

ВОИНЫ  
ПЕР-  
ВЫЕ  
НАЧА-  
ЛИ

# Кружёл

ОКТАБРЬ • 1968 • №10



1918  
1968

ТЕГ



Из военкомата они шли еще не очень-то стройными рядами, но упругой, уверенной походкой, свойственной людям молодым и сильным. Пели песни, перебрасывались шутками. И вот наступила торжественная тишина. Ребята подобрались, подтянулись. К ним обращены добрые напутствия:

- Служите верно, сыны. Не подкачайте!
- Будьте достойными продолжателями славных традиций отцов!
- В ответ несутся изволнованные слова:
- Свято выполним воинский долг!

Нынешней весной во всех городах и селах страны проводы молодежи в Советскую Армию стали особенно ярким, торжественным событием. А какие замечательные ребята теперь стоят в строю под овеянными славой боевыми знаменами!

На верхней фотографии вы видите призывников Калининского района Москвы. Их напутствует ветеран войны, военком полковник Андрей Назарович Сивобород. 90 процентов призывников района ушли на службу значкистами ГЗР, более 80 процентов — спортсменами-разрядниками. Сотни юношей окончили автомотоклубы, получили профессию шофера.

По-доброму встречают ребят в части (фото в середине). Первое делом — баня, чистое белье, новенькое обмундирование. А уж потом — в строй, за учебу, за овладение оружием и техникой.

А техника видите какая: могучая, грозная (фото внизу). Чтобы научиться ею управлять, придется приложить много старания, смекалки, упорства...

Фото Г. Дубинского и Е. Удовиченко

# ПОД БОЕВЫЕ ЗНАМЕНА



ОГОНЬ  
1918-1968

# ТЕБЕ, ОТЧИЗНА, ЖАР СЕРДЕЦ!

**Виктор АБАШИН,**  
токарь-автоматчик Московского  
автомобильного завода  
имени И. А. Лихачева,  
член ЦК ВЛКСМ

За нашу Советскую Родину!

## За ру.ё.и

№ 10-октябрь-1968

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ  
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

К осеннему многоцветию красок нынешний октябрь добавит алые комсомольские стяги — славный Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи празднует свое пятидесятилетие. Оно счастливо совпадает с выдающимся событием: советская страна, прогрессивное человечество всего мира готовятся к исторической дате — 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина, вождя партии, создателя первого в мире социалистического государства, учителя и друга советской молодежи. Это он, великий Ленин, страстно призывал молодых неустанно учиться коммунизму, глубоко овладевать знанием всех тех богатств, которые выработало человечество, это он учил молодежь отдавать весь пламень своих сердец труду на благо нового общества, завещал как зеницу ока беречь завоевания социализма, учиться военному делу, быть всегда готовыми к защите социалистического Отечества.

Мы с гордостью можем рапортовать Ильичу: ваши заветы советская молодежь выполняет с честью.

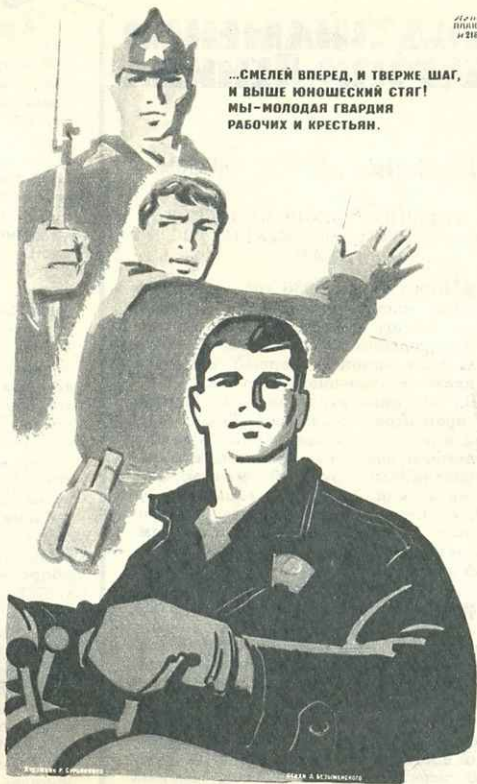
Пять орденов украшают алое знамя Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи. Пять высоких правительственных наград за выдающиеся подвиги, совершенные комсомолом — верным помощником партии, — на его пятидесятилетнем пути.

Когда оформлялся и создавался наш Союз, он насчитывал всего лишь 22 тысячи молодых коммунистов. Теперь в нем 23 миллиона!

Комсомольцы, мои сверстники, горят неудержимым желанием прожить сегодняшний день ярче, значительнее, чем вчерашний, принести Родине, партии, народу сегодня больше трудовых, творческих успехов, чем вчера. Глубокое побуждение к этому — сознание ответственности перед теми, кто создавал комсомол, умножал его славу на строительных площадках тридцатых годов и в окопах войны — перед людьми старшего поколения. Ведь это они, рожденные бурей, прошли огненные годы, знали холод и голод, но всегда оставались верными Родине. Наши отцы и деды, тогда юные коммунисты, с оружием в руках участвовали во взятии Зимнего, охраняли Смольный, распространяли большевистские листовки и газеты, шли с винтовками наперевес и пулеметными лентами в отряды Красной гвардии и Красной Армии.

Три военных мобилизации провел комсомол в годы гражданской войны. Двести тысяч юных ленинцев сражались с интервентами и белогвардейцами.

В день пятидесятилетия ВЛКСМ они все — и павшие в борьбе и живущие поныне — станут в строй, на перекличку. Рядом с ними выстроится те, кто, страхнув окопную пыль, встал в трудовой



...СМЕЛЕЙ ВПЕРЕД, И ТВЕРЖЕ ШАГ,  
И ВЫШЕ ЮНОШЕСКИЙ СЯГ!  
МЫ—МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ  
РАБОЧИХ И КРЕСТЬЯН.

# ПОД ЗНАМЕНОМ ПАРТИИ ЛЕНИНА

## Документы, факты, цифры\*

### УКРЕПЛЯЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И ОБОРОННОЕ МОГУЩЕСТВО СТРАНЫ

● Второго мая 1930 года состоялся митинг, посвященный началу строительства гиганта первой пятилетки — Нижегородского автозавода. В этот день был заложен первый камень в фундамент кузнечного корпуса.

Из 30 тысяч строителей автозавода 70 процентов — молодежь. Сотни юношей и девушек, объединенные в комсомольско-молодежные бригады, проявили подлинный трудовой героизм. Особенно отличились бригады-коммуны во главе с комсомольцами Виктором Сорokinым и Григорием Переходниковым. Сорokinцы укладывали за смену до восьмисот килограммов арматуры вместо трехсот пятидесяти по норме.

● В сентябре 1931 года на Красной площади в Москве состоялась торжественная передача Красной Армии тридцати шестиколесных автомобилей. Они были построены на средства, собранные комсомольцами и Автодором.

● В Москву на первый всесоюзный слет юных друзей Автодора, проходивший в ноябре 1931 года, прибыли более 150 делегатов почти от всех союзных республик, областей и далеких окраин — в большинстве комсомольцы и пионеры, дети рабочих и колхозников.

● Первое ноября 1931 года — день окончания строительства Горьковского автозавода. Приветствуя молодых строителей, секретарь крайкома партии А. А. Жданов писал: «Победа, которая одержана на автозаводе, действительно громадная победа. В завоевании ее огромную роль сыграл комсомол».

● Осенью 1931 года на маневрах Московского военного округа выступил отряд автомобилистов и мотоциклистов, членов ВЛКСМ и Автодора.

● Комсомольцы и автодоровцы в 1931 году начали сбор средств в фонд моторизации погранохраны СССР.

● Двадцать девятого января 1932 года с конвейера Горьковского автозавода сошли первые четыре автомобиля ГАЗ-АА. Президиум ЦИК Союза ССР награждал большую группу строителей, в том числе комсомольцев.

● На заводе «Красный путилевец» в 1932 году создано «Бюро Т-26» по подготовке заводских цехов к выпуску танка Т-26. Бюро возглавлял молодой коммунист Иван Комарчев, в прошлом организатор первого на заводе комсомольского планового участка.

● В 1934—1936 годах комсомол и Осоавиахим провели военно-технический экзамен комсомольцев и молодежи страны. 1278 тысяч юношей и девушек выполнили нормы на значок «Ворошиловский стрелок». 780 тысяч сдали экзамен по автотракторному делу, 2855 человек получили звание пилота, 20 тысяч стали парашотистами.

строй — восстанавливать по призыву народного хозяйства.

Моему поколению со школьной скамьи известны десятки, сотни строек первых довоенных пятилеток, где набатом прозвучали подвиги комсомольцев. Тракторные заводы в Харькове и Сталинграде, автомобильные — в Горьком и Москве, Магнитка, Днепротэз, Комсомольск-на-Амуре... Двести с лишним тысяч молодых патриотов снялись с места и уехали на новостройки социалистической индустрии.

В те кипучие, полные молодого энтузиазма годы индустриализации и коллективизации мало было построить заводы, создать колхозы и совхозы. Нужно было в совершенстве овладеть техникой, знаниями, научиться управлять производством. За годы первой и второй пятилеток обучилось грамоте 40 миллионов человек, 9 миллионов юношей и девушек получили среднее образование. Десятки тысяч молодых людей по комсомольским путевкам пришли в вузы и техникумы.

Какие бы задачи ни решал комсомол, он всегда был и остается активным помощником партии в деле укрепления оборонного могущества социалистической Родины, подготовки молодежи к ее защите. Комсомол и Всевобуч, комсомол и Автодор, комсомол и Осоавиахим всегда действовали рука об руку. Итогом их объединенных усилий было то, что к началу Великой Отечественной войны 2600 тысяч молодых людей приобрели военно-технические специальности. В аэроклубах занималось одновременно до 8 тысяч будущих летчиков, тысячи юношей и девушек в оборонных кружках, на курсах научились управлять автомобилем и мотоциклом. Широкая пропаганда военно-технических знаний помогла советским людям подготовиться к выполнению патриотического долга — защите Родины.

И когда орды фашистских авиаторов вторглись на нашу землю, в битвах с врагом советская молодежь продемонстрировала образцы неимоверного мужества. Героизм в годы войны стал нормой поведения молодежи на фронте и в тылу. Имена тысяч пионеров Ленинского комсомола будут жить в веках.

Свыше трех с половиной миллионов комсомольцев за боевые заслуги на фронтах Отечественной войны награждены орденами и медалями. Семь тысяч воспитанников комсомола удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Новое поколение приняло эстафету отцов. Недавней, но уже историей легендарной и романтической, стали последовательные трудовые подвиги комсомола на строительстве угольных шахт и домен, на освоении целины, на сооружении Братской ГЭС, магистрали Абакан — Тайшет...

Сегодня загораются огни все новых комсомольских строек. Только в прошлом году на ударные стройки пятилетки по путевкам ВЛКСМ выехали 63 тысячи юношей и девушек. Посланцы комсомола самоотверженно трудятся на строительстве Волжского автомобильного гиганта в Тольятти, на сооружении новых гидроэлектростанций, комбинатов химии. И нет такого предприятия, колхоза, совхоза, где бы комсомольца к своему славному юбилею не преподнесла трудового подарка.

Высоким патриотическим накалом наполнена жизнь семитысячного отряда комсомольцев Зила. Молодые автомобилисты всегда находились на переднем крае борьбы за автомобилизацию нашей страны. Они были в первых рядах в годы строительства и реконструкции завода, выпуска первых отечественных автомобилей; шестнадцать тысяч молодых автозаводцев, покинув цехи, пошли на фронт защищать Родину; десятки комсомольских ударных бригад ковали оружие здесь в Москве, тысячи юношей и девушек уехали на Урал, в Ульяновск на новые предприятия строить автомобили и учить этому искусству местные кадры молодежи.

Всего не перечислишь. Одно можно сказать: нет ни одной модели автомобиля от АМО-Ф-15 до ЗИЛ-130, в создании которой не принимала бы участия молодежь и ее передовой отряд — комсомол. Нет ни одного цеха, участка, конвейера автоматической линии, где не трудился бы комсомолец.

Иначе и быть не может: мы гордимся замечательной историей завода, его богатыми традициями, его продукцией и делаем все, чтобы высоко держать честь марки Зила, умножать его славу. Многие из моих сверстников пришли сюда совсем подростками и прочно связали с заводом свою жизнь. Так было с моим товарищем Геннадием Подшиповым. Прямо из школы он явился в цех. Парня поразила грандиозность и значимость производства, и он целиком отдался труду, учебе. Теперь Геннадий — инженер.

Помню, как меня на ЗИЛ привел отец, проработавший тут более трех десятков лет.

— Будь достойной сменой нам, старикам, — сказали мне в цехе нормаль, куда я определился учеником токаря. — Отец твой, Степан Сергеевич Абашин, был уважаемым на заводе человеком.



