

ЗА РУЛЕМ

№ 11 - ноябрь - 1966



**В НОЧЬ
ШТУРМА**

Стр. 4

СТАРТУЕТ НОВЫЙ «ЗАПОРОЖЕЦ» Стр. 8



ЗАПОЛЯРНЫЙ ЭКЗАМЕН Стр. 10



**ТРЕХСТОРОННИЙ
ПЕРЕКРЕСТОК**

Стр. 24





Более 10 миллионов юношей и девушек прошли в этом году путями революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Немало было среди них и тех, кто вел автомобили и мотоциклы.

Участники Всесоюзного похода молодежи и комсомола побывали на местах легендарных сражений, встретились с героями гражданской и Великой Отечественной войн, с теми, кто ныне стоит на страже мирного созидательного труда советского народа. В походах и путешествиях юноши и девушки узнали о трудовой доблести героев первых пятилеток, своими глазами увидели гигантский размах новостроек наших дней.

А потом победители Всесоюзного похода молодежи и комсомола собрались в столице нашей Родины городе-герое Москве. Здесь, в палаточном городке на Центральном аэродроме, встретились представители разных республик и разных поколений. Все вместе на Красной площади приняли клятву верности Родине, делу партии.

Всесоюзный поход открыл миллионам молодых людей славные страницы истории нашей Родины, запечатлел в их сердцах подвиг советского народа и воодушевил на великие дела в строительстве коммунистического общества.



На этих снимках запечатлено несколько моментов слета. Вверху — колонна мотоциклистов направляется из палаточного городка на Красную площадь; справа — Красная площадь, вынос знамен революционной, боевой и трудовой славы; внизу — участник трех войн Сумбат Галстян рассказывает о боевых рейдах ребятам из Белоруссии; на 1-й странице вверху — молодежь произносит слова клятвы.

Фото В. Бровко, Ю. Шаламова, В. Шириова





НАСЛЕДНИКИ ОКТЯБРЯ

В. КОВАЛЬ,
заведующий отделом ЦК ВЛКСМ

КРАСНАЯ ПЛОЩАДЬ — святыня нашего народа! Здесь в революционных боях 1917 года пролили кровь деды наши — красногвардейцы, солдаты, рабочие Москвы. Великий Ленин здесь обращался к гражданам первого в мире социалистического государства.

Я был на Красной площади в знаменательный день клятвы молодежи. С тысячами людей сердцем присягал на верность делу Ленина и партии коммунистов. В канун 49-й годовщины Октября, как бы к Мавзолею и древней Кремлевской стене, где покоится прах лучших сынов Отечества, были обращены суровые и мужественные слова:

КЛЯНЕМСЯ!

Отсюда, с Красной площади, уходили на смертный бой наши отцы. Здесь, к подножию Мавзолея, были брошены знамена поверженного фашизма.

Святостью братских могил,
сединами матерей наших,
радостью победы клянемся быть достойными бессмертия отцов и по первой тревоге, под овеянными славой знаменами пойти в бой и победить!

КЛЯНЕМСЯ!

Так могуче и торжественно звучала Красная площадь — едино, слитно, чисто — голосами молодых и ветеранов. Участники Октябрьской революции, гражданской войны, сражений Великой Отечественной были с нами в эти величественные минуты. Я видел слезы на мужественных лицах героев войны. Старые воины их не стыдились. Да, никто не забыт, ничто не забыто, славные боевые знамена в крепких руках молодых, а если от воспоминаний о своих юных и горячих годах повлажнели глаза, то это — радость, душевное волнение за смену, за наследников дела, которому они отдали всю жизнь.

Клятвой перед Мавзолеем и Кремлевской стеной завершился слет молодой гвардии — участников Всесоюзного похода молодежи и комсомола по местам революционной, боевой и трудовой славы нашего народа. Патриотическое движение это знаменательно.

Наследники Октября — так с гордостью называет себя советское юношество, Ленинский комсомол. Нам продолжать

священное дело наших дедов и отцов, свершивших Великую Октябрьскую социалистическую революцию. Всколыхнув весь мир, сорок девять лет победно шествует она по земле.

Быть верными памяти отцов — значит самоотверженно трудиться, не жалеть сил во имя построения коммунизма. И всегда держать порох сухим — быть готовыми к сокрушительному ответному удару по тем, кто посмеет пойти на нас войной.

Недавно услышал я разговор двух парней. Ребята видные, веселые, спешили, наверное, на танцы или в театр, а может быть, и на свидание... И вот один из них, продолжая спор с товарищем, сказал:

— ...время тратить! Если война начнется — все что надо и так сделаем. Автоматом я овладею за полчаса...

А ведь случись война — одной готовности «все что надо сделать» мало. Задумываются ли парни, что значит управлять атомной подводной лодкой, самолетом-ракетоносцем, радиолокатором или танком! Победить в современном бою могут только люди, горячо любящие Родину и вооруженные техническими знаниями.

Мы ясно видим: агрессоры способны на все во имя достижения своих грязных целей. Вот почему наша родная партия вновь призывает комсомол неустанно готовить юношество к защите социалистической Отчизны. Руководствуясь решениями XXIII съезда партии, XV съезд ВЛКСМ подчеркнул: повышение революционной бдительности молодежи и ее боеготовности — наш священный долг. В Устав ВЛКСМ внесено важное требование: каждый комсомолец обязан крепить мощь наших Вооруженных Сил, изучать военное дело.

Неразрывная дружба Ленинского комсомола и нашей славной армии зародилась в годы гражданской войны, крепла в шефстве молодых над авиацией и флотом, прошла огненную закалку в сражениях Великой Отечественной войны. Но, как говорится, старая слава новую любит.

В нынешнем году ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли важнейшие постановления: об усилении военно-патриотической работы ДОСААФ и о мерах дальнейшего развития физической культуры и спорта. Обеспечить приток новых молодых сил в оборонное Общество, помочь юношам и девушкам в овладении военно-техническими специальностями и техническими видами спорта — кровная задача комсомольских организаций. Ведь речь идет о воспитании защитников Родины.

Яркое свидетельство усиления военно-патриотической работы, духовного возмужания советского юношества, его верности заветам отцов — Всесоюзный поход молодежи, столь запомнившаяся клятва на Красной площади. Выполняя указания партии и правительства, на новые славные дела поднялась многомиллионная армия комсомольцев. Всесоюзный поход — это примета времени, составная часть широкого движения молодежи за укрепление обороноспособности нашей страны. Он отражает любовь молодых к родной земле, желание сильных, смелых, честных быть достойными последователями отцов.

Одна из особенностей нового начинания молодежи — широкое участие в нем тысяч авто- и мотолюбителей. Вот маленький на первый взгляд пример. Автомобильный поход сорока подростков из Курска по боевому пути пионерского знамени 1023-го ордена Кутузова стрелкового полка. Первым в колонне двигался со знаменем мотоцикл школьника чемпиона Советского Союза по картингу Володи Лыткина. Вел ребят по фронтовым дорогам бывший командир 1023-го полка офицер запаса И. Ф. Мельников. Все автомобили были оборудованы рациями. Юные водители прошли путь в 5 тысяч километров. Встречались с фронтовиками. Вновь привезли пионерское знамя в Калининград, где как боевой стяг оно развевалось над фортом поверженной крепости в 1945 году.

В Алма-Атинской области Саркандский райком комсомола организовал многодневный автомобильный поход, посвященный Дню Победы. 120 юношей и девушек из колхозов, бытового комбината, автобазы успешно прошли путь к государственной границе. Преодолели трудные, размытые дождями дороги и горные реки. Встретились с пограничниками. Много увидели на заставе участники пробега: как воины несут службу, поднимаются по тревоге, задерживают нарушителей. Вместе с пограничниками участвовали в спортивных соревнованиях на заставе.

В Белоруссии более миллиона юношей и девушек побывали на местах сражений, прошли славными партизанскими тропами. Только в звездной автомотоэстафете по всем областям республики участвовало свыше 50 тысяч человек. Совершенствуя водительское мастерство, приучаясь к дальним дорогам, они вели автомобили и мотоциклы по боевому пути отцов. Были восстановлены стоянки многих партизанских отрядов, воздвигнуто около трех тысяч памятников и обелисков, по древней традиции созданы Холмы славы над могилами павших бойцов в Орше, Лиде, Полоцке.

ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ поддержали инициативу молодежи — провести мотоэстафету городов-героев. Во главе с ветеранами войны она прошла по городам и селам тридцати областей РСФСР, Украины, Белоруссии. А какой интерес автомотолюбителей вызвало Всесоюзное ралли «Родина»! Множество туристов и спортсменов за рулем мужественно преодолевали тяжелые трассы, собрали на маршрутах материалы о боевых подвигах, соревновались в военно-технических видах спорта.

Всесоюзный поход по местам революционной, боевой и трудовой славы стал массовым движением. Оно включает в себя патриотическое воспитание и дружбу с ветеранами и армейской комсомольней, овладение военно-прикладными навыками, спортивные слеты и соревнования, сближает юношество всех республик. Важно и то, что поход объединяет усилия ВЛКСМ, ДОСААФ, профсоюзов, спортивных обществ и организаций. В нынешнем году в нем участвовало более 10 миллионов человек. Ясно, что колонны молодых патриотов будут расти. Новое движение набирает силу. Помочь ему — долг всех, кому дороги боевая честь нашего народа и защита священных рубежей Отечества.

Всесоюзный поход — лишь один из рычагов, поднимающих оборонную работу: патриотическое воспитание и физическую закалку, обучение техническим специальностям и подготовку призывников. Широчайшее поле для деятельности комитетов комсомола и ДОСААФ, профсоюзов и спортивных обществ, ветеранов войны и руководства предприятий открывается, когда они действуют сообща. Побывайте на Куйбышевском металлургическом заводе имени В. И. Ленина, и вы убедитесь, как много значит дружная совместная работа общественных организаций. У комсомольцев и членов ДОСААФ тесная связь с профсоюзом, войнами гарнизона, ветеранами войны и военкоматом. Здесь регулярно проводятся встречи молодых с участниками Октября, битв гражданской и Великой Отечественной войн. Стали обычаем торжественные проводы призывников в армию, переписка с войнами — недавними рабочими завода, встречи с солдатами, приезжающими в краткосрочный отпуск; в цеховых красных уголках фотографии военнотружущих — отличников боевой и политической подготовки. Комсомольцы завода сделали правилом: каждый

еще до службы в армии должен овладеть военно-технической специальностью и получить почетный знак «Готов к защите Родины».

Что для этого делается практически? Заводской спортивно-технический клуб обучил 650 шоферов и мотоциклистов, более 500 радиотелемехаников, водителей моторных лодок, парашютистов-укладчиков и других технических специалистов. Посмотрите, как активно действуют здесь спортивные секции — мотоциклетная, стрелковая, водномоторная, радиолюбителей. Вот почему более 450 спортсменов стали разрядниками. Комитеты комсомола и ДОСААФ создали для детей и подростков клуб «Юный техник», успешно работают кружки: автоконструкторский, ракетный, радиоэлектроники. Ребята своими руками построили два карта, аэросани. Энтузиастов всемерно поддерживают дирекция, завком предприятия. Благодаря этой помощи молодежь располагает водным стадионом, несколькими тирами, хорошо оборудованным учебным пунктом, а спортивно-технический клуб завода имеет пять скутеров, восемь мотоциклов, девять автомобилей.

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров «О мерах по дальнейшему развитию физической культуры и спорта» ко многому обязывает комсомольские организации. Мы не можем выпускать из поля зрения и технические виды спорта. Кому как не комсомольцы поддержать автотоклубы оборонного Общества, помочь самодеятельным курсам, кружкам, вовлечь в спортивные и военизированные соревнования тысячи молодых людей, имеющих свои автомобили, мотоциклы, мотороллеры. Клубы ДОСААФ с помощью комсомольцев должны стать центрами массовой работы с молодежью.

Каждый, кто служил в армии, на всю жизнь запомнил золотое командирское правило: «Делай, как я!». Что может быть убедительнее этих слов! Тут же сержант или офицер берет в руки автомат и без промаха бьет по мишени, лихо крутит «солнышко» на турнике, умело ведет боевую машину. Чтобы призывать молодежь к овладению военно-техническими специальностями и сдаче комплекса «Готов к защите Родины», вожаки комсомола — секретари и члены бюро первичных организаций, районных, городских, областных и республиканских комитетов — сами должны показать пример. А что может сказать об автомобиле человек, знающий машину лишь как пассажир такси? Как провести стрелковые соревнования, если не держал оружия в руках!

Старый армейский закон «Делай, как я!» становится правилом комсомольского актива. И первыми подали пример участники VIII пленума ЦК ВЛКСМ. Они побывали в Московском училище имени Верховного Совета РСФСР, в Академии бронетанковых войск, в гвардейской Таманской дивизии, у ракетчиков и летчиков-истребителей. Серьезно знакомились с боевой учебной и новой техникой, участвовали в тактических учениях с применением артиллерийского огня, танков и бронетранспортеров, нанесением «ядерных ударов». И многие участники пленума показали себя не новичками в военном деле.

А посмотрите, как подошел к делу актив латышского комсомола. Здесь приступили к систематическим занятиям по изучению новой боевой техники и тактики. Семинары, собрания, сборы проходят на военных кораблях, у зенитчиков, в лагерях танкистов. Не случайно именно в Латвии — Риге, Даугавпилсе, Лиенае — в средних школах появились «классы мужества», где все ребята умеют стрелять, метать гранату, прыгать с парашютной вышки.

Сразу от слов к делу перешел пленум Мензелинского райкома комсомола в Татарии, посвященный вопросам военно-патриотического воспитания. Он начался с соревнования по троеборью, в которое входят кросс, метание гранаты, стрельба. 200 участников пленума сдавали нормы на значок «Готов к защите Родины».

Таких фактов по стране тысячи. Они ясно говорят: комсомол принял решение ЦК КПСС и Совета Министров СССР об усилении оборонной работы как конкретное боевое задание.

Готовясь к 50-летию Советской власти, каждый комсомолец должен считать своим долгом — овладеть военно-технической специальностью, получить спортивный разряд и почетный знак «Готов к защите Родины». Вожак комсомольцев, севший за руль автомобиля, мотоцикла, за штурвал самолета или к пульту радиоэлектронного устройства, отличный парашютист и меткий стрелок — вот кто становится образцом для молодежи, всегда готовой, если потребуется, стать на защиту завоеваний Октября. Вот о чем сказали мы своей клятвой на Красной площади.

Сорок девять лет отделяют нас от того дня, когда родилось первое в мире социалистическое государство. Год остается до того дня, когда в нашем календаре вспыхнут цифры «50». Этот год — еще один шаг, который сделает советский народ на пути к коммунизму.

Великая цель рождает великую энергию. На каждом заводе, в каждом колхозе и совхозе, на каждой стройке идет борьба за выполнение и перевыполнение заданий пятилетнего плана. Недавно крупнейшие предприятия двух городов-героев — Московский автозавод имени И. А. Лихачева и ленинградский Металлический завод имени XXII съезда КПСС начали социалистическое соревнование за достойную встречу 50-й годовщины Великого Октября.

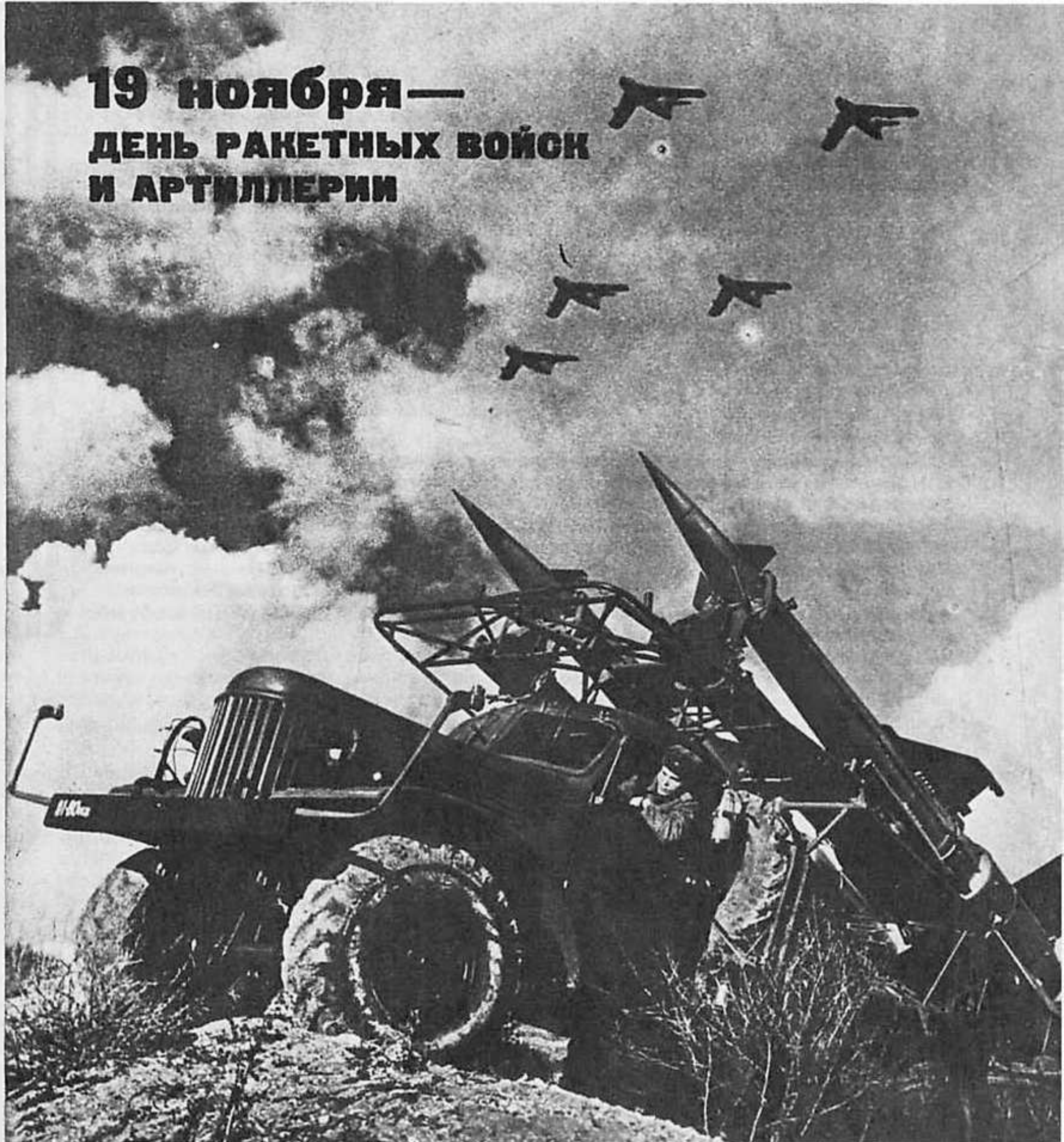
ЗНАМЯ СОРЕВНОВАНИЯ

Обязательства, которые принял на себя флагман советского автомобилестроения, охватывают все стороны деятельности предприятия — это рост его технического уровня, совершенствование технологии, повышение культуры производства, улучшение условий труда и быта работников, повышение их образования и квалификации.

Особенность этих обязательств в том, чтобы выполнять задания при высоких экономических показателях. Автозаводцы решили увеличить в 1967 году против уровня плана 1965 года объем реализованной продукции на 22 процента и производительность труда на 16 процентов, повысить надежность и долговечность автомобилей, ускорить освоение новых моделей.

В 1967 году транспортники получают трехосный автомобиль высокой проходимости ЗИЛ-131. Грузоподъемность его на дорогах с твердым покрытием 5 тонн, а для бездорожья — 3,5 тонны. Машина рассчитана на буксировку прицепа. Двигатель мощностью 150 л. с. (при 3200 об/мин) позволяет

19 ноября — ДЕНЬ РАКЕТНЫХ ВОЙСК И АРТИЛЛЕРИИ



Ракетчики на учениях.

Из снимков, присланных на фотоконкурс «За рулем».

Фото К. Куличенко

50
ГЕРОИЧЕСКИХ
ЛЕТ

На фото: внизу — очередная партия ЗИЛ-130 готова к отправке с завода; справа — новый грузовик ЗИЛ-131.



ей развивать скорость до 80 км/час.

В том же 1967 году будет подготовлено производство трехосных грузовиков ЗИЛ-133 грузоподъемностью 8 тонн, а в составе автопоезда — 14—15 тонн.

Коллектив завода делает все для того, чтобы удовлетворить нужды транспортников, облегчить эксплуатацию автомобилей, дать им долгую жизнь. В обязательствах есть и такой конкретный пункт: к 1968 году довести срок службы без капитального ремонта двигателя и автомобиля ЗИЛ-130 до 200 тысяч километров.

Почин передовых предприятий нашел широкий отклик. Под знамя соревнования встают все новые коллективы.



Октябрь 1917-го — начало нового мира. Он стал поворотной вехой в истории человечества, путеводной звездой для угнетенных народов. О нем сложили легенды, поют песни. К счастью, живы еще и непосредственные участники Октябрьской революции. Среди них шоферы — те, кто вел в бой броневики, машины с красногвардейцами, кто выполнял важные задания Военно-революционного комитета партии большевиков.

Мы публикуем воспоминания двух старых водителей, ветеранов Октября. Их рассказы не претендуют на полноту описания великих событий, но они дороги тем, что убедительно передают обстановку тех дней и чувства бойцов революции.

Александр Федорович Крулев с двенадцати лет работал слесарем. А в 1906 году, будучи солдатом, получил «права» — свидетельство военного шофера. В 1917 году Крулева назначили водителем легковой машины в автобазу Временного правительства. Здесь он стал председателем Революционного выборного комитета шоферов и ремонтных рабочих. После Октябрьской революции Крулев руководил гаражом Совета Народных Комиссаров, окончил рабфак и институт, стал инженером.

Солдат революции — так газета «Правда» назвала Мирона Сергеевича Огоньяна. В четвертом номере нашего журнала за этот год уже рассказывалось о незабываемой встрече В. И. Ленина на Финляндском вокзале в апреле 1917 года. Броневик, с которого великий вождь призвал народ к революции, вел М. С. Огоньян. Председатель солдатского комитета, участник первых боев за Советскую власть, комиссар Центроброни в гражданскую войну — таков его путь в те грозные годы. Дальнейшая жизнь М. С. Огоньяна посвящена воспитанию молодых шоферов в автомотоклубах Осовиахима и ДОСААФ. Он обучил автоделу более десяти тысяч человек.

Офицеры автобазы нас — шоферов, механиков, солдат — с ненавистью называли большевиками. В самом деле, отношение наше к «хозяину» базы, правительству Керенского, было враждебным. Многие вольнонаемные водители просто отказались обслуживать «временных», ушли. Остальные саботировали: автомобили подавали с опозданием, умышленно затягивали ремонт. На ми-

тингах мы поддерживали большевиков: были против Временного правительства, требовали кончить войну, отдать землю крестьянам, власть — народу.

23 октября я поехал в Смольный к члену Центрального совета Всероссийского союза шоферов и автомехаников большевику Садовскому. Сказал о боевом настроении людей, спросил, что делать. Садовский подчеркнул:

ВРЕМЕННОМУ АВТОМОБИЛЕЙ НЕ ПОДАВАТЬ!

— У вас лучшие машины. Надо их сохранить, сберечь. Со дня на день правительство будет не временное, а наше. Автомобили тогда очень пригодятся...

Из Смольного я вернулся на Конюшенную площадь, где в бывших царских конюшнях, примерно в двухстах метрах от Зимнего дворца, располагались наши гаражи. По дороге заметил: вооруженные юнкерские патрули — почти на всех



Необычно темной показалась мне Дворцовая площадь в ту ночь на 25 октября. Сумрачная острая тень Александровской колонны. Черная громада Зимнего дворца. Кромешную тьму огромной площади словно множество иголок пронзали быстрые, резкие огоньки. Справа, от царского дворца, и с другой стороны — от здания Главного штаба. Звук выстрелов я в броневике не слышал. Просто понял: началось! Видел вспышки стрельбы и осторожно, на малой скорости направил бронеавтомобиль к дворцу...

Еще с середины октября 1917 года мы чувствовали: решающий бой приближается. Временное правительство явно готовилось к расправе с народом. Все жестче становились приказы командования Петроградского военного округа, все злее офицеры. Но именно в этой опасной обстановке вожак большевиков наших ремонтных мастерских автобронедивизиона Георгий Васильевич Елин су-

мел организовать партийную ячейку. 23 октября во второй половине дня Елин подошел ко мне:

— Начинаем подготовку к вооруженному восстанию. Военно-революционный комитет назначил комиссаров в части Петроградского гарнизона. В наш броневой дивизион поставлен я.

Он был взволнован и как-то по-особому подтянут. Я спросил:

— А когда?..

— Возможно, очень скоро. Машины надо скрытно готовить с сегодняшнего дня...

Потом уже я узнал, что Временное правительство приняло решение арестовать членов ВРК и комиссаров частей. Но поздно!

Мы приступили к подготовке броневиков и грузовых автомобилей. Трудность состояла в том, что полностью ввести их в строй было нельзя: машинами могли воспользоваться контрреволюционно настроенные офицеры дивизиона. Поэтому мы вели срочный ремонт, но так,

В НОЧЬ

чтобы ни один автомобиль не был полностью готов.

В цехе находилось четыре-пять броневиков в таком «полуисправном» состоянии. Лишь два из них заправили, проверили на них оружие, держали для экстренного выезда. На этот случай командиром и водителем одной бронемашинны назначили меня, другой — Иона Лещенкова. Остальных товарищей из состава экипажей не помню, за исключением помощника водителя второго броневика Володина. Врезался он в память, может быть, потому, что участвовал вместе со мной также во встрече Владимира Ильича Ленина у Финляндского вокзала.

улиц, с Невского проспекта в сторону Зимнего движется казачий эскадрон. Только я рассказал обо всем товарищам из комитета, как пришел дежурный диспетчер автобазы Терешенок. Он сообщил, что получено срочное распоряжение: завтра, 24 октября, в десять часов утра подать автомобили к квартирам всех министров Временного правительства.

Мы понимали — развязка приближается. Решили: машины завтра подадим, а там посмотрим, что делать дальше. Ведь главное — надо уберечь наше самое большое в Петрограде автомобильное хозяйство — 62 автомобиля.

24 октября, вернувшись в автобазу, шоферы доложили комитету, что отвезли министров в Зимний. Там, как видно, очень важное совещание. Дворец оцеплен отрядами офицеров и юнкеров с пулеметами.

Одновременно наш Революционный выборный комитет получил сообщение: рабочий Питер готовится к бою! Мы решили захватить автобазу в свои руки. Вахтерам приказали закрыть все ворота на замки, без разрешения комитета не выпускать ни одной машины. Шоферы встали на охрану автомобилей, так как офицеры базы жили на ее территории, и от них можно было ожидать всего.

В четыре часа дня комитет разрешил рабочим уйти домой. Остались только дежурные шоферы и ремонтники. Я с тревогой ожидал вызова из Зимнего дворца. А тут наш диспетчер сообщил: по телефону передали, что в половине пятого военный министр Временного правительства выехал из Зимнего на сво-

ей армейской машине, совещание, очевидно, скоро окончится, приказано приготовить автомобили к подаче.

Мне казалось, с этой минуты время побежало гораздо быстрее. Вся жизнь моя будто прошла перед глазами. Отец умер рано, мать работала прачкой, прислужкой. С детства я нанимался в пастухи, гнул спину на хозяев мастерских. Потом — грубость унтеров и офицеров в армии. Бесправная жизнь рабочих и крестьян по всей России была хорошо знакома мне. И вот Ленин — я слушал его выступление с балкона особняка Кшесинской — поднимает народ на революцию...

В шесть часов пятнадцать минут вечера 24 октября диспетчер Терешенок положил передо мной телефонограмму: «Господам министрам подать автомобили к Зимнему дворцу».

И тут же он продиктовал в трубку телефонного аппарата мой ответ: «Председатель Революционного выборного комитета рабочих автобазы в подаче машин министрам отказал». Временному автомобилю не будет! Когда диспетчер, крутнув ручку телефона, закончил разговор, в комнате настала тишина. Стоявшие тут же шоферы Петр Космачев, Степан Гиль, Николай Николаев, член комитета слесарь Федор Баглей и другие товарищи напряженно молчали. Ожидание было тягостным.

Не помню, сколько времени прошло. Стемнело. Со стороны Дворцовой площади послышалась ружейная и пулеметная перестрелка. Вскоре раздался оружейный выстрел. Это с крейсера «Аврора».

Непрерывная стрельба из винтовок, треск пулеметов усилились. Потом вдруг грянул слитный гул тысяч голосов — народ пошел на штурм Зимнего!

Несколько раз в эту ночь я пытался дозвониться в Смольный. Но куда там! Наконец под утро уже услышал в трубке голос Садовского. И тогда доложил: — Шестьдесят два автомобиля, сохраненные нами в полной исправности, передаем в распоряжение партии большевиков!

В десять часов утра 26 октября я прибыл в Смольный вместе с первыми пятью машинами, вызванными в штаб революции. Здесь организовал диспетчерскую. По указаниям секретаря Совета Народных Комиссаров Николая Петровича Горбунова выделял автомобили для выполнения заданий Военно-революционного комитета. Шоферы наши работали с подъемом.

Раньше не раз мне приходилось возить министров Временного правительства — спесивых вельмож. Видел вечно надутого Керенского. И вот в Смольном на первом этаже, в набитом солдатами и красногвардейцами коридоре я вдруг увидел Владимира Ильича Ленина. Он шел, быстро выискивая дорогу среди множества людей. С ним радостно здоровались. И Ленин отвечал просто и приветливо.

Как увидел его — особенно хорошо стало на душе!

А. КРУЛЕВ,
председатель Революционного
выборного комитета
шоферов и ремонтных рабочих
автобазы



ШТУРМА

24 октября примерно в восемь вечера Елин дал указание: двум броневикам ехать к Смольному в распоряжение Военно-революционного комитета. Собрались мы быстро. Тронулись. Елин сидел рядом со мной в первой машине. Когда проезжали Литейный мост, увидели как бы весь Петроград: темные дома, шпиль Петропавловской крепости, в небе голубоватый луч прожектора, на Неве — грозные очертания крейсера «Аврора». Мне и самому было как-то тревожно. А тут Елин сказал:

— Ну, Мирон, сегодня ночь решающая...

Подъехали к Смольному. Вооруженного народа здесь было уже много.

Елин тотчас ушел в ВРК. Казалось, что задерживается он там слишком долго. А во тьму от штаба революции уходили все новые отряды...

Подбежал разгоряченный Елин. Передал приказ: ему остаться в Смольном, нам двинуться к Зимнему дворцу, действовать по обстановке, помогая штурмующим. Старшим назначался я.

Мы двинулись по Миллионной (теперь улица Халтурина) к мосту Зимней Канавки. Здесь, у въезда на Дворцовую площадь, услышали ружейно-пулеметную стрельбу. Позицию занимал небольшой отряд рабочих-красногвардейцев. Его командир просил оказать помощь: надежнее преградить путь от дворца. Я оставил здесь один броневик. Дал указание Иону Лещенкову: не допускать подкреплений к защитникам Временного правительства и отхода противника на Миллионную. Сказал, если мою машину подобьют, ему вступить в бой на Дворцовой площади.

И вот площадь. Увидел слева, у на-

ших, орудие под аркой Главного штаба — оно не стреляло. Я повел броневик вдоль штабеля дров, за которыми укрылись офицеры, юнкера.

Темная площадь, вспышки множества выстрелов. Мы тоже открыли пулеметный огонь. Когда Александровская колонна была уже позади, я повернул и недалеко от нее остановил машину. Мы направили в сторону дворца оба пулемета.

Со стороны Главного штаба стрельба вдруг прекратилась. Примолкли и те, за штабелями. И тут словно оживилась, поднялась вся площадь — лавина красногвардейцев, революционных солдат и матросов устремилась на штурм. В едином порыве бежали к Зимнему тысячи вооруженных людей. Этот вал с гулким «ура» сметал все на своем пути.

Никогда не забуду этот миг: я понял — революцию не остановит никто.

М. ОГОНЬЯН,
участник штурма Зимнего дворца

В РОДНУЮ АРМИЮ



Репортаж из организации оборонного Общества

«...призвать на действительную военную службу в Советскую Армию, Военно-Морской Флот, в пограничные и внутренние войска граждан 1947 года рождения...»

Из приказа министра обороны СССР № 207 от 3 сентября 1966 года

Ввоенкомат их приглашали небольшими группами. И призывали не всех сразу. На заводе проводили торжественно, с почестями. Несколько десятков из числа призванных — слесари, токари, электромонтажники — приобрели по одной-две военно-технической специальности, став автомобилистами, мотоциклистами, стрелками, парашютистами. Еще недавно они стояли у монумента, сооруженного в память о тружениках завода, погибших на фронтах Великой Отечественной войны, у чаши с вечным огнем. Стояли, склонив головы, а губы шептали слова, высеченные на мраморе: «Вечная слава героям». Теперь те, кто призван, поклявшись быть верными традициям отцов и старших братьев, уже шагают во взводных, ротных шеренгах плечом к плечу в туго пригнанной военной форме. И уже взле-

тает над строем молодых воинов боевая солдатская песня, зовущая к подвигам во имя Отчизны.

А этих — слесаря Николая Фролова, электромонтажников Александра Батурина, Виктора Корнева, Виктора Соловьева и еще нескольких их сверстников — мы застали в момент, когда они выезжали на мотоциклах из заводских ворот на очередную тренировку.

И те, кто стал солдатом, и те, кто вот-вот им будет, чуть ли не каждый вечер после работы садились за руль, изучали оружие, стреляли, метали гранаты, тренировались в беге, прыжках, плавании. Так продолжалось всю весну, лето, осень. Это была четко спланированная, продуманная подготовка заводской молодежи к службе в Советских Вооруженных Силах. Результат ее довольно внушительный: сто процентов призванных стали значистами ГТО, шестьдесят три юноши сдали все нормативы спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины», десятки молодых тружеников завода, как мы уже упоминали, ушли в армию, овладев военно-техническими специальностями. Физически крепкие, закаленные в труде, технически подготовленные, они с гордостью могли сказать: к службе готовы!

Закончен трудовой день. Теперь — на мотоциклы, тренироваться.

Обучать молодежь военным и техническим знаниям на Московском локомотиворемонтном заводе — давняя и прочная традиция.

Мы беседуем с теми, кто стоит, что называется, у руля этого благородного дела. Старший инженер Виталий Семенович Алейников, восемнадцать лет беспрерывно возглавляющий комитет ДОСААФ, рассказывает, что ребята очень гордятся военно-технической выучкой, полученной до призыва.

— Впрочем, вот, взгляните. Виталий Семенович показывает письмо со штампом воинской части.

