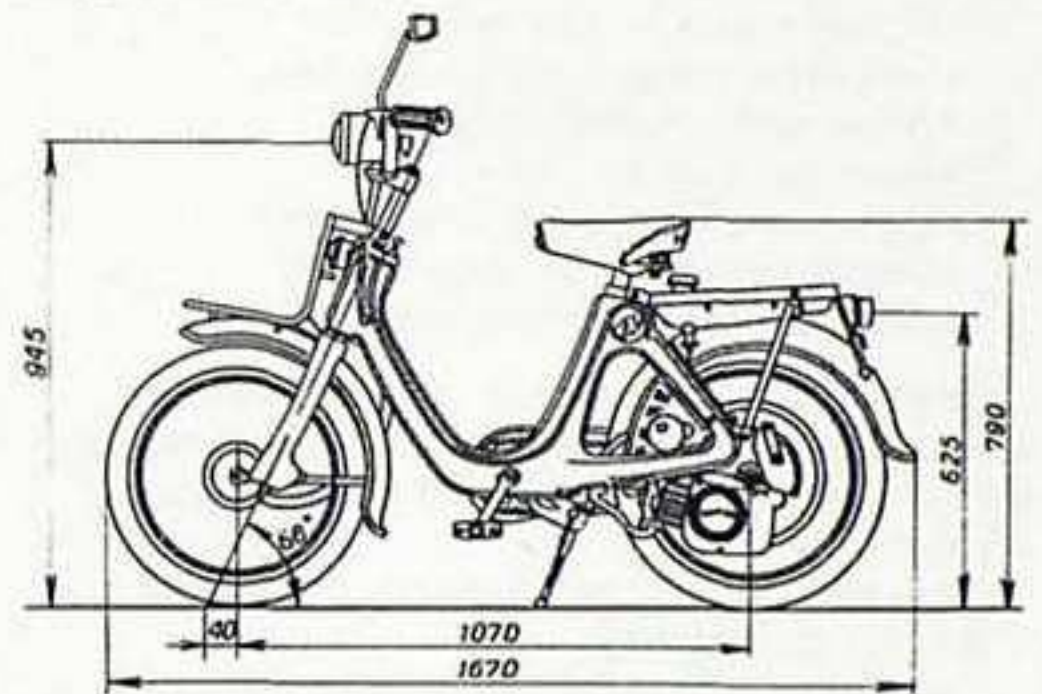


Рис. 1. Общий вид и габаритные размеры мопеда P50.