\* Окончание. Начало — в № 9 «За рулем», 1968 г.

Первыми моими наставниками стали опытные кадровые рабочие и молодые специалисты-комсомольцы. Они научили меня любить свое рабочее место и дисциплину труда, помогли повысить квалификацию, привили уважение к профессии, приобщили к кипучей общественной жизни, которой так богата наша комсомольская организация. Двенадцатый год я у токарного станка. Свою профессию люблю и горжусь ею, как горжусь и принадлежностью к славному коллективу ЗИЛА.

Забот у нас, комсомольцев, много. Сейчас главная из них — в срок, высококачественно выполнить задания пятилетнего плана. Поэтому комитет ВЛКСМ, цеховые комсомольские организации, руководимые парткомом, уделяют самое пристальное внимание совершенствованию производства, профессиональной учебе молодежи, повышению личной ответственности каждого за выполнение норм выработки и качество продукции. Стимул — социалистическое соревнование. Формы его многообразны. Широкое участие комсомольцы принимают в движении за звание «Лучший рабочий своей профессии», за почетное звание ударника коммунистического труда. Комсомольцы возглавляют трудовую вахту молодежи в честь 50-летия ВЛКСМ под девизом «Заветам отцов верны!» Ударный труд, подъем на более высокий уровень всей деятельности комсомола — такова главная цель этого почина.

Как и весь заводской коллектив, комсомольцы проявляют постоянную заинтересованность в выпуске высококачественной продукции. Автомобили с маркой ЗИЛ, и прежде всего ЗИЛ-130 с его пятьюдесятью модификациями, получили всеобщее признание в народном хозяйстве нашей страны. Отзывы, которые идут на завод из автохозяйств, от водителей, автомехаников, инженеров, свидетельствуют о высоких технических и эксплуатационных качествах автомобиля. Отмечается, что машина обладает значительным запасом мощности, хорошей проходимостью, надежна, красива, компактна и легко управляема. Ее высоко оценили и за рубежом. Ведь ЗИЛ-130 можно встретить на дорогах почти 70 стран мира!

Во всем этом немалая заслуга комсомольцев. У нас уже много лет существует «Комсомольский прожектор» — строгий общественный контролер. «Прожектористы» добросовестно несут службу в цехах, бригадах, на участках. Я могу рассказать, как они в свое время выявили и устранили причину, вызвавшую брак в изготовлении некоторых точных инструментов, как обнаружили отклонение от технологии при высадке болтов, как три молодых инженера Лева Дурнов, Юра Корнев и Лева Слащев добились улучшения отливки гильз и головки блока цилиндров.

Постоянное, конкретное, живое дело комсомольцев — борьба за культуру производства, экономию и бережливость — приносит большие плоды, воспитывает людей в духе коммунистического отношения к труду.

Однако деятельность заводской комсомольской организации не замыкается только на производственных делах. Меня, например, очень радует та увлеченность, с какой ребята и девушки приобщаются к военно-патриотическому следствию. Вот совсем недавно сто два-



дцать комсомольцев приняли участие в районном военизированном слете, который состоялся вблизи разреза Дубосеково, где 27 лет назад остановили врага герои-панфиловцы. Рота молодых автозаводцев была названа именем «50-летия Ленинского комсомола».

Автомоботпробеги, походы по местам боевой и трудовой славы стали уже доброй традицией на заводе. Широкий размах получила военно-техническая подготовка молодежи. Только в этом году сотни ребят научились управлять автомобилем, мотоциклом, выполнили нормативы спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины». На учебных пунктах, созданных теперь в каждом крупном цехе, приобрели начальные военные знания большие группы призывников. Мы верим, что они будут отличными солдатами.

Молодые зиловцы создали комсомольский военно-оперативный батальон, как одну из форм подготовки молодежи к службе в армии. Ребята в составе батальона совершают военизированные походы, проводят военные игры, живут в условиях, приближенных к армейским, посещают воинские подразделения, знакомятся с техникой, оружием, жизнью и бытом воинов. Девиз молодых зиловцев: ударный труд, готовность к обороне Родины!

\* \* \*

На главной аллее ЗИЛА возвышается монумент Ильича. Тысячи людей дважды в сутки тесным потоком движутся по заводскому проспекту, пристально глядясь в дорогой образ нашего учителя, нашего вождя. Я иду в этом строю. Остро и ясно чувствую себя частичей своего народа, своего времени, своей Родины. Этим чувством переполнены сердца моих сверстников, комсомольцев, готовых отдать весь пламень своих сердец тебе, дорогая Отчизна!

● За героизм, проявленный в боях у озера Хасан в 1938 году, 1116 воинов-комсомольцев награждены орденами и медалями.

● Одним из первых зачинателей стахановского движения, широко развернувшегося в предвоенные годы, на Горьковском автозаводе был молодой кузнец Александр Бусьгин. В рекордный день он отковал 1001 коленчатый вал при норме 675. За ним последовали молодые энтузиасты-комсомольцы Степан Фаустов, Федор Великжанин, Иван Кардашин, Анна Генералова и сотни других.

● В октябре 1939 года ЦК ВЛКСМ провел совещание заведующих военно-физкультурными отделами обкомов и крайкомов и ЦК комсомола союзных республик. Было отмечено, что комсомол стал активнее заниматься оборонной работой, окрепла связь его с Осоавиахимом, с воинами Красной Армии и Военно-Морского Флота.

● Весной 1941 года ученицы киевской автошколы обратились с призывом: «Девушки, за руль автомобиля!» ЦК ЛКСМУ поддержал эту инициативу и призвал всю молодежь республик осваивать автомобильное дело без отрыва от производства.

## ВЕЛИКИЙ ПОДВИГ, ВЕЛИКАЯ ПОБЕДА

● В первые дни Великой Отечественной войны Ленинский комсомол направил в Вооруженные Силы около миллиона своих членов. Тысячи комсомольцев-воинов сели за руль автомобилей, за рычаги танков, водили броневики и мотоциклы.

● Сразу же после вероломного нападения гитлеровцев на нашу страну молодежь Горького и Свердловска взяла обязательство работать не только за себя, но и за товарища, ушедшего на фронт, выполнять две нормы. В июле 1941 года на ЗИЛе было 260 двухсотников, а в августе уже 1090. Комсомольцы Московского автозавода предложили встретить двадцать четвертую годовщину Красной Армии производственным подарком: дать сверх плана комплект специального вооружения для семи дивизий. ЦК ВЛКСМ и ВЦСПС поддержали инициативу автозаводцев.

● 28 августа 1941 года ЦК ВЛКСМ принял постановление о подготовке водителей автомобилей для действующей армии и народного хозяйства. Оно предусматривало создание на предприятиях, в автохозяйствах, гаражах МТС, автомотоклубах и автошколах широкой сети курсов по обучению водителей, а также организацию индивидуального обучения. Курсы комплектовались из юношей и девушек, достигших семнадцати с половиной лет. Обучение проводилось без отрыва от производства в срок от полутора до трех месяцев.

● В первые месяцы войны комсомольская организация Кировского завода в Ленинграде создала курсы танкистов, где без отрыва от производства обучалось более 200 комсомольцев. Из окончивших курсы комплектовались комсомольские танковые экипажи, которые на сделанных заводом танках КВ отправлялись на фронт.

# ПОД ЗНАМЕНОМ ПАРТИИ ЛЕНИНА



# СЛАВНЫЙ ОТРЯД АРМЕЙСКОЙ МОЛОДЕЖИ

● 27 мая 1942 года Народный комиссар обороны СССР издал приказ о присвоении одной из танковых бригад имени Челябинского комсомола. Бригада состояла из тяжелых танков КВ, построенных на средства молодежи Челябинской области, собранные по инициативе обкома ВЛКСМ.

● В рапорте, который ЦК ВЛКСМ направил в адрес ЦК ВКП(б) 6 января 1943 года, отмечалось, что в 36 областях СССР на производство вооружения для Красной Армии комсомольцы и молодежь внесли 181 657 428 рублей. На эти средства были построены отдельные танковые колонны, эскадрильи, подводные лодки имени ВЛКСМ и местных комсомольских организаций.

● На легендарной «дороге жизни» по Ладозскому озеру водили машины сотни шоферов-комсомольцев. Зимой 1942—1943 годов девятью процентам молодых водителей были участниками многорейсовых эздок. Комсомольцы организовали борьбу за сохранность грузов, сбережение техники, быстрое восстановление автомобилей, получивших повреждение. Среди водителей было много девушек. Треть награжденных за героические действия на ледовой трассе — комсомольцы.

● В годы войны в ряды Коммунистической партии вступило более 5 миллионов человек, из них 2 миллиона дал Ленинский комсомол. В члены ВЛКСМ принято свыше 5 миллионов молодых воинов.

● Среди 11 тысяч воинов, удостоенных высокого звания Героя Советского Союза, 7 тысяч — комсомольцы и воспитанники ВЛКСМ. Из 7 миллионов солдат, матросов и офицеров, награжденных в годы войны орденами и медалями СССР, половина — комсомольцы.

● 1588 рабочих, инженеров, техников автозавода имени Лихачева награждены орденами и медалями за трудовой подвиг в годы Великой Отечественной войны. Завод послал на фронт 16 тысяч своих воспитанников. 17 из них стали Героями Советского Союза, в том числе комсомольцы Г. Прокофьев, В. Гуцин, А. Гусев, Р. Ибаррури.

● За выдающиеся заслуги перед Родиной в годы Великой Отечественной войны Советское правительство наградило комсомол орденом Ленина. Орденом Красного Знамени награждены комсомольские организации Украины и Белоруссии, городов-героев Москвы, Ленинграда, Волгограда, Севастополя и Одессы.

ИЗ ОДНОГО МЕТАЛЛА ЛЬЮТ —  
МЕДАЛЬ ЗА БОИ, МЕДАЛЬ  
ЗА ТРУД...

● Начиная с апреля 1943 года, комитеты ВЛКСМ мобилизовали на восстановление разрушенных войной промышленных предприятий свыше 100 тысяч комсомольцев.

Майор О. ЗИНЧЕНКО,  
помощник начальника Главного  
политического управления  
Советской Армии и Военно-  
Морского Флота  
по комсомольской работе

В автомобильной роте идет комсомольское собрание. Повестка дня: прием в ряды ВЛКСМ. К столу президиума подходит невысокий с загорелым лицом солдат. На гимнастерке поблескивают значки «Отличник Советской Армии», «Готов к защите Родины». Немного волнуясь, солдат рассказывает свою биографию. Она коротка и, вроде бы, особенно ничем не примечательна, обыкновенная биография советского юноши, вступившего в большую жизнь: родился в тысяча девятьсот сорок восьмом, образование среднее, плюс автомотоклуб. Исполнился год службы в армии. Как он прошел, все видел: автомобиль солдат содержал в отличном состоянии, на учениях, в дальних рейсах отличился в мастерстве вождения, имеет благодарности от командования. Родители? Отец инженер, бывший фронтовик, механик-водитель танка, кавалер трех орденов и многих медалей.

Решение собрания единодушно: принять в ряды Ленинского комсомола. Скоро на груди солдата засияет еще один значок — с дорогим образом Ильича.

Армейские комсомольцы У пульта грозных ракет, за рычагами танков, в кабинках мощных тягачей, в отсеках атомных подводных лодок — всюду верные сыны коммунистического союза молодежи, с честью выполняющие священный воинский долг. Они не жалеют своих сил, а когда надо — не щадят и жизни во имя Родины, во славу советского народа. Более шестидесяти процентов личного состава армии и флота — комсомольцы. Это могучая сила. Свою авангардную роль члены ВЛКСМ показывают в глубоком освоении сложной боевой техники, в образцовом выполнении требований присяги и уставов. Под руководством командиров, политорганов, партийных организаций они добиваются того, чтобы непрерывно улучшалось несение боевого дежурства, сокращались сроки приведения техники в состояние боевой готовности, повышалась огневая подготовка, полевая выучка, чтобы росло число отличников, классных специалистов.

Ярким примером высокой политической активности воинов армии и флота, их постоянной готовности к подвигу является массовое патриотическое движение «Комсомольцы на поверке», развернувшееся в честь 50-летия ВЛКСМ. В нем участвует вся армейская и флотская молодежь. В рядах этого движения выросли тысячи новых отличников, классных специалистов, спортсменов-разрядников.

Множатся ряды отличников и в автомобильных подразделениях. Известно, что теперь автомобиль из транспортного средства, предназначенного для доставки войскам различных грузов, превратился в основное средство для перевозки личного состава, вооружения и боевой техники. На колесные машины монтируются пусковые ракетные и реактивные установки, зенитные пулеметы и пушки. Мощные тягачи буксируют ракеты, артиллерийские, минометные системы, на автомобилях оборудуются прожекторные, радиолокационные и другие станции. А сколько еще других специальных машин на автомобильном шасси — это и топливозаправщики, и пусковые агрегаты, и штабные автобусы, и санитарные автомобили, специальные машины химических войск, инженерные машины, радиостанции. У ракетчиков каждый пятый воин — водитель. Транспортровка, проверка, заправка, снаряжение ракет — все это выполняется с помощью автомобилей или оборудования, установленного на них.