Участвуя в мотомарше «Родина», спортсмены завода прошли этим летом более 5000 километров под флагом ДОСААФ. Этот снимок сделан на подступах к городу Бресту. На фото — командор пробега Михаил Морозов осматривает мотоцикл.



К сорокалетию ДОСААФ СССР



В один из воскресных дней в Измайловском парке призывники 1966 года встретились с воинами Московского гарнизона. Мотоциклист, воспитанник организации ДОСААФ локомотиворемонтного завода Ю. Авдонин (справа) беседует с рядовым В. Мочаловым.

Растет надежная смена. Ветеран труда Г. Г. Странцев обучает токаря завода призывника Виктора Лисова вожделению автомобиля.

— От Саши Белянкина, — поясняет он и добавляет: — Работали у нас два неразлучных дружка — Александр Белянкин и Виктор Блинов. Оба мотоциклисты и парашютисты. В прошлом году того и другого призвали на военную службу. Блинов теперь моряк. Белянкин в воздушно-десантной части. Часто пишет и в каждом письме непременно обращается к ребятам, которые готовятся в армию, напоминает им о том, как важно до призыва иметь военно-техническую специальность: «Здорово это помогает службе».

Комитет ДОСААФ, как ему и полагается, стал штабом героико-патриотического воспитания заводской молодежи. Вокруг него группируются активисты оборонной работы: члены совета самодеятельного спортивно-технического клуба, руководители автомобильной, мотоциклетной, водномоторной и других секций. Среди них — ветераны войны и труда. Это в полном смысле энтузиасты. Вот, скажем, Григорий Григорьевич Странцев. Ему уже шестьдесят. На пенсии. А от любимого дела не оторвешь: старый, опытный автомобилист, он только в этом году помог обучить около ста шоферов-любителей.

Или Семен Павлович Чибисков. Еще тридцать три года назад он возглавлял цеховую организацию Осоавиахима, сам был отличным стрелком, физкультурником. Почти все четыре года войны провел на фронте. Ушел рядовым, а закончил боевой путь под Прагой в должности командира минометной батареи.

Большее года Семен Павлович руководит учебным пунктом. Его верный соратник или, как его здесь называют, «комиссар» — секретарь комитета комсомола Николай Ширяев. Им помогают активисты Михаил Морозов, Николай Капотов, Евгений Лежнев, Геннадий Гарин.

Директор завода А. Г. Хрисанов всячески поддерживает оборонные мероприятия. Учебный пункт обеспечен хорошо оборудованными классами, наглядными пособиями, аппаратурой. Самодеятельный спортивно-технический клуб ДОСААФ имеет 28 мотоциклов, учебный легковой автомобиль, радиоаппаратуру, стрелковое оружие, тир, лодочную станцию. Все это создано с помощью дирекции и профсоюзной организации.

Десятки походов провели допризывники по местам боевой и трудовой славы, много раз встречались с ветеранами боев и труда, с воинами подшефной части, соревновались в гонках на мотоциклах, в стрельбе, метании гранаты.

Мотоциклисты завода — постоянные участники районных и городских встреч. В прошлом году они проделали большой путь в моторалли ФИМ, этим летом — вышли на старт ралли «Родина» и заняли первое место на маршруте Москва — Брест. Из Брестской крепости-героя они привезли хрустальный кубок.

Добровольное оборонное Общество — накануне своего 40-летия. На примере одной из его первичных ячеек — организации ДОСААФ локомотиворемонтного завода (а сколько в стране таких организаций!) — можно наглядно увидеть, как много оно сделало и делает для того, чтобы хорошо подготовить молодежь к службе в армии, зажечь в сердцах юных патриотов огонь любви и преданности Коммунистической партии, Советской Родине.

А. БАБЫШЕВ

Этот монумент сооружен по инициативе комитета ДОСААФ на средства рабочих в память о тружениках завода, погибших на фронтах Великой Отечественной войны.

Фото М. Рунова и Н. Капотова



СТАРТУЕТ

В 1959 году с конвейера завода «Коммунар» сошла первая советская микролитражка. Этот день увенчал большой труд коллектива завода: нужно было коренным образом перестроить технологию, создать штампы, возвести новые корпуса цехов, конструктивно доработать модель машины, созданную на Московском заводе малолитражных автомобилей. Пришлось переучиваться рабочим. Но вот все это позади. Юркие «Запорожцы» побежали по дорогам. А на ватман уже легли новые линии. Конструкторы, технологи думали над тем, как сделать машину удобнее, надежнее.

Появился более мощный и долговечный двигатель, новая система терморегулирования, улучшенное охлаждение. Несколько изменились кузов, системы отопления, электрооборудования. «Запорожец» постепенно завоевывал популярность. Все чаще на завод стали поступать письма с благодарностью. Автомобиль «шагнул» и за пределы нашей страны.

НОВЫЙ

Но уже тогда, когда первые микролитражки покинули завод, конструкторы начали думать над тем, как будет выглядеть их следующая модель. Художники мечтали о совершенных линиях кузова, сотни эскизов и макетов было на пути этих поисков.

Так родилась еще одна модель отечественной машины — «Запорожец-966В».*

● ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД

Вот он стоит, новый «Запорожец», на заводском дворе, блестящая стеклами фар и хромом облицовки. Кузов машины несущий, цельнометаллический. Микролитражка имеет законченную, красивую форму. Почти ничто не напоминает привычного «Запорожца». Разве что двери. Их в автомобиле по-прежнему две. Но и они претерпели изменения. Теперь дверь открывается по ходу автомобиля. В этом заключено известное преимущество — исключается так называемая «парусность», когда внезапно открывшаяся на ходу дверь действует как парус и машину может занести. Салон автомобиля стал просторнее. Увеличился и багажник. Отправляясь в дальний путь, владелец автомобиля сможет часть своего багажа уложить за спинкой заднего сиденья. Там достаточно места. Одним словом, «Запорожец» стал больше и красивее. «Растянутый» щит приборов из черного пластика, черное рулевое колесо с двумя спицами, «перчаточный» ящик — все это придает внутреннему убранству салона изящество.

На щите приборов красиво и продуманно конструкторы разместили спидометр, указатели уровня бензина и температуры масла, контрольные лампы аварийного давления масла в двигателе, разряда аккумуляторной батареи, указателей поворота и дальнего света фар. Чуть в стороне — контрольная лампа отопителя.

Для удобства водителя на новую машину устанавливаются два зеркала заднего вида — на крыле и внутри кузова. Вместе с большим задним стеклом это облегчает наблюдение за дорогой.

Передние сиденья тоже сделаны по-новому. Как и раньше, можно регулировать их положение в продольном направ-

лении, откидывать целиком вперед, когда надо сесть на заднее сиденье. Но теперь регулируется еще наклон спинки; сиденья можно раскладывать для устройства спальных мест.

Перед передним стеклом имеется люк, который служит для вентиляции кузова. Его не было в прежнем «Запорожце».

● РАЗБИРАЯСЬ В КОНСТРУКЦИИ

Двигатель нового «Запорожца» — по традиции воздушно-охлаждения. Его, как и прежде, выпускает Мелитопольский моторный завод. Мощность мотора, который будет устанавливаться на новый автомобиль, — 30 л. с.** Он работает на бензине А-72—74.

Контрольный расход топлива на сухом ровном участке гладкого шоссе при движении автомобиля с полной нагрузкой со скоростью 30—40 км/час не должен превышать 5,9 л на 100 км.

Система питания претерпела некоторые изменения. Бензиновый бак «перекочевал» из багажника в заднюю часть кузова. Непосредственно над ним за задним сиденьем расположена и выведенная наружу герметичная с клапанами пробка наливной горловины. Она не портит внешнего вида автомобиля.

Ленинградский карбюраторно-агрегатный завод снабдил двигателестроителей новым карбюратором К-125. Улучшает работу двигателя и новый инерционно-масляный с фильтрующим элементом воздухоочиститель.

Изящные воздухозаборники, удачно вписывающиеся в силуэт новой машины, расположены в зоне наименьшей запыленности и позволяют наиболее полно использовать скоростной напор при движении автомобиля. А термостат, размещенный в растробе вентилятора, по мере необходимости открывает или закрывает заслонку, перекрывающую выход воздуха из мотоотсека.

Сцепление «Запорожца-966В» — однодисковое, сухое. Оно ничем не отличается от этого узла прошлой модели.

Коробка передач — механическая, с четырьмя передачами вперед и одной назад. Все шестерни, кроме шестерен первой передачи и заднего хода, косозубые и снабжены синхронизаторами. Переключают передачи, как и у прежнего «Запорожца», рычагом, расположенным на тоннеле пола, через тягу.

Главная передача представляет собой спиральную коническую пару, передаточное число в которой 4,63. Дифференциал с двумя сателлитами также конический.

Весь силовой агрегат устанавливается в трех точках на резиновых подушках.

В новом автомобиле мы снова встречаемся с полностью разгруженными полуосями с карданными шарнирами, которые соединяют полуоси со ступицами задних колес.

Передняя подвеска выполнена конструктивно по-новому. Она независимая, торсионная с дополнительными пружинами. Гидравлические амортизаторы двустороннего действия, телескопические. Отлитые за одно целое с тормозными барабанами из перлитного ковкого чугуна ступицы передних колес снабжены роликовыми коническими подшипниками.

Задняя подвеска — независимая, пружинная. Амортизаторы — такие же, как и на передней. Стальные, кованые ступицы задних колес снабжены коническими подшипниками. В отличие от прежней модели колея задних колес у новой машины при работе подвески не изменяется.

Колеса и шины — такие же, как и у прежнего «Запорожца». Давление воздуха в шинах передних колес 1,4—1,6 атмосферы, задних — 1,7—1,9 атмосферы.

Ножной тормоз «Запорожца-966В» удобен в эксплуатации. Колодки (плавающие) нет необходимости регулировать, зазоры устанавливаются автоматически. Через гидравлический привод тормоз действует на все колеса. Диаметр тормозных цилиндров передних колес увеличен до 22 мм. Это обеспечивает надежное и быстрое торможение без заноса.

Ручной тормоз действует, как и обычно, только на задние колеса. Рычаг ручного тормоза, расположенный справа от рулевой колонки на тоннеле пола, посредством тросового привода действует через уравнитель на колодки тормозов.

«ЗАПОРОЖЕЦ»

* Впервые об опытной модели нового «Запорожца» рассказывалось в № 1 «За рулем» за 1965 г.

** Этот двигатель описан в № 5 «За рулем» за 1966 г.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Габаритные размеры (номинальные), мм:	
длина	3730
ширина	1535
высота	1370
База (расстояние между осями), мм	2160
Колея на плоскости дороги, мм:	
передних колес	1220
задних колес	1200
Дорожный просвет (под поперечиной крепления двигателя при полной нагрузке), мм	
	190
Наименьший радиус поворота (по следу наружного переднего колеса), м	
	5,5
Углы свеса (с полной нагрузкой), градусы	
передний	39
задний	30
Скорость максимальная с двумя пассажирами, км/час	
	100
Емкость бензинового бака (номинальная), л	
	30
Топливо	
	Автомобильный бензин А-74 по ГОСТ 2084-56 (допускается бензин А-72 при соответствующем изменении момента зажигания)
Общий вес снаряженного автомобиля, кг	
без нагрузки	740
с полной нагрузкой	1040
Сухой вес автомобиля, кг	
	680

Электрооборудование, как и во всех современных отечественных легковых автомобилях, 12-вольтовое, с однопроводной системой; отрицательный полюс соединен с «массой».

Под капотом, в багажном отсеке, не занимая полезной площади багажника, устанавливается аккумуляторная батарея на 42 ампер-часа.

Генератор переменного тока номинальной мощностью 250 ватт размещен на одной оси с вентилятором. Работает он

ТЕХНИКА ПЯТИЛЕТКИ

совместно с реле-регулятором и выпрямителем. Немало хлопот причиняют водителям и механикам коллекторы и щетки генераторов постоянного тока. Они часто выходят из строя. Этим недостаткам нет у генераторов переменного тока, они проще по конструкции, а главное, установка переменного тока работает на автомобиле в два раза дольше.

На новом «Запорожце» смонтирован электрический стартер правого вращения с дистанционным включением и муфтой свободного хода.

Фары с двухнитевыми лампами ближнего и дальнего света, подфарники, боковые указатели поворота, задние фонари — дают возможность водителю чувствовать себя уверенно на дороге ночью.

Кроме трех плавких предохранителей, расположенных в одном блоке под капотом багажника, на панели приборов имеется отдельный термометаллический предохранитель.

Отопительная установка «переселилась» в багажник. Но сразу вы ее не увидите. Она скрыта щитом и находится под ветровым стеклом. Отопитель, как и раньше, работает на бензине, воздух засасывается в него из кузова электрическим вентилятором. Нагретый в теплообменнике, он подается на ветровое стекло и к ногам водителя и пассажиров, сидящих на переднем и заднем сиденьях.

Путь нагретого воздуха сократился, он перестал терять так нужное зимой тепло на нагрев тоннеля, а отопителю, который получает уже сравнительно теплый воздух из кузова, требуется меньше энергии на его подогрев. Эффект очевиден.

Знакомство с новым «Запорожцем» состоялось. На дороги страны выходит первая партия автомобилей. Подробнее об устройстве новой модели будет рассказано в 1967 году на страницах «За рулем».

В. СТЕШЕНКО,
главный конструктор
автомобильного завода «Коммунар»

г. Запорожье

НАГРАДЫ СОЗДАТЕЛЯМ АВТОМОБИЛЕЙ

Стремительны темпы автомобилестроения. Совсем недавно появились ЗИЛ-130 и «Москвич-408», ГАЗ-53А и КАЗ-608. А на очереди уже новые модели.

Жизнь машины начинается задолго до того дня, когда она покидает заводской конвейер. В конструкторских бюро и экспериментальных лабораториях делаются первые шаги. Постоянный поиск наиболее рациональных схем, исследование надежности и долговечности агрегатов и узлов, новейшие конструкторские решения — все это повседневные заботы инженеров-исследователей, конструкторов, технологов, испытателей.

Пятилетним планом определен небывалый рост производства автомобилей. Огромны задачи, стоящие перед коллективами заводов, институтов, лабораторий — перед теми, кого мы называем автомо-

билестроителями. И они делают все, чтобы эти задачи с честью выполнить.

Недавно заместитель председателя Президиума Верховного Совета РСФСР А. У. Хахалов вручил большой группе работников автомобильной промышленности правительственные награды. Среди награжденных сотрудники Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института.

НА СНИМКЕ: группа работников института (слева направо): заместитель начальника отдела автомобилей высокой проходимости А. В. Родионов, директор института А. М. Хлебников, слесари-испытатели В. И. Беляков и С. А. Мензоров, начальник лаборатории гидропередач Н. Д. Мазалов после награждения.

Фото В. Бровко



Новый конкурс журнала «За рулем»

Почти каждый владелец «Ковровца» или «Восхода», наездивший две-три тысячи километров, считает, что он знает свою машину.

А так ли это!

Чтобы проверить себя, достаточно взять лист бумаги, ручку и ответить на вопросы нашего конкурса, который редакция «За рулем» проводит совместно с Ковровским мотоциклетным заводом. Конкурс будет длиться несколько месяцев. Для победителей устанавливаются три главных премии: первая — мотоцикл «Восход» вторая — двигатель к мотоциклу «Восход» третья — комплект специального инструмента.

Условия конкурса «Знаете ли вы «Ковровец!»» будут опубликованы в первом номере журнала в 1967 году.

Итак, дорогие друзья-мотоциклисты, мы приглашаем вас всех попробовать свои силы в этом интересном техническом состязании. Следите за нашим журналом!

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ «КОВРОВЕЦ»?



Зимой прошлого года на заснеженных дорогах Якутии появилась колонна грузовых автомобилей с табличкой «Испытания». Это первые образцы ГАЗ-53С отравились держать экзамен в глубь Сибири и на Крайний Север.

Здесь еще мало железных дорог, а навигация по рекам длится недолго. И автомобиль, летом преодолевающий сотни километров по лесным дорогам, а зимой по льду замерзших рек, — основной вид транспорта.

Директивы XXIII съезда партии по пятилетнему плану предусматривают значительный подъем промышленности и сельского хозяйства отдаленных районов Сибири и Крайнего Севера. С каждым годом растет разработка несметных богатств Якутии и Колымы, Коми АССР и Чукотки. Нефть, каменный уголь, золото, олово, железная руда, алмазы — далеко не полный перечень ценностей, которые дают они нашей стране.

Не будет преувеличением сказать, что успешное претворение этой программы в большой мере зависит от работы автотранспорта. Вот поэтому-то, несмотря на 60-градусный мороз или пургу, когда шквальный ветер «свистун» достигает скорости 20—30 метров в секунду, когда в камень превращаются резиновые детали, разрушается пластмасса, а иногда не выдерживает даже металл, автомобили все-таки уходят в рейс.

Во время испытаний в Якутии нам постоянно встречались мужественные, стойкие люди — водители этих машин. Они с большим радушием принимали нас, «гостей с материка», на своей знаменитой золотой Колымской трассе (дорога от Якутска до Магадана), знакомили со своими северными «секретами». Это были и обитые меховыми шубами кабины, и с большим старанием «закутанные» двигатели, и, конечно, «печки-буржуйки» с таким самоварным коленом на капоте или крыше кабины.

Эксплуатировать автомобили здесь нелегко, а к тому же они мало приспособлены к тяжелым местным условиям. Попала машина в занос, наледь или просто случилась поломка двигателя в пути — спасти водителя может только костер или самодельная печка, работающая независимо от двигателя.

Трудно приходится водителям с резиновыми изделиями и гидравлическими тормозами. Шины на морозе трескаются, ломаются шланги, рвутся вентиляционные ремни. Водитель, выходя в рейс, аккуратно укладывает на кабину полдюжины камер — на одно запасное колесо рассчитывать не приходится.

Вместо тормозных жидкостей в систему заправляется спирт с глицерином, антифриз, а то и просто одеколон, а в результате — коррозия металлических деталей и массовое разруше-

И по таким дорогам ездят на Севере. Фото Н. Добровольского

ние тормозных манжет. Детали тормозной системы, как правило, меняют каждый год. Сейчас все эти «чудеса» известны автомобильным заводам. Наибольший опыт испытаний машин на Севере накопили два гиганта — ЗИЛ и ГАЗ, которые вот уже в течение четырех лет ведут работу по приспособлению своих базовых моделей для эксплуатации при низких температурах.

Зимой 1965—1966 года Горьковский автозавод совместно с отраслевыми институтами и непосредственными «хозяевами» Севера — местными автобазами провел в Якутской АССР и Магаданской области с остановкой в районе полюса холода — Оймяконе — междуведомственные испытания автомобилей ГАЗ-53С на пяти образцах. Автомобили с нагрузкой 4 тонны прошли по пересеченной местности, по замерзшим рекам, лесным зимникам и постоянно действующей дороге 15 тысяч километров. Все три с половиной месяца они хранились под открытым небом при морозе до 60 градусов и ветре до 12 метров в секунду.

ГАЗ-53С — первая модель, специально предназначенная для Севера. Эти автомобили были оборудованы безламповым пусковым подогревателем и заправлены антифризом М-65. Это обеспечило быстрый прогрев холодного двигателя после ночной стоянки на морозе. Для прогрева и подзарядки на ходу аккумулятор помещали в подкапотном пространстве и укрывали чехлом, сохраняющим тепло во время длительной стоянки. Была также повышена эффективность стандартного отопителя кабины, а для того чтобы обеспечить обзорность, мы установили двойные стекла на всех окнах, кроме опускаемых боковых.

Стабильный тепловой режим двигателя обеспечивала электромагнитная муфта, отключающая вентилятор. Дополнительно мы обложили панель капота и брызговики крыльев стегаными ватниками из стекловаты и стеклоткани.

Пришлось значительно улучшить термоизоляцию кабины: пол, двери, крыша, щиток передка и задняя стенка были обиты листовым поролоном и стегаными ватниками. Кроме того, в ногах установили дополнительный отопитель, работающий по принципу стандартного. Благодаря этому можно было сидеть за рулем даже без рукавиц и шапки.

В качестве трансмиссионных мы опробовали масла ТСЗ-9 и ТД-10, изготовленные ВНИИ нефтяной промышленности. По морозостойкости хорошие результаты показало ТСЗ-9. При

ЗАПОЛЯРНЫЙ ЭКЗАМЕН

заправке этим маслом сравнительно легко включались передачи и автомобиль трогался с места после ночной стоянки на морозе до 60 градусов.

В тормозной системе испытывались жидкости ГТН и АМГ-10. Обе обеспечивали нормальное торможение, когда мороз доходил до 50 градусов. При более низкой температуре ощутимо увеличилось усилие на педали тормоза, но тормоза не отказывали и при 60 градусах.

Автомобили были снабжены рядом резиновых деталей (тормозные манжеты и шланги, вентиляторные ремни, часть сальников), электропроводкой в специальном северном исполнении, изготовленными по рекомендациям НИИ резиновой промышленности и НИИавтоприборов.

Эти технические средства позволили успешно пройти весь маршрут от Б. Невера через Якутск до Магадана и обратно без аварий на трассе, несмотря на суровые условия испытаний.

Собственный опыт, многочисленные встречи и беседы с водителем и инженерно-техническим составом местных автобаз убедили нас, что автомобили ГАЗ-53С в целом отвечают условиям Крайнего Севера. Вместе с тем мы теперь лучше знаем, чего им не достаёт, какие технические и организационные вопросы надо ещё решить.

При морозе свыше 50 градусов, и особенно в интервале минус 55—60 градусов, тормозные манжеты приобретают твердость 95 по Шору (это единица измерения, применяемая в технике), педаль становится «тугой» и гидропривод срабатывает с замедлением. Нет еще жидкостей, более подходящих, чем ГТН и АМГ-10. А ведь 55—60 градусов для Крайнего Севера — температура вполне реальная. Совершенно ясно, что необходимо повышать эластичность тормозных манжет и снижать вязкость тормозной жидкости.

Сплошь и рядом мы наблюдали растрескивание проводов высокого напряжения и заливочной мастики аккумуляторных батарей. Научно-исследовательские институты, к сожалению, пока никаких рекомендаций по этому вопросу не дают.

Следует отметить также высокую твердость шин, даже в специальном морозостойком исполнении, которыми были оборудованы наши опытные автомобили. После длительной стоянки машина плохо трогается с места из-за плохого сцепления шин с дорогой, ну и, конечно, невозможно подкачать колесо, если это требуется. Один человек не в состоянии демонтировать шину, не разогрев ее, а делать это в дороге водителям на Севере приходится часто, так как камеры трескаются, а «золотники» их нередко пропускают воздух. Люди, конечно, находят выход из положения: обливают баллон бензином и поджигают. Бензин сгорел — шина подогрелась. Но разве это дело?

О стандартных шинах и говорить не приходится. При минус 50 градусах они разрушаются на первой тысяче километров. В ответ на претензии автозаводов в 1963 году представители НИИ шинной промышленности заверили нас, что изготовление морозостойких шин не вызывает затруднений.

И наконец, несколько слов об отопителе, независимом от двигателя. Того, кто ездил в автомобиле на Севере, не надо убеждать в целесообразности применения такого отопителя на случай отказа двигателя. Но, чтобы конкурировать с обычной «буржуйкой», он должен быть прост в обслуживании, абсолютно надежен в работе и не расходовать электроэнергию аккумуляторной батареи. Известные конструкции независимых отопителей пока не обладают всеми этими качествами. Ближе других к решению проблемы, пожалуй, подошел автозавод имени Лихачева, уже испытывавший опытные образцы отопителей на Севере. В централизованном порядке отработка конструкции отопителя поручена отраслевому институту НАМИ.

Как видим, решение проблемы — создание автомобилей для Севера — во многом зависит не только от автозаводов, но и от многих специальных институтов и смежных предприятий.

Сейчас, когда ЗИЛ, ГАЗ, УАЗ и другие автозаводы провели основные приемочные испытания и представили свои требования к эксплуатационным материалам, вопрос о том, когда Север получит совершенные автомобили, зависит от того, насколько быстро будет организовано производство специальных масел, морозостойких резиновых изделий и электрооборудования, шин, тормозных жидкостей, антифриза, а также специального оборудования, работоспособных при температуре минус 60 градусов. В противном случае огромная работа, которую в течение ряда лет вели автозаводы, не даст желаемых результатов.

Думается, что есть все основания сосредоточить решение проблем автомобильного транспорта на Севере в одних руках.

Последнее и, пожалуй, самое срочное. Надо создать несколько специальных станций в Якутии и Магаданской области для централизованных испытаний автомобилей разных моделей.

Север ждет новых автомобилей!

г. Горький

А. МЕДВЕДЕВ,
инженер

**поцелки,
изеи,
разработкки**

Обычно считается, что между трущимися поверхностями деталей автомобиля, работающими в масляной ванне, образуется масляная пленка. Однако оказывается, что картина процесса не так проста. При незначительных нагрузках это явление действительно имеет место. Но едва приходит очередь очень больших давлений и малых скоростей деталей, что бывает при начале движения автомобиля, как толщина пленки уменьшается, пока поверхности не начнут работать чуть ли не «всухую». Следствие этого — быстрый износ.

ХИМИЯ ЛЕЧИТ АВТОМОБИЛЬ

Для борьбы с подобными явлениями химии применяют противоизносные и противозадирные присадки двух типов. Первый тип — это вещества, которые, растворяясь в масле, как бы «ждут», когда детали начнут работать «всухую». При этом они интенсивно нагреваются за счет трения. С повышением температуры «срабатывают» растворенные в масле присадки, которые образуют на трущихся поверхностях сульфидные, хлоридные или фосфидные соединения. Эти-то соединения и смазывают трущиеся поверхности. Однако основным недостатком таких присадок является то, что они напоминают «тришкин кафтан»: решая проблему смазки при очень больших давлениях и малых скоростях, они одновременно увеличивают общий износ.

Другой тип присадок — это твердые частицы графита, дисульфида молибдена и т. д., диспергированные в масле. Общеизвестно, что они обладают смазывающими свойствами, осаждаясь на поверхности деталей. Но эти твердые частицы «не уживаются» с системой очистки масла, забивая фильтры и каналы.

Английская фирма «Кастроль» начала выпуск нового типа присадки, свободной, по сообщению журнала «Мотор», от всех этих недостатков и условно названной «жидкий вольфрам». Этот высокомолекулярный полимер, аналогично первому типу присадки, начинает реагировать, но уже не с деталями, а с другим металлом, растворенным в масле, образуя пленку на трущихся поверхностях. Новая присадка прошла испытания на 35 тысячах автомобилей, которые «набегали» в общей сложности на пыльных и жарких дорогах Австралии, на зимних дорогах Норвегии и на улицах Лондона свыше 32 миллионов километров.

Результаты испытаний, как дорожных, так и стендовых, показали, что новая присадка вдвое уменьшает износ кулачков, толкателей и шестерен.

Л. ЛАЗАРЕВ

вершатся финалами в городе Кемерово. А в конце июля в Ташкенте состоится финал по автомобильному двоеборью.

Главная цель этих соревнований — массовость. И чтобы достичь ее, требуется не только большая организаторская работа. Необходимо, на наш взгляд, исправить ошибку, допущенную при составлении классификации. Сейчас при оценке результатов соревнований двоеборцы оказываются в невыгодном положении. За победу они получают столько же очков, сколько и участники элементарной «фигурки». Такую дискриминацию нельзя допускать в будущем.

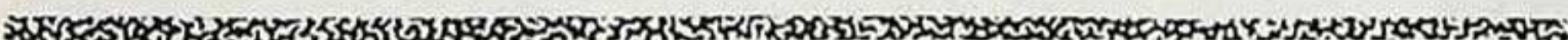
Видимо, следует также пересмотреть требования для отнесения этих соревнований к высшей группе. И наконец, полезно было бы в Положении о двоеборье предусмотреть параллельный розыгрыш кубка для команд ДСО и ведомств.

Л. БАРБАШОВ,
судья всесоюзной категории

РЕЗУЛЬТАТЫ

Командные: 1. УССР; 2. РСФСР; 3. Молдавская ССР.

Личные — на грузовых автомобилях: 1. А. Лось (УССР); 2. В. Зубин (РСФСР); 3. Г. Мельник (Молдавская ССР); на легковых автомобилях: 1. Н. Любимов (УССР); 2. В. Подвигин (Молдавская ССР); 3. Л. Малютенко (УССР).



КУБОК РАЛЛИСТОВ

Финляндия — первая страна, куданесли свой визит советские спортсмены-автомобилисты. Было это в 1958 году. С тех пор они почти бессменные участники крупнейших финских ралли, которые до последнего времени были известны под названием «Тысяча озер». И лишь с недавнего времени соревнования получили новый титул «Ралли Ювьяскюля» — по имени города, где находятся старт и финиш соревнований.

С изменением названия организаторы изменили и характер ралли. Трасса его теперь стала секретной, значительно усложнились дорожные соревнования. Примерно 90 процентов трассы проходит в лесу по узким грунтовым и каменным дорогам, где водителя на каждом шагу подстерегают закрытые повороты. Если учесть, что трасса стала к тому же на 500 километров длиннее (2271,5 км), скорости выше (в среднем 59,2 км/час), а большая часть дистанции преодолевается ночью, то станет понятно, с какими трудностями столкнулись участники финского ралли. К этому надо добавить еще 26 скоростных дополнительных соревнований — почти 300 километров гонки на предельной скорости.

Наши раллисты с честью вышли из этих трудных испытаний. Все семь советских экипажей, стартовавших на «Волгах», завершили соревнования, и шесть из них попали в зачет. Если учесть, что из 115 экипажей, выступавших на автомобилях известных фирм, финишировали только 62, то этот результат надо расценивать как свидетельство надежности, прочности советских машин.

ХОДИЛИ МЫ ПОХОДАМИ...

Итоги ралли «Родина»

(пять этапов — Новороссийск, Брест, Братск, Одесса, Москва)

Первое место и приз ЦК ВЛКСМ «Делу отцов верны» присуждены сборной команде Москвы. На втором месте команда узбекского города Навои, награжденная призом Центрального совета по туризму. Призом ЦК ДОСААФ «К защите Родины готов» награждена команда Казахстана, занявшая третье место.

Впервые за время участия в этих трудных соревнованиях команда советских раллистов заняла призовое место в национальном зачете. Вслед за финнами и шведами наши автомобилисты поднялись на пьедестал почета и вернулись на Родину с Кубком.

Лучше всех среди советских экипажей проявила себя пара С. Тенишев — В. Кислых. В шестом классе, где наряду с «Волгами» шли «Мерседесы» и «Ситроены», они заняли третье место. Последующие места — за заводскими гонщиками В. Мосоловым и Ю. Мещеряковым и латышскими раллистами А. Карамышевым и Г. Циммерманом.

Успешно сдали экзамен советские спортсмены и машины в параллельном, заводском зачете. Наши «Волги» были четвертыми вслед за «Мини-Купером» (Англия), «Фольксвагеном» (ФРГ) и «Исудзу» (Япония). Шведские «Волво» и СААБ и другие иностранные фирмы (всего было 12 заводских команд) оказались позади.

В абсолютном зачете «Ралли Ювьяскюля» выиграли хозяева трассы — финский экипаж Т. Мякинен — П. Кескитало на «Мини-Купер С-1275». Вторыми были шведы Т. Трана — С. Андерсон на «Волво», третьими — чемпион Европы 1965 года финн Р. Аалтонен и его помощник В. Нурмимя на «Мини-Купер».

Очередной выезд в Финляндию выявил наши слабые стороны, и прежде всего в штурманской подготовке. Дает о себе знать и возрастной состав раллистов. Самому молодому из них — 33 года. У финнов же лучшим мастерам авторалли — 19—25 лет.

Везде и повсюду в стране Суоми мы встречали самый сердечный прием. Наши давние спортивные связи с дружелюбной Финляндией дают хорошие плоды — об этом нам говорили и спортсмены, и организаторы спорта, и просто зрители, которых было много на всей трассе.

В. МАРЖЕЦКИЙ,
руководитель делегации

Ювьяскюля

В сентябрьском номере «За рулем» мы рассказали о трех этапах туристского ралли «Родина». Финиш четвертого этапа состоялся в Одессе. На берега «самого синего» Черного моря прибыло свыше 500 человек — спортсмены и автомобилисты из Средней Азии и Казахстана, Сибири и Урала, Прибалтики и Белоруссии.

Кубком штаба ралли, «Призом города Одессы» за первое место награждена команда молодого среднеазиатского города Навои, прошедшая большой и сложный путь. Она набрала 118 944 зачетных очка. Второе место заняла команда челябинских автотуристов (90 160 очков), третье — харьковских.

Финиш заключительного, пятого, этапа ралли «Родина» состоялся в Москве в канун открытия Всесоюзного слета победителей туристского похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа.

Первыми зарегистрировали свои маршрутные листы мотоциклисты Оренбурга. Вскоре на территории лагеря появилась самая многочисленная — 150 человек — команда клуба мототуристов «Тихий Дон» Нововоронежской атомной электростанции.