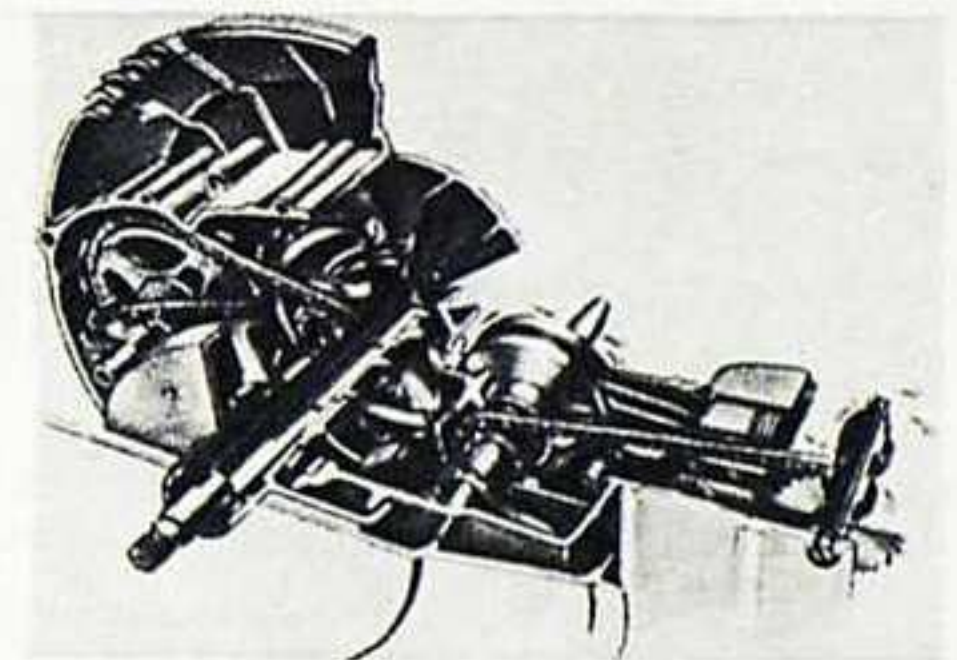


Рис. 2. Силовой агрегат мопеда.

Крутящий момент от коленчатого вала к валу заднего колеса, который встроен в блок двигателя, передается через промежуточный вал цепями. Также цепью приводится распределительный вал. Смазываются все движущиеся детали разбрызгиванием (рис. 2).

Рама стальная штампованная. Передняя вилка рычажная с пружинными амортизаторами.

Тормоз заднего колеса приводится от педалей, переднего — тросом от рычага, расположенного на руле.

При собственном весе 45 кг мопед развивает скорость до 40 км/час.

Техника  
за рубежом



### СВОЕОБРАЗНОЕ ТОЛКОВАНИЕ ЗНАКОВ

Редакция получила письмо из г. Калинина от читателя Л. Поварова: «Я остановился не доезжая 28 шагов до знака 2.21, и за это мне прокололи талон предупреждений, объяснив, что останавливаться можно не ближе чем за 20 метров до знака. Но ведь это в том случае, ес-

ли знак или указатель установлены на обочине дороги, — так в правилах сказано. Здесь же улица, никаких обочин нет, и знак подвешен на высоте 5—6 метров. К тому же и подвешен он почему-то на перегоне улицы. Прошу объяснить мне мою ошибку».

Редакция попросила сделать это начальника ГАИ УВД Калининского облисполкома и получила исчерпывающий ответ: «Письмо гр-на Поварова Л. М. Госавтоинспекцией УВД Калининской области рассмотрено. Просечка в талоне предупреждений водителю Поварову аннулирована путем замены талона».

По нашему указанию знак «Стоянка запрещена» перенесен в начало улицы».

## МОСКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ ИНСТИТУТ

ОБЪЯВЛЯЕТ  
прием студентов на 1-й курс дневных и вечерних факультетов  
по специальностям:

«Автомобильный транспорт».  
«Экономика и организация  
автомобильного транспорта».  
«Автомобильные дороги».  
«Мосты и тоннели».  
«Строительство аэродромов».  
«Строительные и дорожные  
машины и оборудование».

Заявления о приеме подаются на  
имя ректора института с указанием  
факультета и избранной специаль-  
ности:

на дневные факультеты с 20 ию-  
ня по 31 июля;  
на вечерние факультеты с 20 ию-  
ня по 31 августа.

«Автоматизация и комплексная  
механизация строительства».  
«Гидропневмоавтоматика и гид-  
ропривод».

«Механическое оборудование ав-  
томатических установок» (только  
на дневных факультетах).

Вступительные экзамены прово-  
дятся:

для дневных факультетов с 1 по  
20 августа;

для вечерних факультетов с  
11 августа по 10 сентября.

Адрес института: Москва, А-319, Ленинградский проспект, 64,  
Приемная комиссия. Справки по телефону 155-07-86.

## КАК ДВАЖДЫ ДВА!

Ответы на задачи, помещенные на стр. 22

Правильные ответы — 3, 6, 7, 9.

Посадка и высадка пассажиров специально оборудованного грузовика разреше-  
на только со стороны тротуара или через задний борт.

Для автомобиля с двухосным прицепом (вторая задача) запрещено буксировать  
другие автомобили.

Перекресток, изображенный в третьей задаче, равнозначный: по ширине пере-  
секающиеся дороги одинаковы, а вид покрытия никакого значения здесь не имеет.  
Стало быть, первым едет грузовик, так как у него нет справа помехи.