Велика ответственность воинов-автомобилистов за состояние техники, ее боевую готовность. Под руководством партийных организаций комсомольцы автомобильных частей и подразделений многое делают для того, чтобы воспитать каждого водителя в духе преданности идеалам коммунизма.

Воспитание — наиболее трудная область формирования воина. Разные ребята приходят в подразделения. С каждым надо работать, помогать некоторым преодолеть «шероховатости» в характере. И комсомольские организации в армии занимаются этим изо дня в день.

Результаты такой работы видны постоянно. Их можно опять-таки показать на примерах из жизни армейских водителей. Широкою известность получил такой факт. На одном из аэродромов водитель пожарной машины комсомолец В. Жигалковский дежурил во время ночных полетов. Вдруг солдат увидел, что совершивший посадку самолет загорелся. Молниеносно примчался он к месту аварии. Сознвая огромную опасность, вступил в бой с пламенем и спас жизнь летчика. Медаль «За отвагу» — награда мужественному водителю.

Недавно страну облетела весть о подвиге двух молодых военных водителей. Рядовой Юрий Директорчук развил по стройкам Алма-Аты дизельное топливо. В тот день у него был очередной рейс. Трудный рейс. Рядом в кабине — Анто-



лий Духович. Он тоже водитель. Впереди несколько километров пути. И вдруг непредвиденное: заглох мотор, отказали тормоза. Случилось это неподалеку от площадки Абая, на участке самого оживленного движения.

— Прягайте! — кричали солдатам.

Добрый совет. Но что будет с людьми вокруг? Нет, не могли воины бросить машину. Нечем тормозить. Но ведь в руках еще руль! Проспект Ленина упирался в парк имени 28 героев-панфиловцев. Прямо перед входом — колонна юных туристов, слева из бассейна идут дети. А справа разворачивается навстречу автобус. Столкновение неминуемо. И Юрий Директорчук принимает решение, достойное героя: он направляет машину в огромный тополь... На месте подвига и гибели двух солдат не увядают цветы. Их несут и несут благодарные жители казахстанской столицы.

Стремление, способность к подвигу не передаются сами собой, просто так, по наследству. К подвигу человек готовится жизнью. В самый ответственный момент по зову сердца, для людей, во имя долга человек идет на риск, порой на смертельный риск, не думая о почестях и славе. Так поступили два молодых советских солдата, воспитанные нашей советской действительностью, нашим социалистическим строем.

Военно-патриотическое воспитание — одна из главнейших наших задач. Для ее решения армейские комсомольские организации постоянно поддерживают, укрепляют связь с молодежью заводов, строек, колхозов, совхозов, учебных заведений. Воины-комсомольцы оказывают действенную помощь юношам и девушкам в овладении военно-техническими знаниями. С выходом в свет нового Закона о всеобщей воинской обязанности еще крепче стала дружба армейской и гражданской молодежи.

Славная традиция, например, сложилась во взаимоотношениях четырежды орденосного Кировского завода в Ленинграде с воинской частью, где секретарем комитета ВЛКСМ лейтенант В. Козловский. Дружба двух коллективов — трудового и воинского — благотворно влияет на воспитание и воинов, и заводской молодежи. Солдаты, сержанты и офицеры регулярно принимают у себя молодых рабочих, знакомят их со своей жизнью, службой, показывают технику, оружие, устраивают спортивные состязания, военные игры. Уже несколько лет подряд ребята с Кировского проходят допризывную подготовку непосредственно в части.

В свою очередь воины тоже часто бывают на заводе, участвуют в различных мероприятиях патриотического характера, помогают в организации военно-технической учебы.

Интересно, что юноши с Кировского завода ежегодно направляются для прохождения воинской службы в эту подшефную часть. Клятву на верность Отчизне молодые кировцы принимают в стенах родного завода, в присутствии ветеранов войны и труда.

Совсем недавно воины-комсомольцы части совершили совместно со своими друзьями большой автомотпробег «Дорогой отцов», посвященный 50-летию ВЛКСМ. Маршрут пролегал от Ленинграда на Кингисепп, Сланцы, Добручи, Гудов, где советские люди сражались за Родину в годы гражданской и Великой Отечественной войн.

Постоянная деловая связь и совместная дружная работа армейской и гражданской комсомолов помогают воинам глубже осознать свои обязанности по охране мирного труда советского народа от посягательства империалистических хищников, а молодежи призывного и допризывного возраста — лучше подготовиться к несению солдатской службы.

Воины-комсомольцы — передовой отряд армейской молодежи, торжественно празднуя вместе со всеми советскими людьми полувек юбилей славного Ленинского союза молодежи, заверяют партию, Советское правительство, весь наш народ, что они с честью выполнят любое задание Родины, все как один грудью встанут на защиту социалистического Отечества, если кто-либо вздумает посягнуть на его честь, свободу и независимость.

● 23 тысячи юношей и девушек двинулись со всех концов страны поднимать из руин город-герой Волгоград. Среди них была не одна тысяча водителей автомобилей, трактористов, крановщиков. «Ты посланец комсомола... будь достоин героев, оборонявших город...» — с такими словами обратился ЦК ВЛКСМ к будущим строителям.

● Демобилизованные воины Кантемировской и Таманской дивизий создали в 1954 году на целинных землях два совхоза и назвали их именами своих соединений.

Пятьсот молодых рабочих Горьковского автозавода выехали в Казахстан, организовали новый подшефный совхоз «Семиозерный» и освоили свыше 30 тысяч гектаров целины.

Партия и правительство высоко оценили труд молодых целинников. Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи был награжден пятью орденами. 262 комсомольца стали Героями Социалистического Труда. Более 30 тысяч награждены орденами и медалями.

● Комсомольцы, молодежь с большим энтузиазмом встретили опубликованное в мае 1965 года обращение ЦК КПСС и Совета Министров СССР с призывом помочь строительству в восточных районах новых заводов, гидростанций, угольных шахт, рудников и других предприятий. На этот призыв одними из первых откликнулись молодые шоферы автобазы № 1 первого Мосавтотреста. Всего на новую стройку страны уехало 170 тысяч посланцев ВЛКСМ.

● Почти 1,5 миллиона молодых людей без отрыва от производства и без затрат государственных средств получают в автомотоклубах, технических школах, на курсах и в других учебных организациях ДОСААФ военно-технические специальности. В этом проявляется содружество комсомола и ДОСААФ в оборонно-массовой работе и подготовке молодежи к службе в Советских Вооруженных Силах.

● ЦК ВЛКСМ, ЦК ДОСААФ, Союз спортивных обществ и организаций СССР в октябре 1965 года утвердили новый спортивно-технический комплекс «Готов к защите Родины» (ГЗР), способствующий физической и технической подготовке молодежи к службе в армии. 90 процентов призванников имеют значки ГЗР, ГТО и 60 процентов — спортсмены-разрядники.

● В течение последних четырех лет более 7 тысяч молодых воинов за отвагу и мужество, проявленные при выполнении заданий командования, за успешное овладение новой боевой техникой удостоены орденов и медалей Советского Союза.

● Более шести тысяч километров преодолели посланцы городов-героев участники звездной мотоэстафеты 1966 года, посвященной XV съезду Ленинского комсомола. В составе делегации были передовики производства, участники Великой Отечественной войны, активисты оборонного Общества.

● Во всесоюзных походах молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа приняло участие более 10 миллионов человек, среди них многие тысячи молодых автомобилистов и мотоциклистов.

# ПОД ЗНАМЕНОМ ПАРТИИ ЛЕНИНА

СТРОИТЕЛИ. КУЙБИШЕВГИДРОСТРОЙ

ПРИВЛЕКАЕМ ДОВЕРИЕ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА —  
ПУСТИМ АВТОЗАВОД В 1969 ГОДУ!



● Сегодня молодой рабочий — завтра инженер, ученый. На Московском автозаводе имени И. А. Лихачева только за один 1967 год повысило квалификацию 10 223 человека. Из 7300 комсомольцев учатся 6 тысяч. В 1967 году поступили в школу рабочей молодежи 1735 человек, в техникумы — 663, в институты — 992. В цехах и отделах действует 640 школ коммунистического труда и передового опыта.

● В честь 50-летия ВЛКСМ комсомольцы Ярославского моторного завода решили дать 100 дизелей сверх плана. Молодому конструктору завода Борису Гусеву вручена золотая медаль ВДНХ за победу в конкурсе «Пятилетке — мастерство и поиск молодых».

Комсомольцы и молодежь Ярославского орденосного шинного завода к 50-летию ВЛКСМ выпускают 7 тысяч шин сверх плана. Каждая третья сверхплановая шина — из экономлененных материалов.

● К Дню советской молодежи — 30 июня 1968 года — Московский городской комитет ВЛКСМ подвел итоги первого этапа смотра работы районных производственно-отраслевых и первичных комсомольских организаций по достоянной встрече 50-летия ВЛКСМ. В смотре приняли участие более 375 тысяч юношей и девушек. Особую популярность завоевали соревнования за звание «Лучший по профессии», смотры «Пятилетке — мастерство и поиск молодых», выставки технического творчества молодежи. В первом этапе смотра среди победителей — первичная комсомольская организация автомобината № 1 Мосстройтранса. Ей вручена Почетная грамота Московского городского комитета ВЛКСМ.

● Среди молодых автозаводцев развернулось соревнование за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Победителями первого этапа вышли комсомольские организации третьего литейного и пресового корпусов, корпуса V-образных двигателей и модельного цеха.

● В кружках и секциях ДОСААФ Горьковского автозавода занимается много комсомольцев. В этом году подготовлено 64 мотоциклиста и более двухсот водителей автомобилей. 115 юношей и девушек научились водить моторные лодки. Несколько тысяч молодых производственников занимаются в стрелковой секции. Стрелки заняли первое место в области и держат первенство среди автомобильных заводов страны.

В подготовке этих материалов приняли участие сотрудники архива ЦК ВЛКСМ В. Зверев, работники многотиражных газет горьковского и московских автозаводов (ЗИЛ и МЗМА) С. Щеткин, В. Апатов, Л. Климович.

Берегам великой русской реки Волги повезло на предприятия автомобильной индустрии: Горьковский, Ульяновский автомобильные, Ярославский, Заволжский моторные. Теперь вот у легендарных Жигулей обособывается еще один автомобильный великан — Волжский — ВАЗ. Тот, что стал местом приложения неиссякаемого энтузиазма молодежи, передним краем борьбы за выполнение планов пятилетия, ударной комсомольской стройкой. Тот, что будет выпускать на дороги страны 660 тысяч легковых автомобилей в год. 660 тысяч! Прикиньте: в среднем более 2000 машин за рабочий день, за каждые две минуты — пять автомобилей.

...В огромном котловане деловито копошатся экскаваторы. Приходят и уходят тяжело нагруженные самосвалы. Вот под ковш становится КраЗ. У водителя молодое улыбочное лицо, светлые волосы с выгоревшим на летнем солнце чубом. Это Валерий Завалишин — шофер второго класса, недавний сержант.

— Служил на Дальнем Востоке, водил тягач. Пришло время увольняться, потянуло на стройку, — говорит он.

Бывший воин и сейчас, словно на больших тактических учениях, где постоянно чувствуется напряжение «боя», — собран, подтянут. Ежедневная выработка у Валерия 130—150 процентов нормы.

## ВАЗ-УДАРНАЯ КОМСОМОЛЬСКАЯ

На ударной комсомольской стройке тысячи автомобилей — КраЗы, МАЗы, ЗИЛы. На них работает много демобилизовавшихся солдат. И отзывы о них отличные. Они уже вывезли сотни тысяч кубометров земли, ежедневно доставляют на самые ответственные объекты срочные грузы — железобетон, цемент, арматуру, стальные конструкции. А стройка в разгаре. Потребности в перевозках огромны. Поэтому гул автомобильных двигателей не умолкает ни днем, ни ночью.

Строителей-комсомольцев, которые недавно сняли армейские гимнастерки, можно встретить среди шоферов, экскаваторщиков, бульдозеристов.

Прямо из части прибыл в Тольятти Виктор Ильяхин. Теперь он возглавляет бригаду, которая возводит бетонные колонны. На полтора процента, а то и больше выполняют парни свой план. Замечательными тружениками зарекомендовали себя Юрий Хвостов, Николай Заврагин и многие другие. Секретарь комитета комсомола Куйбышевгидростроя, который возводит ВАЗ, Виктор Зайцев тоже в прошлом армеец — летчик, расставшийся с авиацией по состоянию здоровья. Закончил заочно Куйбышевский политехнический институт, работал инженером. Теперь на его плечах руководство многотысячной комсомольской гигантской стройки.