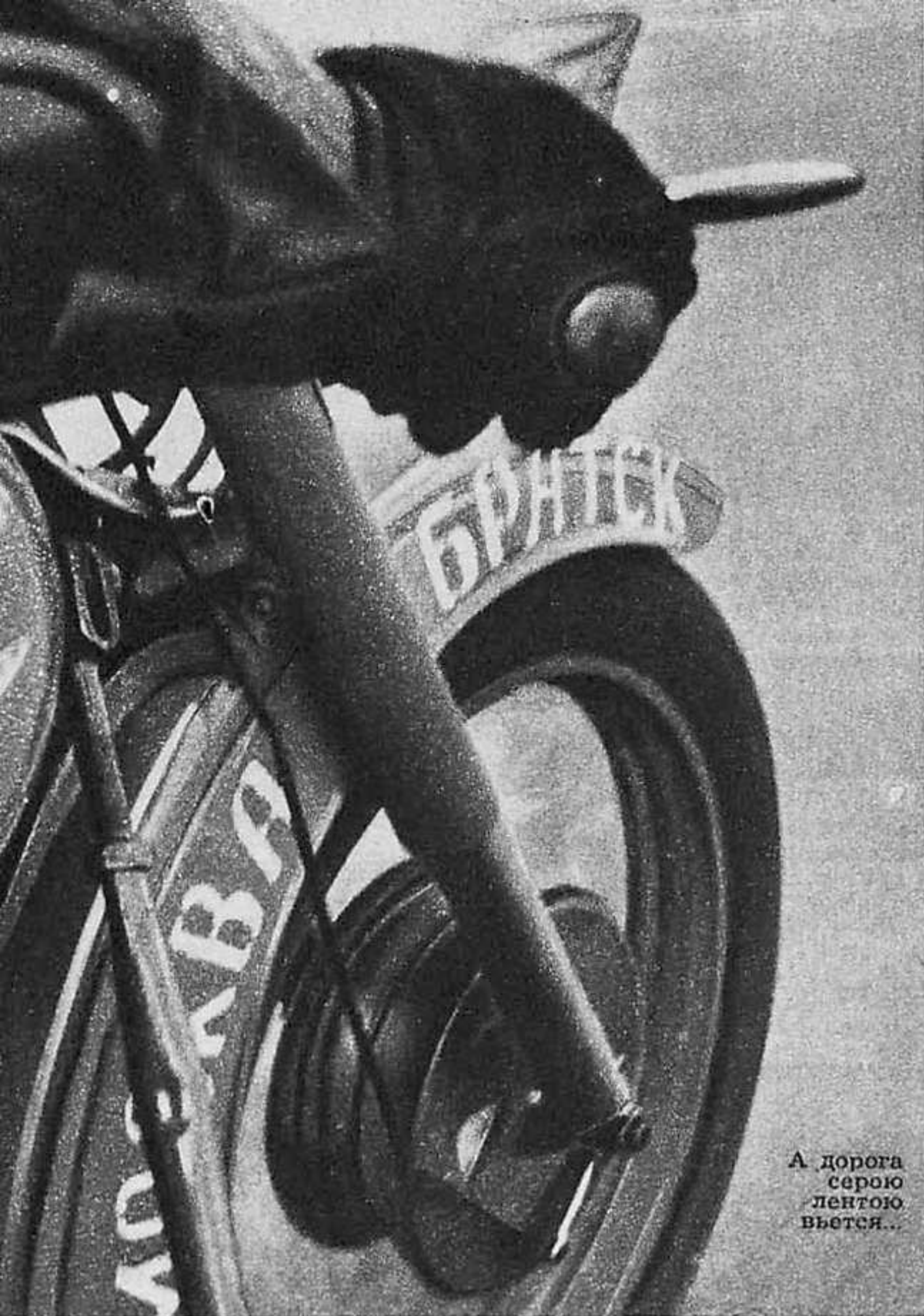
В этот же день раллисты соревновались в стрельбе, гранатометании, фигурной езде на мотоциклах и в скоростном спринте. А восьмого сентября, в день торжественного открытия слета, огромная колонна мотоциклистов — участников ралли двинулась по оживленным магистралям столицы.

В дни слета они побывали на боевых рубежах, где наши воины остановили фашистские полчища, рвавшиеся к Москве, смотрели выступления «рыцарей неба» на Тушинском аэродроме, присутствовали на торжественном митинге на Красной площади. Перед закрытием слета победителям пятого этапа ралли «Родина» были вручены награды.

Первое место судейская коллегия единогласно присудила сборной команде Казахстана, прошедшей самым длинным маршрутом — около 10 000 километров — и проделавшей большую работу в пути. Казахские мотоциклисты (руководитель В. Булашов) «забрали» все главные призы: Кубок оргкомитета ралли, Кубок МГК ВЛКСМ, Кубок МГК ДОСААФ и, наконец, специальный приз журнала «За рулем» — «За самый дальний маршрут». Второе место и хрустальный Кубок московского совета по туризму завоевала команда Нововоронежского клуба «Тихий Дон». На третье место вышла команда Тбилисского клуба автотуристов «Мерцхали». Судейская коллегия отметила поощрительной грамотой Московский клуб автотуристов и молодую студенческую команду г. Рубежное.

В личном зачете награды за первое место получили камчатские раллисты В. Кардашевский и И. Герасименко, покрывшие на «Волге» расстояние в 23 226 километров из Петропавловска-Камчатского до Москвы. Второе место поделили Н. Васин, В. Харитонов и В. Ефимов из Оренбурга. Третье место досталось Э. Зенкову из г. Холмска Сахалинской области.

С. ИВАНОВ,
спортивный комиссар всесоюзного ралли «Родина», почетный судья всесоюзной категории



А дорога серою лентою вьется...

От Москвы-реки до Ангары

ловы до пят грязью, ребята вели мотоциклы по обочинам, у леса, по лугам.

Всех порадовал Валентин Корепанов, шофер 18-го таксомоторного парка. Еще в Москве многие с сомнением смотрели на его мотороллер «Тула» — единственный среди мотоциклов. Но на самой, казалось бы, слабой машине Валентин показал удивительное мастерство. Там, где безнадежно увязали в грязи мотоциклы, он своим ходом добирался до лучшего участка дороги.

С первых же километров пробега в группе была налажена тесная взаимопомощь. Случилась неисправность, мотоцикл остановился у обочины — и каждый, кто проезжал мимо товарища, спрашивал на языке жестов: нужна ли помощь? Лишь получив сигнал «проезжай дальше», продолжал движение.

Наверное, самое дорогое в путешествии не экзотика дальних краев, а встречи с интересными людьми. В Перми нашим экскурсоводом был К. А. Морзо-Морозов. Он воевал в войсках Блюхера, вступил в Коммунистическую партию в боевом восемнадцатом году.

Сибирский тракт... С высоты перевалов хорошо видны синие дали Уральских гор. После встречи в Перми мы смотрели на Сибирский тракт совсем другими глазами.

Радищев, следуя в ссылку, видел недавно посаженные вдоль дороги молодые березы. Закованные в кандалы декабристы, глядя на них, наверное, прощались здесь со своим прошлым. Белые березы провожали на сибирскую каторгу политкаторжан, народовольцев, большевиков. На Сибирский тракт вывел свои легендарные полки Василий Блюхер. По этой дороге соединения Красной Армии под командованием Михаила Тухачевского преследовали колчаковцев.

Наш пробег был третьим этапом ралли «Родина», которое посвящалось двум большим датам: пятидесятилетию Советского государства и двадцатипятилетию разгрома немецко-фашистских войск под Москвой. Большинство из нас одновременно подало заявки на участие в соревнованиях «Дорогами подвигов и славы» на призы журнала «За рулем». Чтобы завоевать приз в этих соревнованиях и в ралли, надо было не только показать большое водительское мастерство, но и сделать полезное дело в пути. И для нас было серьезной проблемой, как поделить время для дороги, для встреч и митингов, для осмотров памятных мест, сбора материалов, для ремонта машин, для заправки, для еды и сна.

Вот один день нашего путешествия. Предстояло пройти около 350 километров от Перми до Свердловска. Часов в 11 мы достигли Кунгура. Погода портилась час от часу, небо затягивали тучи, и уже первые капли дождя падали на дорогу. Впереди — длинный путь, незнакомые перевалы. Надо спешить. Но рядом, в трех километрах от тракта, знаменитая Кунгурская пещера. Проехать мимо? Ни за что на свете. И мы с большим удовольствием осмотрели ледяное диво Урала.

На перевалах участников пробега застал холодный проливной дождь. На нашем мотоцикле отказало освещение, и тогда на помощь пришел другой экипаж. Машина, которую вел шофер М. Курочкин, шла все время сзади нас и освещала дорогу.

В глухую ночную пору мы проехали мимо столба «Европа—Азия». Водители вели машины очень медленно и осторожно. Первые улицы Свердловска мы увидели уже в неясном свете утра...

Пять часов утра. Хмурое безрадостное небо. Наши экипажи — 28 мотоциклов, автомобили «Москвич», «Победа», ЗИЛ-164 — собрались на пересечении Московской кольцевой с Горьковским шоссе. На каждой машине надпись: «Москва—Братск».

Командор пробега инженер столичного почтамта Иосиф Ашкинази подает команду:

— Заводи моторы!

Иосиф самый молодой в нашей группе, состоящей из 45 человек. Мотоцикл он изучил в школьном техническом кружке. Ездил по многим дорогам, и самой трудной из них был Памирский тракт. На своей «Яве» он «взял» одиннадцать перевалов, наиболее высокий из которых лишь на сотню-другую метров ниже Монблана.

Один за другим стартуют мотоциклы. Наша очередь. Лента шоссе стремительно бросается навстречу...

Через два дня на нашем пути кончился асфальт. Началось бездорожье. Над Удмуртией висели затяжные дожди, они превратили тракт в сплошное глиняное месиво. В нем увязали даже грузовики и автобусы. Мотоциклы забивались грязью, буксовали, валились в кюветы. Привыкшие птицей лететь по асфальтовым дорогам «Явы» стали неуклюжими и непослушными. Чтобы увеличить проходимость, водители сняли крылья. Забрызганные с го-

буксовали, валились в кюветы. Привыкшие птицей лететь по асфальтовым дорогам «Явы» стали неуклюжими и непослушными. Чтобы увеличить проходимость, водители сняли крылья. Забрызганные с го-

ДОРОГАМИ



**ПОДВИГОВ
И СЛАВЫ**



● До Братска считанные километры.

И вот Свердловск остался позади. День, два, три, четыре, пять. Дорога по-прежнему бежит мимо неоглядных полей пшеницы и кукурузы, мимо милых сердцу березовых рощ. Удивительной красоты закаты полыхают в степи, заглядывают в синие блюдца озер. Кажется, нет ни конца ни края сибирской земле. И каждый из нас, быть может, впервые по-настоящему почувствовал, в какой большой и богатой стране он живет.

Однажды дорога привела нас к довольно широкой реке Яе, через которую не было моста. Брода тоже не было. Пришлось воспользоваться лодкой. С большими предосторожностями каждую машину перевозили на другой берег. Коляски отсоединили и переправили отдельно.

Чтобы уложиться в график, приходилось работать за рулем с темна и дотемна. Дороги встречались с самым разнообразным покрытием. Это требовало от водителей непрерывного внимания.

Трудности пути скрашивались встречами с добрыми и щедрыми людьми. Колхозные токари и кузнецы часто помогали нам с ремонтом даже в воскресенье или вечером, когда заканчивалась работа в мастерских. Чайные и столовые распахивали перед нами свои двери даже во время перерыва. Очень понравилось нам гостеприимство омичей. Уже на границе области, у села Крутинского, нас встретил плакат: «Привет вам, дорогие товарищи, на нашей прекрасной омской земле». Через Омск нашу колонну проводила милицейская машина.

У дорожного столбика с табличкой «Нижеомский район» нас ожидала большая группа людей. Грянул духовой оркестр. Белоголовые стеснительные девочки обежали всех и каждому преподнесли цветы, собранные в поле. Девушки постарше напоили водой — холодной колодезной, удивительно вкусной после пыльной дороги на тридцатиградусной жаре. А потом руки трактористов, доярок, шоферов подняли нашего лучшего водителя Наташу Алексееву вместе с ее «Явой».

О Наташе — технике Московского государственного университета — следует рассказать особо. Девчонкой она впервые села за руль мотоцикла и с тех пор горячо, безраздельно полюбила машину и дороги. Она объехала Крым и Кавказ, Белоруссию и Закарпатье. Наташа увлекла мотоциклом и мужа, и сына. В ее семье сегодня четыре машины.

Нашу колонну привели в село Нижняя Омка. На главной улице собралось почти все село.

Слово взяла секретарь райкома партии А. Шахова:

— Передайте Москве большой привет от маленькой Нижней Омки. Скажите москвичам, что мы, труженики сельского хозяйства, сделаем все, чтобы поднять производство.

В ответном слове мы благодарили как могли. Благодарили за теплоту встречи и за то, что двадцать пять лет назад сибиряки помогли отстоять родную Москву. Говорили, что теперь

доберемся на мотоциклах не только до Братска, но если нужно, то и до Луны...

После роскошного обеда в чайной Нижеомского райпотребсоюза снова двинулись в путь. За пшеничными полями некоторое время еще можно было видеть белые домики Нижней Омки. Хотелось верить, что пути-дороги приведут нас сюда снова...

Мотороллер «Тула» все же не выдержал поединка с сибирскими дорогами. В Ишиме он окончательно встал: треснула рама, заклинило поршень. Нужен был капитальный ремонт. Но несколько дней вся группа ждать не могла. Валентин — скромный, спокойный, даже незаметный с первого взгляда парень. О таких вроде бы и писать нечего. Но, оставшись один, он проявил истинное мужество. После ремонта вел мотороллер днем и ночью, пока хватало сил. Остановки — только у бензоколонок и столовых. Сон — два-три часа прямо у обочины дороги, рядом с израненной машиной. За полтора суток Валентин Корепанов прошел 1100 километров. Так он стал истинным героем пробега.

Долго мы будем помнить встречи с участниками Великой Отечественной войны. Мы беседовали с защитниками Москвы и героями штурма Берлина, с комсомольцами-добровольцами из Уральского танкового корпуса.

...В Новосибирске, в сквере героев Революции, и в Красноярске, на Красной площади, наши ребята и девушки возложили венки на могилы первых сибирских коммунистов, прославленных партизанских командиров.

На длинном пути от Москвы до Братска мы каждый день встречали много интересного. Но, пожалуй, больше всего запомнится нам поездка в Дивногорск. Своими глазами мы увидели огромную бетонную плотину. Смотришь на покоренный Енисей — и охватывает чувство гордости за нашу страну, за советских людей.

Ясным утром мы въехали в Братск. Вместе с нами успешно закончили маршрут спортсмены из других городов — Ленинграда, Запорожья, Томска, Иркутска, Омска, поселка Новоноронежского. Мы увидели настоящее сибирское чудо: несказанной красоты море, созданное человеческими руками, гидростанцию на Ангаре, такси, мчащиеся через тайгу по асфальтовым дорогам, заводы-гиганты. А у нового красивого здания телецентра нам показали одного из прежних хозяев здешних мест — ручного медвежонка Димку.

Фоторепортеры ловили в объективы счастливую улыбку ленинградской аспирантки Татьяны Матрошилиной. Жители города с уважением рассматривали мотороллер Валентина Корепанова. Иосиф Ашкинази давал интервью журналистам. Братчане видели по телевизору выступление Наташи Алексеевой и других товарищей.

На торжественном митинге мы передали комсомольцам города наш подарок — землю с разезда Дубосеково, где стояли насмерть двадцать восемь бойцов, защищая Москву. Нам аплодировали те, кто покорила Ангару, построил Братск, возвел заводские корпуса в тайге. И это было самой большой наградой за длинный и трудный путь.

Ф. ПАТРУНОВ,
мастер спорта СССР,
спец. корр. «За рулем»

Москва — Братск



● И снова озарил счастливые лица раллистов огонь Братска, на этот раз в Москве.

Фото В. Шишова и В. Бровка

Если на поврежденном участке кузова отслоилось только наружное покрытие из синтетической эмали, а грунтовка и шпаклевочный слой держатся прочно, его надо исправить той же эмалью. При этом необходимо сначала промыть водой всю наружную поверхность автомобиля. Затем шлифовать поврежденные участки и нанести два слоя синтетической эмали.

Участки синтетического покрытия, поврежденные до металла, предварительно покрывают грунтом ГФ-020 или синтетической эмалью, которая в этом случае выполняет роль грунта.

Грунт (при подкраске) наносят узкой струей или через трафарет, чтобы избежать опыления окружающей поверхности.

Если повреждены отдельные участки кузова, покрытого нитроэмалью, поверхность готовят таким же образом. Здесь, кроме грунта ГФ-020, можно применять ФЛ-03к и № 147. Технология отделки поверхности — обычная.

Поврежденные участки (кромки крыльев, дверей и т. п.) хорошо выправляются синтетической эмалью. Ее наносят кистью в два слоя при рабочей вязкости 28—36 секунд.

Исправляя повреждения нитроэмалью, лучше всего пользоваться краскораспылителем, так как она быстро высыхает, а при нанесении кистью оставляет штрихи и риски.

ЦВЕТОВОЙ КРУГ

Чтобы получить однотонное покрытие и избежать заметных переходов, лучше окрашивать не только поврежденный участок, но и всю панель (крыло, капот, угловую панель и т. п.). Желательно также наиболее близко подогнать («подколерить») оттенок эмали, применяемой для подкраски, под цвет краски на кузове добавлением компонентов других цветов. Это бывает необходимо почти всегда, даже при подкраске «своей» эмалью, поскольку в процессе эксплуатации цвет пленки меняется.

Для подбора компонентов рекомендуется пользоваться цветовым кругом (схема его приведена на рис. 3). Основные цвета, которые нельзя получить смешиванием двух или нескольких, — синий, красный и желтый, а также не показанные на цветовом круге черный и белый. Остальные цвета и оттенки можно получить из красок основных цветов, расположенных по кругу рядом, прибавив к ним (при необходимости) черную или белую. Например, смешав желтую и синюю краски, получают зеленую. А если к синей прибавить белую получится голубая. Примешивая сюда зеленую краску, делаем оттенок бирюзовым.

Банки с краской следует хранить плотно закрытыми, поскольку испарение растворителей влияет на оттенок.

Цвет краски подбирают только при естественном дневном освещении, избегая яркого солнечного света. Окончательно оценивать цвета надо после сушки, когда почти все они становятся более темными. Сравнивают между собой поверхности с одинаковой отделкой и одинаковых размеров. Например, если поверхность подлежит полировке, то вновь нанесенное (пробное) покрытие следует полировать до того, как будут сравниваться цвета.

ОПАСНОСТИ, КОТОРЫЕ НАС ПОДСТЕРЕГАЮТ

Всякая небрежность в процессе окраски и сушки, неблагоприятная окружающая среда (пыльное помещение, повышенная влажность воздуха и др.) могут обернуться значительными дефектами. Скажем, из-за неправильного применения краскораспылителя или нанесения краски нерабочей вязкости (слишком толстый или жидкий слой) получаются потеки. Недостаточно тщательно перемешанная краска грозит разнотонностью. Тот же результат может получиться при составлении красок из загрязненных компонентов. Различия в режиме сушки также дают разнотонность. Плохая очистка от жировых и других загрязнений приводит к отслаиванию пленки.

Еще один вид брака — побеление эмали. Причин здесь несколько: попадание минерального масла на пленку краски; работа с неочищенным воздухом или с воздухом повышенной влажности; попадание воды в краску или растворитель; перевод недосушенного автомобиля из теплого помещения в холодное; окраска при пониженной температуре. Работа с непрофильтрованной краской или в запыленном помещении может повлечь засорение покрытия. Нанесение краски на влажную поверхность, как и попадание воды в лакокрасочный материал, приведет к тому, что в покрытии появятся пузырьки и поры. Если наружное покрытие наносится на недостаточно просохший слой грунта или шпаклевки или если резко различается температура окрашиваемой поверхности и краски, в пленке могут появиться трещины.

Толстый слой покрытия также может явиться причиной появления морщин, пузырьков и пор в пленке краски.

ЗАГЛЯНЕМ ПОД МАШИНУ

Поверхности днища кузова, нелицевой стороны крыльев и другие, покрытые битумной мастикой (№№ 579, 580, 112 или 213), в случае местного разрушения пленки так же, как и для обычной окраски, тщательно зачищают до металла, а затем грунтуют и наносят на них ровный слой мастики.

Здесь можно применять также сурико-свинцовый грунт, состоящий из 75 весовых частей сухого свинцового сурика и 25 олифы (натуральной или оксоли). Этот грунт можно наносить кистью. Битумную мастику перед употреблением разогревают, погрузив банку с ней в теплую воду. Чтобы придать мастике нужную вязкость, ее разбавляют сольвентом или уайт-спиритом. В «домашних» условиях битумную мастику обычно наносят вручную.

Иногда низ покрывают асфальто-битумным лаком № 177 или краской № 122 и кузбаслаком. Эти материалы наносят тонкой пленкой, и поэтому они недолговечны. Их приходится часто восстанавливать (опять зачищать, грунтовать и красить). Поэтому лучше все-таки пользоваться асбесто-битумными мастиками. Одну из таких мастик можно приготовить из асбестовой пыли (26,5 процента), полимеризованного льняного масла (6,7), рубракса (31,2), железного сурика (13,1) с добавлением растворителей — сольвента (9,9) и ксилола (12,6 процента).

Водосточные желобки крыши кузова после очистки и грунтования также промазывают мастикой.

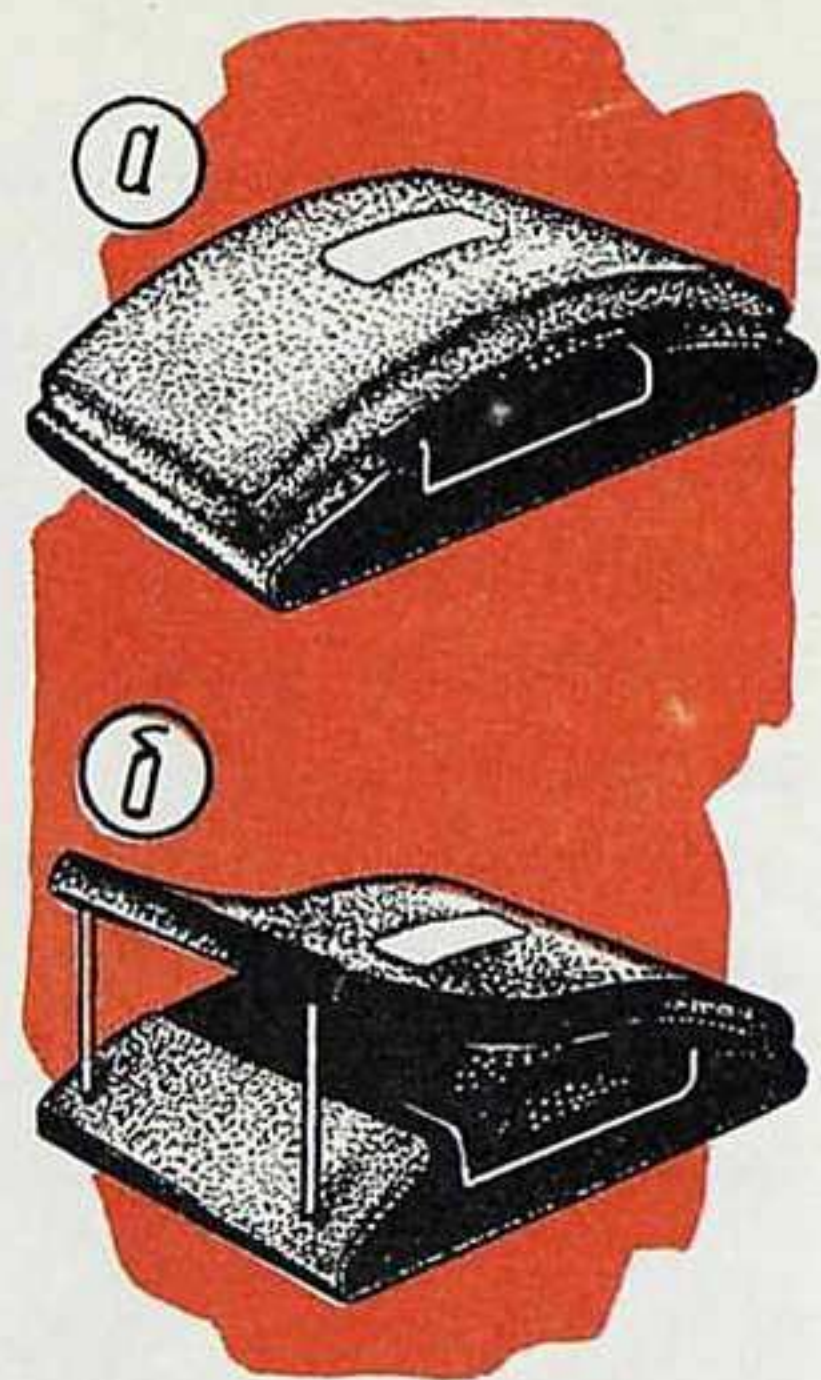


Рис. 1. Шлифовальный резиновый блок: а) в закрытом положении; б) в открытом положении.

Рис. 2. Шлифовка грубых обрывов пленки: 1 — металл; 2 — старое покрытие; 3 — скос; 4 — обрыв краски.

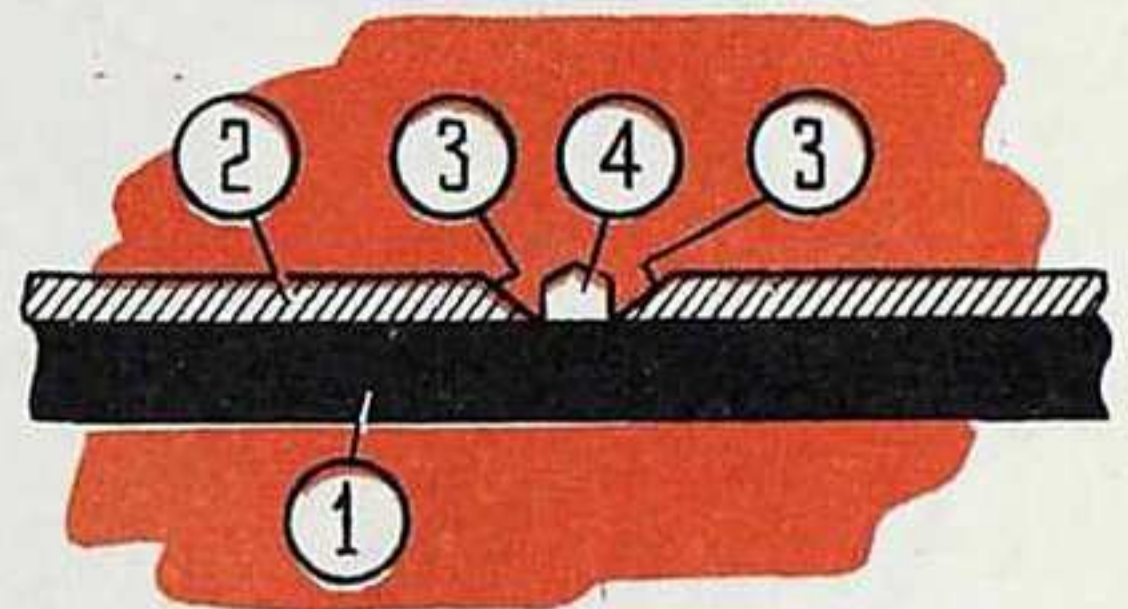
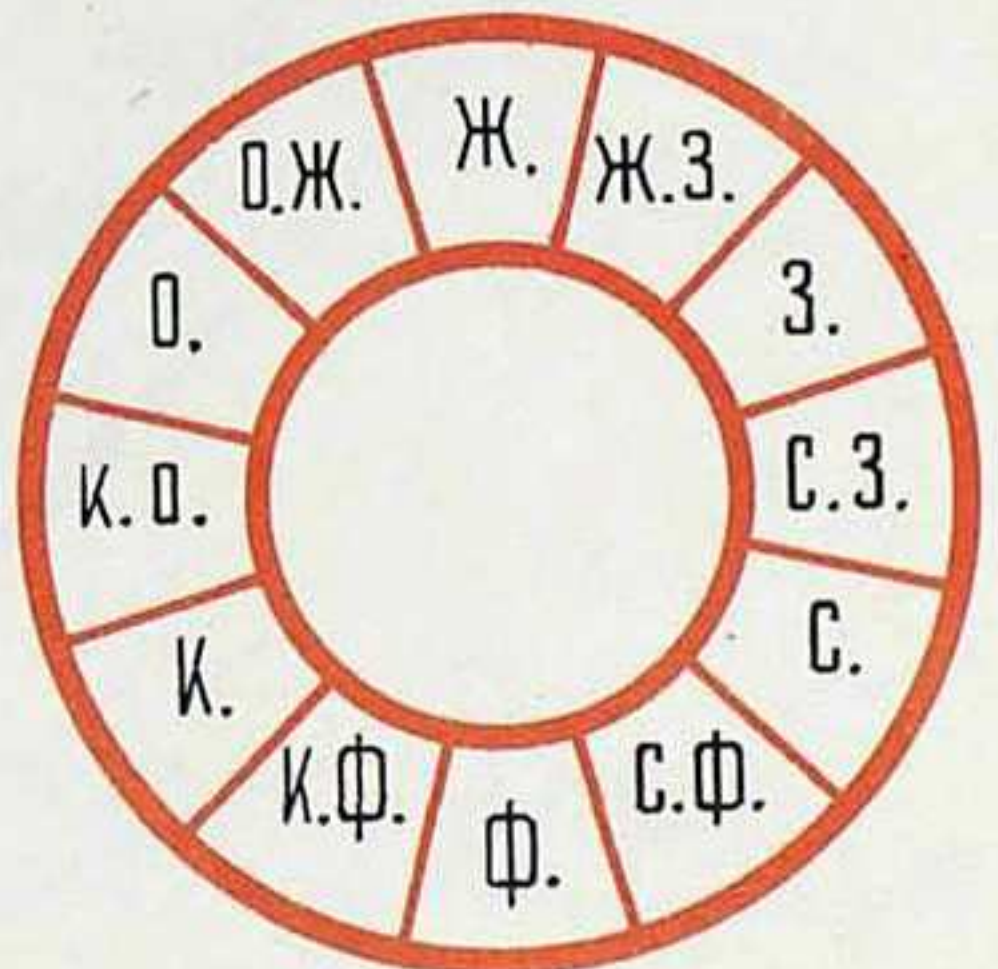


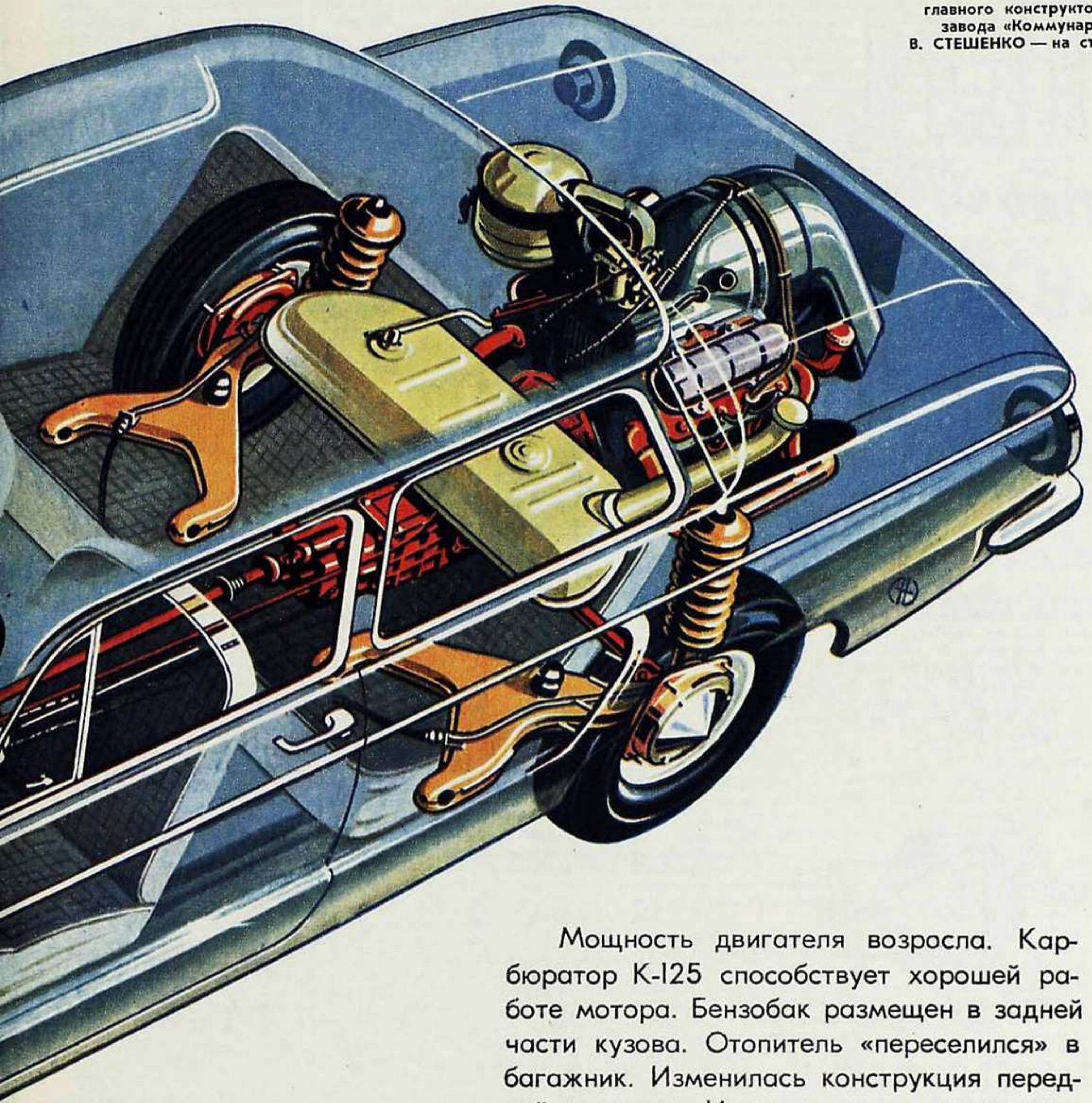
Рис. 3. Шкала для подбора цвета краски (цветовой круг): ж — желтый цвет; ж. з. — желто-зеленый (темно-желтый или светло-зеленый); з — зеленый; с. з. — сине-зеленый (темно-зеленый); с — синий; с. ф. — сине-фиолетовый (светло-синий); ф — фиолетовый; к. ф. — красно-фиолетовый (темно-красный); к — красный; к. о. — красно-оранжевый (светло-красный); о — оранжевый; о. ж. — оранжево-желтый (светло-желтый).



Обратите внимание, «Запорожец» вырос и похорошел. Дверь теперь открывается по ходу автомобиля. Внутреннее убранство—щиток приборов, утопленная рулевая колонка, раскидывающиеся сиденья—делает машину удобнее и привлекательнее. Изящные воздухозаборники расположены в зоне наименьшей запыленности.



СТАР



Мощность двигателя возросла. Карбюратор К-125 способствует хорошей работе мотора. Бензобак размещен в задней части кузова. Отопитель «переселился» в багажник. Изменилась конструкция передней подвески. Исчезла «косолапость» задних колес. Тормозные колодки не нуждаются в регулировке.