Велосипедист находится на главной улице (четвертая задача) и поэтому пользует-  
ся преимуществом перед водителем автобуса.

Первая страница обложки: на конвейере новые «Запорожцы».  
Фото А. Владимиров

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, 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, Л. М. ШУГУРОВ

Оформление Г. Ю. Дубман и Н. П. Бурлака Корректор И. П. Замский

Адрес редакции: г. Москва, К-92, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны: 223-37-72; 295-92-71;  
228-71-21. Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 19.2.69 г. Подп. к печ. 21.3.69 г. Тираж 2 550 000 экз.  
Бум. 60×90%. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. + вкладка Цена 30 коп. Зак. 138 Г 67537

Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в типографии  
издательства «Звезда». г. Минск, Ленинский пр., 79.

**В** Турция нас поражала многое: богатство рядом с отчаянной бедностью, старухи в парандже и девушки в мини-юбках, древние, тысячелетние города и ультрасовременные дома из стекла и бетона. Особенно нас удивлял городской транспорт.

В двухмиллионном Стамбуле, например, множество автомобилей и полное отсутствие светофоров, лишь изредка попадаются полицейские-регулирующие. Чтобы перейти улицу, иногда нужно ждать до десяти минут. Потом мы научились у стамбульцев кидаться очертя голову в автомобильный поток и лавировать между машинами. Впрочем, года три назад повесили светофоры [в порядке эксперимента, что ли] на пути к аэродрому. Шоферы смотрят на них со священным трепетом.

Такси — огромные «форды» и «кадиллаки», а их водители работают с помощниками-мальчишками, обязанность которых зазывать пассажиров. Время от времени такси останавливается, помощник кричит, куда следует машина, и подсаживает полутчиков. Если вы остановились на минуту у края тротуара, к вам одно за другим причаливают такси.

С помощниками в Турции работают и другие водители. Даже шофер нашего автобуса Мамед, мастер своего дела и приятный человек, постоянно возил с собой «ассистента», хотя тот преимущественно спал на заднем сиденье.

Проблема стоянки машин, видимо, одна из главных. Огромное количество автомобилей располагается прямо на тротуарах. На оживленных улицах, где много магазинов и пешеходов, свободной от автомобилей остается лишь узенькая часть тротуара.

Я иду по Галатскому мосту, что соединяет старый и новый Стамбул через Золотой Рог. Мимо меня несется поток автомобилей. Мелькают роскошные машины богачей, новейших моделей. Тут же люди едут на ослах, мотоциклах, двухколесных арбах...

Есть и другой транспорт, совсем уж грустный. На базаре турецкая хозяйка нанимает мальчика или старика с огромной корзиной за спиной, кидает в нее всевозможные покупки, и носильщик за гроши несет кладь на любое расстояние...

Принцессы острова. Наш пароходик причалил к живописному острову Бююкада. Мы объехали его на... двухкольном кабриолете. Виллы миллионеров утопают в цветах, меж рыжих стволов сосен — Мраморное море, голубое, прозрачное. Автомобили здесь запрещены: миллионеры любят чистый воздух...