Трудовой героизм здесь — явление массовое.

И все же есть лучшие из лучших. Машинист бульдозера заслуженный строитель Герой Социалистического Труда П. А. Досаев и его напарник А. О. Трегубов дают ежемесячно по две, а то и по три нормы. Экипаж экскаватора Н. Д. Пикулина недавно установил рекорд стройки, выполнив месячное задание на 510 процентов.

О некоторых других героях ударной комсомольской стройки рассказывают фотографии, помещенные на вкладки этого номера журнала.

Все ошутимые результаты трудового энтузиазма людей. Почти два километра тянется часток железобетонных колонн, которые составляют основу корпусов главного конвейера. Полным ходом идет монтаж подкрановых балок и фонарей на строительстве корпуса вспомогательных цехов. Сооружение его — задача первоочередная. В сущности, это целый комбинат, состоящий из трех заводов: инструментального производства, службы главного механика и службы главного энергетика. Отсюда основные цехи будут получать инструмент, различные приспособления, сварочное и другое оборудование, без которого не может существовать предприятие. И куда бы ни заглянули — всюду уже вырисовываются черты завода-великана.

...На улицах города волжский говор перемежается с украинским, белорусский с казахским, слышатся акценты южан и северян. Даже одежда, и та показывает, что в Тольятти съехались люди со всех концов страны.

А специалисты, в том числе и водители автомобилей, бульдозеристы, экскаваторщики, монтажники, строители нужны. Она в разгаре. Задание партии и правительства — выпустить первые автомобили в 1969 году — должно быть выполнено. И поэтому, когда уже обжившихся строителей спрашивают, можно ли пополнить их ряды, те охотно отвечают:

«Добро пожаловать! Если вы не боитесь трудностей, если ваши сердца наполнены патриотическим жаром — ждем вас. Работы хватит всем...»



# ИСТОКОВ ТРУДОВОЙ СЛАВЫ



— Показать, как опрокидывается кузов модели МАЗа? — Пожалуйста! Миниатюрный автомобиль сделан в кружке технического творчества Минского ПТУ № 71.

Вгляните, как эти двое ребят внимательно рассматривают устройство броневичка, привезенного умельцами профессионального технического училища № 6 из Караганды.

Юному киевлянину Саше Кучеру повезло посидеть за рулем карта К-175-6, изготовленного в ПТУ № 6 г. Риги.



Этот действующий тренажер-экзаменатор привезли на выставку учащиеся СПТУ № 9 из г. Екабпилса Латвийской ССР.

У модели мопеда «Верховина» (на заднем плане), представленной Львовским техническим училищем № 1, и мотороллера — будущие мотоспортсмены.

Фото А. Хрулова



Это был большой, радостный праздник, настоящий парад мастерства, творческой выдумки, изобретательности, высокой технической культуры юных умельцев. Из всех пятнадцати союзных республик учащиеся профессионально-технических училищ прислали в Москву на Всесоюзную выставку технического и художественного творчества свои изумительные изделия, почти точные копии, лишь в несколько раз уменьшенные, разнообразной продукции современной индустрии и сельского хозяйства нашей страны.

Посетители тесным кольцом окружили двух роботов-энсурсоводов, рядом везеход на воздушной подушке, действующая модель вертолета, автомобиля, автопогрузчика, трактора, мопеды, карты. У ребят, рассматривающих изделия своих ровесников, от восторга буквально горят глаза и, наверное, чешутся руки: «Вот бы нам такое дело...»

Особой популярностью пользуется миниатюрный броневичок — модель широко известного миллионам людей легендарного броневика, с которого выступал В. И. Ленин в памятном апреле 1917 года. Эту изысканную модель сделали учащиеся производственно-технического училища № 6 Караганды.

Любители автомобильной техники с большой для себя пользой познакомились с действующей моделью самосвального автопоезда МА3-504Б, сконструированной и изготовленной в кружке технического творчества производственно-технического училища № 71 Минска. Выполненная модель в масштабе 1:5. Ходовая часть приводится в движение от однофазного синхронного двигателя с редуктором, платформа полуприцепа опрокидывается.

Очень популярным оказался действующий макет тренажера, сделанный учащимися СПТУ № 9 из латвийского города Екабпилса. Он предназначен для помощи будущим водителям в приобретении навыков управления автомобилем. Макет разработан мастером училища Арнольдом Оскаровичем Дынгой, а самым активным его помощником был Петья Тауян, будущий элентрик. Для него и других учащихся это хорошая заплата, потому что тут все, начиная от сломанного трансмиссии и кончая простым винтиком, собрано и поставлено на место их собственными руками.

Интересен экспонат, который выполнен учащимися ПТУ № 7 из поселка Харик Иркутской области «Рабочее место преподавателя по правилам движения транспорта в комплексе с программированным классом». Он уже демонстрировался на ВДНХ и удостоен серебряной медали и двух бронзовых.

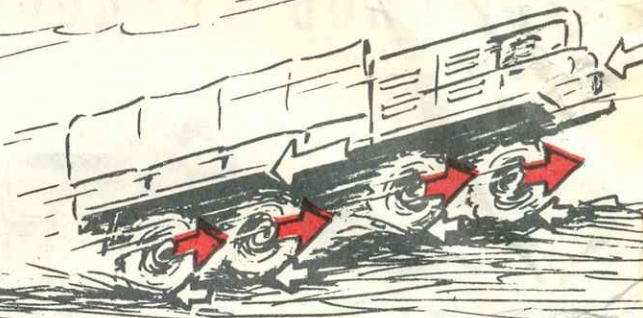
Было на что посмотреть любителям моторных видов спорта. Для них рижане, например, изготовили карт К-175-6, развивающий скорость до 90 км/час. Юные умельцы из Львова привезли модель мопеда «Верховина», ребята из Эстонии — мотороллер и аэросани. Всего не перечислишь.

...Кузницей рабочих кадров называют профессионально-технические училища. Это правдивые и точные слова. Ныне в системе профтехобразования 2 миллиона учащихся — будущих рабочих высокой квалификации, 4039 учебных заведений. Все они специализированы и предлагают юношам и девушкам 900 профессий. Выпускники училищ способны делать все — от автомашин и станков до космических кораблей.

Только за один год на счету юных умельцев 10 тысяч технических новшеств и усовершенствований. Их работы помогли сбереж стране сотни тысяч рублей. Десяти бывших питомцев профессиональных училищ удостоены звания Героя Социалистического Труда, стали лауреатами Ленинской и Государственных премий.

Жизнь, учеба и работа воспитанников училищ системы профессионально-технического образования — одно из ярких проявлений заботы партии и правительства о подрастающем поколении советских людей. Убедительное доказательство тому — Всесоюзная выставка «ПТО-68», девизом которой были слова «Наш труд и поиск тебе, Отчизна!».

В. КУРБАТОВ



# КАК ДВИЖЕТСЯ АВТОМОБИЛЬ

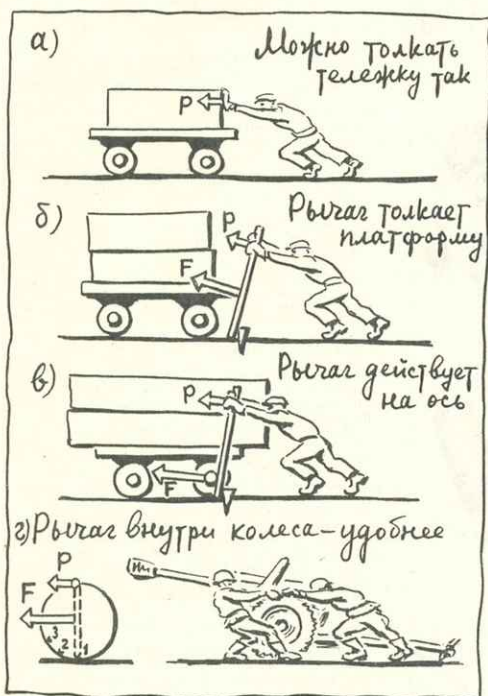


Рис. 1. Рычаг-помощник.



Рис. 2. Все — «против».

Многие из нас встречали картинку: улица прошлого века, и на мостовой — экипаж без лошадей. Такими примерно были «самобеглые коляски» русских изобретателей Шамшуренкова и Кулибина. Катил «самобеглую» стоявший на педалях человек. Его «механическая энергия» передавалась на ведущие колеса, которые и толкали коляску.

Этот же принцип лег в основу другого «самодвижущегося экипажа», появившегося позднее, — автомобиля. Только источником механической энергии у него стал двигатель внутреннего сгорания. С устройством этого «сердца автомобиля» мы познакомились в предыдущей беседе («За рулем», 1968, № 8). Теперь нам предстоит выяснить, как эта энергия приводит в движение автомобиль.

## ГДЕ ТОЛКАЮЩАЯ СИЛА!

Откуда же она возникает, если автомобиль не толкают как тележку и его не тянут лошади?

Чтобы ответить на этот вопрос, давайте разберем способ, которым можно тележку передвигать, — при помощи рычага (рис. 1). А чтобы нижний конец его не скользил, — забьем в землю клин.

Первый вариант — толкаем рычагом непосредственно тележку. Она сдвинется и в том случае, когда рычаг воздействует прямо на ось колеса, а не на плечо, на которое действует рука, получается вдвое больше. Эту работу можно облегчить — придать рычаг с такой силой, чтобы, опираясь на дорогу, его нижний конец не проскальзывал. Останется лишь непрерывно переставлять его.

А если прилагать силу к верхней части колеса по касательной к окружности? Тогда полоску, выделенную на рисунке посредине пунктиром, можно рассматривать как такой же рычаг. Вес машины прижимает ведущее колесо к дороге — оно не пробуксовывает, значит, нижний конец нашего «рычага» как бы удерживается кольшком и ось колеса переместится под действием силы  $F$ .

Когда ось продвинется несколько вперед — колесо провернется и «конец рычага» — точка 1 уже не будет соприкасаться с дорогой. Ее место займет точка 2, затем точка 3 и так далее.

Таким образом, колесо можно рассматривать как бы состоящим из бесконечного числа рычагов, непрерывно и последовательно сменяющих один другой. Оно удобнее рычага — ничего не нужно переставлять. Способ перекачивания повозки за обод колеса применяют, когда надо помочь лошади. Подобным образом поступают и артиллеристы, выкатывая вручную орудия на огневые позиции: это легче, ибо усилие на оси получается вдвое большим, чем в том случае, если толкать за станину.

Однако лучше не толкать и не тянуть колесо, а вращать. Так нельзя ли найти такой способ, чтобы не толкать и не тянуть колесо, перехватывая его все время за обод? Можно. Для этого достаточно передавать на колесо через ось вращающее усилие, или, как принято говорить в технике, подвести к нему крутящий момент. Крутящий момент стремится повернуть колесо, но этому препятствует сила трения, возникающая между ним и дорогой. Колесо как бы отталкивается от земли и начинает катиться. Здесь главный помощник — трение, без него движение невозможно. Известно, как беспомощен автомобиль, например, на льду.

По асфальту тележка катится легко. Но вот колеса попали на мягкий грунт или песок. Толкать ее стало труднее. В чем дело? Возросла сила, которую в теории автомобиля называют силой сопротивления качению.

А если встретится подъем? Добавляется сила, стремящаяся скатить тележку.

А встречный ветер? Каждый из нас знает, как трудно двигаться, когда он сильный. Но мчащийся автомобиль сам «устраивает» себе искусственный встречный ветер, и тем сильнее, чем больше скорость.

Все эти силы показаны на рис. 2.

Кроме того, при разгоне тележку приходится толкать намного сильнее, чем при равномерном движении: нужно преодолеть силы инерции.

Итак, автомобиль равномерно движется по хорошей горизонтальной дороге: нужна умеренная толкающая сила — лишь для того, чтобы преодолеть трение и сопротивление воздуха.

Но ведь сначала надо тронуться с места. А для этого требуется самая большая толкающая сила. Хотим ускорить движение — надо преодолеть инерцию, опять же необходимо увеличение толкающей силы. Съехали на плохую дорогу или поднимаемся в гору. И здесь толкающая сила должна намного возрасти. Обычно в зависимости от условий движения она меняется в несколько раз. Соответственно должен меняться и подводимый к колесам крутящий момент. Мы видим: чтобы автомобиль мог двигаться по различным дорогам и с разной скоростью, надо иметь возможность увеличивать и уменьшать крутящий момент на его колесах в широких пределах.

### «УПРЯМЫЙ ХАРАКТЕР»

Скорость вращения коленчатого вала двигателя внутреннего сгорания может изменяться примерно от пятисот, когда он работает на «холодном ходу», до нескольких тысяч оборотов в минуту. Казалось бы, можно двигаться с различной скоростью, даже если мотор непосредственно соединить с колесами (рис. 3): быстрее вращается вал двигателя — и, пожалуйста, с большей скоростью идет машина.