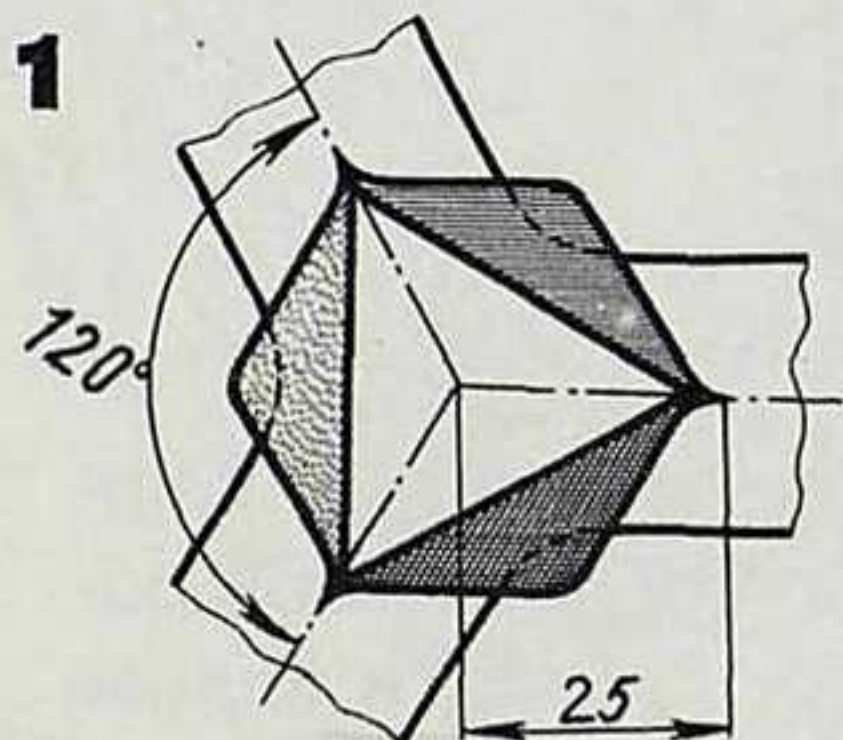
ПРЕДСТАВЛЯЕТ НОВЫЙ «ЗАПОРОЖЕЦ»

ТЕМ,

Кто ездит на «Вятке»

Много лет я езжу на мотороллере «Вятка» модели ВП-150. За это время у меня накопился некоторый опыт, сложившийся из длительных наблюдений и экспериментов. Думаю, что он будет полезен и другим водителям этих машин.

В инструкции к мотороллеру рекомендуется заменять масло в картере через каждые 2000 км пробега, то есть так же, как, например, в «Ковровце». Но если в мотоцикле масла 600—800 см³, то в «Вятке» только 130 см³. Поэтому оно быстро загрязняется и теряет свои качества. Есть смысл менять автол через 1000 или даже 500 км.



Все, кто долго ездит на «Вятке», наверно, замечали, что отверстие защитной муфты, через которую проходит впускной патрубок цилиндра, со временем расширяется и через образовавшийся зазор в отсек карбюратора проникает пыль и грязь с заднего колеса. Уплотнительное кольцо из изоляционной ленты или другого материала поможет вам избавиться от этого.

Если у вашей машины перегорит большая лампа (15+15 Вт×6 в) и заменить ее нечем, можно выйти из положения так. Купите лампу таких же параметров, но с цоколем меньшего размера (они часто бывают в продаже) и впаяйте ее в цоколь перегоревшей. При этом важно сохранить пространственное расположение нитей, так как их смещение отно-

сительно фокуса рефлектора снизит интенсивность светового луча.

На мой взгляд, пятнадцативаттная лампа не всегда дает достаточное освещение. Например, при езде по мокрому и поэтому темному асфальту. Я пользуюсь лампой 21+21 св×6 в.

На мотороллерах первых выпусков на маховике генератора и щитке не делалось рисков, помогающих правильно устанавливать опережение зажигания. Водители таких машин могут сами нанести их при тщательно выверенном положении коленчатого вала, соответствующем опережению в 29 ± 1 градус.

Момент размыкания контактов прерывателя можно достаточно точно определить визуально, освещая их фонариком со стороны наблюдения, в плоскости, касательной к пятну контакта.

Мало кто подумает, что брызги от заднего колеса могут вызвать перебои в зажигании. Это, к сожалению, случается — происходит утечка тока высокого напряжения. Выручит вас кусок резины от автомобильной камеры размером 300×300 мм, помещенный между колесом и крышкой сцепления и прикрепленный верхним краем тремя винтами М4 к раме мотороллера.

Довольно часто приходится подтягивать гайки маховика мадино. При этом у старых конструкций необходимо снимать щиток вентилятора. Я предлагаю для более удобного доступа к гайке сделать зубилом звездообразное сечение в центре щитка (рис. 1) под углом 120 градусов и образовавшиеся язычки загнуть.

Поверхность сердечников катушек со стороны маховика неплохо покрыть тонким слоем краски. Если на ней появятся задиры — это сигнал того, что пришла пора менять коренные подшипники, не ожидая, когда будут повреждены сами сердечники.

При обкатке, когда движущиеся детали прирабатываются, в амортизаторах скопится большое количество металлических частиц, увеличивающих износ. По-моему, целесообразно проводить первую замену жидкости в амортизаторах не через 3000, а через 1000 км пробега.

Рис. 1. Так рассекают щиток, чтобы открыть доступ торцевому ключу к гайке.

Рис. 2. Подкладка к наконечникам.

Порой очень нелегко прошприцевать переднюю подвеску — старая смазка густеет и перемешивается с грязью. Я в таких случаях ослабляю гайки осей подвески и кронштейна пружины. Затем, шприцуя, одновременно отжимаю качающийся рычаг подвески и кронштейн пружины то в одну, то в другую сторону. Таким образом свежая смазка постепенно вытеснит старую.

Случается, что в задних амортизаторах пружина, сжимаясь от нагрузки, искривляется, вызывает боковой износ кожуха и корпуса амортизатора и даже задевает за покрышку колеса. В этом случае нужно снять с торца пружины на наждачном круге «на клин» небольшой слой металла. Наибольшая толщина слоя

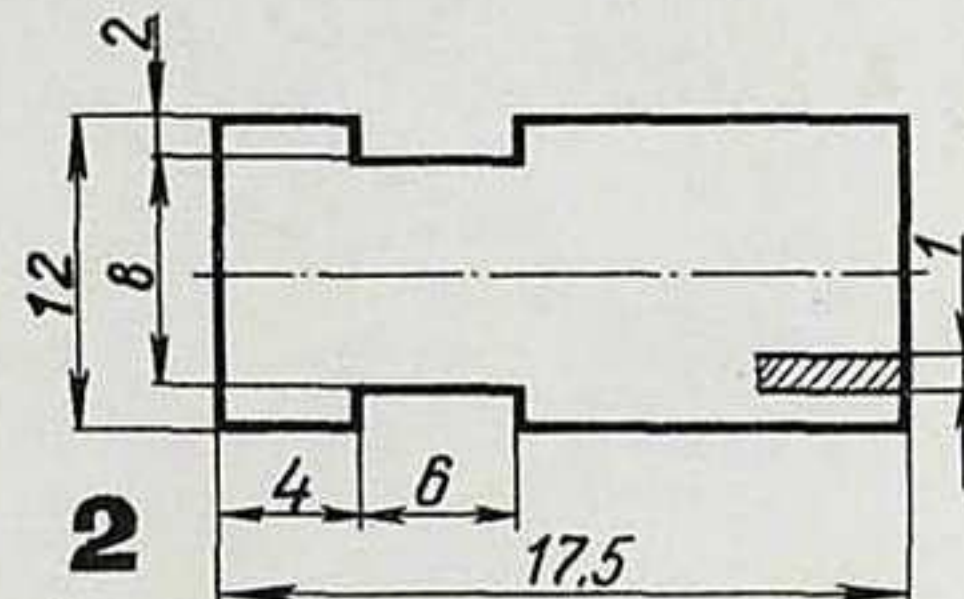
(0,5—1 мм) должна быть со стороны, противоположной выпучиванию. Насколько удачным оказалось исправление, проверяют, наблюдая форму сжимаемой пружины, установленной в амортизаторе на мотороллере. Таким же методом можно исправить пружину и передней подвески, когда замечается односторонний износ стенок отверстия бронзового кронштейна.

Если диск колеса окажется погнутым, то при езде по грязи внутрь покрышки будет попадать влага. Но достаточно уплотнить плоскость разъема дисков, вставив между ними резиновую прокладку и вырезав в ней шесть отверстий под болты, — и этого не случится.

В процессе эксплуатации тормозные колодки постепенно изнашиваются и наступает момент, когда регулировка уже бессильна. Однако срок службы колодок можно продлить, если их стальные наконечники изготовить из 2-миллиметрового листа. Можно поступить и по-другому. Из листа толщиной 1 мм изготовьте две подкладки (рис. 2) и приварите их к наконечникам со стороны колодок.

Бывает так, что тормозной барабан начинает задевать за рычаг задней подвески. Происходит это тогда, когда смята правая сторона ступицы заднего колеса. В этом случае надо вставить между подшипником и ступицей кольцо из углеродистой стали наружным диаметром 27 и внутренним — 20 мм. Толщина кольца — 1,5—2 мм.

После длительной эксплуатации или при недостаточной смазке у первичного вала коробки передач изнашивается шейка, играющая роль внутреннего кольца в игольчатом подшипнике. Износ, как правило, односторонний. Блок шестерен не будет перекашиваться, если вал повернуть другой, неизношенной стороной. Ослабив гайку первичного вала, в его шлиц вводят отвертку и поворачивают на пол-оборота. Разбирать двигатель при этом не требуется.



Мне приходилось встречать мотороллеры, у которых и после обкатки передачи переключаются довольно туго. Причина заключается в слишком длинной или жесткой пружине фиксатора. Переключение легко регулируется. Операция это несложная. Когда сектор находится в нейтральном положении, вынимают пружину и свободный конец укорачивают на наждачном круге. Если, наоборот, переключение нужно сделать более тугим, то под торец пружины, в углубление корпуса сектора, подкладывают шайбу диаметром 8 мм соответствующей толщины.

С. БЕРДНИКОВ,
инженер

г. Йошкар-Ола

В настоящее время практически приходится иметь дело с нитроцеллюлозными или синтетическими покрытиями. Чтобы установить марку эмали, часто достаточно бывает внимательного осмотра окрашенной поверхности: нитроэмалевые покрытия на легковых автомобилях всегда шлифуют и полируют, поэтому у них пленка ровная и гладкая; покрытия из синтетических эмалей отличаются хорошим естественным блеском (без шлифовки и полировки), но поверхность их не так ровна, она как бы чуть-чуть рябит, напоминая шагрень.

Если не удастся на глаз установить марку эмали, можно поступить по-другому. Протереть покрытие с нелицевой стороны какой-нибудь детали кусочком ваты или ветоши, смоченной в растворе для нитроэмали (№ 647, РДВ и др.). Если вата покрывается краской, значит кузов окрашен нитроэмалью.

Поскольку синтетические эмали употребляются сравнительно недавно и их трудно сушить в «домашних» условиях, пока еще зачастую приходится применять нитроэмали. Ими можно подкрашивать не только отдельные места, но и полностью кузов, даже если он прежде был покрыт «синтетикой».

Прежде всего несколько слов о шлифовке, поскольку эта операция встречается во многих случаях. Надо надеть шкурку на специальный резиновый блок (рис. 1) или на колодку из мягкого дерева размером 100×60×30 мм. Можно использовать также прямоугольный кусок резины.

ЧЕТЫРЕ СЛОЯ

Первый слой наносимой нитроэмали, который называется выявительным, должен быть тоньше, чем последующие. Это позволит увидеть оставшиеся неровности. Выявительный слой сушим при 18—23 градусах 1 час. Дефекты исправляем быстросохнущей шпаклевкой.

Кузов окрашиваем, нанося четыре слоя нитроэмали, причем высушивая первые три при 18—23 градусах по 10 минут каждый, а последний слой (перед полировкой) — 12 часов.

Надо учесть, что общая толщина всех слоев нитроэмали должна быть 50—80 мк. Более тонкое покрытие не сможет надежно защитить поверхность от воздействия внешней среды. Оно быстро сотрется при повторной полировке. Если же толщина всех слоев покрытия (включая грунтовку и шпаклевку) превысит 140 мк, то в нем появятся трещины.

Окрашенную поверхность надо дополнительно шлифовать водостойкой шкуркой № 320, промыть водой, протереть и просушить 20 минут при 18—23 градусах.

Высушенную поверхность покрываем слоем очень жидко разведенной нитро-

эмали вязкостью 13 секунд (примерно 9 частей растворителя и 1 часть краски) или растворителем № 648. Это позволит удалить оставшиеся после шлифовки риски. Затем опять сушим при температуре 18—23 градуса в течение 24 часов. Высохшую поверхность кузова полируем сперва пастами № 289 и 290, затем полировочной водой. После завершения полировки на кузове через несколько минут появится белый налет. Надо взять фланель или байку и тереть круговыми движениями до появления блеска.

ОМОЛОЖЕННЫЙ КУЗОВ

А теперь возьмем в руки пульверизатор. При восстановлении лакокрасочного покрытия возможны четыре варианта.

1. «Нитро по нитро»

В этом случае старый слой нитроэмали следует сошлифовать до шпаклевки или снять растворителем. Затем надо нанести на поверхность кузова выявительный слой нитроэмали, исправить дефекты шпаклевкой, шлифовать и удалить шлифовочную пыль. Так поступают потому, что этот слой обладает плохой адгезийной способностью («прилипчивостью»), часто имеет сетку очень тонких «волосных» трещин и плохо удерживает на себе последующие слои покрытия.

2. «Синтетика на металл»

Окрашивают кузов синтетическими эмалями со снятием старой краски в такой же последовательности, как при использовании нитроэмалей. Вместо шпаклевки НЦ-00-8 здесь надо применять шпаклевку МС-00-6 или ГФ-00-12 (можно и НЦ-00-8, обеспечив тщательную ее просушку). Затем наносят первый слой синтетической эмали, сушат его при 18—23 градусах 5—7 минут и по мокрому первому слою наносят второй. Сушим: меламино-алкидную МЛ-12 при 125—130 градусах 35 минут, МЛ-152 — при 80 градусах 1 час, а не

7 часов, как указывалось в предыдущей беседе (№ 9 журнала). При 100 градусах время сушки МЛ-152 — 30 минут.

3. «Синтетика по синтетике»

Достаточно шлифовать старый слой водостойкой шкуркой № 220—280. Участки, поврежденные до грунта или до металла, необходимо загрунтовать и выровнять шпаклевкой.

При окраске синтетическими эмалями по старому слою такой же эмали для подгрунтовывания отдельных участков можно применять синтетическую эмаль или фосфатирующий грунт ВЛ-08. В этом случае эмаль следует сушить при 125—130 градусах 50 минут, а грунт — при 18—23 градусах 15 минут.

Заметим, что красить синтетическими эмалями, как и любыми другими, по старому слою нитроэмали не рекомендуется. Его надо снять до грунта или шпаклевки.

4. «Нитро по синтетике»

Кузов, ранее окрашенный синтетическими эмалями, можно покрывать нитроцеллюлозными. Синтетическое покрытие при этом снимать до металла не обязательно. Можно и не грунтовать всю поверхность кузова. Достаточно глубоко и тщательно шлифовать все поврежденные участки. В остальном технология такая же, как при окраске нитроэмалей. Окончательная отделка — также.

ПОДКРАСКА ПОВРЕЖДЕННЫХ УЧАСТКОВ

Технологическая последовательность операций зависит от степени повреждения пленки эмали и от материалов, которыми окрашен кузов.

Обрыв в старом слое краски следует шлифовать до получения плавного перехода от краски к металлу (рис. 2).

**КЛУБ
"АВТОЛЮБИТЕЛЬ"**

Вам, молодые мотоциклисты

Кажется, что может быть неприятней в пути, чем возня с безнадежно замолкшим двигателем. Правда, бывалые люди говорят, что спустившая шина хуже. В первом случае не поедешь, но можно хоть катить, во втором — лишаешься и этого преимущества. Все же мне хочется рассказать об одном таком типичном случае.

Двое бегом катят «Ковровца». Расположение участников «прогулки» классическое: один, ухватив руль, бежит сбоку, другой — толкает сзади. Слышно, коленчатый вал крутится вовсю, но двигатель хлопков не издает. Мотоциклисты — дюжие ребята — уже изрядно взмокли. Набегавшись досыта, они принялись заводить двигатель так, как это стали бы делать очень многие на их месте. Они без усталости толкали, сменяя друг друга, пусковую педаль, энергично вертя ручку управления дросселем карбюратора. При этом то закрывали, то открывали бензокран, заменяли намокавшую свечу. «Ковровец», вероятно, боясь, что его доконают, изредка обнадеживающе чихал и подхлопывал, чем воодушевлял мотоциклистов, уже хватавшихся было за инструменты, чтобы что-нибудь развинтить.

Вероятно, новички не знали, что для пуска двухтактного двигателя необходимы определенные условия.

Первое: достаточно сильная искра в свече зажигания. Проверка проста — свечу в наконечнике приближают к массе не меньше чем на 4 мм. Между электродами и между корпусом и массой должна проскакивать искра.

Второе: рабочая смесь в цилиндре. У холодного двигателя после безуспешных попыток пуска вывернутая свеча бывает влажной (в дальнейшем могут появиться потеки топлива на выпускной трубе и даже капли его из глушителя). У горячего — из глушителя выйдут пары не сгоревшего топлива.

Третье: установка зажигания, соответствующая норме, указанной заводом.

Четвертое: правильное газораспределение. Оно обеспечивается выполнением соответствующих правил при сборке, а также свободным проходом воздуха, горючей смеси и отработавших газов соответственно через воздухоочиститель, каналы цилиндра и через глушитель.

Пятое: достаточная компрессия в цилиндре, обнаруживаемая при прокручивании кривошипа пусковой педалью. Чтобы уточнить это, кривошип прокручивают при завинченной и вывинченной свече. В первом случае упругое сопротивление велико, во втором — незначительно.

Шестое: герметичность картера, при которой в нем образуются достаточные разрежение и давление для впуска и продувки. При нарушении герметичности (из-за повреждения сальников, прокладок, ослабления затяжки соединений и износа) свеча сухая, и горючая смесь попадает в цилиндр только после многих попыток пуска.

Седьмое: нормальное содержание масла в безине.

Состояние двигателя «Ковровца» как будто отвечало всем этим условиям. Почему же тогда не было вспышек? Не надо быть Шерлоком Холмсом, чтобы восстановить цепь обстоятельств, в результате которых поездка на мотоцикле превратилась в пешую прогулку с ним. Двое оседлали в летний день, может быть, еще не полностью обкатанного «Ковровца». Остановились для перекура. Не будем усложнять обстоятельств и предполагать, что в топливе содержалось излишнее масло, дозирующая игла установлена слишком высоко, завышен уровень топлива, под запорную иглу попала соринка, пропускал сальник на левой шейке кривошипа, — причин ухудшения воспламеняемости рабочей смеси можно привести много.

Вероятнее, все дело обстояло более прозаично: горячий двигатель попросту не завелся с первого нажима на педаль, и водитель утопитель поплавок.

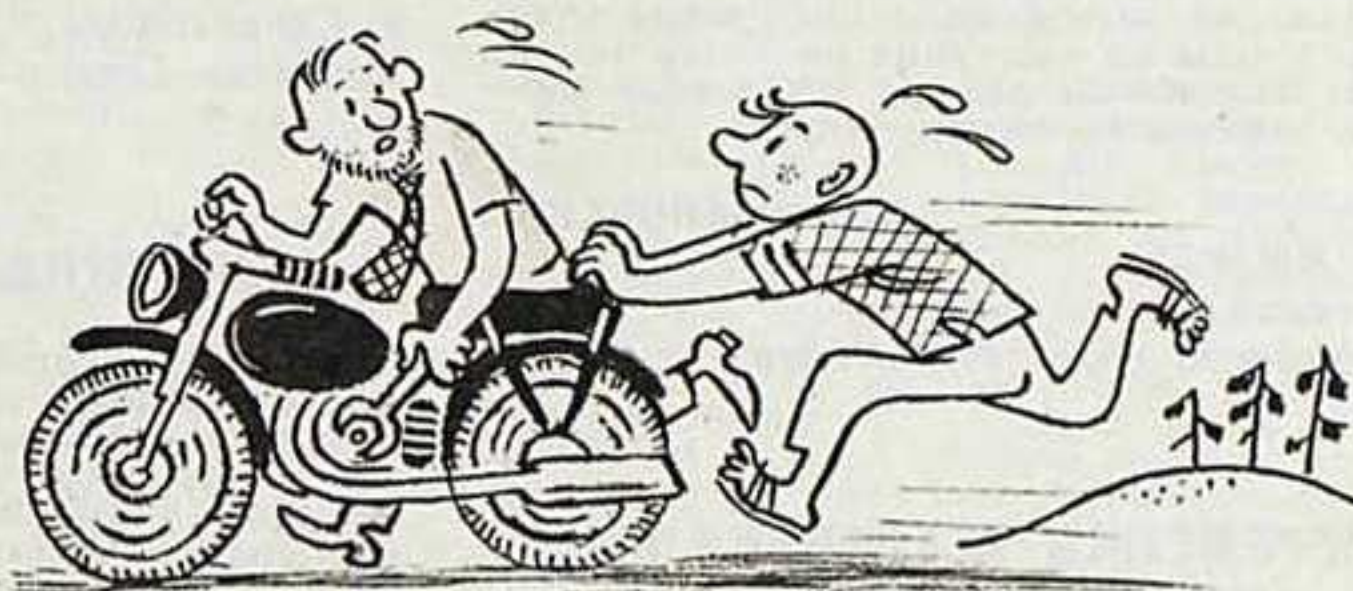
В этом простом случае (как и в более сложном) в картере двигателя в резуль-

тате избыточного попадания топлива при пуске, переобогащения смеси и увеличенного содержания масла в бензине возможно скопление конденсата жидкого топлива. На ходу двигатель может, как говорят, «проработать» обогатившуюся смесь, и существенного нарушения в его работе не произойдет. Но если двига-

(вспомните: «на карбюраторе» проезжают не одну сотню метров). Эффект будет при длительном прокручивании.

Наши знакомые, пытавшиеся пустить «Ковровца», вероятно, всего этого не знали и не имели опыта, не привыкли еще к особенностям новой машины, зря торопились и старались как

Почему



умолк двигатель

Рис. К. Невлера

тель сильно нагреется да мотоцикл еще постоит, то пары испаряющегося конденсата вызовут переобогащение рабочей смеси в цилиндре и вспышки не будет. Чтобы смесь опять приобрела способность воспламеняться, необходимо либо продуть двигатель, либо дать ему остыть. Желательно и то и другое.

Продувают двигатель, медленно проворачивая коленчатый вал при открытом дроссельном золотнике и декомпрессоре. Иногда для ускорения вывинчивают свечу, а в тех случаях, когда топливо уже капает из глушителя, полезно перекрыть бензокран. При «пересосе» и перегреве продувка воздухом облегчает пуск и служит самым надежным способом заставить двигатель давать вспышки.

Из-за быстрого же прокручивания коленчатого вала, в особенности при открытом дросселе, происходит не ожидаемая продувка воздухом, а дальнейшее засасывание горючей смеси. Перекрывая бензокран, необходимо учитывать, что вначале это не дает результата, так как уровень топлива в поплавковой камере понижается медленно

можно сильнее толкать педаль. Недостаточно продув двигатель, они спешили пробовать: «авось, заведется». Прикрывали дроссельную заслонку и даже топили поплавок, после чего опять требовалось продувать двигатель.

О нормализации рабочей смеси при прокручивании двигателя с открытыми дроссельной заслонкой и декомпрессором сигнализируют вспышки в цилиндре. Чтобы не вызвать в горячем двигателе «пересоса», рекомендуется начинать пуск при полностью открытом дросселе, а в случае неудачи постепенно прикрывать его.

Эту короткую лекцию мотоциклисты выслушали с явным недоверием. Пришлось взяться за ручку управления дросселем. Минуты ожидания — и замученный «Ковровец», раздраженно вздрагивая, начал давать редкие вспышки, выталкивая струи дыма. Затем он пришел в себя и как ни в чем не бывало бодро застрекотал, пригласив мотоциклистов в путь-дорогу.

М. ГИНЦБУРГ

РЕМОНТ КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА

На левом фланце коленчатого вала двигателя Д-4 (Д-5) расположен штифт, служащий для правильной установки ротора магнето. При ударах по фланцу, неправильной постановке ротора штифт может срезаться. Тогда ротор начинает проворачиваться на валу двигателя, нарушая угол опережения зажигания, двигатель плохо заводится или вовсе не заводится. Часто причину ищут в карбюраторе, меняют свечи и т. п.

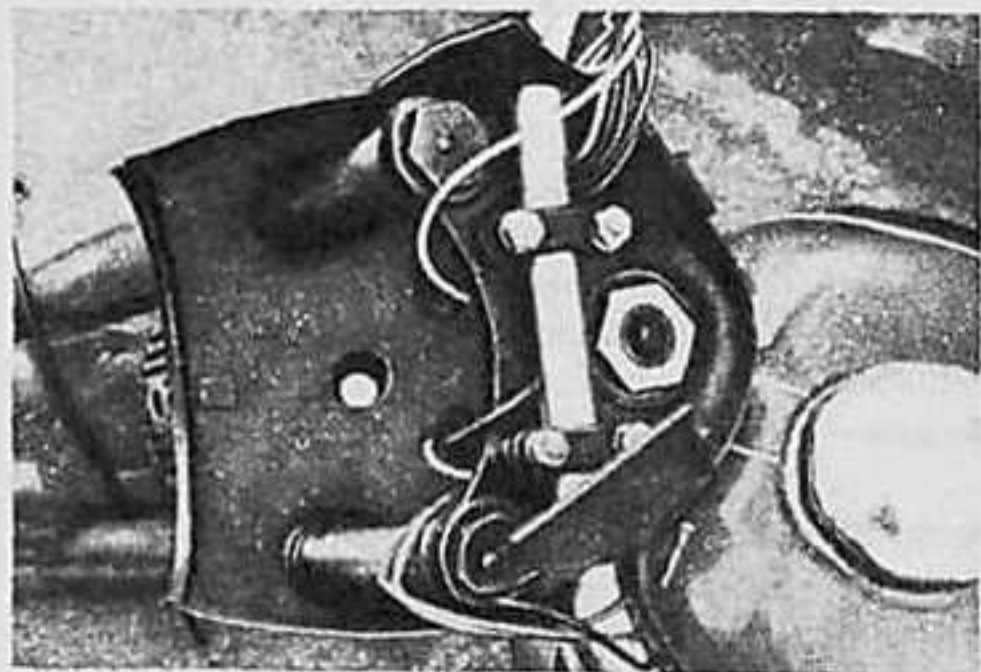
Эту неисправность можно устранить следующим образом. На месте штифта следует высверлить отверстие глубиной 2-3 мм и диаметром 0,5 мм. В отверстии нарезать резьбу диаметром 1 мм и ввернуть шпильку с такой же резьбой. Выступающий конец надо аккуратно отпилить, чтобы он выступал не более чем на 1 мм. Подобный ремонт позволяет избежать замены коленчатого вала.

А. РОМАНОВСКИЙ

дер. Вылки
Даугавпилсского района
Латвийской ССР, п/о Шпоги

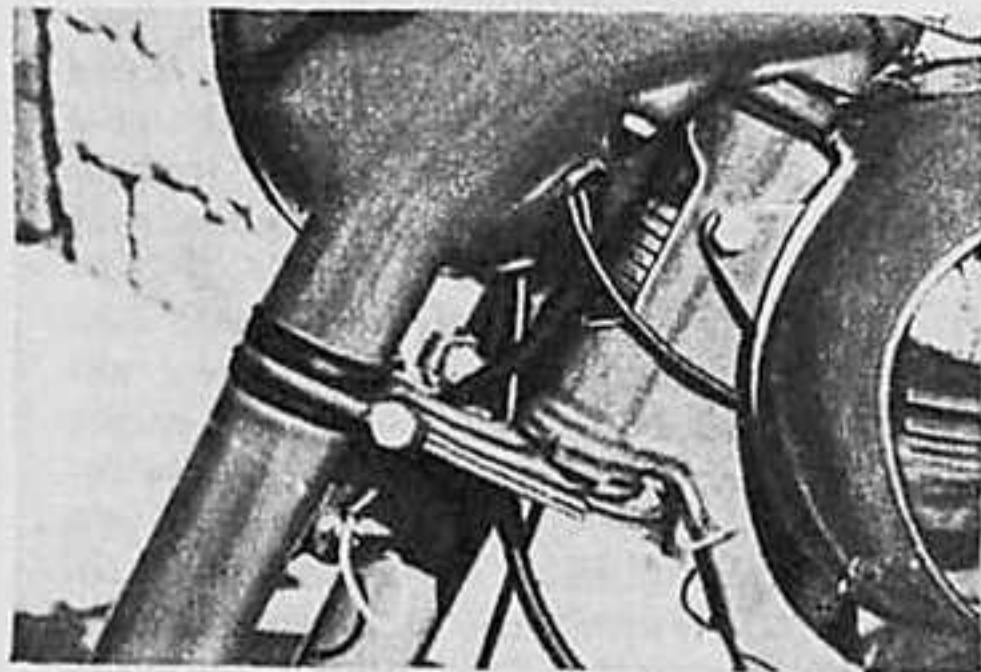
ПЕРЕДЕЛКА МАЛЕНЬКАЯ — ПОЛЬЗА БОЛЬШАЯ

Чехословацкие мотоциклы «Ява-350» (год выпуска 1964, номера шасси с № 190000) лучше старой модели. Новая конструкция вилки обеспечивает плавное гашение колебаний при движении пера вверх. Но в оформлении мостика вилки есть один недостаток. Увеличенный передний прилив изменяет плавный изгиб тросика спидометра. В результате трос сгибается под большим углом, быстро приходит в негодность и обрывается.



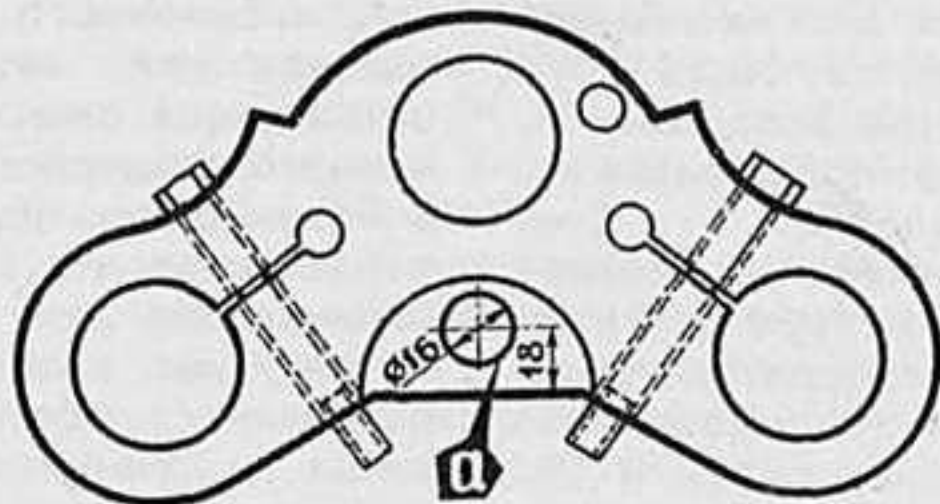
Нижняя часть фары с отверстием.

Правильное положение троса.



Для того чтобы устранить дефект, необходимо снять верхний кожух фары (см. верхнее фото) и через отверстие нижнего кожуха фары просверлить в передней части мостика вилки отверстие диаметром 4-5 мм. Затем это же отверстие рассверлить до 16 мм (см. рисунок) для того, чтобы можно было пропустить тросик спидометра.

Прочность вилки после сверления отверстия не уменьшается, а срок службы троса спидометра намного возрастает благодаря правильному отводу его к двигателю (см. нижнее фото).



Мостик передней вилки: а — вновь просверленное отверстие для троса.

Эта несложная слесарная операция избавит мотоциклиста от ненужных забот.

К. ГАВРИЛОВСКИЙ

г. Севастополь,
проспект Героев Севастополя,
27, кв. 3

ВЫРУЧИЛА СТАРАЯ ЦЕПЬ

У мотороллера Т-200 для профилактики приходится вынимать заднюю цепь. Операция довольно трудоемкая, так как для этого надо демонтировать правую крышку двигателя. Наверное, у каждого владельца мотороллера найдется старая, изношенная цепь, при помощи которой можно снять заднюю цепь за 5 минут. Достаточно только развести вверх и вниз половинки кожуха цепи, не снимая их с машины, чтобы получить доступ к задней звездочке. Снимите замковое звено цепи и этим же звеном соедините обе цепи в одну. Вытягивайте цепь наружу, осматривайте и смазывайте ее, а на ведомой и ведущей звездочках у вас осталась старая цепь. Сделав все, что надо, таким же способом соедините цепи и, поворачивая колесо, вытяните старую цепь. Теперь осталось только установить замок и поставить половины кожуха на место.

Ю. СЫСОВ

Калининград
(областной)-17,
ул. М. Расковой, 20, кв. 4

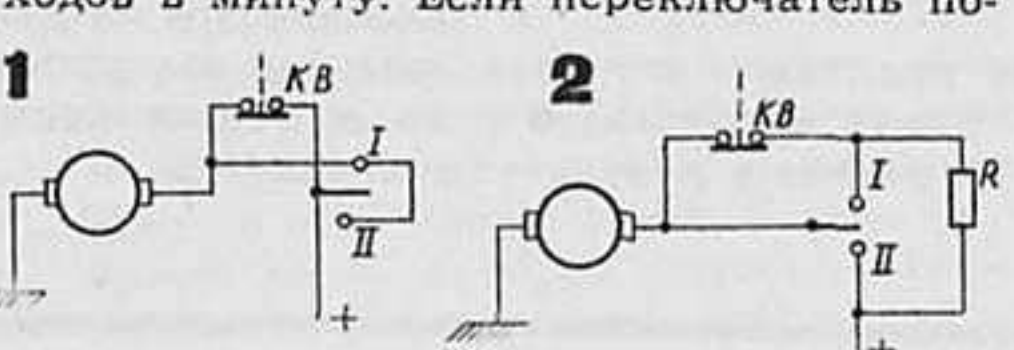
МОДЕРНИЗАЦИЯ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ

На «Запорожце» применяется электрический стеклоочиститель типа СЛ-210. Его привод обеспечивает 40-55 двойных ходов щеток в минуту по мокрому стеклу. Такая большая скорость часто оказывается ненужной. Например, при движении во время мелкого моросащего дождя или в тумане для очистки ветрового стекла достаточно 20-25 ходов.

Каждый владелец «Запорожца» может сам дополнительно установить вторую, меньшую скорость движения. Сделать это несложно. Нужно приобрести готовое (либо намотать) сопротивление величиной 5-6 ом, мощностью рассеяния 10-15 ватт. Лучше всего использовать сопротивление типа ПЭВ-10Х на 10 ом или подобное ему с подвижным контактом, который обеспечит легкую регулировку скорости вращения якоря электродвигателя стеклоочистителя. Все остальные элементы схемы, включая электропровода, остаются без изменения.

На рис. 1 показано включение стеклоочистителя, выполненное заводом.

Сопrotивление подключается так, как показано на рис. 2.



ставить в нейтральное положение, пока щетки не пришли в крайние нижние точки, электродвигатель будет питаться через сопротивление и нормально закрытый концевой выключатель КВ до момента его размыкания.

При положении II переключателя электродвигатель получает питание через сопротивление R, благодаря чему уменьшается скорость вращения.