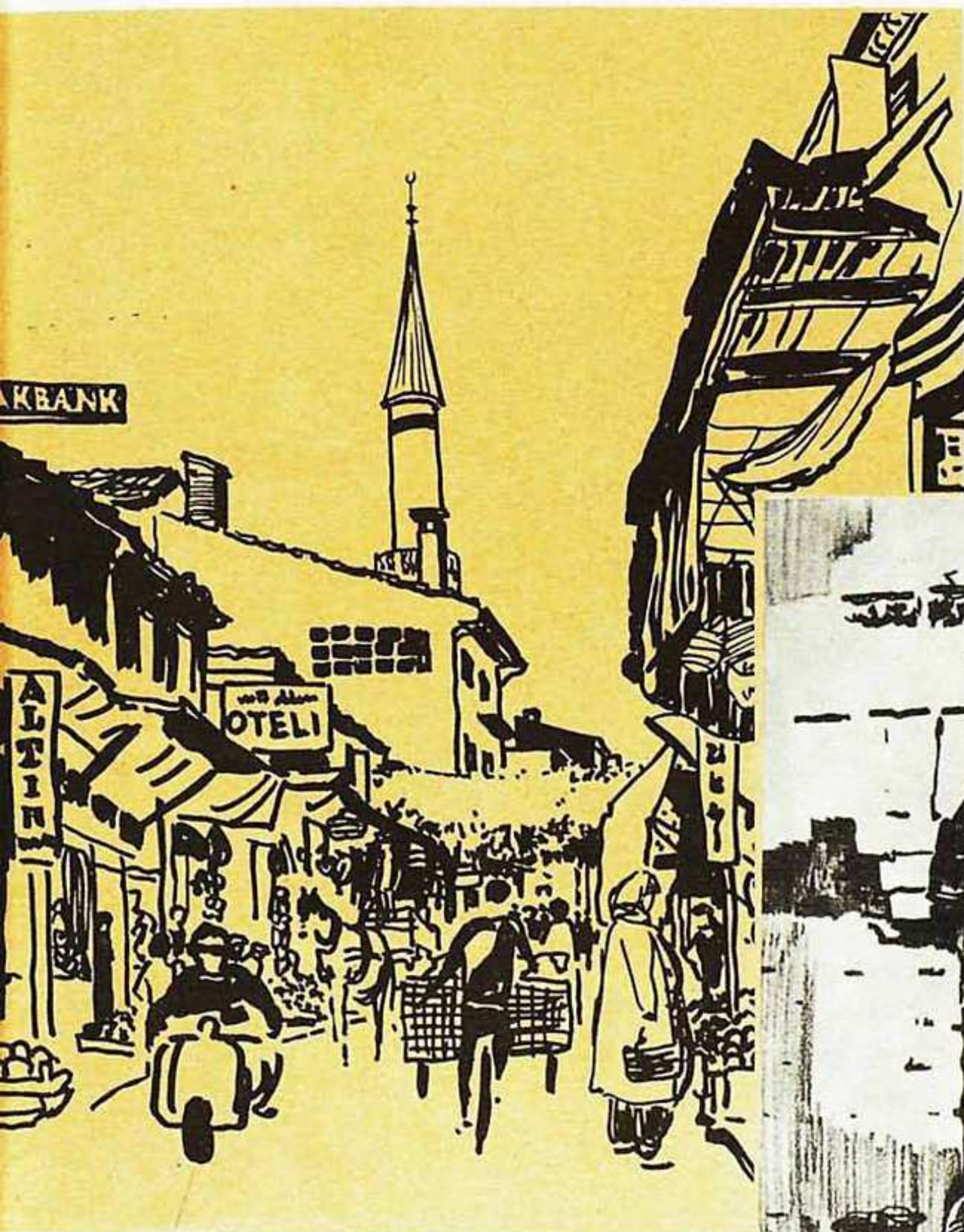
И вот, наконец, древний Эфес. Здесь ведутся археологические раскопки. Расчищены руины мраморного римского города. Ему несколько тысяч лет. Вход в него — огромная арка из белого и желтого мрамора. Она залита солнцем. Зной. Тишина. Никаких машин. Только позвякивают медные колокольчики, гроздьями висят на шеях задумчивых верблюдов.

Мимо нас идет караван...