Но вот дорога пошла в гору, и сразу автомобильный двигатель показывает свой «характер». Он значительно снижает обороты (труднее стало тянуть), но крутящий момент увеличивается недостаточно: на десять процентов, на тридцать, самое большое — на пятьдесят. У дизельных двигателей такая «приспособляемость» еще хуже. Давайте взглянем на график (рис. 4). Он показывает, как меняется величина крутящего момента бензинового автомобильного двигателя. Видно и самое худшее: с какого-то числа оборотов (в этом месте поставлена галочка) крутящий момент непрерывно уменьшается.

Действительно, при снижении числа оборотов с 4500 до 3000 (для примера мы взяли двигатель «Москвича-408») крутящий момент возрос с 7 до 9 кгм. Но если подъем, допустим, потребовал большего, двигатель внутреннего сгорания не может справиться с этой задачей: необходимо увеличение момента, а он начинает уменьшаться, скорость движения резко падает — обороты двигателя идут на убыль... крутящий момент становится еще меньше...

На рис. 4 мы привели для сравнения характеристику современного тягового электродвигателя. В том же диапазоне чисел оборотов его крутящий момент увеличивается примерно в четыре раза.

В этом отношении для автомобиля (тягача, танка) больше подошли бы двигатели паровые или электромоторы, как бы отвечающие золотому правилу механики: при большой нагрузке они сбавляют обороты, а тянут сильнее. Но двигатель плюс котельная установка слишком громоздки для автомобиля, а возить на нем электростанцию просто невозможно. Двигатель же внутреннего сгорания обладает пока многими другими преимуществами. А на его «дурной характер» можно найти упрау.

### ВЫХОД ЕСТЬ

Силы человека, работавшего на педалях «самобеглой» коляски, хватало на движение по ровной дороге. А на подъеме? Для его преодоления между «двигателем» и ведущими колесами был помещен специальный зубчатый барабан (рис. 5). Он позволял увеличить крутящий момент, подводимый к колесам, за счет скорости их вращения, — а следовательно, и скорости движения коляски. Крутящий момент увеличивался, когда ведущая шестерня соединялась с рядом зубьев барабана, расположенных дальше от оси (наибольшее плечо) и, наоборот, — уменьшался при укорочении плеча.

Так же меняется величина крутящего момента и в шестеренчатой передаче, распространенной в современной технике (рис. 6).

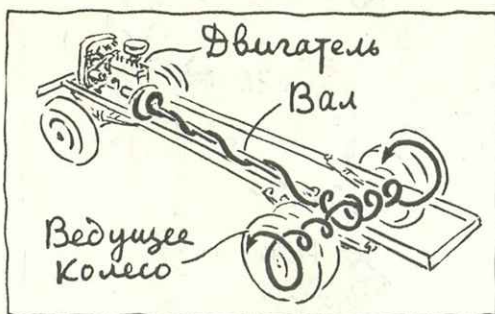


Рис. 3. От двигателя — к колесам.

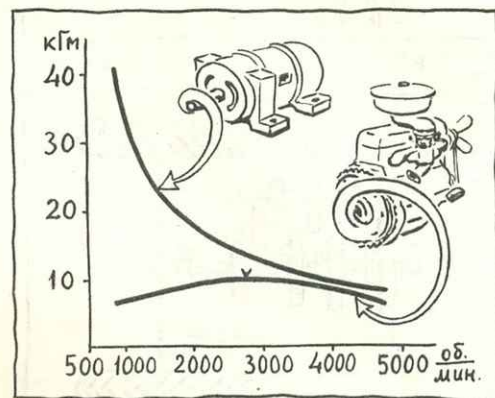


Рис. 4. У бензинового «характер» хуже.



Рис. 5. Можно и быстро и медленно.

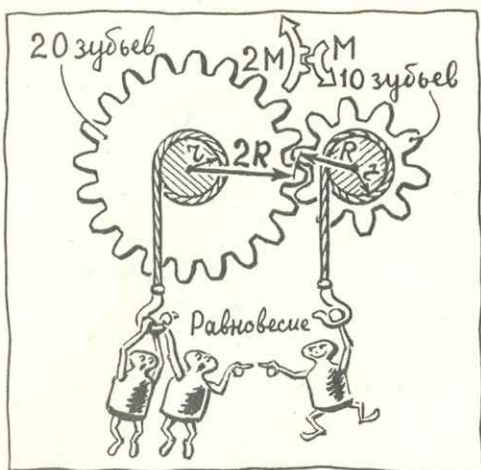


Рис. 6. Выручают разные шестерни.

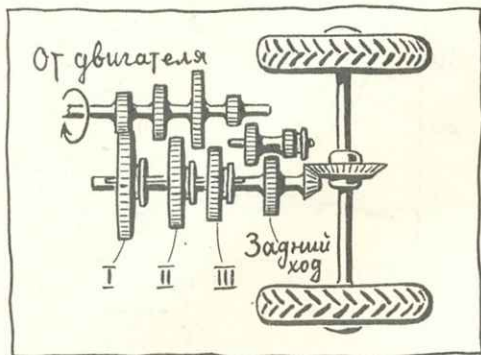


Рис. 7. И вперед и назад.

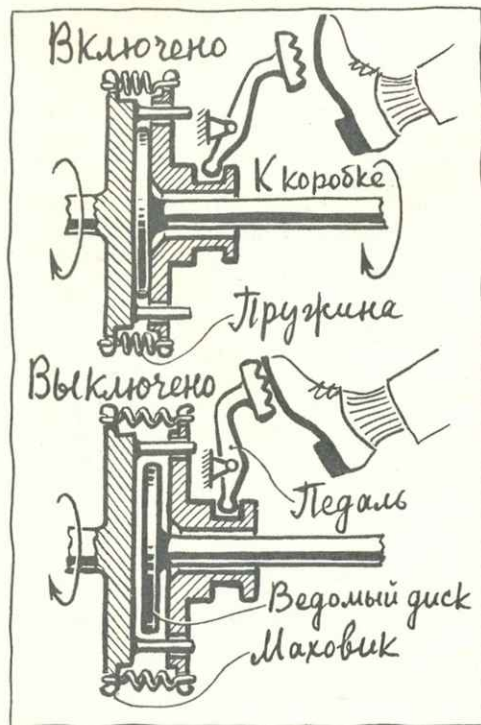


Рис. 8. Вот теперь плавно!

## ЭТО ДЕЛАЕТ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Менять величину крутящего момента двигателя может механизм, в котором будет несколько пар зацепленных одна с другой шестерен, — допустим, три — с различными передаточными числами: 1:4; 1:2 и 1:1. Первые два позволяют увеличить крутящий момент (толкающую силу) в четыре или в два раза.

Схема такого механизма — коробки передач — показана на рис. 7. В общем корпусе находятся три пары шестерен с разными передаточными числами. Шестерни ведомого вала, через который вращение передается к колесам, могут передаваться вдоль него, все время вращаясь с ним. Действием рычагом переключения, водитель может соединить любую пару и двигаться на любой из трех передач. Это первая услуга коробки.

**Вторая услуга.** На рисунке коробка показана в положении «включена первая передача». Если расцепить и эту пару — вращение от двигателя к колесам передаваться не будет. Такое положение называется нейтральным.

При нейтральном положении двигатель не соединен с колесами, и поэтому его легко пустить, прогреть, не надо выключать при остановке перед светофором и т. п.

**Третья услуга.** Даже мотоцикл случается подать назад. Автомобилю — это просто необходимо. Надо и развернуться и встать под погрузку, поддаться к прицепу, орудию...

В общем, ведущие колеса должны вращаться и назад. А двигатель? Его коленчатый вал вращается только в одну сторону. Значит, коробка должна иметь передачу заднего хода. Между ведущим и ведомым валами в зацепление вводится «лишняя» шестерня или две на общей оси, как показано на рисунке. Она и меняет направление вращения ведомого вала.

## ЧТОБЫ ТРОГАТЬСЯ ПЛАВНО

Просто соединить шестерни первой передачи не удастся — одна вращается, другая неподвижна. А если включить передачу принудительно — машина «прыгнет» вперед или заглохнет двигатель, да и для зубьев шестерен это небезопасно.

Избавиться от таких неприятностей и плавно тронуться с места позволяет особый механизм — «сцепление», которое располагается между двигателем и коробкой. Оно имеет два положения (рис. 8): сцепление включено — крутящий момент передается на коробку; сцепление выключено — она отсоединена от двигателя.

Для передачи вращения здесь используется сила трения между маховиком и ведомым диском. Расположенные по окружности пружины прижимают диск к маховику, и он вращается вместе с ним — сцепление включено. В таком положении оно находится при движении автомобиля. Пружины обеспечивают такую силу трения, которая необходима для передачи крутящего момента двигателя, без пробуксовки между маховиком и ведомым диском.

Когда водитель нажмет ногой на левую педаль (так принято в автомобилях всего мира), диск, преодолевая усилие пружин, отходит от маховика. Мы говорим: сцепление выключено. Передача крутящего момента от двигателя прекращается, хотя его коленчатый вал и маховик продолжают вращаться.

В таком положении — педаль нажата — водитель включает передачу и, плавно отпуская педаль, постепенно приближает ведомый диск к гладкой поверхности маховика. В это время общая сила давления пружин все увеличивается и сила трения возрастает. Маховик постепенно, плавно увлекает диск, который со все уменьшающимся проскальзыванием начинает вращаться, и... машина плавно трогается. Успех этого процесса зависит от искусства водителя, сначала частично он проходит не совсем гладко.

Когда нужно переключить передачу — «перейти», например, при разгоне с первой на вторую или со второй на третью — водитель каждый раз нажимает на педаль сцепления.

В сегодняшней беседе мы продолжили знакомство с автомобилем. Как бы «конструируя» его, мы старались придать ему способность двигаться. Наш «образец» не закончен и, конечно, далеко не совершенен, но он уже может самостоятельно отправиться в путь. Пока — только прямо.

Когда он «поедет», появится много новых проблем. Например, надо будет «научить» автомобиль поворачивать и вообще подчиняться водителю.

Придется подумать, как избавить пассажиров и груз от толчков и трясани на неровной дороге, о многом другом и, наконец, о том, как остановиться!

Но это уже предмет другой беседы.

В. ГУСЕВ,  
кандидат технических наук

Рисунки Д. Усова



## СЕГОДНЯ СПОРТСМЕН — ЗАВТРА ВОИН

Когда заходит речь о спортивной деятельности организаций нашего оборонного Общества, мы всякий раз подчеркиваем, что она должна развиваться с конкретной пользой для военного дела, быть органически связана с подготовкой молодежи к службе в Вооруженных Силах.

История Великой Отечественной войны дала нам немало ярких примеров того, как спортсмены-мотоциклисты и автомобилисты, сев за руль автомобиля или рычаги танка, проявили высокое боевое умение, совершили героические подвиги. И в этом им помогла отличная спортивно-техническая подготовка.

Сегодня наша армия оснащена могучими ракетами, быстроходными боевыми машинами, автоматикой, электроникой, самыми новыми видами вооружения. И кое-кому может показаться, что в этом обилии боевой техники человек отходит на второй план. Глубоко заблуждение. Современное техническое оснащение наших войск не только неслышанно подняло их боевую мощь, маневренность, оперативность, но и намного повысило требования к людям, управляющим этой техникой. Нетрудно представить себе, каким высоким классом вождения, быстротой реакции, каким глубоким знанием техники должен обладать, скажем, водитель боевой машины. А все это помогают приобрести занятия автоспортом. Его роль возрастает особенно сейчас, когда сроки службы в армии сокращены до двух лет и соответственно уменьшено время на овладение военной специальностью.

В постановлении Центрального Комитета партии и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года, в котором идет речь о мерах по улучшению работы ДОСААФ, подчеркивается необходимость более широко привлекать молодежь к занятиям военно-техническими видами спорта. С тех пор сделано немало. Соревнования стали проводиться чаще и привлекают они больше спортсменов. Во многих районах страны ак-

тивизировали свою деятельность спортивно-технические клубы. И все-таки то, что сделано, не может удовлетворить нас. Есть еще много возможностей, позволяющих поднять на новую, более высокую ступень автоспорт, особенно те его виды, которые имеют прямое военно-прикладное назначение.

Следует сказать, что и в этой области намечались определенные сдвиги. Взять хотя бы включение в многодневные мотоциклетные соревнования и в автоспорт стрельбы из малокалиберной винтовки и гранатометания, проведение гонок военизированных мотопатрулей и т. п.

Но можно ли довольствоваться достигнутым? Разумеется, нет.

Глубоко правы те, кто утверждает, что уже по своей природе технические виды спорта имеют военно-прикладное значение. И было бы неверно недооценивать это. В первую очередь тут, конечно, имеют в виду такие известные соревнования, как кольцевые гонки, мотокроссы, многодневки, трекковые гонки. И их надо проводить чаще, привлекая побольше участников.