Ю. БУРАЛЕВ

Москва, А-171,
2-я Радиаторская ул., 2, кв. 65

ПРОСТО И УДОБНО

Резиновые щетки стеклоочистителей под действием солнца и ветра быстро стареют и теряют эластичность, поэтому в хорошую погоду шоферы обычно снимают их, а на рычаги надевают кусочки резиновых трубок.

Рис. 1. Скоба (а) и рычаг (б).

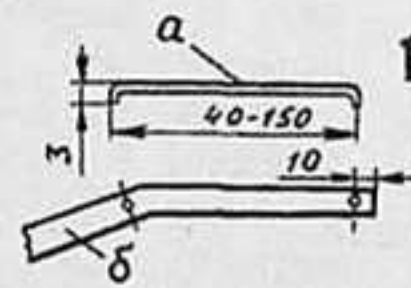
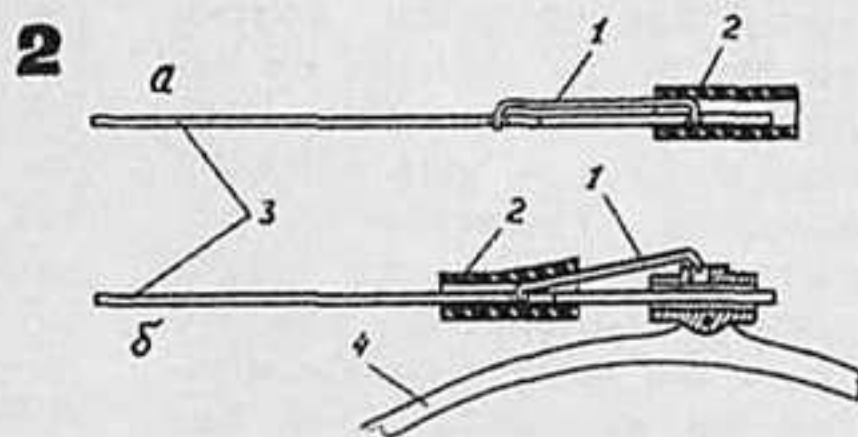


Рис. 2. Снятая (а) и закрепленная (б) щетка: 1 — скоба; 2 — резиновая трубка; 3 — рычаг; 4 — коромысло щетки.



Установка щеток на место на автомобилях «Москвич» и «Запорожец» неудобна, особенно во время дождя или в темноте. Отвертка, срываясь с винта, которым крепится щетка, может поранить руку, ударить по ветровому стеклу. Попытки крепче закрепить щетки приводят к срыву резьбы или шлица на винте.

Несложная переделка крепления щеток избавляет водителя от этих неудобств. Из стальной нержавеющей проволоки диаметром 1,5-2,0 мм надо сделать две скобы а (рис. 1), а в каждом рычаге б просверлить по два отверстия так, чтобы концы скоб свободно в них входили.

Резиновые трубочки, прижимая скобы, быстро и надежно фиксируют щетки на концах рычагов (рис. 2).

А. ГРАСИС

Ленинград, К-213,
проспект Шаумяна, 54, кв. 106

ЭСПАНДЕР НА МОТОЦИКЛЕ

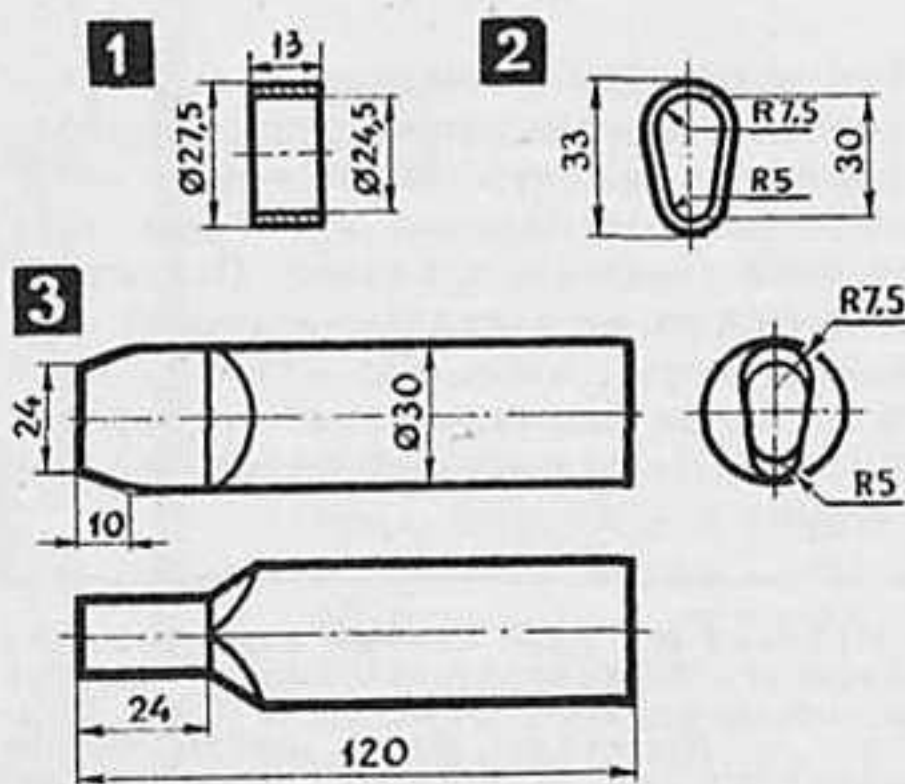
Многие мотоциклисты сваривают из всевозможных трубок, уголков и другого материала багажники, устанавливаемые над задним крылом. Они очень удобны для небольших чемоданов, палаток и прочего груза, необходимого в дальних поездках. А вот крепят этот груз в большинстве случаев веревками. Некрасиво, непрактично и занимает много времени. Под дождем веревка промокла — не развязать узлов. В вещевом мешке лежит бритва в пластмассовом футляре — рискуешь раздавить ее, прикручивая крепче багаж.

Я избавлен от этих неприятностей: багаж плотно и мягко прижимают шесть резинок с карабинами на концах, снятые с эспандера, — он продается в любом спортивном магазине. Нужно только плоскогубцами вытащить «язычок» карабина и подогнуть крючки под диаметр трубок багажника, чтобы они легко надевались и снимались. При покупке следует выбирать эспандер с крючками из толстой проволоки — они надежнее.

В. КСАВЕРИЕВ

г. Самтредиа
Грузинской ССР, ул. Горького, 1, кв. 84

БЕЗ СВАРКИ



- 1 Втулка после токарной обработки.
- 2 Втулка после обработки на оправке.
- 3 Оправка.

После длительной эксплуатации «Волги» может выйти из строя замок дверей. Иногда причиной служит износ направляющих клыков и фиксаторов. Обычно при ремонте их проваривают, но можно обойтись и без сварки.

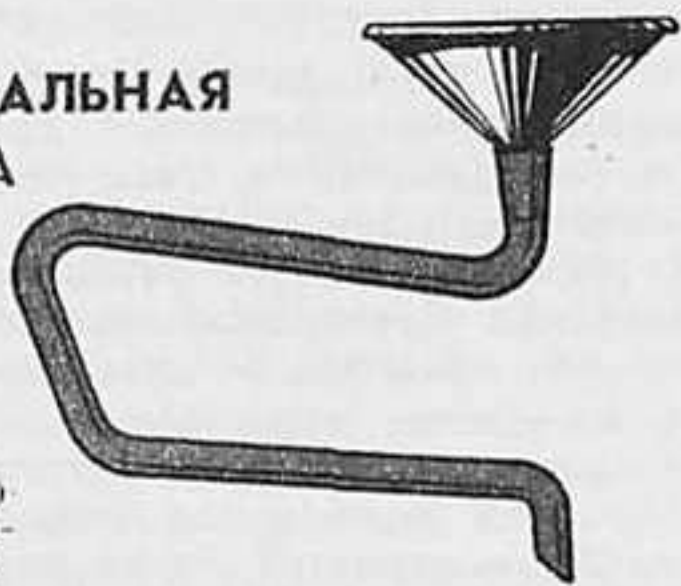
Из металла, желательно не очень твердого, надо выточить втулки, затем из стального прутка диаметром 30 мм изготовить оправку, поперечное сечение которой соответствует сечению клыка. Можно обточить ее на наждачном камне. После этого втулки надевают на оправку и ударами молотка придают им новые размеры. После этой обработки втулку молотком напрессовывают на изношенный клык.

Размеры на рисунках даны условные — ведь размеры втулки зависят от износа клыков. При ремонте замка надо и другие размеры определять по месту.

В. ЗАНЕГИН

Г. Нерехта
Костромской области,
1-й поселок мехзавода, д. 29, кв. 1

УНИВЕРСАЛЬНАЯ ВОРОНКА



Довольно часто приходится заливать масло в труднодоступные места двигателя. Для этой цели я сделал универсальную воронку. Приспособление состоит из обыкновенной воронки, продающейся в хозяйственных магазинах, и хлорвиниловой трубки необходимого диаметра и длины, натянутой на ее носок. Для трубки можно использовать и другой пластик, например, обрезок телефонного кабеля, предварительно вынув из него жилы проводов.

Трубка изгибается в любом месте и направлении, она проходит по любой траектории.

Б. ДЕРКАЧЕВ

г. Кинель
Куйбышевской области,
завод 12, д. 15, кв. 12

МАСТИКА ДЛЯ ГЕРМЕТИЗАЦИИ

Чтобы при движении автомобиля грязь с колес не попадала на двигатель, стык передних крыльев с боковинами на заводе уплотняют специальной мастикой.

Но когда, ремонтируя машину, снимают крыло, мастику приходится удалить. Да и в процессе эксплуатации она довольно быстро стареет, становится хрупкой и вываливается из стыка, открывая доступ грязи.

В продаже нет составов, предназначенных для герметизации этого узла при ремонте автомобиля. Автолюбитель может сделать мастику, рецепт которой разработан на кафедре химии Горьковского инженерно-строительного института. Она включает поливинилацетатную эмульсию, технический этилсиликат, портландцемент любой марки и воду.

Поливинилацетатная эмульсия — это жидкий полимерный продукт с легким специфическим запахом, внешне похожий на сметану. Заводы выпускают ее по ГОСТу 10002-62 в пластифицированном и непластифицированном виде, причем каждый вид эмульсии изготавливается трех марок: «НВ» — низковязкая, «СВ» — средневязкая и «ВВ» — высоковязкая. Для приготовления мастики пригодна эмульсия любой марки, но только пластифицированная.

Технический этилсиликат представляет собой прозрачную жидкость коричневатого и желто-зеленого цвета со слабым эфирным запахом. (Этот продукт широко используется в литейном деле для изготовления оболочковых форм). Можно применять и этилсиликат других видов, например, конденсаторный (ВТУ ЕУ 135-56) и чистый (ТУ ЕУ 64-54).

Мастикю приготавливают непосредственно перед употреблением. К 100 весовым частям эмульсии добавляют 10 частей воды, тщательно перемешивают в течение нескольких минут, добиваясь получения однородной жидкости, похожей на молоко. К смеси добавляют 4—6 весовых частей этилсиликата и тоже перемешивают 2—3 минуты. Потом 150—200 весовых частей цемента смешивают с 5—10 частями воды и в полученное цементное тесто сливают, перемешивая, ранее полученную жидкость.

Консистенция образующейся композиции будет зависеть от марок эмульсии и цемента. Ее можно изменить в любую сторону, добавляя небольшие порции цемента или воды.

Наносить мастику удобнее всего рукой. Нужно набрать ее в горсть, просунуть руку под боковину с наружной стороны и пальцами внести в паз. Через два-три часа она затвердеет. Мастика совершенно безвредна.

В. ВОЙТОВИЧ

г. Горький,
ул. Нестерова, 5, кв. 1

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ЗАРЯДКИ АККУМУЛЯТОРОВ

Автолюбители, мотоциклисты и работники небольших гаражей часто сталкиваются с необходимостью подзарядки аккумуляторов даже при непрерывной эксплуатации транспортных средств. Если же батарея длительно не используется, то ее нужно, как известно, подзарядить раз в один-два месяца. Но стационарные зарядные станции есть не везде.

Можно изготовить несложное приспособление, позволяющее заряжать аккумуляторные батареи всех типов от сети с напряжением 127—220 в. Все детали схемы продаются в любом радиомагазине.

Провод намотан на железный сердечник от силового трансформатора телевизора «Рекорд», однако может быть использован и любой другой сердечник поперечным сечением не менее 15 см². Для первичных обмоток W_1 и W_2 (см. схему) применен медный провод диаметром 0,2 мм с лаковой изоляцией. Обмотка W_1 имеет 508 витков, W_2 — 372 витка. Переключатель Π_1 служит для переключения питания на сеть напряжением 127 и 220 в. Вторичные обмотки W_3 и W_4 имеют по 50—52 витка медного провода диаметром 1,2 мм. Переключатель Π_2 служит для переключения выходного напряжения на 12 или 6 в. Очевидно, при использовании для зарядки одного и того же напряжения сети (например, 220 в) и при зарядке однотипных аккумуляторов переключатели Π_1 и Π_2 можно

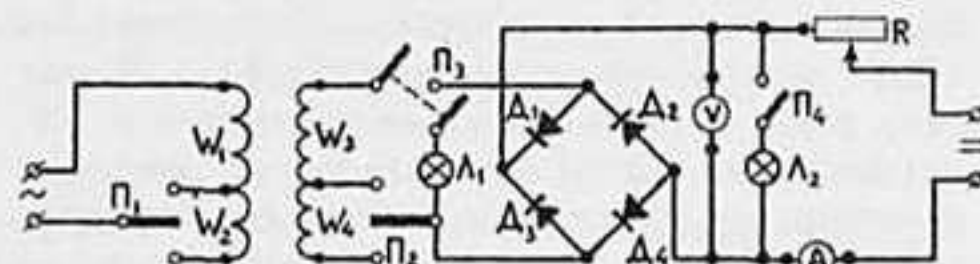


Схема универсального зарядного устройства.

исключить, что несколько упростит приспособление.

Переключатель Π_2 предназначен для включения зарядки аккумулятора и 24-вольтовой лампочки (L_1) с зеленым светофильтром, служащей для световой индикации исправности цепей зарядного приспособления. Отсутствие лампочки на работоспособности схемы не сказывается, но осложняет контроль за ее работой.

Выпрямитель D_1 — D_4 селеновый (типа АВС-100), собран по мостиковой схеме, рассчитан на ток 6 а. Но вместо него можно взять два серийных выпрямителя типа АВС-90, соединив их параллельно, или любой другой, рассчитанный на ток 4—6 а. Одна шайба в селеновых выпрямителях рассчитана на напряжение около 15 в. За выпрямителем подключены вольтметр (V) со шкалой на 30 в и амперметр (A) со шкалой на 10 а. Амперметр служит для замера величины зарядного тока, а вольтметр, кроме зарядного напряжения, позволяет проверить напряжение на клеммах аккумулятора (при выключенном переключателе Π_2).

Переменное сопротивление R (8 ом) предназначено для изменения величины зарядного тока. Это реостат ползункового типа, рассчитанный на ток 6—8 а. Его можно изготовить в домашних условиях, намотав на керамическую трубку 16 метров константановой проволоки диаметром 1,0 мм.

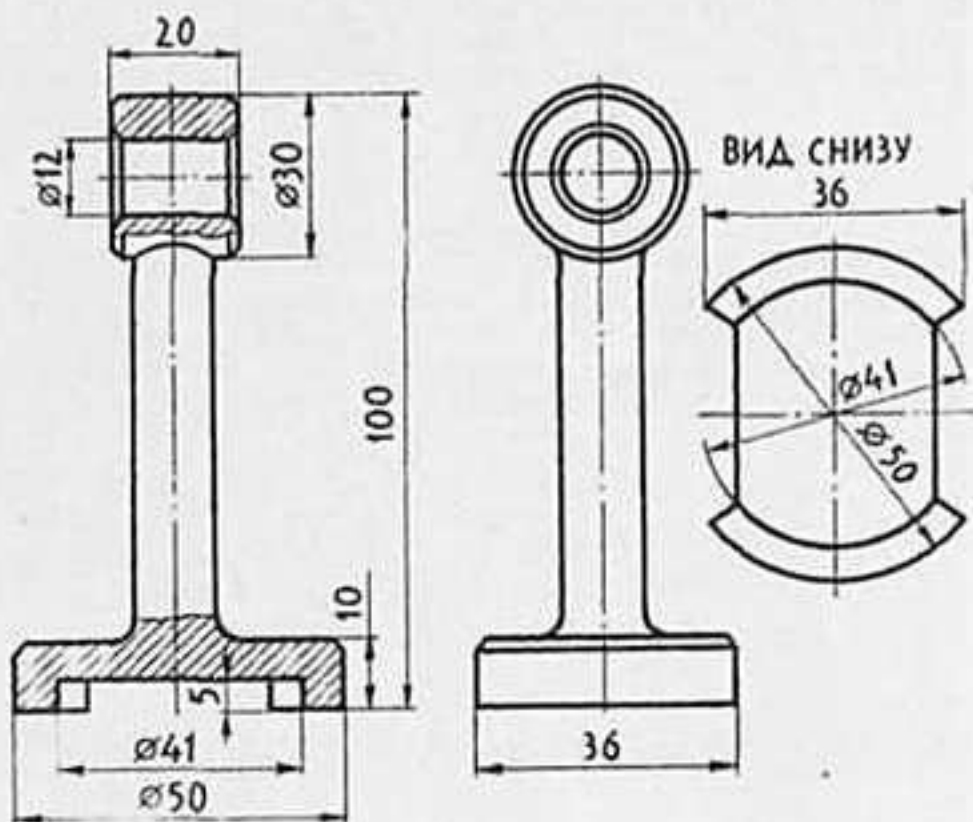
Зарядное устройство имеет размеры 200 × 150 × 100 мм и весит 2,5 кг. Его размеры и вес можно уменьшить, используя малогабаритный выпрямитель.

В. ФИЛИМОНОВ

Балашихинский район
Московской области,
п/о Заря, д. 160, кв. 10

КЛЮЧ-ПОМОЩНИК

Кто собирал коробку передач К-750 или ирбитских мотоциклов, тот имел возможность убедиться в том, как трудно



Ключ, облегчающий закручивание пружин.

закрутить пружину пускового механизма. Для этой операции я изготовил ключ (см. рисунок). Он очень прост. Чтобы удобнее было действовать ключом, обзаведитесь воротком диаметром 12 и длиной 250 мм.

Н. ГРИГОРЬЕВ

г. Волжский
Волгоградской области,
о. Зеленый,
Спортивная ул., 10, кв. 9

В четвертом и шестом номерах нашего журнала за этот год были опубликованы материалы «Турист и дорога» и «Еще раз о туристах и дороге». В них шла речь о серьезных недостатках в обслуживании автомобилистов и мотоциклистов на трассах туристских маршрутов. Редакция получила ответы из ряда организаций, призванных заботиться об удовлетворении нужд авто- и мототуристов. Вот эти ответы.

Ознакомившись со статьями «Турист и дорога» и «Еще раз о туристах и дороге», Центральный совет по туризму сообщает, что с будущего года местные радиальные маршруты, организованные на базе автопансионатов и кемпингов Крыма и Кавказа, переводятся во всеююзные радиальные маршруты.

Путевки теперь будут распределяться централизованно через советы по туризму и автотурклубы и в первую очередь автотуристам. Кроме того, половина мест в автопансионатах и кемпингах в период с 15 июня по 15 сентября будет предоставляться автотуристам, путешествующим по маршрутным книжкам.

При подведении итогов работы кемпингов и пансионатов за 1966 год будут намечены конкретные мероприятия, направленные на улучшение обслуживания автотуристов.

Б. ФАДЕЕВ,
заместитель председателя ЦС
по туризму

Управлением общественного питания Министерства торговли РСФСР проводится определенная работа по улучшению торгового обслуживания в кемпингах, пансионатах, находящихся на территории РСФСР, а также на автотрассах.

Так, в мае 1966 года управлением общественного питания совместно с управлением организации торговли была проведена проверка организации торгового обслуживания на автотрассах Москва — Ярославль, Москва — Смоленск — граница БССР, Москва — Новороссийск — Сочи, Москва — Калинин — Новгород — Ленинград — Выборг — Уля — Урпала, Москва — Белгород — Курск — Орел.

Результаты обследования обсуждены на заседании коллегии Министерства торговли РСФСР и по ним приняты необходимые меры.

Н. РУСАКОВА,
заместитель начальника управления
общественного питания
Министерства торговли РСФСР

Главнефтеснаб РСФСР принимает меры к улучшению обслуживания автолюбителей на АЗС Российской Федерации. В 1966 году строится 140 новых автозаправочных станций, а в будущем году будет построено еще 200.

Проведен целый ряд мероприятий по улучшению работы действующих АЗС. Для удобства мототуристов на многих из них в нынешнем году уже установлены колонки для отпуска готовой топливной смеси (бензин с маслом).

Главнефтеснаб поддерживает инициативу «За рулем» созвать заседание «круглого стола» и готов принять в нем участие.

В. РАЗУМОВ,
заместитель начальника
Главнефтеснаба РСФСР

Возвращаясь к напечатанному

Как видно из публикуемых выше сообщений, принимаются определенные меры по улучшению обслуживания авто- и мототуристов. Однако эти меры пока еще носят частный характер. Поступающие в редакцию сигналы читателей свидетельствуют о том, что говорить о благополучии на туристских маршрутах еще рано. За примерами далеко ходить не надо.

«Недавно мы всей семьей вернулись из очередного автопутешествия, — пишут калининские туристы М. Н. и Е. И. Бурдаевы. — Проехали более шести тысяч километров по маршруту Калинин — Брест — Одесса — Киев — Рига — Калинин. И вот решили написать о «новшествах», значительно затруднивших в этом году автомобильные путешествия.

Первое — это смена хозяина автопансионатов и кемпингов. Как объяснили нам в Смоленске, в нынешнем году кемпинги и автопансионаты переданы в распоряжение Центрального совета по туризму. Новый хозяин повел себя в отношении автотуристов весьма негостеприимно. Судите сами: в одном из лучших кемпингов — Смоленском — все домики и капитальное здание кафе отданы под профилакторий для членов профсоюзного города. В Одессе пошли еще дальше — там в автопансионат (в Аркадии) могут попасть только жители «своей», Одесской, области по заранее купленным путевкам. Поэтому и в домиках, и в палатках этого пансионата обитают пешие туристы. Автотуристов же там пускают только во двор ремонтной мастерской, разумеется, лишенной каких бы то ни было удобств для ночлега. Кстати, «организованные» пешие туристы и другие лица и даже спортивные команды, не имеющие никакого отношения к автотуризму, встречались нам и в Смоленске, и в Львовском, и в Киевском кемпингах.

Мы считаем, что от подобной «практики» эксплуатации кемпингов и автопансионатов следует решительно отказаться».

Такую же горькую историю о своем путешествии поведали нам инженер А. Карпович из г. Ухты Коми АССР и многие другие.

Да, существенных улучшений в обслуживании «моторизованных путешественников» пока нет. И здесь, как показывают факты, отдельными мероприятиями делу не поможешь. Нужна, очевидно, стройная система мер, которая позволила бы в короткий срок навести порядок на трассах туризма. К этому вопросу редакция со временем намерена вернуться на одном из заседаний «круглого стола».

ТУРИСТ И ДОРОГА

Для обслуживания автотранспортных средств туристов на территории Украинской ССР Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог УССР построено 30 станций и пунктов, где созданы все необходимые условия для технического обслуживания. Кроме того, пятилетний план на 1966—1970 гг. предусматривает строительство на основных туристских трассах Украины еще 20 станций техобслуживания.

Большая часть станций в настоящее время оснащена всем необходимым оборудованием, располагает механизированными постами для смазки, проверки и регулировки тормозов, углов установки колес, мойки автомобилей. Министерство обязало эти станции и пункты обслуживать все виды автотранспортных средств, в том числе и мотоциклы.

Надо сказать, что часто наши станции испытывают большие трудности в обслуживании туристов из-за недовольного обеспечения запасными частями со стороны Всесоюзного объединения «Союзсельхозтехника». Все это, конечно, порождает справедливые жалобы автолюбителей.

И. МОТИН,
заместитель министра
автомобильного транспорта
и шоссейных дорог Украинской ССР

Съезды с дороги Новороссийск — Батуми и дорожные указатели могут быть устроены Управлением Азово-Черноморских автомобильных дорог, которому будет дано соответствующее указание.

Г. БОРОДИН,
начальник Гушосдора Министерства
автомобильного транспорта
и шоссейных дорог РСФСР

Ознакомившись с материалами «Турист и дорога» и «Еще раз о туристах и дороге», Министерство торговли Молдавской ССР сообщает, что для обслуживания питания автотуристов, отдыхающих в кемпинге, расположенном в Ваду-луй-Водском лесопарке, работает кафе на 100 посадочных мест. Открыто кафе с 8 до 22 часов без выходных дней. В меню включаются холодные закуски, первые и вторые блюда, горячие и холодные напитки. Кроме того, ежедневно имеются в продаже свежие фрукты, овощи, молдавские вина, минеральные воды, пиво и безалкогольные напитки, кондитерские изделия собственного производства. Кафе оснащено необходимым оборудованием, посудой и т. д. Работает здесь в основном молодежь.

З. РОЖКОВА,
заместитель министра торговли
Молдавской ССР

ЗА НЕПРАВИЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ...

Шофер В. Марков из г. Могилева Белорусской ССР написал в редакцию о том, что инспектор дорожного надзора тов. Мацуков прокомпоствировал ему талон предупреждений за то, что двигатель его автомобиля заглох на перекрестке. Редакция направила это письмо в ГАИ Могилевской области с просьбой разобраться в происшедшем и принять необходимые меры.

Начальник Госавтоинспекции тов. Добринский сообщил редакции, что факты, изложенные в письме, подтвердились.

За неправильные действия инспектор дорожного надзора тов. Мацуков получил взыскание.

АВТОИНСПЕКТОР СТРОГО ПРЕДУПРЕЖДЕН

Инспектор дорожного участка ГАИ старший лейтенант милиции Беляев безосновательно прокомпоствировал талон предупреждений мотолобителя В. Иващенко из Харьковской области. Редакция направила письмо тов. Иващенко в Госавтоинспекцию Харьковской области для

По письму приняты меры

рассмотрения и принятия необходимых мер.

Начальник Харьковского дорожного участка ГАИ тов. Деятелилов сообщил нам, что факты, указанные в письме, подтвердились. Компостерная просечка в талоне предупреждений аннулирована. За неправильную административную практику автоинспектор тов. Беляев строго предупрежден.

Земля

Сложные, трудные задачи приходится решать современным городам в связи с широким развитием автомобильного транспорта, и много правительственных мыслей высказано в ходе обсуждения статьи «Город и транспорт». Однако разговор шел в основном о мерах по обеспечению безопасности движения в условиях уже существующих и давно сложившихся транспортных потоков. А это только полдела. Нельзя забывать и о другой стороне рассматриваемой проблемы. Территория современного города неизбежно расширяется: новое жилищное строительство ведется обычно в еще не занятых (чаще всего окраинных) районах, на определенное расстояние от жилых массивов выносятся различные производства. Все это в свою очередь приводит к увеличению средней дальности ежедневных поездок городских жителей и требует нового роста скоростей движения. А они неуклонно снижаются. Достаточно сказать, что в Париже в часы «пик» средняя скорость автобусов в центральной части города составляет всего лишь 8,2 км/час, то есть они движутся медленнее конки начала XX века. И дальше будет еще труднее. По расчетам некоторых зарубежных специалистов, интенсивность потоков городского транспорта в часы «пик» в ближайшие 20 лет более чем утроится.

Конечно, те градостроительные решения, о которых шла речь в статье «Город и транспорт», сыграют немалую роль в упорядочении сложившихся транспортных потоков. Спрямление улиц, улучшение их профиля, развязки пересечений в разных уровнях значительно улучшают условия движения транспорта на определенных направлениях.

Однако все эти мероприятия не могут дать перспективного решения транспортной проблемы крупных городов, а вместе с тем требуют весьма значительных капиталовложений. О том, насколько малоэффективной оказывается иногда реконструкция в условиях крупных городов, можно судить по опыту Чикаго, где недавно при помощи пересечений в разных уровнях, изменения маршрутов и увеличения расстояний между остановками была предпринята попытка упорядочить автобусное движение. И что же? В результате всех трудов средней скоростью автобусов в городе удалось поднять с 18,3 лишь до 18,8 км/час.

Вот почему единственно правильным направлением в решении транспортных проблем крупных городов является, на наш взгляд, вывод с улиц основной массы транспорта. Вы спросите: какого и куда?

Основным видом уличного пассажирского транспорта в наших городах является общественный транспорт. Доля личных автомобилей в перевозке пассажиров очень мала. Но даже в тех случаях, когда они составляют сравнительно большой процент, попытки пойти только путем создания индивидуальных благоприятных условий для индивидуальных автомобилей не приводят к желаемым результатам.

Примером этого может служить Лос-Анжелос (США), власти которого многие годы упорно стремились решить все транспортные вопросы строительством надуличных автомагистралей и пересечений в разных уровнях. Это привело к огромным потерям городской площади.

В настоящее время 75 процентов всей площади города занимают автомагистрали, протянувшиеся по эстакадам и другим искусственным сооружениям. Для сравнения можно указать, что даже в гораздо более крупных городах транспортным магистралям места уделено много меньше: в Лондоне площадь улиц составляет 23 процента, в Париже — 25, в Нью-Йорке — 35, в Вашингтоне — 45 процентов. Но и отдав автотранспорту три четверти своей территории, Лос-Анжелос так и не смог заметно поднять уровень транспортного обслуживания населения, и сейчас муниципалитетом утверждено строительство первой линии скоростного рельсового транспорта.

С АСФАЛЬТА НА МОНОРЕЛЬС

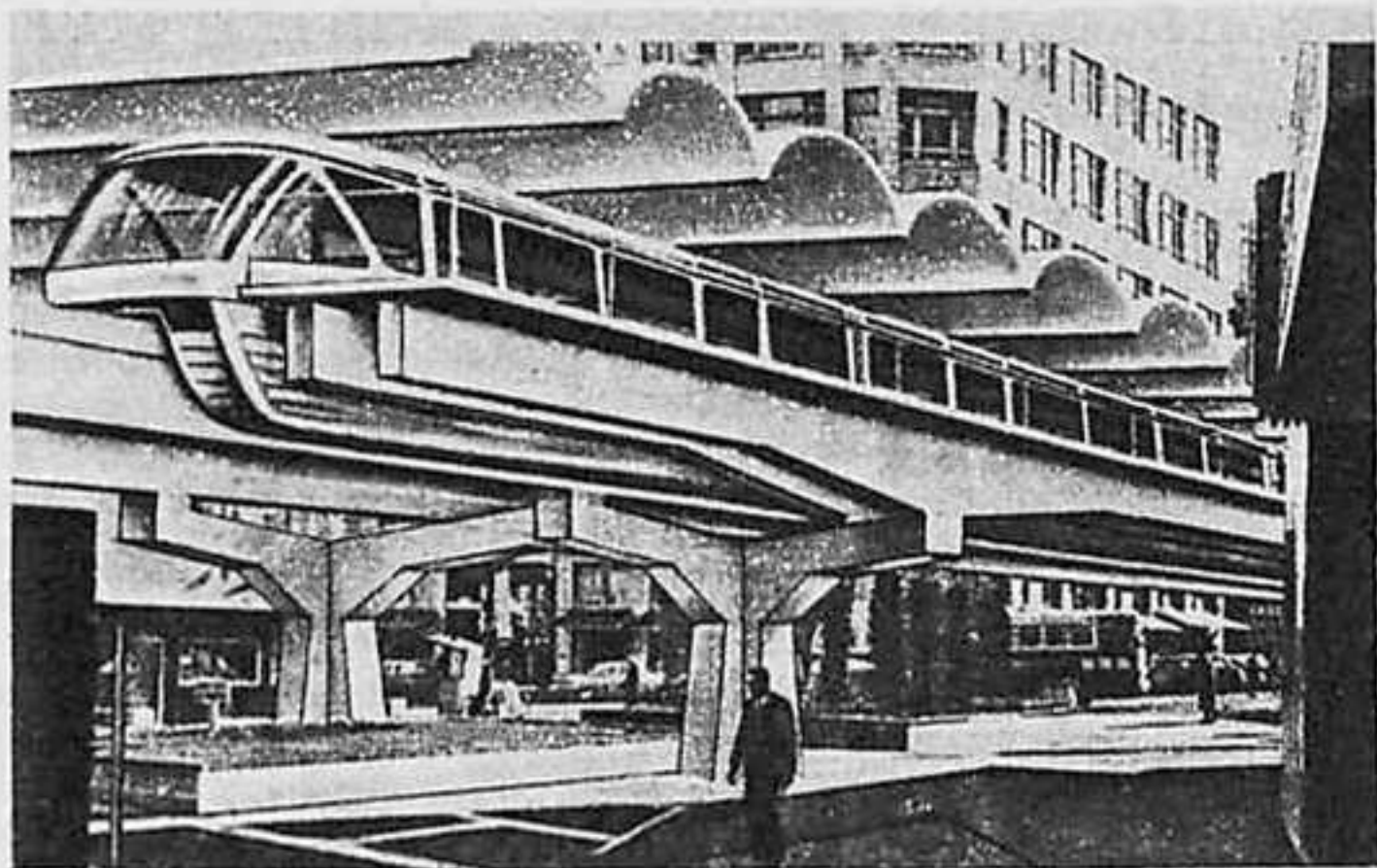
В поисках наиболее рациональных способов городских перевозок пассажиров многие исследователи все чаще обращаются к новому виду транспорта — монорельсовым дорогам. Несомненными преимуществами их перед другими видами внеуличного пассажирского общественного транспорта (метрополитеном, эстакадными дорогами, подземным трамваем и др.) являются относительная дешевизна и быстрота сооружения, а также более высокие скорости сообщения. За последние годы в различных городах мира их построено уже более двадцати.

Крупнейшая монорельсовая пассажирская дорога протяженностью 13,2 км сооружена в Токио (рис. 1). Она связывает центр города и аэропорт. Если прежде

1

Рис. 1.
Навесная монорельсовая дорога Токио — аэропорт Ханеда.





2

Р и с. 2. Посадочная платформа навесной монорельсовой дороги в г. Сиэтл (США).

Р и с. 3. Устройство ходовой балки и вагона в подвесной монорельсовой дороге.

Р и с. 4. Подвесная монорельсовая дорога в г. Вупперталь (ФРГ).



на такую поездку в автобусе надо было потратить около двух часов, то теперь на весь путь достаточно 15 минут: поезд развивает скорость до 100 км/час. За первые четыре месяца эксплуатации дороги было перевезено более миллиона пассажиров.