# Из турецкой пейзажи

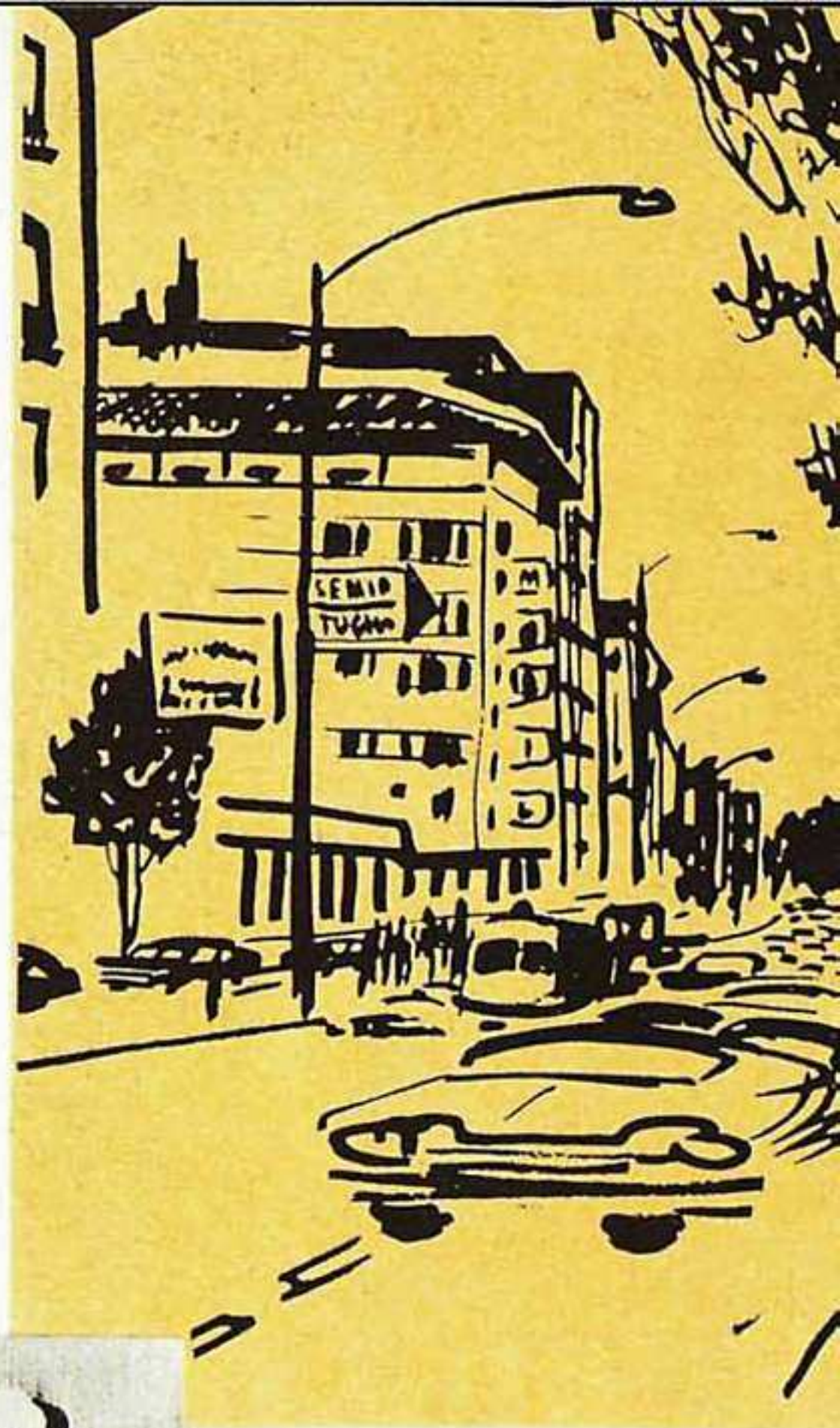
Александр Житомирский,  
заслуженный художник РСФСР