Хотелось бы высказать свои соображения о включении военно-прикладных элементов в отдельные виды соревнований. Наша подготовка молодежи к выполнению солдатских обязанностей должна быть всесторонней. Следовательно, нельзя все сводить к освоению мотора, физической закалке; важны и другие навыки, без которых не может обойтись призвание и допризывник. В решение этой задачи автомобильный и мотоциклетный спорт может вносить гораздо больший вклад, чем это было до сих пор.

В некоторые соревнования включены упражнения по стрельбе из малокалиберной винтовки и гранатометанию. Для начала этого, возможно, было достаточно. А сейчас, пожалуй, следует подумать о том, чтобы сделать эти упражнения более сложными. Почему, например, надо проводить стрельбу пе-

ред скоростными соревнованиями (как это было в гонках мотопатрулей весной нынешнего года), а не в процессе их, на каком-либо из этапов?

Есть, пожалуй, необходимость серьезно подумать и над тем, не ввести ли нам в практику соревнований упражнения по стрельбе из боевой винтовки, по примеру лыжного биатлона. Или почему бы, скажем, не организовывать соревнования по ориентированию.

И еще. Почему бы в многодневке или мотокроссе не практиковать езду в противогазе на каком-либо «зараженном» участке? Это ведь особенно важно, учитывая, какой может быть современная война.

С точки зрения военно-прикладной ценности мы, вероятно, должны всячески содействовать развитию командных соревнований. Я имею в виду не командный зачет, проводимый обычно параллельно с личным, как это делается, например, в большинстве мотокроссов и ралли. Следует всячески стимулировать развитие специальных командных соревнований, где решающее значение должна иметь взаимовыручка, помощь внутри команды. Нелишне, как мне кажется, проводить такие соревнования в более сложных условиях, чем обычно (климатических и дорожных). У нас подобные соревнования бывают. Взять хотя бы зимний командный мотокросс имени В. П. Чакова, зимнее командное ралли «Прибалтика». Вероятно, следует серьезно подумать о том, чтобы такие кроссы и ралли проводились и в других городах и республиках страны. А разве не полезны были бы командные автомобильные кроссы, многодневки?

И наконец, настало время, когда районные, заводские, колхозные и совхозные организации ДОСААФ должны проявлять больше инициативы в проведении многоборья, ралли, автосроссов, включая в них военно-прикладные элементы. В этом отношении предстоит еще немало сделать. Взять хотя бы Москву. Мы порой увлекаемся соревнованиями на мастерство вождения, экономии горючего, сравнительно простым с точки зрения организации и судейства и не предъявляющими высоких требований к спортсменам. Возьмем братья за более сложные, более важные в военно-прикладном смысле соревнования привела к тому, что неряшливо был проведен матч городов по автомобильному многоборью.

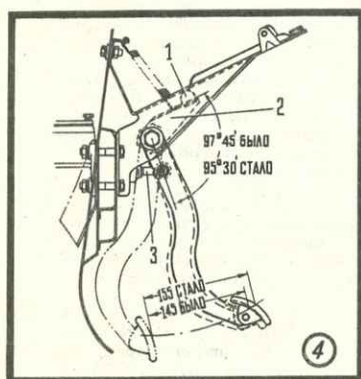
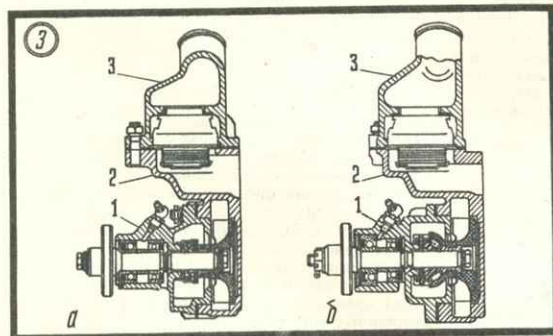
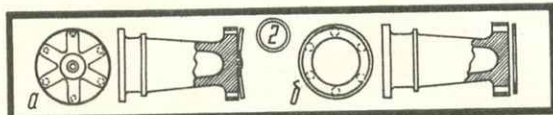
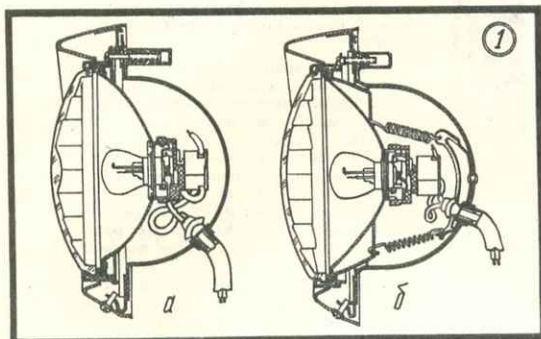
Некоторые товарищи, наверно, сочтут, что осуществление всего, о чем идет речь в статье, может отрицательно сказаться на подготовке мастеров, спортсменов высокого класса, рекордсменов, которые защищают честь своих коллективов на всесоюзных соревнованиях и честь страны — на международных. Не думаю, ибо не ратуя за некий тришшин кафтан. Само собою, мы не должны ослаблять внимания всем видам спорта. Но нам надо всемерно заботиться о том, чтобы наши мотоциклетные и автомобильные соревнования помогали спортсмену готовиться к предстоящей службе в Советских Вооруженных Силах и помогали серьезно, как требует того сама жизнь.

**Н. ЗЕРНОВ,**  
заместитель председателя  
Московского городского  
комитета ДОСААФ



## ЗАСЕДАНИЕ ПЯТЬДЕСЯТ СЕДЬМОЕ

# ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ «ВОЛГИ»...



Модель автомобиля запущена в серийное производство. Но проходит некоторое время — и появляются новые идеи, новые материалы, данные, основанные на опыте эксплуатации. Короче, конструкция отдельных деталей и узлов постепенно меняется.

Эти изменения, естественно, интересуют автолюбителей. Они не только радуются улучшениям, но и уже прикидывают, как заменить новыми агрегаты, детали, которые в положенное им время отслужат свой срок.

Сегодня «Клуб» информирует читателей о некоторых изменениях в «Волге» ГАЗ-21. Сообщение о них получено из конструкторско-экспериментального отдела Горьковского автомобильного завода.

Улучшена конструкция фар. На рис. 1 приведены разрезы фар старой (а) и новой (б) конструкции. Новая обеспечивает большую стабильность регулировки. Усовершенствованные фары в сборе взаимозаменяемы со старыми. Новым фарам присвоен номер Г-21Р-3711010 (старый номер — 21-3711010). Они устанавливаются, начиная с кузова № 123429.

Повышена долговечность главного цилиндра тормоза. Конструкция его поршня и клапана изменена начиная с шасси № 418007. Новые (б) и старые (а) детали показаны на рис. 2.

Их старые заводские номера: поршень 12-3505029, клапан — 51-3505030; новые (соответственно) 21-3505029 и 293535-П. Поршни с клапанами в комплекте взаимозаменяемы.

Долговечнее стал водяной насос. Начиная с шасси № 422422 устанавливается насос измененной конструкции в сборе с кронштейном, выпускным патрубком водяной рубашки и термостатом. В этом комплекте новый и старый насосы взаимозаменяемы.

В новом насосе изменены: сальниковое уплотнение и крыльчатка (рис. 3). Шариковые подшипники вала насоса теперь не одинаковы по наружному диаметру. Это облегчает монтажные работы и уменьшает износ внутренней посадочной поверхности корпуса.

Новый насос (комплект) имеет тот же номер, но с индексом «В» (21-1307100-В).

Увеличен ход педали сцепления. Здесь два изменения: кронштейн 21А-1602418 (начиная с шасси № 284179) приваривается под меньшим углом (рис. 4). Увеличена длина толкателя 3 поршня главного цилиндра выключения сцепления (21А-1602568) на 1,5 мм.

На автомобилях, выпущенных до этого изменения, можно при необходимости увеличить ход педали сцепления, наварив на толкатель слой металла и одновременно уменьшив высоту буфера 1.

Другие изменения. Введен более прочный кронштейн крепления воздушного фильтра к двигателю (с шасси № 398169). Его ширина увеличена с 20 до 25 мм. Номер детали не изменился: 21-1109142-В. Взаимозаменяемость сохранена.

Увеличены размеры усиков дна маслоприемника двигателя (рис. 5). Номер детали (11-6661) остался прежним. Взаимозаменяемость сохранена. Изменение введено с шасси № 431552.

Устанавливается новый бачок опрыскивателя ветрового стекла (с шасси № 399453). Он не алюминиевый, а из полиэтилена.

Кстати, следует рассмотреть еще одно важное обстоятельство, имеющее прямое отношение к теме и интересующее владельцев «Волги» выпуска «не последних» лет.

На вопрос автолюбителя В. Порутиса из Каунаса отвечает главный конструктор по легковым автомобилям Горьковского автозавода Н. А. ЮШМАНОВ.

В старой ступице можно заменить наружный шариковый подшипник 20-3103025-Б (ГПЗ-326705К) роликовым 21Р-3103025 (ГПЗ-7305У), а внутренний шариковый — 20-3103020 (ГПЗ-226906К) — не менять.

Рис. 1. Фара: а — до изменения; б — измененная.  
Рис. 2. Поршень и клапан главного цилиндра тормоза старой (а) и новой (б) конструкции.

Рис. 3. Водяной насос с кронштейном и выпускным патрубком: а — старая конструкция; б — новая конструкция; 1 — насос; 2 — кронштейн; 3 — патрубок.

Рис. 4. Привод выключения сцепления: 1 — резиновый буфер; 2 — кронштейн; 3 — толкатель.

Перед запрессовкой наружного кольца конического подшипника в ступицу следует установить упорную шайбу толщиной 1,5—<sup>0,300</sup> мм. Ее наружный диаметр — 61,5 мм, а внутренний — 52 мм.

Возможна также замена в старой ступице обоих шариковых подшипников роликовыми. Для этого, кроме внутреннего роликового подшипника 21Р-3103020 (ГПЗ-7806У), необходимо установить упорную шайбу 21Р-3103032 и новый сальник 12-2401060-Б вместо старого 20-3103038-Б.

Перед установкой сальника в соответствующую выточку ступицы надо вставить втулку или ленту шириной 10 мм и толщиной 0,5 мм. Напомним, что в противном случае при переходе на роликовые подшипники приходится менять ступицу и тормозной барабан (см. двадцатое заседание «Клуба», «За рулем», 1965, № 8).

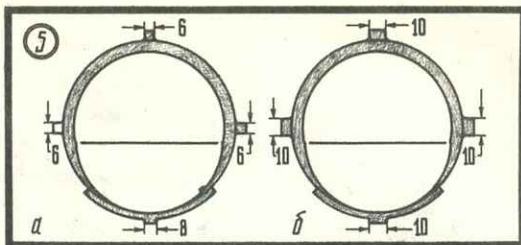


Рис. 5. Дно маслоприемника: а — до изменения; б — после изменения.

## «ЗАПОРОЖЦЕВ»...

Работники Мелитопольского моторного завода, с которыми постоянно поддерживает связь «Клуб», сообщили нам, что владельцы «Запорожцев» обращаются на завод с однотипными вопросами, многие из которых представляют интерес для широкого круга автолюбителей.

Начиная с сегодняшнего заседания, инженеры конструкторского отдела Мелитопольского моторного завода будут выступать в «Клубе» с ответами на эти вопросы.

Первое слово — начальнику конструкторско-экспериментального бюро Б. Н. ПЯТКО.

Какие свечи можно применять на «Запорожцах». Для двигателя «Запорожца» характерна высокая тепловая напряженность. Поэтому свечи зажигания работают в тяжелых условиях. Выпускавшиеся промышленностью до 1961 года свечи были рассчитаны на более легкие условия и на «Запорожце» перегревались. Их элементы быстро изнашивались.

Впоследствии была разработана конструкция свечей, обеспечивающая бесперебойную работу двигателя на всех основных режимах и нормальный пуск. Такие свечи — А7,5У или более совершенная А7,5С (А — резьба ввертной части диаметром 14 мм; 7,5 — длина теплового конуса сердечника изоля-

тора свечи в мм; У — «уралит», материал, из которого сделан изолятор; С — «стеклогерметик» — материал, которым герметизируется центральный электрод).

Сердечник свечи А7,5С также надежно герметизирован.

Свечи — А7,5С и А7,5У предназначены для двигателей МеМЗ-965 рабочим объемом 746 см<sup>3</sup>.

Для двигателей большей мощности — МеМЗ-966 (887 см<sup>3</sup>) требуется несколько более «холодная» свеча — типа А6УС (с укороченным тепловым конусом сердечника). Ее следует устанавливать и на двигателях МеМЗ-966А.