Монорельс обычно располагают на высоте от 12 до 25 метров над поверхностью земли. Несколько вагонов (от шести до девяти) как бы оседлывают ходовую железобетонную балку, по ребрам которой движутся их колеса автомобильного типа с пневматическими шинами. Кроме основных, вертикальных колес, тележки вагонов имеют еще по две пары горизонтальных, направляющих и стабилизирующих, которые обеспечивают требуемую устойчивость и безопасность движения. Положение вагона навесной монорельсовой дороги на балке хорошо видно на рис. 2 (поезд стоит у посадочной платформы).

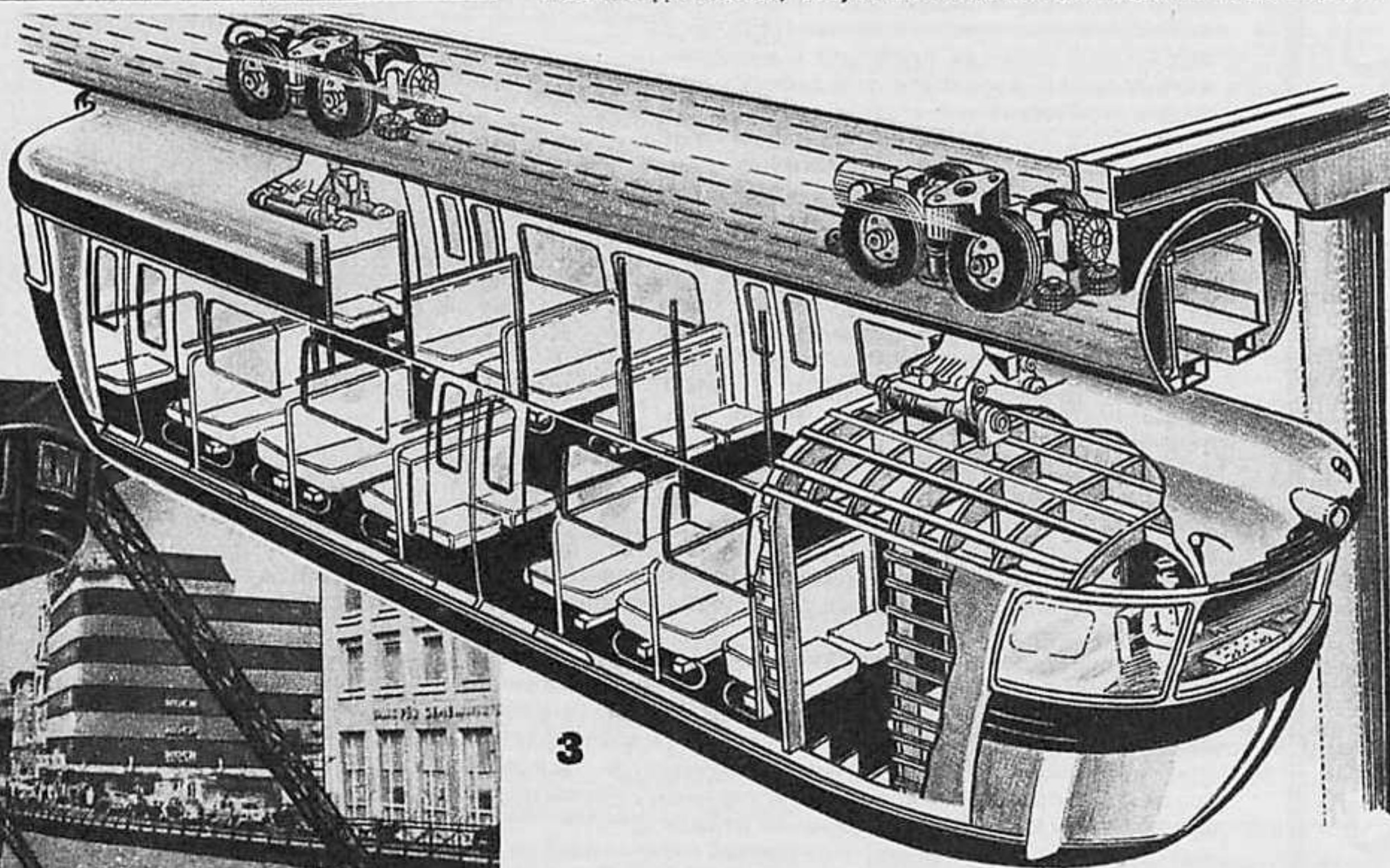
Есть и другая конструкция — монорельсовые дороги подвесного типа, где вагоны подвешиваются к ходовой балке. Она в этом случае выполняется чаще всего в виде полого короба (рис. 3), внутри которого движется тележка подвески вагона. У такой конструкции немало достоинств — подвеска и ходовые дорожки хорошо защищены от атмосферных осадков, что стабилизирует сцепление колес, улучшает эксплуатационные показатели дороги, повышает ее надежность.

При известных обстоятельствах монорельсовые дороги могут вообще не занимать места на поверхности улиц (рис. 4): арочные опоры закреплены прямо в стене набережной.

Постройка монорельсовой дороги, одинаковой с метрополитеном по объему перевозок, согласно выполненным у нас проектам и исследованиям, обходится вдвое дешевле метрополитена глубокого заложения. Приблизительно такие же цифры получены и в других странах.

Нельзя не учитывать возможность быстрой постройки дороги с минимальными помехами существующему движению. Собирают ее на трассе из готовых блоков (опор, ригелей и ходовых балок), изготавливаемых промышленными методами. Например, навесная монорельсовая дорога в Токио, о которой уже говорилось, в условиях сложного интенсивного уличного движения была построена всего за 17 месяцев. К тому же при этом не надо было нарушать подземных коммуникаций города, без чего почти не обойтись при прокладке метрополитена.

Монорельсовый транспорт привлекает и полной независимостью движения, отсутствием помех для других видов транс-



3

порта и пешеходов, что обеспечивает исключительно высокую безопасность. Достаточно сказать, что на вуппертальской монорельсовой дороге в ФРГ, оснащение которой соответствует уровню техники начала нашего века, за 65 лет эксплуатации не было ни одной аварии или несчастного случая.

Высокие скорости сообщения и сокращение работ по содержанию пути — это значительное снижение эксплуатационных расходов: они примерно на 30 процентов меньше, чем для трамвая.

Оригинальное дополнение вагонов навесной монорельсовой дороги обычными колесами автобусного типа дает им способность передвигаться не только по балке монорельсовой дороги, но и по обычным автомобильным дорогам. Такой вагон, в частности, разработан для трассы, связывающей Лондон с аэропортом. На нем можно подвозить пассажиров для посадки прямо к самолетам. К слову сказать, такие автономные самодвижущиеся экипажи открывают новые возможности монорельсового транспорта: в районах с небольшой интенсивностью движения они могут идти по обычным автомобильным дорогам (улицам и проспектам), а в центральных районах города въезжать на ходовую балку монорельсовой дороги.

Все сказанное выше, анализ современного состояния и основных тенденций развития технических средств массового общественного транспорта позволяет нам утверждать, что самым перспективным направлением в решении проблемы «Город и транспорт» является создание высокоскоростных внеуличных магистралей для общественного транспорта, и наиболее эффективными здесь во многих случаях могут явиться современные монорельсовые дороги.

В. ЧИРКИН,
руководитель сектора Института
комплексных транспортных проблем Госплана СССР

Ответы на задачи, опубликованные
в семнадцатом выпуске
«Зеленой волны»
(«За рулем» № 10, 1966 г.)

1. При таком сочетании барьерной и осевой линий пересекать их можно только из крайнего левого ряда со стороны осевой линии. И то лишь при обгоне, объезде или развороте. Следовательно, соответствует правилам движения лишь маневр № 4 (ответ № 2).
2. Правильный ответ на правом рисунке. Обозначенный центр перекрестка при поворотах налево и разворотах надо оставлять справа от себя.
3. Барьерная линия для запрещения любых пересечений осевой показана на правом рисунке.

4. Граничная линия показана на среднем рисунке. Так как она сделана прерывистой, легковой автомобиль может пересечь ее для кратковременной остановки у тротуара.
5. Правильно подъехал к тротуару для остановки грузовой автомобиль. Легковому автомобилю этого делать было нельзя, так как он находился у сплошной граничной линии.
6. При сплошных разделительных линиях перестраиваться в рядах запрещено. Стало быть, верен лишь маневр на левом рисунке.
7. Специальная полоса резервной зоны показана на среднем рисунке. Напомним, что резервная зона может иметь

- и другую форму (круг, многоугольник и т. п.).
8. На рисунке и линиями разметки и указателем обозначено место разворота. Но в данном случае установлен еще и временный знак, а он отменяет эти указания и обязывает водителя двигаться прямо (ответ № 3).
 9. Линия запрещения остановки изображена на левом рисунке. Ее легко узнать по характерным зигзагам на концах.
 10. Если линии разметки и дорожные знаки дают водителю разные указания, подчиняться надо знакам. Действуют они на всю ширину проезжей части улицы, а поэтому правильный путь движения показан лишь на левом рисунке.

1 При появлении какой неисправности Правила обязывают водителя вернуться в гараж, если ее невозможно устранить в пути?

- 1) Не работает амперметр
- 2) Не работает манометр давления воздуха
- 3) Не работает указатель уровня топлива
- 4) Не работает указатель температуры воды

2 Какой максимальный тормозной путь допускается Правилами для автомобилей грузоподъемностью до 4,5 тонны без нагрузки при торможении ножным тормозом на сухой горизонтальной поверхности асфальтового покрытия при скорости 30 км/час?

- 1) 5 м; 2) 6 м; 3) 7,5 м; 4) 9,5 м; 5) 11 м

3 В каком ответе указаны характерные признаки отсутствия жидкости в гидравлической системе тормозов?

- 1) Педаль тормоза проваливается даже при слабом нажатии.
- 2) Педаль пружинит, и торможение происходит после неоднократного нажатия на нее

4 При какой неисправности Правила не запрещают продолжать работу до конца смены?

- 1) Не работает спидометр
- 2) Неправильно установлено зеркало заднего вида
- 3) Прослушивается шум распределительных шестерен

5 При появлении какой неисправности Правила обязывают водителя вернуться в гараж, если ее невозможно устранить в пути?

- 1) Загрязнение масла в картере двигателя
- 2) Повреждение прокладки под головкой цилиндров
- 3) Самопроизвольное выключение передач

6 В каком ответе указаны опасные последствия повышенного давления воздуха в шинах?

- 1) Увеличивается износ покрышек
- 2) Возможен прогиб закраины обода колеса
- 3) Снижается сила сцепления колес с дорогой и боковая устойчивость автомобиля (мотоцикла)

7 В каком ответе указаны характерные признаки неполного выключения сцепления?

- 1) При увеличении числа оборотов вала двигателя скорость движения не возрастает
- 2) Перегревается механизм сцепления
- 3) Прослушивается шум при включении и переключении передач.

10 Для водителей автомобилей Какой максимальный тормозной путь допускается Правилами для легковых автомобилей без нагрузки при торможении ножным тормозом на сухой ровной дороге при скорости 30 км/час?

- 1) 7,2 м; 2) 9,5 м.

8 Разрешается ли возвращаться в гараж на автомобиле с одной негорящей фарой?

- 1) Не разрешается
- 2) Разрешается, если есть свет в левой фаре
- 3) Разрешается, если есть свет в правой фаре

9 В каком ответе указаны характерные признаки пробуксовки сцепления?

- 1) Возникает шум при переключении передач
- 2) Двигатель глохнет при переключении передач
- 3) При резком увеличении числа оборотов автомобиль (мотоцикл) медленно набирает скорость

Для водителей мотоциклов Какой максимальный тормозной путь допускается для мотоциклов без коляски и мопедов на сухой ровной дороге при скорости 30 км/час?

- 1) 7,5 м; 2) 8,2 м



НЕ ИЗ ТОЙ ОПЕРЫ

Столкновение, которое вы видите на фото, произошло ясным днем в городе Краснодаре на перекрестке улиц Светлой и Коммунаров. Водитель трамвая В. Чехова полагала, что трамвай в любой обстановке сохраняет первоочередность проезда, тогда как в Правилах совершенно четко записано, что он проезжает первым только «на перекрестках равнозначных улиц». Здесь же ситуация была иной. Улица Светлая, по которой шел трамвай, не имеет покрытия, а по улице Коммунаров положен асфальт. Поэтому правом первоочередного проез-

да пользовался водитель грузовика, как движущийся по главной улице. Кажется, элементарно, и тем не менее столкновение произошло.

К счастью, люди при этом не пострадали. А могло все кончиться гораздо хуже.

Вывод напрашивается сам собой: на перекрестке надо уметь ориентироваться мгновенно. А для этого все статьи раздела «Проезд перекрестков» каждый водитель должен знать, как таблицу умножения.

г. Краснодар

Е. БУРЫЙ,
автоинспектор

ТРЕХСТОРОННИЙ ПЕРЕКРЕСТОК

Т

Образуется слиянием трех участков улиц или дорог, пересекающихся под любым углом. Главной улицей (дорогой) на трехстороннем перекрестке считается та, которая образована двумя геометрически продолжающимися один другой проездами независимо от присвоенных им наименований. Проезд, не имеющий прямого продолжения за перекрестком, является по отношению к первым двум второстепенным. Таким образом, как на Т-образных, так и на У-образных перекрестках преимущественное право движения имеют те водители транспортных средств, которые находятся на улице (дороге) с продолжением в обе стороны. Только на перекрестках-развилках с углом между каждой парой проездов меньше 180 градусов они считаются равнозначными, и, следовательно, порядок проезда перекрестка определяется по группам транспортных средств, а среди транспортных средств одной группы — по их взаимному расположению («правилу правой стороны»).

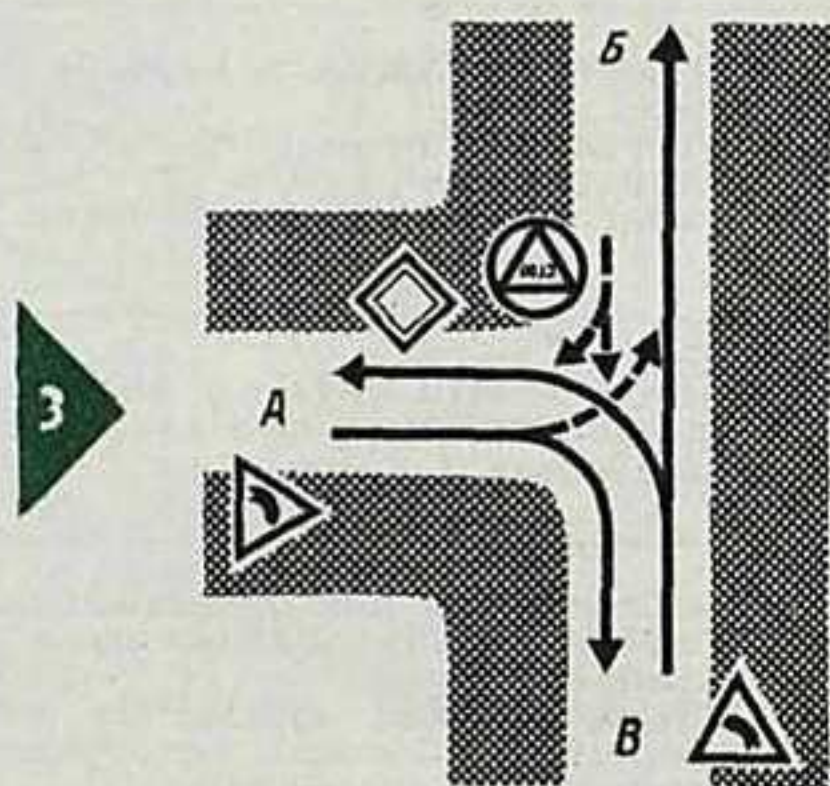
Эта зависимость преимущественного права на движение от геометрической формы перекрестка является общей нормой и соответствует действительной значимости улиц (дорог) для подавляющего большинства трехсторонних перекрестков.

Однако в отдельных случаях фактически сложившаяся обстановка движения вступает в противоречие с этим общим принципом. В такой ситуации чей-то приоритет в движении может быть определен только при-

менением дорожных сигнальных знаков, так как, оценивая интенсивность движения субъективно, водители могут легко ошибиться, а кроме того, напряженность движения меняется в зависимости от времени суток, что также может ввести водителей в заблуждение.

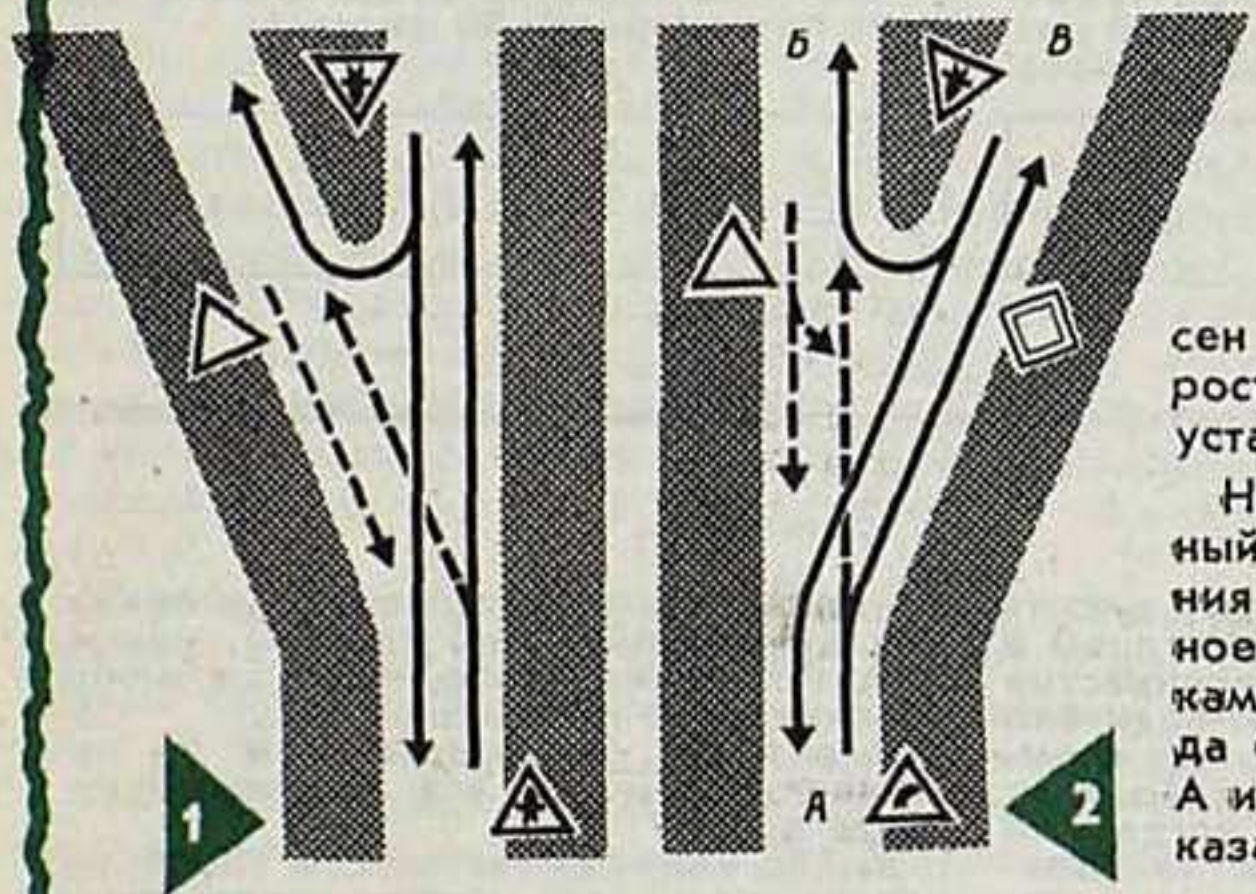
Познакомьтесь с типовыми примерами установки дорожных знаков на трехстороннем перекрестке. Сплошными линиями на схемах показано движение по основным направлениям, пунктиры говорят об обязанности уступить дорогу движущимся в основных направлениях.

На схеме 1 знаки 1.4 подтверждают приоритет дороги, главной по геометрическому признаку, а знак 1.5 обязывает водителей, выезжающих из второстепенного проезда, уступить дорогу.



На схеме 2 основные потоки транспорта идут по проездам А и В, то есть с поворотом направо из главного проезда. Поэтому принцип разъезда здесь изменен, и водители, подъезжающие к перекрестку по проезду В, оповещаются об этом знаком 1.4. Для водителей, движущихся по проезду А, установлен знак 1.7а. А коль скоро дорога поворачивает направо, проезд, продолжающийся в прямом направлении, должен считаться второстепенным ответвлением, что подтверждает знак 4.9, установленный в начале проезда В. Проезд В, хотя и имеет геометрическое продолжение, отнесен организаторами движения к второстепенному, а поэтому на нем установлен знак 1.5.

На схеме 3 классический Т-образный перекресток. Но режим движения на нем особый. Преимущественное право предоставлено здесь потокам, движущимся из главного проезда (В) с поворотом налево в проезд А и обратно. Этим и объясняется показанная на схеме установка знаков.



10
Ноября —
День
Советской
милиции



Василий Васильевич Жарков.

Каждый взмах руки этого человека приводит в движение десятки автомобилей. Еще точнее: через оживленный перекресток, где находится его пост, в час проходит до 5 тысяч самых различных машин. В таком водовороте можно и растеряться. Но не инспектору 5-го отделения ОРУД—ГАИ Москвы старшему лейтенанту милиции Василию Васильевичу Жаркову. У постового приятный дружеский контакт и полное взаимопонимание с водителями и пешеходами. Вот он сопровождает через дорогу пожилого человека. Оказывается, у него уже есть и постоянные «клиенты» — И. Я. Смирнов, Г. С. Троицкая и многие другие. Каждый день в одно и то же время они останавливаются на углу перекрестка, поджидая «своего лейтенанта». Вот из проезжающей мимо «Волги» раздается веселый голос: «Привет, лейтенант!» — и человек за рулем дружески машет рукой.

НАШ ЛЕЙТЕНАНТ

Знакомый? Скорее подшефный. Однажды он грубо нарушил правила движения на перекрестке. Пришлось представиться: Юрий Дилекторский из Люберец. Жарков заметил, что парень как-то неуверенно чувствует себя за рулем. Решение инспектора для водителя было совершенно неожиданным: «Будешь приезжать к концу смены сюда!» И вот освобождается лейтенант с поста — в машину и давай «обкатывать» молодого водителя. Теперь уж Дилекторский на улице не растеряется.

В другой раз Василий Васильевич обратил внимание на виляющий грузовик. Наверное, руль держит новичок. Подумал, надо бы предупредить парня, чтобы управлял машиной поспокойнее. При проверке у водителя не оказалось путевого листа. «Придется пройти с вами в отделение!» Тут шофер неожиданно отпрянул в сторону и побежал во двор ближайшего дома. Но скрыться не удалось. Преступник, угнавший автомобиль, был доставлен в отделение милиции.

Таков он, «наш лейтенант» — человек в синей милицмейской шинели. Если ты, читатель, будешь в Москве проезжать через площадь Восстания, махни ему приветливо рукой.

В. ПРОДУВАЛОВ
инспектор ОРУД—ГАИ

НУЖЕН ЗАДНИЙ ПРИЦЕП

Поговорите с любым мотоциклистом, и он непременно перечислит преимущества «двухколесного экипажа» перед четырехколесным. И в лес подалее на нем можно поехать, и для рыбалки, для охоты он удобнее. Взял рюкзак — и отправляйся в путь.

Ну, а как быть в длительных туристских поездках? Не раз вы, наверное, видели навьюченные как верблюды мотоциклы. И тут уже мототуристам приходится завидовать своим коллегам-автомобилистам.

Впрочем, выход из положения есть. И в принципе довольно несложный — задний прицеп.

Это не новинка. Существуют различные виды прицепов к мотоциклам и мотороллерам. Так, в Чехословакии выпускается одноколесный буксируемый прицеп грузоподъемностью 30 кг. Тульским заводом подготовлен опытный образец двухколесного прицепа, сконструированного инженером В. И. Пудовеевым (авторское свидетельство № 124816). Вот его технические данные: грузоподъемность — 150 кг; колея — 1150 мм; габариты кузова — 1000×980×280 мм; вес — 65 кг.

Прицеп имеет трубчатую раму, откидывающуюся опору и устройство, позволяющее крепить грузы сравнительно больших габаритов или тент. У него автоматические тормоза инерционного действия, независимая пружинная подвеска, стояночный фонарь и габаритные отражатели света. Крепится прицеп двумя тягами, входящими в центральную поперечную трубу рамы мотороллера. Такая конструкция обеспечивает прице-

пу три степени свободы относительно мотороллера.

Однако за ворота завода он так и не вышел. Наша промышленность не выпускает таких мотоприцепов, хотя для велосипедов задние прицепы уже изготавливаются серийно и поступают в продажу. Некоторые мотоциклисты, видя торжествующих велосипедистов, пытаются приспособить велоприцепы для своих машин. Это лишнее свидетельство того, насколько велик спрос. Однако Госавтоинспекция справедливо не разрешает буксировку велосипедных прицепов мотоциклами, так как они на это не рассчитаны.

Можно, конечно, собирать прицепы своими руками, но здесь самодеятельного конструктора ожидают неизбежные технические и юридические трудности.

Главмотовелопром Министерства автомобильной промышленности СССР сделал бы доброе дело, разработав в кратчайшие сроки технические условия на изготовление таких прицепов к различным типам мотоциклов и мотороллеров и наладив их серийный выпуск. А Госавтоинспекция на основании этих условий могла бы регистрировать мотоприцепы. Думаю, что за это предложение проголосуют многие мотолюбители.

В. ДУБОВСКОЙ,
преподаватель Московского
автомобильно-дорожного
института

ОТ РЕДАКЦИИ. Это не единственное письмо на тему о прицепах, полученное редакцией. Читатели настойчиво требуют организовать серийное производство задних прицепов к мотоциклам и мотороллерам. Вместе с тем надо прислушаться и к мнению ряда специалистов, которые считают, что задний прицеп несколько ухудшает устойчивость мотоцикла и что неопытному водителю будет трудно буксировать его. Поэтому, очевидно, разрешение на эксплуатацию заднего прицепа к мотоциклу или мотороллеру следует выдавать лишь водителям с определенным стажем.

В целом мы присоединяемся к предложениям читателей и ожидаем, что Главмотовелопром Министерства автомобильной промышленности и Госавтоинспекция откликнутся на требования мотолюбителей и выскажут свое отношение к затронутому в публикуемом письме вопросу.

УБЕРИТЕ СО СТОЙКИ БУТЫЛКИ

Буфеты, столовые, рестораны на пути следования мало что могут предложить автотуристам и водителям, зато их полки и стойки густо уставлены спиртным всех сортов и крепостей.

Чудесную зеленую территорию Смоленского кемпинга «украшают» массивные урны, доверху набитые пустыми «поллитровками».

А что делается в мотелях? Побывайте в мотеле у пересечения «Московской кольцевой» с минской автострадой, в том самом, о котором так подробно писалось 15 октября с. г. в «Известиях». Посмотрите, в каком виде вываливаются из здания и направляются спать в ка-

бины некоторые шоферы междугородных линий.

Почему же дорога водителя столь заботливо усыпана бутылками? Видимо, потому, что организации, отвечающие за работу пансионатов, кемпингов, мотелей, озабочены чем угодно, только не созданием настоящих удобств для тех, кто за рулем.

Пора запретить продажу в мотелях и кемпингах «хмельного», усилить контроль со стороны Госавтоинспекции за массовыми стоянками машин.

А. МОРГУНОВ,
член Московского клуба
автомототуристов

ТРИБУНА ЧИТАТЕЛЯ

В каждой отрасли народного хозяйства страны, во всех областях нашей жизни новые рубежи выверяются сейчас по цифрам и заданиям пятилетнего плана. Как известно, он предусматривает увеличение выпуска легковых автомобилей в четыре раза.

В этой связи нового подхода к делу требуют, на наш взгляд, отвод земельных участков, проектирование, строительство и эксплуатация гаражей для автолюбителей. Нельзя дальше мириться с положением, когда архитекторы, работая над проектами новых жилых районов, игнорируют столь важный планировочный фактор, как размещение гаражей, а банк отказывается финансировать такого рода капитальные сооружения.

КОМУ БЫТЬ ХОЗЯИНОМ ГАРАЖА?

Видимо, отношение к автолюбителям как к «частникам» кое-где еще живет. Владельцы автомобилей не всегда находят поддержку и у городских властей. Разве можно считать решением вопроса вывод гаражей за городскую черту?

Это отсутствие внимания в проектной практике к нуждам автолюбителей приводит к тому, что машины стоят прямо под окнами жилых домов, занимают площади, предназначенные для отдыха людей, для игр детворы, нарушают санитарно-гигиенические условия.

Думаю, все согласятся со мной, что размещение автомобилей это серьезная градостроительная проблема. А решается она пока, и к сожалению, силами только самих автолюбителей.

Государственные организации отвечают у нас за работу ремонтных мастерских, бань, общественного транспорта, проката домашних вещей и многие другие виды обслуживания населения. Так почему бы нам не иметь в системе коммунально-бытового обслуживания такое учреждение, которое отвечало бы за строительство гаражей и их эксплуатацию и, может быть, в целом за обслуживание владельцев техники? Работая на хозрасчетных началах, оно могло бы оказаться весьма прибыльным предприятием. Ленинградский опыт эксплуатации двух гаражей-гостиниц на 130 машин каждая, которые находятся в ведении Управления коммунально-бытового обслуживания горисполкома, показал полную рентабельность таких стоянок.

Нам кажется, что предлагаемые организационные меры помогут быстрее осуществить намеченное пятилетним планом расширение строительства гаражей и станций обслуживания общего пользования.

Ю. ФЕДУТИНОВ, инженер

Такого рода книга действительно появляется впервые. «Правила и безопасность движения транспорта». Что ж, вопрос поставлен верно: ведь правила движения существуют не сами по себе, а лишь постольку, поскольку обеспечивают безопасность на наших улицах и дорогах. То, что не прошло проверку практикой, исключается из правил, и, наоборот, принимается все, что способствует большему порядку на дороге, помогает увеличить пропускную способность автомагистралей.

Правила не могут предусмотреть все дорожные ситуации и во всех деталях определить, как поступить в том или ином конкретном случае. Многие зависят от самого водителя, его дисциплинированности, мастерства, понимания требований безопасности движения. И поэтому очень хорошо, что автор, как сказано во введении, «наряду с комментированием основных статей и положений Правил... поставил перед собой задачу изложить также рекоменда-

* Юмашев Н. Н. Правила и безопасность движения транспорта. Издательство ДОСААФ, 1965, 192 стр., 340 000 экз., 50 коп.

МОТОЦИКЛ НА ПРИЛАВКЕ

Успех торговли такими специфическими товарами, как мотоциклы, в значительной степени определяется квалификацией продавцов.

Мотоцикл, мотороллер, мопед — машины достаточно сложные: они требуют и в обращении и в торговле определенной суммы знаний и навыков. Естественно поэтому, что небольшая книжечка Е. З. Маковской* привлекла к себе определенное внимание.

Перед автором стояла задача сообщить будущим продавцам — учащимся профессиональных торговых училищ — так им необходимые в работе знания.

Глава пятая, посвященная организации и технике торговли, хотя и не лишена некоторых недостатков, о которых скажем ниже, в целом написана хорошо, со знанием дела. Не страдает особыми погрешностями и четвертая глава, в которой автор дает полезные сведения о качестве машин и запасных частей к ним, о приемке товаров по качеству, о сортности и т. д.

Но чем ближе автор подходит к технике, тем меньшими становятся достоинства книги.

На стр. 44, например, понятие «крутящий момент» подменяется понятием «мощность двигателя». Здесь (стр. 45) и безапелляционное утверждение, что «цепные

* Маковская Е. З. Велосипеды и мотоциклы. Издательство «Экономика», М., 1966, 112 стр., 11 000 экз., цена 13 коп.

движения по улицам и дорогам страны. Разумеется, книжная «площадь» между ними распределена в соответствии с важностью темы.

Так, третья часть ее отведена двум главам — «Порядок движения транспортных средств» и «Проезд площадей и перекрестков». Радует, что эти разделы, как, впрочем, и вся книга, хорошо проиллюстрированы и содержат немало практических задач, помогающих водителям уяснить содержание. Оправдан и разговор о последствиях, к которым может привести пренебрежение требованиями правил движения.

Однако в своих рекомендациях автор, на наш взгляд,

ПЕРВЫЙ ШАГ

личного движения — это совокупность мероприятий, и его безопасность не может быть обеспечена только одними правилами. Кто как не водитель лучше и раньше всех ощущает недостатки, которые могут стать причиной дорожно-транспортных происшествий? Поэтому участие водителей в улучшении условий движения всегда желательно.

В десяти следующих главах — все, что должен знать водитель о законах

передачи обязательно имеют приспособление для регулировки натяжения», тогда как на самом деле моторные (передние) цепи всех отечественных мотоциклов не имеют такого приспособления. На следующей, 46-й странице приведен рисунок рамы мотоцикла (рис. 20) с неправильной подписью и дается неверное описание работы амортизаторов. Далее автор относит к потребителям тока прерыватель, распределитель, конденсатор, а к источникам тока реле-регулятор (стр. 49), неправильно при этом объясняя его назначение. Ниже всякой критики описание такого несложного прибора, как свеча зажигания с ее изолятором из «фарфора» (?) и цифрами маркировки, которые, по мнению автора, «указывают диаметр резьбового конца свечи в миллиметрах».

Эти несколько примеров достаточно красноречиво обрисовывают технический уровень одной из важных глав. Но если исключить конфуз с этой злополучной главой (мы надеемся, что во втором издании досадные ошибки будут устранены), следует признать книжку Е. З. Маковской нужной. Ведь подобные пособия весьма редко появляются на книжном рынке.

В поле зрения автора и редактора не попал приказ министра торговли РСФСР от 13 сентября 1965 года «Об улучшении организации гарантийного ремонта и порядка обмена промышленными товарами, купленных в розничной торговой сети», хотя книжка была подписана к печати лишь 22 сентября 1965 года. А жаль. Из-за этого в ней даются устаревшие уже сведения о предъявлении рекламаций по мотоциклам, мотороллерам и мопедам.

Д. АБЕЗЬЯНИН

не всегда прав. Трудно, например, согласиться с тем, что, выбирая скорость, водитель «должен учитывать наихудшие условия, которые могут возникнуть на пути его движения в результате грубого нарушения Правил движения» (в разделе «Скорость движения»). При таких оговорках ездить просто невозможно. Они могут быть истолкованы лишь как попытка переложить всю ответственность за происшед-

шее на дороге только на водителя. Непонятно также, почему «выезжать с дороги можно только там, где имеются оборудованные съезды»? Да и что это значит — оборудованные?