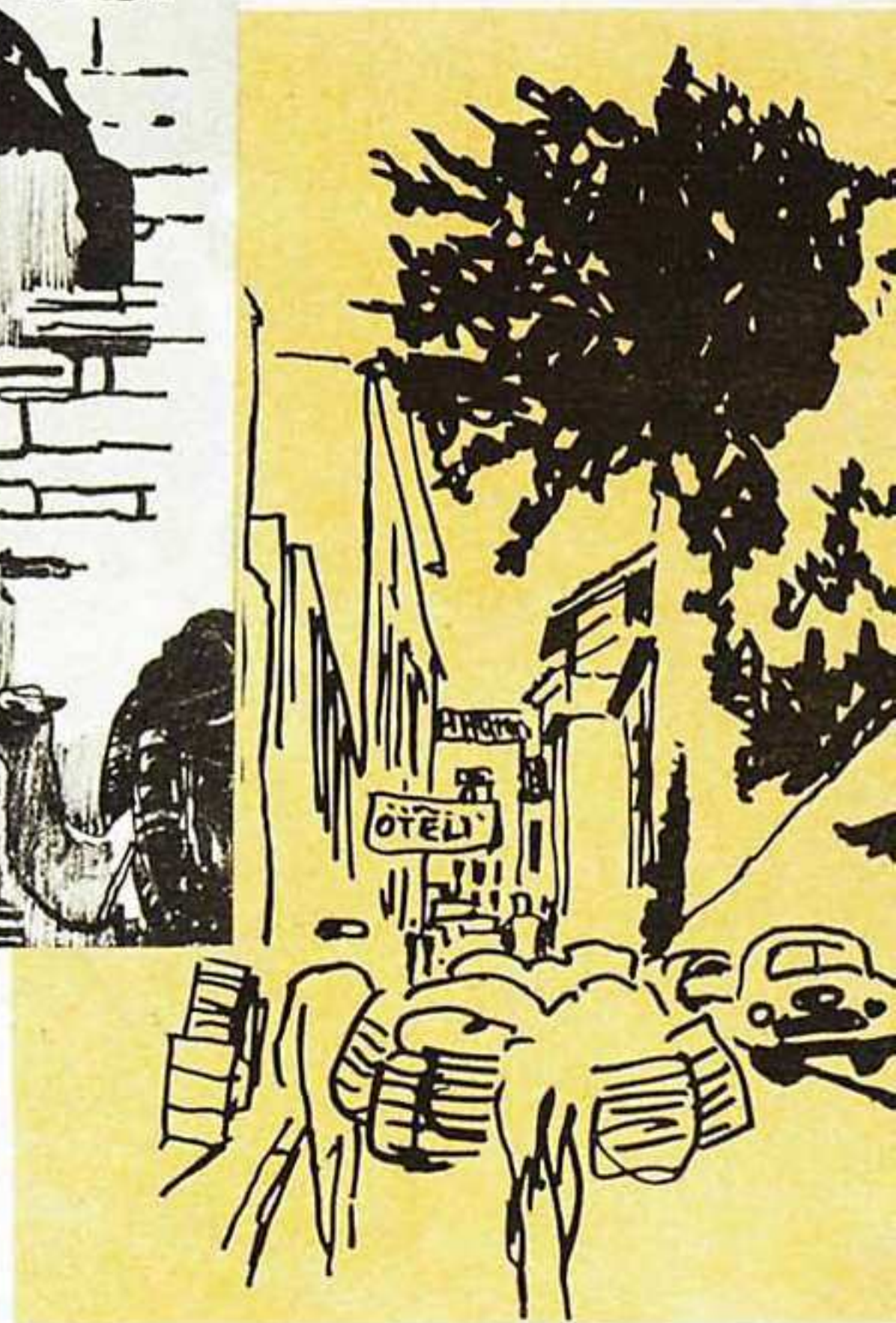
Улочка старого Измира.



У ворот древнего Эфеса.



Стамбул, центр.