Зимой для этих двигателей (а также модели «966») можно рекомендовать свечи А7,5У и А7,5С.

Примерно соответствуют тепловой характеристике наших свечей А7,5С и А6УС поступающие в торговую сеть чехословацкие свечи PAL-14-5-Z, PAL-14-225, PAL-14-240 (в порядке нарастания теплотустойчивости), а также венгерские MSZ-14-225. Равноценны им свечи «Bosch» W225T1, W225T7.

Свечи А6УС и А7,5С уступают печально известным зарубежным только по внешнему виду, но не по эксплуатационным свойствам. По некоторым же показателям они лучше.

Применение свечей, не соответствующих по тепловой характеристике дви-

гателя МеМЗ, недопустимо. Это может привести к появлению калильного зажигания и даже прогару поршней.

Что такое электронный стартер. Сведения рекламного характера об этом приспособлении, якобы снижающем (и даже намного) расход топлива, просочились через зарубежные технические журналы.

Поставив на свою машину одну деталь — вставку в центральный провод высокого напряжения и тем самым снизить расход топлива, конечно, заманчиво. Однако экспериментальная проверка, проведенная на двигателях «Запорожца», показала, что «электронный стартер» практически не влияет на экономичность двигателя и не дает каких-либо преимуществ при пуске.

Этот «стартер» представляет собой своеобразный конденсатор, выполненный из чередующихся между собой подпружиненных четырех прямоугольных металлических шайб и тонких слюдяных прокладок (0,15 мм). Они собраны в корпусе, имеющем наконечник для присоединения провода высокого напряжения.

В принципе введение во вторичную цепь системы зажигания нескольких последовательно соединенных разрядных промежутков увеличивает нарастающее разрядное тока и его амплитудное значение. Можно предположить, что это улучшит работу изношенного двигателя, у которого часто «забрасываются» свечи. Необходима, однако, экспериментальная проверка. Завод намерен провести ее.

## «МОСКВИЧЕЙ»

На тридцать восьмом заседании «Клуба» («За рулем», 1967, № 2) рассматривалась небольшая модернизация ходовой части автомобилей «Москвич» прежних моделей. Речь шла о замене шариковых подшипников ступиц передних колес роликовыми. При этом на цапфу стойки напрессовывают специальное упорное кольцо (403—3103049), которое входит в комплект новой ступицы с роликовыми подшипниками (403—3103950).

Многие автолюбители, желающие провести такую модернизацию, обратились в редакцию с просьбой сообщить им размеры и технологию изготовления упорного кольца.

Выполняя эту просьбу, приводим данные, которые сообщил инженер-конструктор МЗМА А. А. НИКОЛАЕВ.

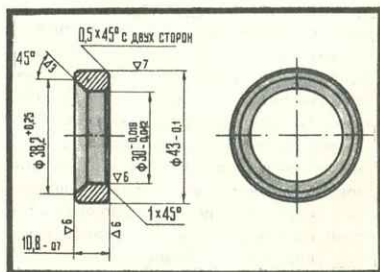
Кольцо (см. рисунок) изготавливают из стали 50 ГОСТ 1050—60, закаляют и затем отпускают до твердости 32—40

по Роквеллу. Внутренние торцы кольца относительно внутренней цилиндрической поверхности не должно превышать 0,08 мм. Непараллельность же их — не более 0,025 мм. Соосность внутренней и наружной цилиндрических поверхностей не должна иметь отклонения более 0,1 мм.

В адрес «Клуба» поступают также предложения автолюбителей с вариантами перехода на роликовые подшипники. Об одном из них надо сказать несколько слов, поскольку он может «облазнить» кажущейся простотой.

В. Остренский из г. Токмака использовал для изготовления упорного кольца внутреннюю обойму шарикового подшипника (деталь № 1 — см. рис. 2 на стр. 17 в № 2 журнала за 1967 г.), среза и шлифовал ее коническую часть.

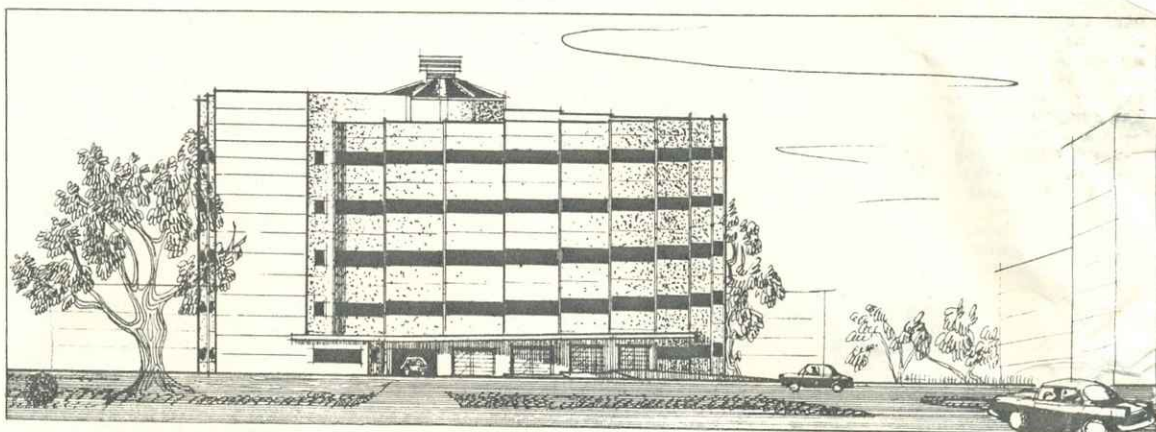
На первый взгляд — заманчиво. Однако лучше изготовить упорное кольцо заново. Объем механических работ



Упорное кольцо. Эскиз для изготовления.

здесь не на много больше, зато легко соблюсти требуемую параллельность торцов и их перпендикулярность посадочному месту. Надо учесть еще неизвестную остающуюся ширину обоймы и знать, что, если она изношена, ухудшается также условия работы сальника.

Оба роликоподшипника можно заменить маркированными без буквы «у». В этом случае вначале следует чаще проверять регулировку.



Так выглядит по одному из последних проектов типовой коллективный гараж-стоянка на 250 автомобилей.

Рис. архитектора Е. Синявской

# ГАРАЖНЫЙ КООПЕРАТИВ. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ

Специалисты подсчитали, что автомобиль автолюбителя в среднем находится в движении не больше двух часов в сутки. Остальное время он стоит. Не удивительно поэтому, что размещенные машины в городе — одна из главных забот и владельца автомобиля, и градостроителей. Когда-то решить гаражный вопрос было несложно. Поставив в свободном углу двора металлическую коробку или соорудив сарайчик, и дело с концом. Ныне собственных автомобилей стало так много, что одиночные гаражи грозят занять площадь, для которой и городской территории не хватит. Выход из положения — в строительстве крупных коллективных гаражей-стоянок. Они появляются все чаще и все больше привлекают внимание автолюбителей. И в редакцию приходит много писем с вопросами, как организовать гаражно-строительный кооператив, где строить, по какому проекту, каково правовое положение кооператива. Мы обратились с ними к начальнику отдела подготовки законопроектов Юридической комиссии при Совете Министров РСФСР Николаю Зиновьевичу ОНИШКО. Вот что он рассказал в беседе с нашим корреспондентом В. Индиным.

Первый вопрос, видимо, предопределен и неизбежен: с чего начать, как создается гаражный кооператив?

Для образования кооператива требуется объединение не менее десяти владельцев автомобилей, а в Москве и Ленинграде — не менее пятидесяти.

На общем собрании они принимают решение об организации кооператива и возбуждают ходатайство перед исполкомом местного Совета депутатов трудящихся об утверждении этого решения. После решения исполкома об организации кооператива общее собрание принимает устав, который регистрируется в исполкоме, а затем избирает правление кооператива и ревизионную комиссию.

Со времени регистрации устава в исполкоме кооператив приобретает право юридического лица и может пользоваться печатью с обозначением своего наименования.

Число членов кооператива не должно превышать количества боксов или мест стоянки строящегося гаража. Понятно, что эксплуатация построенных гаражей-стоянок осуществляется на правах кооперативной собственности, при полной самокупаемости, без государственной дотации.

А из чего складываются денежные средства кооператива?

Из вступительных взносов его членов и паевых взносов на содержание и эксплуатацию гаража. Размер пая вновь принятого члена кооператива не может быть меньше балансовой стоимости гаражного помещения (бокса, места стоянки).

Как эти средства могут расходоваться?

Правлению кооператива предоставлено право распоряжаться всеми наличными средствами и имеющимися на текущем счете в банке в соответствии с финансовым планом, утвержденным общим собранием членов кооператива. Правление может нанимать и увольнять рабочих и служащих для обслуживания гаражного хозяйства.

Кем и на какой срок отводится земельный участок для коллективного гаража?

Земельный участок кооперативу отводится исполкомом местного Совета депутатов трудящихся в бессрочное пользование.

В редакцию поступили жалобы о том, что некоторые исполкомы меняют впоследствии свои планы, отводят этот же участок для другой цели и выносят решение о сносе гаража. Допустимо ли это по существующим законам?

Допустимо, но в исключительных случаях. Земельный участок может быть изъят только в связи с отводом земель для государственных и общественных надобностей, в порядке, предусмотренном Положением, утвержденным постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 4 марта 1929 года. Это и понятно. Если по новому плану прокладывают автостраду или строят проспект, приходится сносить целые кварталы, а не только один гараж. Оценочная стоимость гаража с учетом его износа, а также расходы по его сносу возмещаются местным исполкомом или это возлагается на учреждение (предприятие), которому отводится освобождаемый земельный участок.

Противоречащие закону решения исполкома могут быть опротестованы прокурором.

И еще один вопрос о земельном участке. Часто автолюбители жалуются, что отводят его слишком далеко от места жительства членов кооператива, за несколько километров, на неудобной площади. Можно ли обжаловать решение об отводе земельного участка под коллективный гараж и куда?

Обжаловать решение исполкома об отводе неудобного для кооператива зе-



мельного участка или об отказе в организации кооператива можно в этот же или в вышестоящий исполком Совета депутатов трудящихся. Совет Министров РСФСР определил, что в городах и рабочих поселках земельные участки под строительство кооперативных гаражей-стоянок следует отводить, как правило, в районах, обеспеченных благоустроенными подъездами и дорогами, сетями водопровода, канализации и электроснабжения. Конечно, исполкомы должны учитывать интересы член кооператива и стараться предоставлять им земельный участок вблизи места жительства. Но не всегда это возможно. Например, в Ленинграде, Москве и других крупных городах в районах их старой застройки найти площади для сооружения гаражей очень трудно. Вот и приходится исполкомам искать земельные участки для кооперативных гаражей за границами старой, плотной застройки. Получается далеко не так, как хотелось бы. Не приходится думать, что в новых жилых районах. При их проектировании и строительстве исполкомы обязаны заранее предусматривать места для коллективных гаражей и открытых стоянок.

Кто может быть членом гаражно-строительного кооператива?

Все совершеннолетние граждане СССР, проживающие в данной местности и являющиеся владельцами автомобилей, зарегистрированных в местных органах автоинспекции.

Можно ли вступить в кооператив заблаговременно, рассчитывая приобрести автомобиль к моменту завершения строительства?

Пока такая возможность законом не предусмотрена.

Какими правами располагает член кооператива?

Его право пользоваться предоставленным ему боксом или местом стоянки в течение всего времени существования кооператива. Он может выйти из кооператива в любое время как до начала или во время строительства гаража, так и после его окончания. При этом ему возвращается его пай (без вступительного взноса) с учетом амортизации основных фондов, а освобождающаяся гаражное помещение предоставляется по решению общего собрания другому лицу, принятому в члены кооператива. Паевый взнос возвращается не позднее трехмесячного срока после утверждения общим собранием годового отчета за операционный год, в течение которого пайщик выбыл из кооператива.

А может ли пайщик, выбывая из кооператива, передать свое место в гараже избранному им самим человеку, согласившемуся возместить ему паевые взносы?

Нет. Новых членов принимает только общее собрание кооператива. Оно вправе принять или отклонить кандидатуру, рекомендованную пайщиком вместо себя.

В случае смерти члена кооператива его пай переходит к наследникам — членам его семьи. Они имеют преимущественное право на дальнейшее пользование гаражным помещением при условии вступления в кооператив одно-

го из членов семьи владельца автомобиля, зарегистрированного в установленном порядке. Наследникам, отказавшимся от дальнейшего пользования гаражом, выплачивается стоимость наследуемого ими пая или доли его, за вычетом амортизации основных фондов.

За что член кооператива может быть исключен из него?

За неисполнение уставу, невыполнение обязательств, установленных общим собранием член кооператива, порчу или разрушение гаража. Исключенный лишается права пользования гаражом. Его пай возвращается ему с учетом амортизации основных фондов.

Кто и по каким проектам строит кооперативные гаражи?