В примере № 17, объясняя попутное движение, автор говорит: «Поскольку велосипед выехал (разрядка моя — Г. А.) на перекресток, то он получил преимущество на движение перед автобусом...». Не звучит ли такое объяснение как рекомендация поскорее занимать перекресток?

Есть в книге и другие ошибки и неточности. В частности, в иллюстрациях. Неудачна ситуация «в» на рисунке 40. Ведь фактически обгон происходит на перекрестке. На рисунке 42 «г» явная ошибка: стоянка запрещена не только за 20 метров до перекрестка, но и после него.

Однако в целом книгу надо оценить положительно. Сделан первый шаг в пропаганде и разъяснении новых правил движения транспорта. Хочется пожелать, чтобы в дальнейшей работе над книгой автор шире опирался на статистику и анализ дорожно-транспортных происшествий, чаще обращался к конкретным примерам из водительской практики.

Г. АРКАДЬЕВ

Кленников В. М., Ильин Н. М. Учебник шофера первого класса. Изд. 2-е, перераб. 1966, 395 стр., 300 000 экз., цена 82 коп.

В учебнике приведены сведения по устройству, работе и регулировке механизмов и приборов отечественных автомобилей, по основам эксплуатации подвижного состава, а также техническому обслуживанию и ремонту автомобилей.

Несвитский Я. И. Надежность автомобиля. (Научно-популярная библиотека автомобилиста). 1966, 75 стр., 10 000 экз., цена 11 коп. Автор рассматривает зависимость надежности автомобиля от его конструкции и технологии изготовления, условий эксплуатации, вождения, качества технического обслуживания и ремонта. Кроме того, в брошюре освещены способы повышения надежности автомобилей в условиях эксплуатации.

Ильин Н. М. Электрооборудование автомобилей. Изд. 3-е, перераб. и доп. Учебное пособие для подготовки автоэлектриков. 1966, 259 стр., 50 000 экз., цена 49 коп.

В книге рассматриваются устройство, работа, неисправности, техническое обслуживание и ремонт машин, аппаратов и приборов электрооборудования наиболее распространенных отечественных автомобилей.

Семенов Н. В. Техника безопасности при работе на автомобиле в зимних условиях. 1966, 68 стр., 20 000 экз., цена 7 коп.

В брошюре изложены основные сведения по технике безопасности при работе на автомобилях в зимних условиях, приведены требования техники безопасности при подготовке двигателя к пуску и при пуске, при эксплуатации автомобиля на линии.

Алексеев В. Н., Кувайцев И. Ф. Автотракторные неметаллические материалы. Учебное пособие для автодорожных вузов и факультетов. 1966, 371 стр., 8000 экз., цена 1 р. 04 к.

В книге приведены сведения о составе, свойствах и особенностях использования топлив, смазочных масел, консистентных смазок и технических жидкостей, а также резиновых и лакокрасочных материалов, пластических масс, клеев.

Эксплуатационно-технические свойства и применение автомобильных топлив, смазочных материалов и спецжидкостей. Сборник статей. Вып. 4. (Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР. Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта). 1966, 135 стр., 10 000 экз., цена 45 коп.

В сборнике помещены статьи, освещающие эксплуатационные свойства бензинов с новым нетоксичным марганцевым антидетонатором, масел с присадками, новых всепогодных масел, консистентных синтетических смазок; рассмотрены вопросы, связанные с расходом масел для двигателей; показано влияние новых топлив и смазочных материалов на эксплуатационные качества автомобилей.

Г. АРКАДЬЕВ

НОВЫЕ КНИГИ ИЗДАТЕЛЬСТВА „ТРАНСПОРТ“

Алексеев В. Н., Кувайцев И. Ф. Автотракторные неметаллические материалы. Учебное пособие для автодорожных вузов и факультетов. 1966, 371 стр., 8000 экз., цена 1 р. 04 к.

Эксплуатационно-технические свойства и применение автомобильных топлив, смазочных материалов и спецжидкостей. Сборник статей. Вып. 4. (Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР. Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта). 1966, 135 стр., 10 000 экз., цена 45 коп.

В сборнике помещены статьи, освещающие эксплуатационные свойства бензинов с новым нетоксичным марганцевым антидетонатором, масел с присадками, новых всепогодных масел, консистентных синтетических смазок; рассмотрены вопросы, связанные с расходом масел для двигателей; показано влияние новых топлив и смазочных материалов на эксплуатационные качества автомобилей.

Эксплуатационно-технические свойства и применение автомобильных топлив, смазочных материалов и спецжидкостей. Сборник статей. Вып. 4. (Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР. Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта). 1966, 135 стр., 10 000 экз., цена 45 коп.

ВКЛЮЧАТЕЛЬ ВК-402 И ЕГО УСТРОЙСТВО

«Как исправить включатель света заднего хода ВК-402 и каково его устройство?» — спрашивает В. Дэрринг из Латвии. Из письма мы узнаем, что фонари света заднего хода его «Москвича-408» включаются при любом положении рычага переключения передач.

Причина, скорее всего, в неисправности включателя ВК-402. Он предназначен для автоматического включения ламп фонарей света заднего хода при включении передачи заднего хода и смонтирован на боковой крышке коробки передач (справа по ходу автомобиля). Включатель соединяется с основным пучком электропроводки автомобиля двумя проводами. Они заключены в защитные полихлорвиниловые трубки оранжевого и коричневого цветов. На некоторых автомобилях «Москвич-408» коричневый провод может быть заменен малиновым. В этом случае заводская инструкция, прилагаемая к автомобилю, снабжается специальным вкладышем, сообщающим о замене. Вывод проводов к включателю из основного пучка проложен по щиту передка автомобиля (под капотом) и далее по днищу кузова в тоннеле справа от картера сцепления и коробки передач.

Конструкция включателя света заднего хода неразборная, и отремонтировать этот узел нельзя. Для устранения неисправности его необходимо заменить.

При смене включателя необходима его регулировка.

Установите между включателем и боковой крышкой коробки передач максимальное количество регулировочных шайб (четыре). Затем, последовательно уменьшая число шайб, добейтесь четкого включения ламп фонарей света заднего хода. Эту операцию необходимо выполнять при включенной передаче заднего хода и включенном зажигании.

В настоящее время включатель света заднего хода типа ВК-402, устанавливавшийся на автомобилях «Москвич-408» первого выпуска, заменен включателем типа ВК-403 с усиленной герметизацией внутренней полости и размещенной в ней улучшенной контактной системой.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ФИАТА-124

Автолюбитель Д. Котельников из Ленинграда интересуется конструкцией легкового автомобиля, который будет выпускаться на автомобильном заводе в г. Тольятти. «Будет ли модернизирован ФИАТ-124?» — спрашивает он.

Как известно, в городе Тольятти строится автомобильный завод, предназначенный для выпуска легковых автомобилей. За основу конструкции принята модель ФИАТ-124. Однако, учитывая специфические условия эксплуатации, советские инженеры ведут расширенные испытания с целью модернизировать автомобиль. Предполагается внести в конструкцию ряд изменений, в частности увеличить клиренс. После окончательной доводки конструкции новый автомобиль будет описан в журнале.

ЗАДЕЛЫВАЕМ ПРОБОИНУ

«Чем и как заделать пробойну в крыле коляски «Велорекс»?» — спрашивает москвич П. Ларин.

Кузов и крыло чехословацкой коляски «Велорекс» изготовлены из стеклопластика. Заделать пробойны можно наложением заплат из хлопчатобумажной ткани (например, ситца) на клею БФ-2. В зависимости от вида пробойны заплату можно ставить с внутренней или наружной стороны.

Сначала надо нарезать три-четыре заготовки для заплат с таким расчетом, чтобы каждая последующая перекрывала предыдущую на 5—10 мм. Затем снять лакокрасочное покрытие в месте пробойны наждачной шкуркой и обезжирить бензином. Выждать полчаса-час. Далее наносят тонкий слой клея на подготовленный участок и на две-три заплаты из ткани и выдерживают 40—60 минут. После этого нанесите второй слой клея на подготовленный участок и на первую (меньшую) заплату и наложите ее на ремонтируемое место, не допуская

образования складок. Выдержите 30 минут. Так же поступают и с последующими заплатами. В заключение прогладьте заплату горячим утюгом (40—60 минут) через один-два слоя целлофана. Когда клей затвердеет, зачистите поверхность шкуркой, обезжирьте и покрасьте нитроэмалью нужного цвета.

МНОГООБРАЗИЕ КОНСТРУКЦИЙ

Читатель И. Волков из г. Гродно спрашивает, каковы общие черты конструкций раздельного привода к тормозным механизмам передних и задних колес.

Существует много подобных конструкций, имеющих либо один общий главный цилиндр с двумя последовательными полостями, либо два отдельных. Все они обязательно обеспечивают одинаковое давление в трубах, идущих к передним и задним тормозам, чтобы тормоза одновременно вступали в работу, и тормозные моменты правильно перераспределяются по осям автомобиля. С этой же целью в конструкции с двумя главными цилиндрами их толкатели связывают с педалью при помощи качающегося коромысла, ограничив его действие на случай нарушения герметичности в одной из коммуникаций.

Раздельный привод к тормозным механизмам передних и задних колес, безусловно, повышает безопасность движения, не облегчая, однако, управления тормозами автомобиля.

ФОРМА НАКОНЕЧНИКОВ

Читатель Н. Косинов из г. Северо-Задонска спрашивает, почему наконечники рулевых тяг автомобиля «Москвич-407» имеют различную форму отверстий для прохода хвостовика пальца.

При одинаковых ходах подвески и разной длине рулевых тяг углы качания в шарнирах различны. В наконечнике левой рулевой тяги угол качания пальца при ходах подвески равен 20—23 градусам. Поэтому шарнир имеет овальное отверстие и допускает качание в плоскости оси наконечника на 25 градусов в каждую сторону. Наружный наконечник правой рулевой тяги имеет круглое отверстие и допускает качание в любую сторону на 8 градусов. Необходимый угол качания в этом шарнире 5—6 градусов. Этим и объясняется разная конфигурация отверстий в наконечниках.

ПУСК ДВИГАТЕЛЯ И УРОВЕНЬ ТОПЛИВА

«Очень часто приходится слышать, что двигатель мотоцикла плохо пускается из-за переполнения топливом поплавковой камеры. Хотелось бы знать, какое влияние оказывает уровень топлива в поплавковой камере карбюратора К-36 на пуск двигателя «Ковровец-175В». Такое письмо прислал в редакцию М. Павлов из Горьковской области.

Отвечает читателю главный конструктор Ленинградского карбюраторного завода имени Куйбышева В. Гиршович.

Уровень топлива в поплавковой камере всех карбюраторов, устанавливаемых на двигателях мотоциклов, мотороллеров, мопедов и мотовелосипедов, оказывает серьезное влияние на пуск двигателя и его работу в различных условиях эксплуатации. Он должен соответствовать установленным заводом нормам. Понижение уровня ухудшает пусковые свойства двигателя, а также вызывает переобогащение смеси на рабочих режимах. Это приводит к выходу из строя некоторых деталей (прогорание поршней, разрушение подшипников и др.). Повышение же уровня вызывает «забрасывание» свечей не сгоревшими продуктами топлива, увеличение его расхода.

Понижение уровня топлива — сравнительно редкое явление. Основная причина его — засорение топливоподводящей магистрали и фильтра (если он имеется). Чаще уровень топлива повышается на долго эксплуатируемых машинах, и объясняется это естественным износом конической части игольчатого клапана поплавка.

Отсюда очевидно, что периодически надо проверять уровень топлива в по-

плавковой камере карбюратора и принимать необходимые меры, чтобы он был в норме.

У мотоциклетных карбюраторов типа К-36, К-28, К-38 и К-55 уровень топлива должен находиться в пределах $21 \pm 1,5$ мм, считая от верхней плоскости поплавковой камеры.

При пуске холодного двигателя мотоцикла «Ковровец-175В» нужно пользоваться утопителем поплавка и несколько открывать топливный корректор. При пуске горячего двигателя это не рекомендуется.

С описанием конструкций карбюраторов и их техническими данными можно ознакомиться по книге В. И. Грибанова и В. А. Орлова «Карбюраторы двигателей внутреннего сгорания», изданной в 1961 году. Предполагается, что эта книга в ближайшее время будет переиздана, и в нее будет включено описание конструкций новых карбюраторов, выпускаемых нашей промышленностью.

НЕВЫПОЛНИМАЯ ЗАДАЧА

Читатель Л. Желудев из г. Орши спрашивает, можно ли переделать «Москвич-410» на «Москвич-407».

Такая переделка настолько сложна и дорога, что нельзя рекомендовать ее даже в хорошо оборудованных мастерских или на ремонтном заводе.

Чтобы дать некоторое представление о сложности задачи, укажем, что нужно будет заменить подрамник и все детали основания кузова, передние брызговики и другие детали. Понадобятся высококвалифицированные сварщики и слесари, большая разметочная плита, измерительные инструменты высокой точности. Должны быть тщательно выдержаны все размеры, определяющие взаимное положение передней подвески, заднего моста и двигателя, которое на заводе обеспечивается соответствующими приспособлениями. Кроме того, практически придется заменить все агрегаты и узлы трансмиссии и ходовой части.

РЕГУЛИРОВКА ПРОВЕРЯЕТСЯ ТАК

«У моего мотоцикла «ИЖ-Юпитер» стали плохо переключаться передачи. — пишет нам Н. Колесов из Уфы. — Прошу дать справку, как следует проверять регулировку коробки передач». На вопрос читателя мы попросили ответить работников завода.

Соберите коробку на правой половине картера (см. инструкцию по уходу и эксплуатации, стр. 110) и в положении «нейтраль» тщательно проверьте зазоры между кулачками шестерен. Они должны быть одинаковыми. Если зазоры неодинаковы, отрегулируйте их перемещением или установкой дополнительных шайб толщиной 0,2—0,3 мм с правой или левой стороны червячного вала и перестановкой регулировочных шайб промежуточного вала, находящихся под подшипником.

В результате червячный вал (или вторичный вал), смещаясь в ту или иную сторону, сближает или отдаляет шестерни одну от другой. При сборке не забудьте установить опорную шайбу между первичным и вторичным валами.

Для проверки правильности сборки и легкости переключения передач необходимо стянуть половинки картера двумя-тремя винтами.

НЕЦЕЛЕСООБРАЗНАЯ ПЕРЕДЕЛКА

Читателя П. Урбановского из Казахстана интересует, можно ли в ушки рессор «Москвича-402» вместо резиновых втулок установить игольчатые подшипники.

При такой переделке прежде всего усилится вибрация, передаваемая от колес к кузову. Кроме того, закручивание рессоры перестанет компенсироваться за счет деформации втулки. А из-за этого при перекосах моста увеличатся напряжения в рессоре. При закрутке же рессоры могут быстро выйти из строя подшипники, так как концы иголок будут закусываться. Вообще работа подшипников в ушках резко отличается от работы их на оси нижнего рычага. Поэтому «модернизация» нецелесообразна.



КОГДА ЖЕ

Олимпиада мотоциклистов по вполне понятным причинам не обставляется столь торжественно и пышно, как Олимпийские игры. Но каждый, кто бывает на этих ежегодных шестидневных соревнованиях мотоциклетной гвардии, ощущает и олимпийскую значимость события и олимпийский дух его. Так же как и на большие олимпиады, съезжаются сюда, движимые дружбой и здоровой жадой соревнования, спортсмены разных стран и народов, чтобы в трудной борьбе выявить сильнейших.

...У дороги E-18, ведущей из Стокгольма в Осло, прямо на скале укреплен огромный щит: «Вилленсберг. 41-е международные шестидневные соревнования ФИМ».

В дни состязаний крохотный Вилленсберг напоминал город. Непрерывно двигались здесь мотоциклы, автомобили, автобусы. На импровизированных стоянках порой трудно было найти место, а на поле, возле поселка, возник разноцветный шумный лагерь на колесах. Фирмы, торгующие бензином, маслом, свечами, шинами и цепями для мотоциклов, раскинули здесь свои шатры. А рядом с ними «Цюндап», «Эмцет», «Чезет», «Бультако», «Триумф»...

Человек, который захотел бы узнать, сколько существует мотоциклетных марок в мире, мог бы в Вилленсберге сделать это без труда — лучшие образцы стояли здесь же, в закрытом парке.

Шестидневные состязания от начала и до конца были организованы безупречно. В подкрепление шведская мотофедерация получила полк солдат, которые прошли специальную подготовку. Рядовые и капралы отлично справились с ролью судей, секретарей, связистов, обеспечив идеальный порядок, быстроту и точность обработки результатов. Даже силы природы на этот раз были благосклонны. Впервые, может быть, за многие годы соревнования проходили при вполне сносной погоде.

Не менее основательно готовились к олимпиаде и ее участники. После «побоища на Мэне», как называли журналисты прошлогодние соревнования, мото-союзы и мотозаводы предприняли титанические усилия, чтобы взять реванш в Швеции.

Мы и раньше слышали, например, о том, что британские мотоклубы и промышленники решили любой ценой выиграть шестидневку. Но подлинные мас-

штабы этой подготовки мы ощутили, когда попали в Вилленсберг. Спецмашины повышенной проходимости, оснащенные рациями, команды, призванные оказывать помощь и содействие британским гонщикам на пунктах контроля времени и спецучастках, — все это прибыло с британских островов в Швецию. На карту был поставлен и национальный престиж и спортивный приоритет и честь мотоциклетной промышленности Англии.

Справедливости ради надо сказать, что и хозяева трассы — шведы и особенно немцы из ФРГ не уступали в оснащенности и подготовке своих команд англичанам, а кое в чем даже превос-

ходили их.

Из 287 участников шестидневки, представлявших спортивные цвета 16 стран, 62 мотоциклиста выставила ФРГ, 53 — Англия и Ирландия.

На этом фоне куда скромнее выглядели спортивные делегации социалистических стран: ЧССР — 23, ГДР — 21, СССР — 15 и ПНР — 5 гонщиков. Однако любители прогнозов — а в них никогда не ощущается недостатка — среди главных претендентов называли все же не Англию и не ФРГ, а команды ГДР, Чехословакии и Швеции.

Для нас эта встреча в некотором роде имела принципиальное значение. Ведь дебют советских мотоциклистов на мировой арене состоялся не в кроссе и не в гонках, а в многодневных соревнованиях, причем ровно 10 лет назад. За это время много перемен произошло в мотоспорте. Дебютанты потеснили с командных высот признанных лидеров. Золотые медали чемпионов мира по мотокроссу и гонкам на льду, серебряные в личном и командном спидвее, «золотой шлем» — эти и другие почетные награды побывали в руках у краснорезвездных мотоциклистов. И только в борьбе за главный мотоциклетный приз «Трофей наций» мы не смогли подняться выше третьего места.

Были для наших надежд и объективные предпосылки. После провала в Англии Ижевский и Ковровский заводы предприняли шаги, чтобы подготовить к олимпиаде надежные машины, испытать их в «боевой» обстановке, а Федерация

мотоспорта после долгого перерыва смогла «обстрелять» нескольких гонщиков в международных соревнованиях. Нет смысла перечислять все, что было сделано для успешного выступления. Результаты этих усилий нашли материальное выражение в виде семи золотых и пяти серебряных медалей, которые завоевали советские спортсмены в личном зачете. Но этих усилий явно не хватило, чтобы оспаривать командные призы.

Мы ждали добрых вестей с трассы, но уже первый день принес нам разочарование. Член «трофейной» команды Лев Воронович допустил непростительную оплошность — проскочил поворот на контрольный пункт (и это при идеальной разметке трассы) и преподнес «сюрприз» в виде 22 штрафных очков. Так мы оказались «именинниками». На второй день трассу из-за неполадок в электрооборудовании оставил другой

НАСТУПИТ ПЕРЕЛОМ?

член национальной команды заводской гонщик Г. Чащипов, и теперь даже чудо не могло спасти нас. В итоге среди семи команд, оспаривавших «Трофей наций», наша оказалась на предпоследнем, шестом месте.

Оставались еще две команды — «А» (на ИЖах) и «Б» (на «ковровцах»), боровшиеся за «Серебряную вазу», оставалась надежда на большую золотую медаль в заводском зачете. На четвертый день и эти надежды пошли прахом — два ковровских гонщика В. Горюлько и В. Тюрин из-за поломок машин прекратили соревнование. Лучшее, чего мы добились, — это шестое место в зачете на «Серебряную вазу», где стартовало 22 команды.

Борьба за призы шла до последнего дня мотоолимпиады. Оказались правы те, кто прочил в победители команду ГДР. В ее составе мы увидели старых знакомых во главе с молодым Залевски. Они не утратили своего наступательного духа, но победа далась им куда труднее, чем в прошлые годы. До третьего дня они проигрывали в положительных очках командам ФРГ и Швеции. Только дисквалификация шведского гонщика Андерсена за ремонт мотоцикла в закрытом парке и четыре штрафных очка Шпехта из команды ФРГ дали возможность гонщикам ГДР удержать «Трофей». С «Серебряной вазой» им все же пришлось расстаться. Ее завоевала команда ФРГ, опередившая двукратных победителей на 30 положительных очков. Англичане, несмотря на все усилия, должны были довольствоваться вторым местом в «трофейном» зачете. Их четырехтактные машины уступали в скорости двухтактным.

Как и два года назад, в Эрфурте, здесь, на шведской трассе, успех в конце концов решился на дополнительных соревнованиях.

Итак, дописана еще одна страница в истории шестидневок ФИМ, но в ней так и не появилась строка, которая мо-



Золотые медалисты 41-й мотоолимпиады (слева направо): В. Пылаев, Б. Дресвянников, главный тренер команды Г. Черкасский, Э. Кирсис, Е. Петушков, В. Семин, Р. Решетник.

гла бы порадовать нас. Олимпиада снова преподнесла нам суровый урок. Мы вовсе не собираемся принижать успех наших мотоциклистов, вернувшихся с «золотом» на Родину, — заслуженных мастеров спорта Э. Кирсиса, В. Пылаева, Р. Решетника и их товарищей Б. Дресвянникова, Г. Крюченко, Е. Петушкова, В. Семина. Немногие, вероятно, знают, какого поистине тяжелейшего физического и нравственного напряжения требует выступление в шестидневке. И каждая золотая медаль, завоеванная там, может сравниться с иной чемпионской. Но в фокусе внимания всегда должны быть недостатки, промахи, просчеты, поэтому о них мы и поведем речь.

Очень много говорилось и писалось о вине заводов. Что правда, то правда — и сейчас, хотя сделан шаг вперед, главная наша беда — несовершенство и ненадежность отдельных узлов мотоциклов. Негодная, скажем прямо, конструкция передней вилки на ИЖе, непомерно большой вес машины, высокий расход топлива — все это не способствует достижению хороших результатов на основных и на дополнительных соревнованиях.

Больше всего очков потеряно опять-таки (в который уже раз!) по причине неработоспособности генераторов. А какие силы были брошены! Ведущие работники НИИавтоприборов Н. Якубик и Л. Мельцер выезжали на сборы и на заводы. По всем правилам науки конструировались и изготовлялись эти генераторы. И вот итог: сходы и штрафные очки, как следствие скрытого дефекта всей партии генераторов. Специалисты назвали его «ослаблением посадки якоря на втулке». Но суть не в названии, а в том, что усилия большого коллектива людей, немалые средства пошли на смажку. Могло быть и хуже. Буквально через несколько метров после финиша заключительной кольцевой гонки из-за «скрытого дефекта» умолкли моторы на мотоциклах Б. Дресвянникова и Р. Решетника. Случись это на минуту раньше, мы лишились бы еще двух золотых медалей.

Надо полагать, за это спросят и с директора Орджоникидзевского завода автотракторного электрооборудования П. Везиорского, и с главного инженера Ю. Малова, и с работников Ижевского и Ковровского заводов, допустивших установку таких генераторов.

Много лет мотозаводы ходят в неоплаченных должниках у советского спорта. Хочется верить, что этот долг будет погашен. На многодневные соревнования в Швецию впервые выезжала группа руководящих работников мотоциклетной промышленности. Надо полагать, теперь последуют организационные и технические меры, в результате которых появятся наконец машины, достойные нашей великой индустриальной страны. И поэтому именно сейчас необходимо подумать о коренной перестройке всей системы комплектования и подготовки наших команд к многодневным соревнованиям ФИМ.

После Вилленсберга, как и всегда, были разговоры о том, что мы-де снова упустили хорошие шансы. Если бы не ошибся Воронович, да не сошел Чащипов, то тогда бы мы...

Точно так же могут, конечно, рассуждать и чехи, потерявшие одного «трофейника» из-за поломки кривошипа, и команда ФРГ, получившая всего четыре штрафных очка. Но даже если предположить, что счастье сопутствовало бы

нам, а не нашим соперникам, то и тогда мы в лучшем случае могли рассчитывать лишь на третье место. А мотоолимпиада — это не чемпионат. Здесь славят тех, кому достались «Трофей» и «Ваза», а последующие места имеют чисто символическое значение и чаще всего не отмечаются даже памятным призом.

У нас среди руководящего тренерского состава утвердилось мнение, что успех может прийти уже в том случае, если все доберутся до финиша без штрафных. Однако сегодня это лишь необходимое условие, требующее обязательного добавления: «при наличии максимального возможного количества положительных очков». Игнорирование этого добавления не принесло нам успеха в прошлом и тем более не сулит ничего доброго в будущем. Уровень подготовки всех команд возрос необычайно, и многим теперь под силу финиш «на нулях». В Швеции, например, из 287 стартовавших финишировало 207, в том числе 149 с золотыми медалями. Характерный пример: наша команда «А» в зачете на «Серебряную вазу» заняла шестое место с 14 штрафными очками. Но если бы их не было, она все равно не поднялась бы вверх, так как команды в первой пятёрке имели куда больше положительных очков.

Журнал уже писал о том, что нельзя пренебрегать второй стороной многодневки — дополнительными соревнованиями. К сожалению, это осталось глазом вопиющего в пустыне. По-прежнему мы проигрываем положительные очки там, где можем их набирать даже при нынешнем состоянии мотоциклов. Наши спортсмены не умеют эффективно выполнять «разгон — торможение». За много лет мы не научились организовывать информацию на скоростных участках. Спортсмены едут наугад, нередко проявляя ненужную осторожность, и теряют очки.

Известный застой, укоренившееся мнение о непогрешимости избранной тактики и методов подготовки и комплектования сборных наносят большой вред. Не было на олимпиаде команды более старой по возрасту, чем наша. Конечно, в странах, где ежегодно проходит свыше ста многодневных соревнований, где первенства страны включают шесть-восемь двухдневных соревнований, легче отобрать достойных кандидатов. Но даже без этого при наличии современных научных методов проверки выносливости, быстроты реакции и физической подготовки не представляет труда отобрать из числа молодых кроссменов таких, которые отвечают требованиям многодневки.

Думается, что состояние всего нашего многодневного мотоспорта должно стать предметом специального обсуждения в тех организациях и ведомствах, от которых зависит его судьба. Десять лет — срок немалый, во всяком случае для того, чтобы в отношении к главному событию в мотоспорте наступил решительный перелом.

М. ТИЛЕВИЧ,
спец. корр. «За рулем»

Вилленсберг — Москва

РЕЗУЛЬТАТЫ

«Трофей ГДР (ноль штрафных очков, наций»: 3824,56 положительных). Англия (0/3670,89), ФРГ (4/3890,97), Швеция (400/3373,39), Чехословакия (505/3328,82), СССР (522/3021,05), Испания (733/2763,02).

ИХ НРАВЫ



Экипажу этого автомобиля уже не поможет ни бог, ни черт.

Идол, которого вы видите на втором снимке, — принадлежность разведбата 10-й мотопехотной дивизии бундесвера.

Фото из газеты «Ди Центе»



И КОЧУЕТ ЧЕРТ ИЗ РОТЫ В РОТУ...

В западногерманском бундесвере часто вспоминают о боге и других святых — и когда справляют панихиды по разгромленным советскими войсками фашистским дивизиям, и когда возносят хвалу новому оружию армии реваншистов. Так, высшие военные чины Бонна, собравшиеся на танковом заводе в Мюнхене, благоговейно возводили очи к небу, принимая с конвейера первый танк западногерманского производства. Новорожденного нарекли «Леопардом» — хищником из той же породы, что «тигры» и «пантеры», похороненные на полях сражений. Как тут не обратиться к богу с мольбой о том, чтобы «леопарды» не последовали по стопам своих предшественников?..

О святых вспомнил также военный епископ бундесвера доктор Кунц в специальной проповеди о подготовке к войне против социалистических стран.

Словом, бога милитаристы не забывают.

А как же с чертями? Оказывается, и они на службе реваншистов. Миссия черта, правда, иная — устрашать неповинующихся. Но на то он и черт, чтобы пугать! А припугивать своих непослушных нижних чинов начальству бундесвера приходится частенько. Низкий моральный уровень западногерманских солдат, пьянки, дебоши, несоблюдение элементарных правил ухода за техникой и уличного движения приводят к многочисленным авариям, человеческим жертвам. Только за полгода в 10-й дивизии бундесвера, по сообщению газеты «Ди Центе», военные автомобилисты совершили 132 крупных аварии и катастрофы.

Чтобы утихомирить распоясавшихся вояк, изобрели чертика с рогами, выпуклыми глазами и оскаленным ртом. К зубам прикрепили покалеченный автомобиль. Идол с автомобилем в зубах вручается тому подразделению, где больше всего автомобильных происшествий. А так как их всюду полно, то редко у кого из командиров рот и батальонов не побывало на столе в военной канцелярии переходящее страшилище.

Черти кочуют из роты в роту, из батальона в батальон, а бундесверские пьяные молодчики тем временем бесчинствуют на дорогах, не взирая ни на бога, ни на черта.

Н. ВОЛКОВ.
кандидат исторических наук

ИХ НРАВЫ

В одном из номеров английского «Мотора» появился краткий очерк о советских легковых автомобилях и отчет о проведенных журналом 800-километровых испытаниях «Москвича-408». Но прежде чем перейти к сути дела, скажем несколько слов о самом журнале.

«Мотор» — одно из старейших в Англии автомобильных изданий. Он выходит с 1903 года и рассчитан на широкие массы автолюбителей и спортсменов. В каждом номере публикуется подробный отчет о проведенных его сотрудниками испытаниях какого-либо нового легкового автомобиля. По большей части это машины, продающиеся в Англии. За свою более чем 60-летнюю историю «Мотор» зарекомендовал себя как один из наиболее компетентных и авторитетных технических журналов.

Знакомя своих читателей с опытным заднемоторным такси, новым «Запорожцем», ЗИЛ-111 и другими советскими машинами, журнал одобрительно отзывается о реалистическом подходе к созданию легковых автомобилей в нашей стране. Они просты и надежны, легко ремонтируются и полностью соответствуют своему назначению. Специфические местные условия — продолжительная и снежная зима, значительные расстояния между городами, наличие проселочных дорог — обусловили большие колеса, мощные отопители, внушительный набор шоферского инструмента.

«Мотор» отмечает, что для советских машин в первую очередь характерна солидность конструкции и долговечность, а не скоростные показатели. Далее еженедельник рассказывает о том, что «интерес в СССР к легковым автомобилям велик, и новая пятилетка призвана поднять их годовой выпуск до 800 тысяч. При этом фотографии новых моделей автомобилей и информация о них публикуются задолго до начала их выпуска, и это полное отсутствие секретности, свойственное западным фирмам, ошеломляет иностранцев».

Кроме этого общего обзора журнал публикует

беседу с Т. Уильямсом. Два года назад он купил «Волгу» с кузовом «универсал» и очень доволен. Эта простая и надежная машина безупречно служит своему владельцу — он пробыл на ней в труднопроходимых местах, возил по 500 килограммов груза, даже таскал на прицепе небольшую бетономешалку.

Но центральный материал номера — отчет об испытаниях «Москвича-408», которые проводились и на полигоне, и в центре города, и на загородных шоссе. Итак, читаем: «Конструкция автомобиля исключительна проста, и ее назначение быть неприхотливой и обслуживанию. Внешнее оформление неброское, и машина имеет характерную русскую особенность — высокий клиренс».

Все это констатируется сдержанно, просто хорошей машиной англичанина, вроде, и не проймешь. Но распахиваются двери, он садится в автомобиль и... В Англии, да и в других западных странах, приемник и отопитель обычно устанавливаются за дополнительную плату. На «Москвиче-408» это стандартное, обычное оборудование. Привлекают и откидывающиеся назад спинки переднего сиденья — ложись и спи, если устал. Прикуриватель, крючки для одежды, масса инструмента, запирающиеся изнутри багажник и одновременно с ним пробка бензобака — все это вызывает у британца радостное удивление. Он садится за руль... «Водитель сидит почти как за обеденным столом, его посадка комфортабельна и хорошо сочетается с расположением руля и педалей. Все органы управления удобно (если не сказать логично) расположены, особенно рычаг переключения». Тут мы отвлекемся и обратим внимание читателей на то, что испытывался «Москвич» с правым расположением руля, как это принято в Англии. Рычаг переключения передач в этой модификации находится в полу, а не на рулевой колонке.

Обратимся опять к журналу. «Благодаря очень высокой посадке пассажиров их ногам в «Москвиче» свободнее, чем кажется на первый взгляд из-за малой длины машины». Малая же длина оказывается очень выгодной при маневрировании и заходе на стоянку в перенаселенном автомобилями Лондоне!

А теперь в дорогу, на полигон. Максимальная скорость местами доходит до 135 км/час (по секундомеру, а не по спидометру), а в среднем по всем заездам она составляет 129 км/час. Разгон с места до скорости 80 км/час происходит за 15,1 секунды, а четверть мили — примерно 400 метров — с места машина преодолевает за 22,0 секунды.

«На всех режимах от холостого хода до «полного газа» двигатель работает плавно. Он работал даже на низкооктановом бензине, причем с помощью легкодоступного октан-корректора на распределителе подладиться под самый скверный бензин — полуминутное дело».

Теперь следующее испытание — троганье с места на 18-градусном уклоне. «Благодаря сверхнизкой первой передаче это было детской забавой, а вообще лишь в редких случаях у четырехста восьмого может не хватить тяги для преодоления препятствия».

Читаем дальше. «Амортизация хорошая, а при быстрой езде переход на неровную дорогу становится заметен лишь по усилившемуся «гулу подвески». В общем-то уровень шума в машине очень низкий». Автор статьи в «Моторе» высокого мнения о подвеске «Москвича», потому что «чем хуже дорожное покрытие, тем лучше он себя ведет».