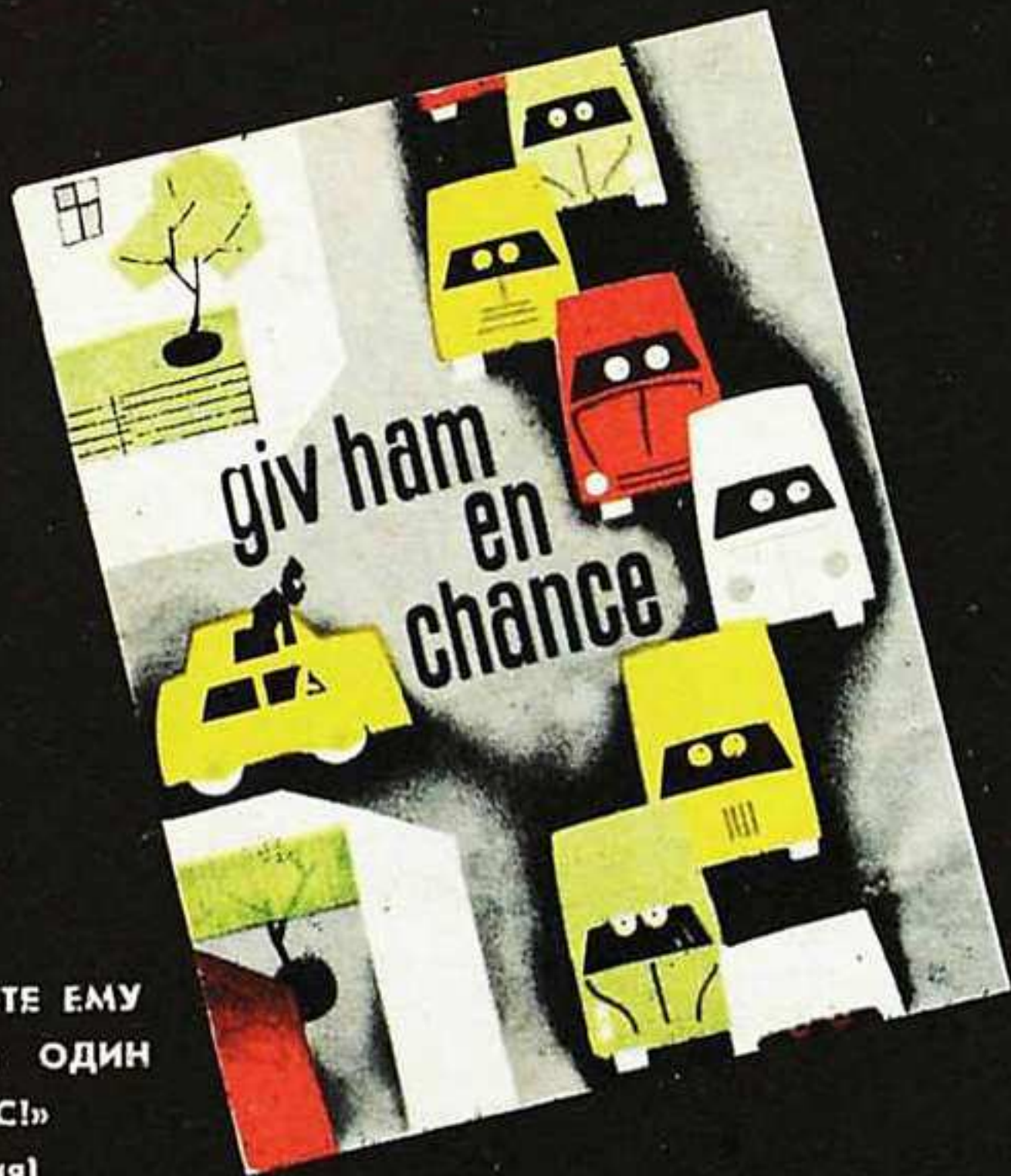


Здесь и грузному ослу тесно.

Стоянка такси.







«ДАЙТЕ ЕМУ ХОТЬ ОДИН ШАНС!»  
[Дания]



«БУДЬТЕ ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫ!» [Бельгия]

Индекс 70321

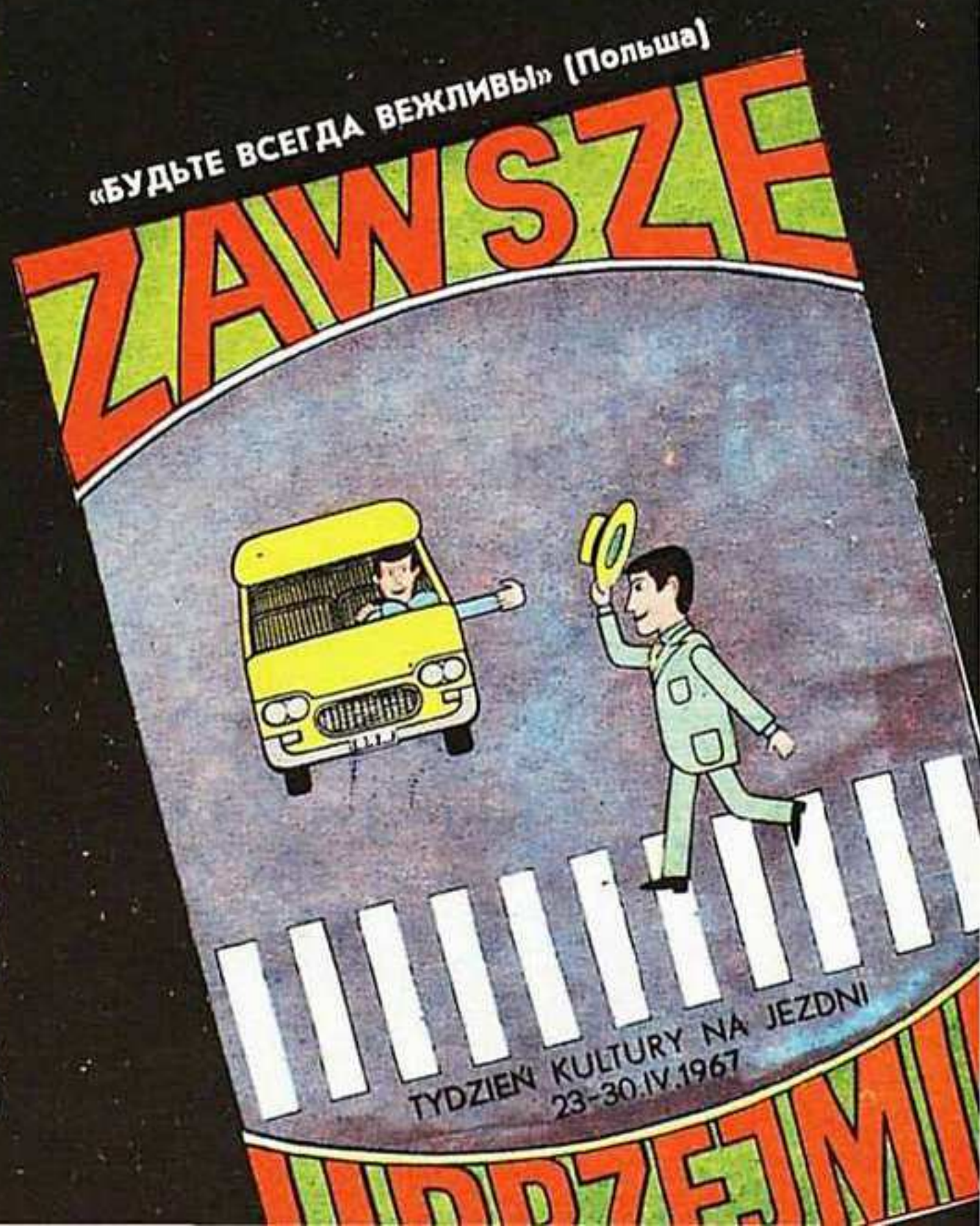
# ЯЗЫКОМ ПЛАКАТА



«НЕ РИСКУЙТЕ ПРИ ОБГОНЕ!» [Бельгия]



«ЛУЧШЕ ПОЗДНО, ЧЕМ НИКОГДА!» [СССР]



«БУДЬТЕ ВСЕГДА ВЕЖЛИВЫ!» [Польша]



«НИКОГДА НЕ ОТВЛЕКАЙТЕСЬ»  
[Дания]

Эти несколько плакатов, на наш взгляд, убедительное доказательство того, что язык графики поистине международен и иной раз доходчивее длинных рассуждений о безопасности движения.

В какой связи мы обратились к этой теме, вы узнаете, открыв журнал на странице 24.