Не уступает подвеске и рулевой механизм! «Москвич» — одна из тех машин, что сразу реагирует на поворот рулевого колеса. Усилие на нем достаточно мало, руль обеспечивает хорошее чувство дороги и «не отдает на поворотах». Да, кстати, о поворотах. Испытания показали, что при их прохождении машина имеет нейтральную поворачиваемость. Если проходить поворот очень резко, то даже когда переднее внутреннее колесо приподнимается над дорогой, машина уверенно удерживает заданное направление. При этом водитель чувствует себя вполне удобно — «спинки переднего сиденья благодаря своей форме на поворотах фиксируют тело водителя в боковом направлении».

Что же касается пассажиров на заднем сиденье, то даже «при полностью сдвинутом назад переднем сиденье у них достаточно места для ног и спинка переднего сиденья не мешает коленям».

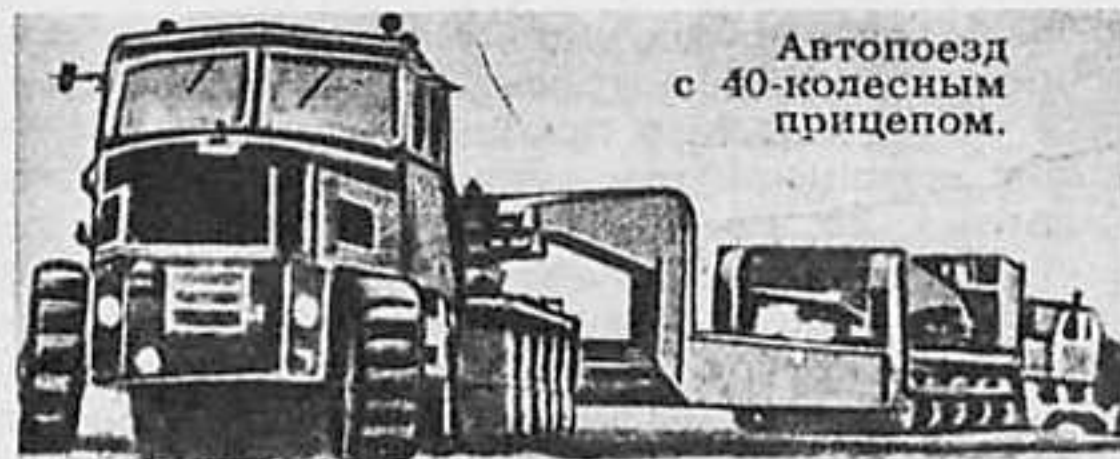
Конечно, журнал не только отмечает сильные стороны «Москвича-408», но и высказывает ряд критических замечаний — по поводу недостаточно тщательной отделки и большого усилия на педали сцепления.

В конечном итоге журнал заключает, что «машина в целом создана как рациональное, выносливое и комфортабельное средство транспорта».

Ну, а каков успех, спросит наш читатель, «четыреста восьмого» у английского потребителя? Ответим словами журнала «Мотор»: «Русских «Москвичей-408» расходуется столько, сколько их ввозят».

Так что же, «гуд лак, «Москвич», всего тебе хорошего!

Л. ШУГУРОВ,
инженер



Автопоезд
с 40-колесным
прицепом.

40 КОЛЕС

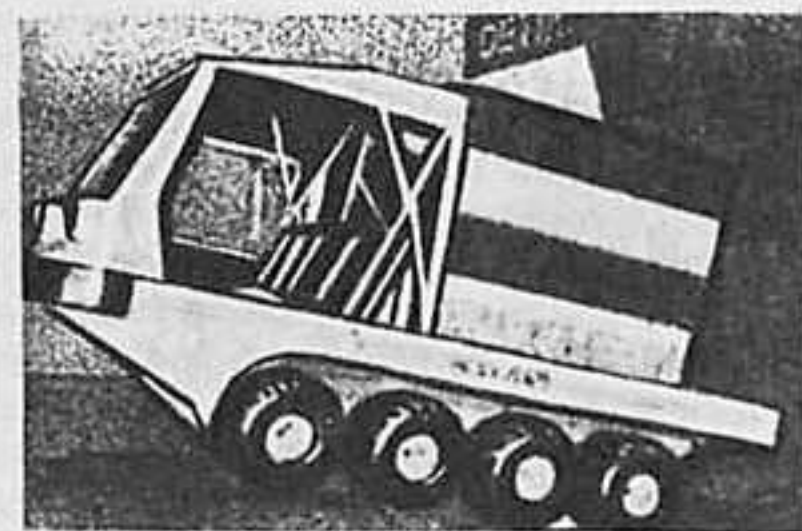
Для перевозки сверхтяжелых грузов английская фирма «Гран Фрауф Трайлерс» выпустила специальный 40-колесный прицеп собственным весом 59 т. Грузоподъемность в 197 т позволяет перевозить на нем детали гидрогенераторов, гигантские трансформаторы и т. д. Все колеса прицепа имеют гидравлическую подвеску, благодаря чему регулируется высота как грузовых тележек, так и опирающейся на них рамы прицепа длиной около 10 метров.

Прицеп буксируется спереди и сзади двумя мощными тягачами. В качестве двигателя применен дизель мощностью 237 л. с.

ПО СНЕГУ, ПЕСКУ И ВОДЕ

Новый швейцарский вездеход «Кат-А-Катор» может передвигаться по глубокому снегу и пескам, по грязи и горам и даже плыть по воде, перевозя при этом от 550 до 900 кг груза. У него все шесть (или восемь, в зависимости от модификации) колес — ведущие. Скошенная, как у танка, передняя часть позволяет ему переползать через высоту до 60 см. А конструкция машины дает возможность преодолевать на большой скорости 70-процентные подъемы. Для того чтобы безостановочно передвигаться по грязи, на колеса надевают гусеницы из твердой резины. Вездеход имеет прицеп, корпус которого выполнен в виде лодки.

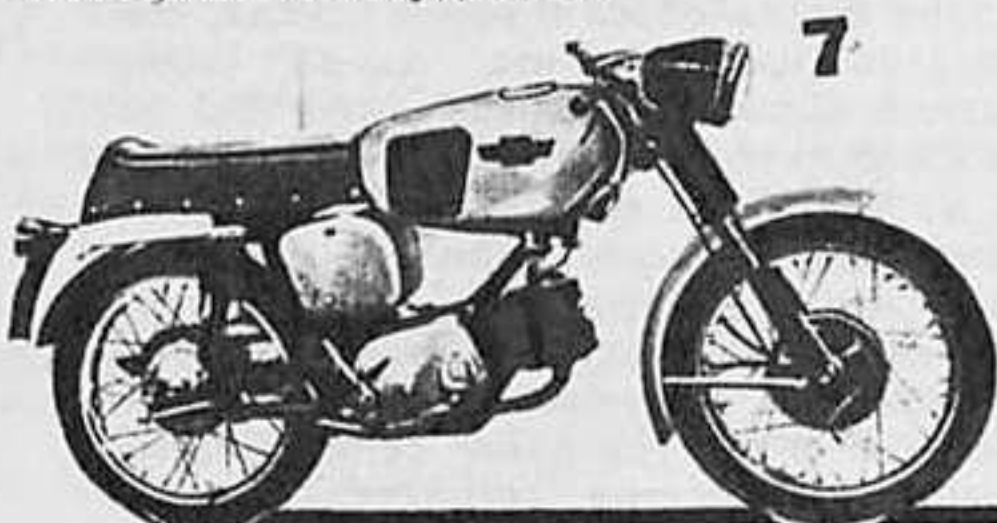
Вездеход
«Кат-А-Катор».



ИТАЛЬЯНСКИЕ

Мотоцикл «Лаверда-125» (фото 7) — совершенно новая модель. Двигатель одноцилиндровый четырехтактный рабочим объемом 125 см³ (52 × 54). Мощность — 9,5 л. с. при 8500 об/мин, степень сжатия 9,5. Коробка передач четырехступенчатая. У горизонтально расположенного цилиндра и головки двигателя оригинальное оребрение. Телескопическая

Мотоцикл «Лаверда-125».



С Д Е Л А Н О В В А Р Ш А В Е

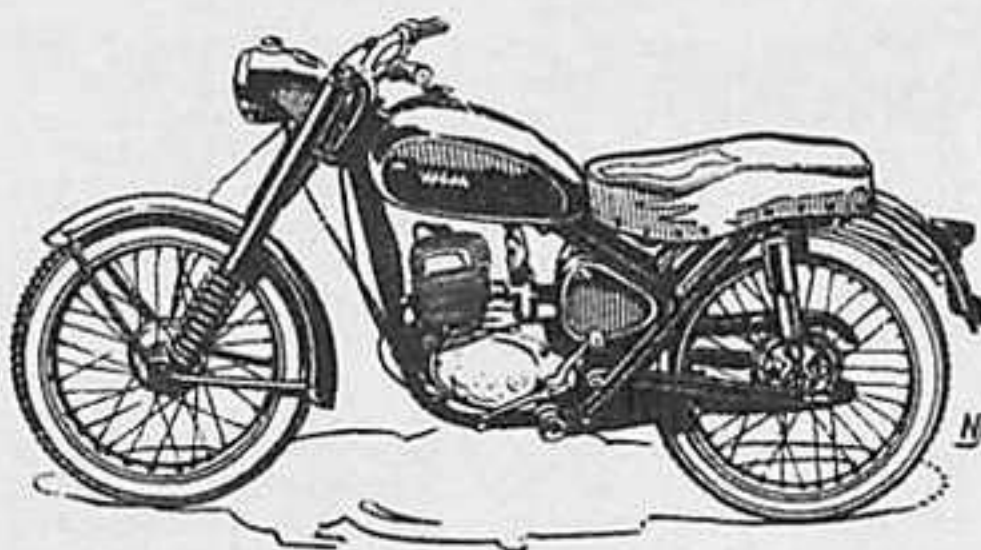
Варшавская фабрика мотоциклов (W-F-M) среди прочих моделей выпускает двухместный легкий дорожный мотоцикл, которому присвоен индекс M06-S01-Z1. Двухтактный одноцилиндровый с воздушным охлаждением двигатель рабочим объемом 123 см³ (степень сжатия 6,9) позволяет получить мощность 6,5 л.с. при 4850 об/мин. Карбюратор снабжен воздушным фильтром и глушителем шума впуска. Зажигание — маховичное магнето. Шестивольтовый аккумулятор имеет емкость 7 ампер-час. Четырехдисковое сцепление находится в масляной ванне. Главная и вторичная передачи — цепные. Передаточные числа: 26,24—12,41—7,23.

Рама мотоцикла коробчатая, двойная, закрытого типа, сварена из штампованных профилей. Переднее колесо расположено в телескопической вилке. В ее перьях пружины без гидравлических амортизаторов. Заднее колесо укреплено в

маятниковой вилке и подпрессорено пружинными амортизаторами с гидравлическими глушителями колебаний. Диаметр тормозного барабана 125 мм. Шины 3,00—19.

Общая длина машины 2015, база 1295, ширина 690, высота седла над землей 795, дорожный просвет 160 мм. Вес заправленного мотоцикла 109 кг, грузоподъемность — 170 кг. Максимальная скорость — 80 км/час. Расход топлива — 2,5 л на 100 км.

Мотоцикл M06-S01-Z1.

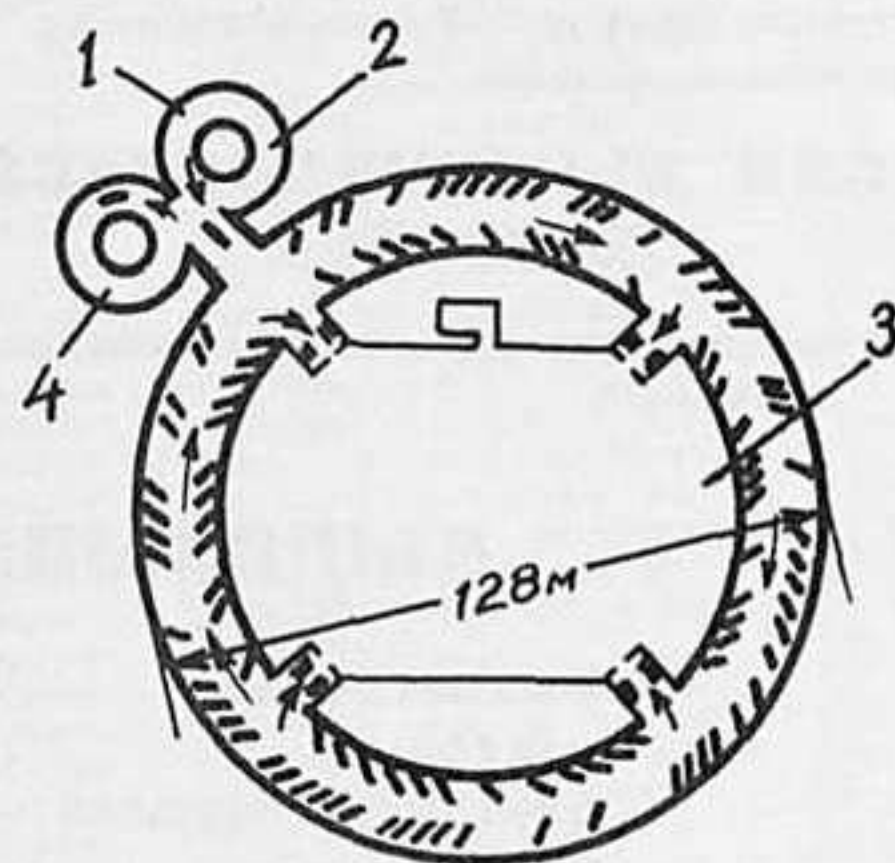


Техника за рубежом

НЕОБЫЧНЫЙ ГАРАЖ

В одном из районов Нью-Йорка закончена постройка гаража-стоянки для 1500 автомобилей, принадлежащих посетителям большого универсального магазина. Необычна его конструкция: он представляет собой составную, внешнюю часть цилиндрического шестиэтажного здания, внутренняя часть которого отведена под помещения магазина. Гараж (см. рисунок) состоит из шести кольцеобразных пролетов шириной 34 метра. В каждом из них размещается в два ряда 220 машин. Общее количество мест на шести этажах — 1320 плюс 180 мест на крыше магазина. Въезжают автомобили в гараж и выезжают из него по спиральным пандусам, расположенным в двух смежных шестиэтажных цилиндрических зданиях, связанных подъездными путями с главным корпусом. Регулирует движение автомобилей по территории гаража и на открытой стоянке на крыше электронно-вычислительная машина. Она определяет и сообщает водителям по радио этаж и место их стоянки. Пешеходные переходы в различных отсеках гаража построены так, что от наиболее удаленного автомобиля до магазина 40 метров.

Схема гаража: 1 — въезд; 2 — спиральные пандусы; 3 — открытая стоянка на крыше на 180 автомобилей; 4 — въезд.



КОГДА НА УЛИЦЕ МОРОЗ

Как сообщил журнал «Мотор-руншау» (ФРГ), для холодного пуска автомобилей зимой ряд европейских фирм поставляет специальное топливо. В флаконы налита смесь различных углеводородов с точкой кипения от минус 40 до плюс 300 градусов. Содержимое флакона впрыскивается через распылитель на сетку воздушного фильтра или подается через краник во впускную магистраль.

Образующаяся газозвушная смесь легко воспламеняется при любой погоде, как бы низко ни упала температура. На грузовиках монтируется специальный резервуарчик с аналогичным составом и насосом для его подкачки во впускной коллектор. Пусковое топливо включает в качестве компонентов антикоррозийные и смазочные присадки.

САМОСМАЗЫВАЮЩИЕСЯ ПОДШИПНИКИ

Английская фирма «Гласье» выпустила первую партию нового антифрикционного материала, предназначенного для тех случаев, когда смазка узла возможна только при монтаже его во время сборки автомобиля.

Новый материал состоит из двух слоев, спеченных пористой бронзой. Несущий слой (соприкасающийся со стенками гнезда и определяющий форму вкладыша) — стальная лента толщиной 0,8—2,5 мм. Собственно антифрикционный слой — ацеталевый полимер, способный удерживать частицы смазки значительно дольше, чем любой другой антифрикционный материал. Пористая бронза обеспечивает быстрый отвод тепла в случае

кратковременного увеличения температуры в зоне контактного трения. Антифрикционный слой выполняется с небольшими углублениями, которые заполняются смазкой при монтаже узла или детали.

Как показали первые испытания, долговечность вкладышей (при нормальных условиях эксплуатации легкового автомобиля) достигает 160 тысяч километров пробега. Новый материал применяется уже для вкладышей шарниров рулевой трапеции, для втулок в рычагах подвески и на осях тормозных колодок и даже для подшипников скольжения коробок передач.

МОТОЦИКЛЫ

Окончание. Начало см. «За рулем» № 10.

передняя вилка и задняя рычажная подвеска имеют гидравлические амортизаторы. Скорость мотоцикла 120 км/час.

Мотоцикл «Чиматти-125» (фото 8) отличается необычными внешними формами и отделкой. Он имеет двигатель рабочим объемом 125 см³ мощностью 7,7 л.с. при 6000 об/мин. Коробка передач четырехступенчатая. Передняя вилка телескопического типа, задняя подвеска рычаж-

ного типа с гидравлическими амортизаторами и открытыми пружинами.

Фирма «Италжет» создала новую модель «Экспорт» (фото 9), имеющую своеобразный внешний вид. У нее горизонтально расположенный двигатель «Ява-50».

Рама штампованная. Передняя вилка телескопическая, задняя подвеска рычажная.

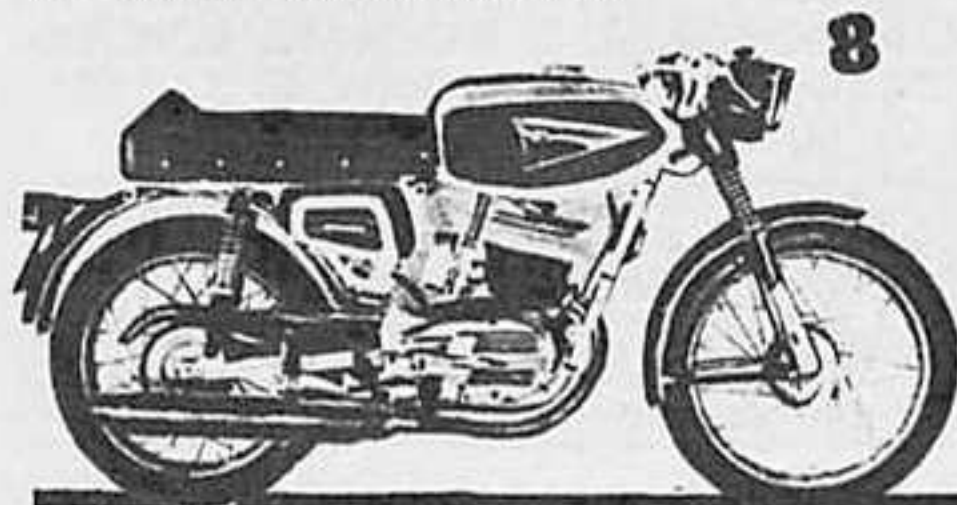
Модель «Динго Скремблер» фирмы «Мото-Гуцци» (фото 10) типа «спорт» интересна главным образом своими внешними формами. Седло, продолжающееся вдоль боковых поверхностей топливного бака, образует хорошую опору для колен водителя. Черный топливный бак, хромированные щитки и картер цепи создают цветовой контраст.

Двигатель 50 см³ — обычной конструкции, двухтактный с трехступенчатой коробкой передач. Передняя вилка телескопическая, задняя подвеска рычажная. Рама очень облегченная, трубчатая.

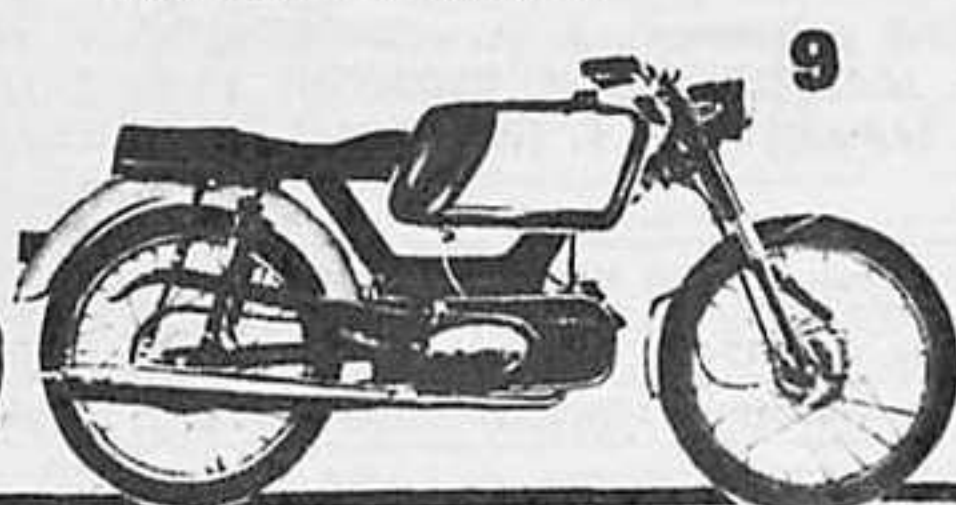
Н. СЕМЕШКИНА,
инженер

г. Серпухов

Мотоцикл «Чиматти-125».



Мотоцикл «Экспорт».



Мотоцикл «Динго Скремблер»



10

Сюрпризы финала

В чемпионате мира по спидвею — мотогонок на гравийной дорожке — издавна господствует олимпийская система розыгрыша. Сквозь «сито» четверть-финалов континентальной зоны, проводившихся в Венгрии, ГДР, Югославии и ФРГ, прошли восемь советских гонщиков: И. Плеханов, Г. Кадыров, В. Самородов, Б. Соколов, Г. Куриленко, В. Трофимов, Ф. Шайнуров и В. Корнев. Континентальные полуфиналы в г. Балаково (СССР) и Рыбнике (Польша) отфильтровали 16 сильнейших спортсменов, вышедших в континентальный финал. Туда попало четверо наших: Плеханов, Самородов, Куриленко и Трофимов.

Но противостоять напору польских гравийщиков сумел лишь ветеран советского спидвея И. Плеханов, занявший пятое место. Среди восьми гонщиков, попавших в европейский финал, было семь поляков во главе с А. Погожельским.

Европейский финал разыгрывался на стадионе «Уэмбли» в Англии. Здесь первые два места заняли новозеландские гонщики, хорошо «акклиматизировавшиеся» в Англии — Я. Маугер и Б. Вриггс. Поляк А. Ворына был третьим, И. Плеханов — пятым.

Заключительная встреча чемпионата мира проходила в присутствии 60 тысяч зрителей на стадионе «Уллеви» в Гетеборге (Швеция). «Родные стены» не помогли шведской шестерке. Выиграв все заезды, золотую медаль чемпиона мира в четвертый раз завоевал новозеландец Барри Бриггс.

Сюрпризом чемпионата явилось второе место норвежца С. Харрфельдта и третье — поляка В. Ворыны. До этого года польские спортсмены ни разу не поднимались выше седьмого места.

Двукратный вице-чемпион И. Плеханов на этот раз был седьмым. Прошлогодний чемпион Кнутссон занял лишь двенадцатое место.

Чемпион мира в девятый раз

На первенстве мира по кольцевым мотогонкам проведен девятый этап (Северная Ирландия). Приводим результаты победителей соревнований: класс 125 см³ — Л. Тавери («Хонда», 5 цилиндров, 35 л. с.) — средняя скорость 148 км/час; 250 см³ — Г. Моллой («Бультако») — 142 км/час; 350 см³ — М. Хейлвуд («Хонда», 4 цилиндра, 64 л. с.) — 153,8 км/час; 500 см³ — М. Хейлвуд («Хонда», 4 цилиндра, 90 л. с.) — 164,8 км/час. Победой в классе 350 см³ Хейлвуд в девятый раз обеспечил себе звание чемпиона мира, сравнявшись теперь по количеству титулов с Д. Сертиссом, в прошлом также девятикратным чемпионом. Рекорд же держит итальянец К. Уббиали, бывший чемпионом мира тринадцать раз.

Десятым этапом были гонки «Турист Трофи» на английском острове Мэн, проводившиеся в 48-й раз. Победители этих соревнований: 125 см³ — У. Айви («Ямаха», 2 цилиндра, 32 л. с.) — 159,0 км/час; 250 см³ — М. Хейлвуд («Хонда», 6 цилиндров, 58 л. с.) — 163,8 км/час; 500 см³ —

М. Хейлвуд («Хонда») — 165,9 км/час; 500 см³ с колясками — Ф. Шайдеггер и Д. Робинсон (БМВ) — 146,0 км/час.

По сумме очков после десяти этапов лидируют: 125 см³ — Тавери — 44, Айви — 32, Рийд — 27; 250 см³ — Хейлвуд — 56, Рийд — 28, Редман — 20; 350 см³ — Хейлвуд — 48, Агостини — 32. Счастливый — 11; 500 см³ — Агостини — 34, Хейлвуд — 30, Счастливый — 17; 500 см³ с колясками — экипажи Шайдеггера — 32, Дейбея — 24, Ауэрбахера — 14.

Последний этап

Последний тур чемпионата мира по мотокроссу проходил в Австрии. К этому времени судьба первых двух мест была решена. После двухлетнего перерыва чемпионский титул вернул себе швед Т. Халльман на «Хускварне», а бельгиец Ж. Робер («Чезет») снова стал серебряным призером. Поединок между В. Арбековым и молодым чехословацким гонщиком П. Добрым должен был решить, кому достанется бронзовая медаль.

Каждый из претендентов на призовое место выиграл один заезд и занял третье место в другом. В таких случаях исход решает время. У П. Доброго оно было на 12 секунд лучше.

Прошлогодний чемпион В. Арбеков оказался за чертой призеров — он занял четвертое место.

ЕСЛИ ВАС ИНТЕРЕСУЮТ

новые отечественные автомобили и мотоциклы
новинки зарубежной автотехники
армейские машины

ЕСЛИ ВЫ НУЖДАЕТЕСЬ В СОВЕТЕ

по эксплуатации и ремонту автомобиля и мотоцикла

Вопросы безымянных
по толкованию правил движения
по выбору туристских маршрутов
по подготовке к соревнованиям

ЕСЛИ ВАС УВЛЕКАЮТ РАССКАЗЫ

о романтике шоферского труда
об опыте лучших водителей
о наших доблестных воинах
о спорте и спортсменах —

ВЫПИСЫВАЙТЕ И ЧИТАЙТЕ

ежемесячный
массовый
научно-популярный
спортивный
журнал

ЗА РУЛЕМ

Подписка на журнал принимается **БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ** во всех отделениях и агентствах «Союзпечати», в отделениях связи, общественными распространителями печати на предприятиях, в учреждениях, в первичных организациях ДОСААФ.

Подписная цена: на год — 3 руб. 60 коп.; на 6 месяцев — 1 руб. 80 коп.; на 3 месяца — 90 коп.

25 ноября заканчивается подписка на журнал с января 1967 года. После этого срока можно оформить подписку только с последующих месяцев.

В этом номере:

В. Коваль. Наследники Октября	1
А. Крулев. «Временному автомобилям не подавать!»	4
М. Огоньян. В ночь штурма	4
А. Бабышев. В родную армию	6
В. Стещенко. Стартует новый «Запорожец»	8
Конкурс журнала «За рулем» «Знаете ли вы «Ковровец»?»	9
А. Медведев. Заполярный экзамен	10
Л. Барбашов. Цель — массовость	12
Ф. Патрунов. От Москвы-реки до Ангары	14
Клуб «Автолюбитель»	
А. Кац. Омоложенный кузов	16
С. Бердников. Тем, кто ездит на «Вятке»	4-я стр. вкладки
М. Гинцбург. Почему умолк двигатель	17
Советы бывалых	18
Турист и дорога	20
Зеленая волна	
В. Чиркин. С асфальта на монорельс	21
Экзамен на дому	23
Трибуна читателя	25
Книжная полка	26
Справочная служба «За рулем»	27
М. Тилевич. Когда же наступит перелом?	28
Л. Шугуров. «Гуд лак, «Москвич»	30
Техника за рубежом	30
Спортивный глобус	32

Первая страница обложки — монтаж И. Марголина
Четвертая страница — Дорога на Мирный.

(фото ТАСС)

Редакционная коллегия: А. И. ИВАНСКИЙ (главный редактор), А. А. АБРОСИМОВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, В. И. КОВАЛЬ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС, В. И. НИКИТИН, И. В. НОВОСЕЛОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ.

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

Корректор И. П. Замский

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны: общий К 5-52-24; секретариат К 5-00-67; отдел военно-патриотического воспитания и обучения Б 8-77-63; отдел науки и техники Б 3-23-23; отдел спорта, туризма и массовой работы Б-8-77-63; отдел безопасности движения Б 8-77-63; отделы оформления и писем К 4-16-60.

Сдано в набор 22.9.66 г. Бум. 60×90¹/₈. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 1 300 000 экз. Подп. к печ. 20.10.66 г. Цена 30 коп. Г-32399:

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

Зак 364.

НА УЛИЦАХ ПАРИЖА

Во время туристского сезона через контрольно-пропускной пункт на франко-швейцарской границе за сутки в обоих направлениях проходит до 12 тысяч автомобилей! В один из дней пересекли границу Франции и несколько «Москвичей» группы советских туристов.

О французских водителях нам рассказывали еще в Австрии. «Разве у нас ездят, — не раз повторял наш гид. — Вот во Франции. Это да!»



Париж. Площадь Согласия. Ряд у тротуара уже занят, приходится останавливаться во втором ряду.

Мы до конца оценили значение его слов, когда в районе Фонтенбло выехали на автомагистраль, соединяющую Париж с Лазурным берегом. В три, а местами в четыре ряда метеорами пронеслись автомобили. Водители жали «на всю железку», словно перед каждым стояла задача обогнать соседа. А за разделительной полосой еще стремительнее мелькали разноцветные крыши встречных автомобилей.

При таких скоростях, помимо великолепной дороги, требуется твердая рука и трезвая голова. Ведь степень опасности и тяжесть возможных последствий прямо пропорциональны числу оборотов, которые де-

лают колеса. Учитывают это, очевидно, не все. По данным статистики, не менее 25 процентов происшествий — результат превышения скорости.

Нам показалось, что высокие скорости на дорогах Франции в какой-то мере объясняются заторами и суетою в крупных городах: водители стремятся наверстать на просторе упущенное время.

Дороги почти на всем протяжении размечены желтой краской. Осевая, чаще смещенная, — лишь на поворотах и на других опасных участках. На ровной дороге с хорошей обзорностью — прерывистые разделительные линии обычно делают шоссе на три полосы. Основное движение идет по крайним, а средняя — используется для обгона с двух направлений. Такая разметка позволяет значительно повысить пропускную способность дороги, максимально использовать ее ширину.

Здесь уместно вспомнить наши дороги, ширина которых зачастую недостаточна для трех рядов движения, но из-за отсутствия линий разметки оно идет лишь в два ряда. Придерживаясь на глазок края асфальта, кромка которого может быть неровной или загрязненной, водитель невольно начинает «ерзать» по шоссе, то удаляясь от обочины, то приближаясь к ней. Понятно, что обгон в таких условиях сопряжен порой с трудностями.

Широко применяется разметка и в городах. Елисейские поля — основная транспортная магистраль Парижа — на всю длину разделены на 11 рядов. Пять — туда, пять — обратно, а центральный ряд является как бы резервной зоной и используется также для стоянки такси.

Решительно и быстро пробуют ездить и в городах, но это чаще всего не получается. В городской черте транзитные дороги вливаются в узкие улочки с резко ограниченной обзорностью и крутыми поворотами. Не знаю, поняли пешеходы свое положение сами или их вынудили к этому, но людей на таких улочках нет. Иногда здесь нет и тротуаров — дорогу ограничивают стены домов. Порой каза-



лось, что наш путь лежал по вымершим или брошенным жителями городам: даже справку навести не у кого.

Но Париж.. Въезжая в город, мы мечтали об одном: благополучно достичь гостиницы. Автомобили двигались с плотностью косяка сельди. За короткое время нам пришлось дважды услышать звон разбиваемого стекла и скрежет крыльев. Мелкие поломки полицейские даже не удостоивали вниманием. Порядок здесь таков: если люди не пострадали, полицейский вмешивается лишь тогда, когда сами водители мирно урегулировать конфликт не могут.

Некоторые улицы Парижа буквально забиты автомобилями, причем большая их часть стоит, наглухо закрытая тротуар.

Несмотря на весьма напряженное движение, знаков, запрещающих повороты или развороты, почти нет. Невольно складывается впечатление, что организаторы движения, перепробовав все средства, в конце концов махнули рукой: пусть ездят как хотят!

К слову сказать, водители здесь отличаются высокой дисциплиной и уверенным стилем вождения: никаких неожиданных маневров, строгое соблюдение преимущественного права за тем, кто не имеет помехи справа. Нередко можно было видеть, как, выезжая на перекресток, водитель все внимание обращал вправо — не нужно ли уступить дорогу? Левая сторона его словно не интересовала. Четкие и уверенные действия водителей помогают им довольно быстро разобраться в самой сложной ситуации.

Решение проблем организации и безопасности движения облегчает и то, что на улицах Парижа почти нет грузового транспорта, а маневренность легковых автомобилей очень высока. На городском движении Парижа благотворно сказывается также отсутствие трамваев и троллейбусов.

На одном из нерегулируемых перекрестков Парижа. Водители на полном «самообслуживании».

Полчища легковых автомобилей — неотъемлемая черта в облике Парижа, где «часы пик» превращены в дни и ночи пик. Шум моторов стихает лишь на короткое предутреннее время, да в воскресные дни.

И все-таки, как это ни парадоксально, каждый из наших водителей нашел, что ездить по городу не так уж сложно, как это показалось нам вначале. Да и интенсивность движения высока не на всех улицах. В стороне от центра можно видеть тихие улочки и переулочки, где скучают одинокие автомобили.

И в заключение два слова о картах автомобильных дорог. Их можно приобрести на любой бензоколонке или в газетном киоске.

Чтобы проехать по Франции, выбрать наиболее удобный маршрут и безошибочно найти нужную дорогу, вовсе не обязательно знание языка. На карте каждая дорога обозначена своим номером, а маршрутные марки, указатели направлений и населенных пунктов сопровождают водителей на всем пути...

Много впечатлений увозили мы в своих «Москвичах». Особый водительский анализатор отбирал из них все, что связано с дорогой, раскладывал по полочкам, оценивал. А перед глазами то и дело возникали жестокие цифры из бесстрашной полицейской сводки: три месяца — четыре тысячи жизней.

В. ЖУЛЕВ
Париж — Москва



Дижон. Довольно распространенная для французских городов картина: размечен не только каждый ряд, но и направление движения.

Фото автора

Рис. К. Невлера



Индекс
70321

Цена
30 коп.