Как правило, кооперативные гаражи-стоянки должны строиться по типовым проектам. Лишь в виде исключения может быть принят индивидуальный проект, после его утверждения архитектурно-планировочным управлением горисполкома. Но и в этом случае обязательно применение типовых конструктивных элементов. В столицах автономных республик, административных центрах краев и областей и крупных промышленных городов строительство одноместных и многоместных нестандартных гаражей запрещено, а в Москве и Ленинграде вообще нельзя строить одноместные гаражи, даже по типовым проектам. Каждое исключение из этого правила должно быть разрешено соответствующим горисполкомом, а в Москве и Ленинграде — соответствующим райисполкомом.

После утверждения проекта и внесения в банк полной суммы стоимости строительства кооператив получает разрешение на строительство и заключает договор с подрядной организацией, а также, если потребуется, и другие договоры, связанные со строительством и эксплуатацией кооперативного гаража.

Подрядную организацию может рекомендовать местный исполком.

Кто занимается типовым проектированием гаражей, к кому обращаться за проектами?

Госстрой РСФСР и Министерству автомобильного транспорта и шоссе дорог республики было поручено подготовить и представить в Госстрой СССР предложения по разработке шести — восьми серий типовых проектов гаражей-стоянок легковых автомобилей и трех — четырех серий типовых проектов сборно-разборных одноместных гаражей для автолюбителей. Местные архитектурно-планировочные управления могут рекомендовать наиболее подходящие для конкретных условий проекты.

Кто и как обеспечивает гаражно-строительный кооператив необходимыми строительными материалами?

От редакции. На мысль о необходимости дополнить, уточнить нормативные акты, касающиеся гаражных кооперативов, наводит письма автолюбителей. Ближайте к человеку очередь на приобретение в магазине автомобиля. Самое время подумать, куда его можно будет поставить. Почему бы заблаговременно не вступить в гаражно-строительный кооператив? Скажем, по справке магазина. Пока строится коллективный гараж, и машина будет получена.

А как быть огромной армии владельцев мотоциклов, мотороллеров, которых в год продается около миллиона штук? Двухколесная машина еще больше нуждается в месте под крышей, да и в охраняемой стоянке. Мотоциклисты могли бы вступить в гаражно-строительный кооператив, хотя бы из расчета две-три машины на один бокс. Думается, что пора поставить в повестку дня решение этих и других вопросов, настойчиво выдвигаемых процессом «моторизации» населения.

Эти вопросы решаются через исполком, зарегистрировавший устав кооператива.

Каков порядок ликвидации кооператива, если в этом возникает необходимость?

Деятельность кооператива прекращается, а его имущество ликвидируется, если это сочтет необходимым общее собрание пайщиков. Кроме того, деятельность кооператива может быть прекращена по решению суда, если суд признает его несостоятельным или уклонившимся от цели, указанной в уставе.

Решение общего собрания о ликвидации кооператива утверждается исполкомом местного Совета депутатов трудящихся.

Гражданско-правовые споры между кооперативом и его членами подлежат разрешению в судебном порядке.

Мы подробно ознакомились с правовым положением гаражно-строительного кооператива в Российской Федерации. Так ли решаются эти вопросы и в других союзных республиках?

Приблизительно так же, с некоторыми дополнениями местного характера. Во всех союзных республиках примерные уставы кооперативов по строительству и эксплуатации коллективных гаражей-стоянок разрабатывались в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР № 320 от 20 марта 1958 года об организации кооперативов. Этим и определяется их сходство.

Не скажете ли Вы в заключение, какими законодательными актами определено все то, о чем шла речь в нашей беседе?

Правовое положение гаражных кооперативов на территории Российской Федерации регулируется целым рядом нормативных актов. Это Постановление Совета Министров РСФСР № 1475 от 24 сентября 1960 года «Об организации кооперативов по строительству и эксплуатации коллективных гаражей-стоянок для автомобилей индивидуальных владельцев» и утвержденный им примерный устав кооператива. 29 января 1966 года Совет Министров РСФСР принял Постановление № 105 «Об улучшении обслуживания и ремонта автомобилей, принадлежащих гражданам», а год спустя Постановлением № 63 утверждены дополнения к нему. При организации гаражно-строительного кооператива его будущие члены должны ознакомиться с этими нормативными актами. Их можно найти в местном Совете депутатов трудящихся. Перечисленные постановления публиковались в официальных сборниках постановлений правительственных органов РСФСР.

## ПРИЗЫ СОВЕТСКИХ МОТОЦИКЛИСТОВ

Спортсмены 18 стран были в этом году участниками традиционных мототралли, проводимых Международной мотоциклетной федерацией. Советские мотоциклисты стартовали в них уже пятый раз. Клубные команды выставили Ижевск, Ирбит, Вятские Поляны, Ковров, Тула, Таллин, Москва и Ленинград. Здесь и бывалые спортсмены и новички. В команде Ижевска вместе с Юрием Снежуриным, Вениамином Колчинным, Борисом Залзаевым, «ветеранами» мототралли, — Владимир Блинов, Владимир Лукоянов, Иван Вернеев, впервые отправившись в дальний путь через несколько стран.

Пройдя по дорогам СССР, Чехословакии, Австрии и Италии, советские мотоциклисты в пятый раз завоевали главный приз — переходящий кубок ФИМ. Советской сборной команде присужден также переходящий приз Монако за наибольшее число участников на мототраллере.

Успешно выступили наши коллективы и в клубном зачете. «Планета» (Ижевск, капитан Ю. Снежуров), «Калев» (Таллин, капитан Э. Сайн), «Урал» (Ирбит, капитан Н. Воложин), «Ковровец» (Ковров, капитан В. Соловьев) заняли четыре первых места среди двадцати шести команд.

## ДИПЛОМЫ ВДНХ

вручены в этом году коллективам минского автозавода и первого автобусного парка за внедрение передовых методов работы и высокую культуру обслуживания пассажиров. Большую помощь автотранспортникам оказывает радиотехника. Радио-телефонная связь существует между автозаводом и всеми автобусами дальнего следования, что позволяет принимать оперативные меры в местах скопления пассажиров, лучше маневрировать имеющимися машинами. Немало удобств пассажирам принесла и автоматическая камера хранения.

## ВСЕГО 2 МИНУТЫ 50 СЕКУНД

понадобилось водителю А. Потокину, чтобы успешно решить все 10 задач по правилам движения в конюрье, который проводился на изомойной автобазе № 9 Харьковского производственного управления. Вместе с ним ценные призы за первые четыре места в этом соревновании получили водители С. Черемисов, А. Грудинкин и В. Лысенко. Все они в прошлом выпускники Изюмского автомотоклуба ДОСААФ.

## СВЕТООТРАЖАЮЩУЮ ТКАНЬ

начал выпускать таллинский завод «Кунстсарве тэхасе». В ближайшее время в магазинах Эстонии появятся в продаже изготовленные из такой ткани наружные повязки для пешеходов. Благодаря им пешеход будет отчетливо виден на дороге и в темноте: новый материал обладает способностью отражать рассеянный свет фар автомобиля уже на расстоянии 100 метров. Специальная ткань, без сомнения, поможет значительно повысить безопасность не только пешеходов, но и транспорта, так как полоски ее можно легко прикрепить к велосипеду, автомобилю и т. п.

Новости,  
события,  
факты

# По родной стране

Ленин  
и теперь  
живеет всех живых.

Наше знание,  
сила и оружие.

Эти строки из замечательной поэмы В. В. Маяковского как нельзя лучше формулируют основную идею двухгодичных соревнований автомотористов, проводимых редакцией совместно с Центральным клубом автомотористов ЦС по турнаму в ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина.

Куда бы вы ни поехали, в каком городе или селе ни побывали — всюду увидите плоды созидательного труда советского народа, руководимого Коммунистической партией, прекрасные свершения, свидетельствующие о торжестве ленинских идей.

Многодневные путешествия и походы на мотоциклах, автомобилях, мотороллерах и моледах — это не только чудесный отдых, но и возможность посетить новые, часто неведомые для себя места, познакомиться со старыми и родившимися недавно городами, поселками, заводами, побывать в стройках, в колхозах и совхозах.

Пусть еще не везде хороши дороги, не всегда идеально обслуживание в пути, но это не остановит туриста. Его привлекает сказочная красота родной природы, желание самому увидеть и почувствовать перемены, которые произошли в последние годы на территории страны, успехи, достигнутые во всех областях коммунистического строительства.

Сейчас уже можно без преувеличения сказать, что авто- и моторотуризм заочные соревнования пришли по душе. Журни получили много заявок.

Отрадным является расширение круга участников и географии маршрутов. Внимание многих туристов привлекли схемы, которые опубликованы в журнале. Но вместе с тем среди заявок, присланных в жюри заочных соревнований, немало и маршрутов, намеченных самими туристами. Схемы семи таких маршрутов мы и помещаем на этих страницах.

Весьма интересный и довольно трудный путь избрал студент географического факультета Ленинградского государственного университета Эвальд Янус. Он решил на мотоцикле «Паннония Т-5» пройти из Ленинграда до Комсомольска-на-Амуре. Взгляните на схему, и вы увидите, что на его пути Петрозаводск, затем Мурманск; отсюда на теплоходе он едет до Архангельска. Из Архангельска Эвальд на мотоцикле направляется в Котлас, Березники, Свердловск, Челябинск, Магнитогорск, Целиноград, Карагану, Семипалатинск и другие города. Из Новокузнецка — поездом до станции Абаза, а далее на мотоцикле по новой автомагистрали до Ак-Дурака и Кызыла, затем по дороге Кызыл—Абакан до Шушенского. После осмотра ленинских мест его путь лежит из Шушенского теплоходом по Енисею до Красноярска. Внимание Януса, как и многих других, естественно, привлекает Красноярская ГЭС, город молодых — Дивногорск. После Красноярска — Братск. Здесь особый интерес представляет крупнейшая гидроэлектростанция и весь промышленный комплекс, возникший вокруг нее. Затем — Иркутск и Чита, поездом до Большого Невера, далее Якутск. Отсюда по нехоженому тропам — через Усть-Миль, Ципанду, Стойбу, Благовещенск — в Хабаровск, Владивосток и теплоходом до Советской Гавани, а затем Комсомольска-на-Амуре.

Увлекательное путешествие на «Запорожце» задумал прокатчик узбекского металлургического завода С. Ибраимов. На схеме его маршрута республики Средней Азии, Азербайджан, Северный Кавказ и Украина.

А вот группа спортсменов-досафовцев города Троицка Челябинской области решила совершить на мотоциклах поход по пути, пройденному в период гражданской войны отрядом бойцов-земляков. В их маршрут вошли Челябинск, Дуван, Ачит, Пермь, Первоуральск, Свердловск и другие города.

Активно включились в соревнования клубы автомотористов Днепротетровска, Челябинска и Свердловска. Наибольшее число заявок подали днепротетровцы. Маршруты их путешествий разнообразны и увлекательны. Так, группа моторотуристов с завода имени Карла Либкнехта под руководством В. Мищенко поставила перед собой цель побывать в ряде городов Украины. Несколько мотоциклистов из Комсомольска-на-Амуре во главе с инженером В. Унтиловым избрали маршрут по Хабаровскому и Приморскому краям. Из Норильска на автомобилях по многим городам страны пролегал путь нескольких туристов, которых возглавил художник Н. Лой, а мотоциклист М. Заплатин наметил маршрут из Магадана в Киев и обратно.

Мы привели лишь несколько маршрутов, но их сотни — самых разных. Число участников заочных соревнований растет. И чем ближе знаменательная дата — 100-летие со дня рождения В. И. Ленина, тем их будет больше. Многие из тех, кто уже вернулся из поездки или находится в пути, знакомы читателям нашего журнала. Это пенсионерка из Днепротетровска Н. Середина, участвовавшая в соревнованиях минувшего года, слесарь-лекальщик из Владивостока В. Шалагин и другие.

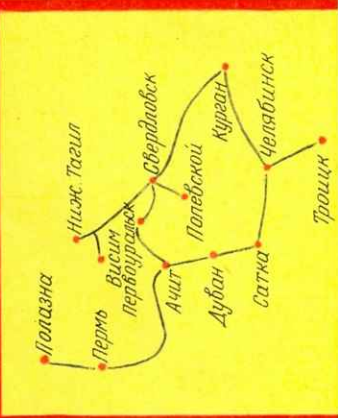
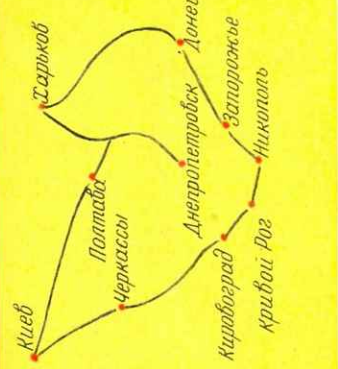
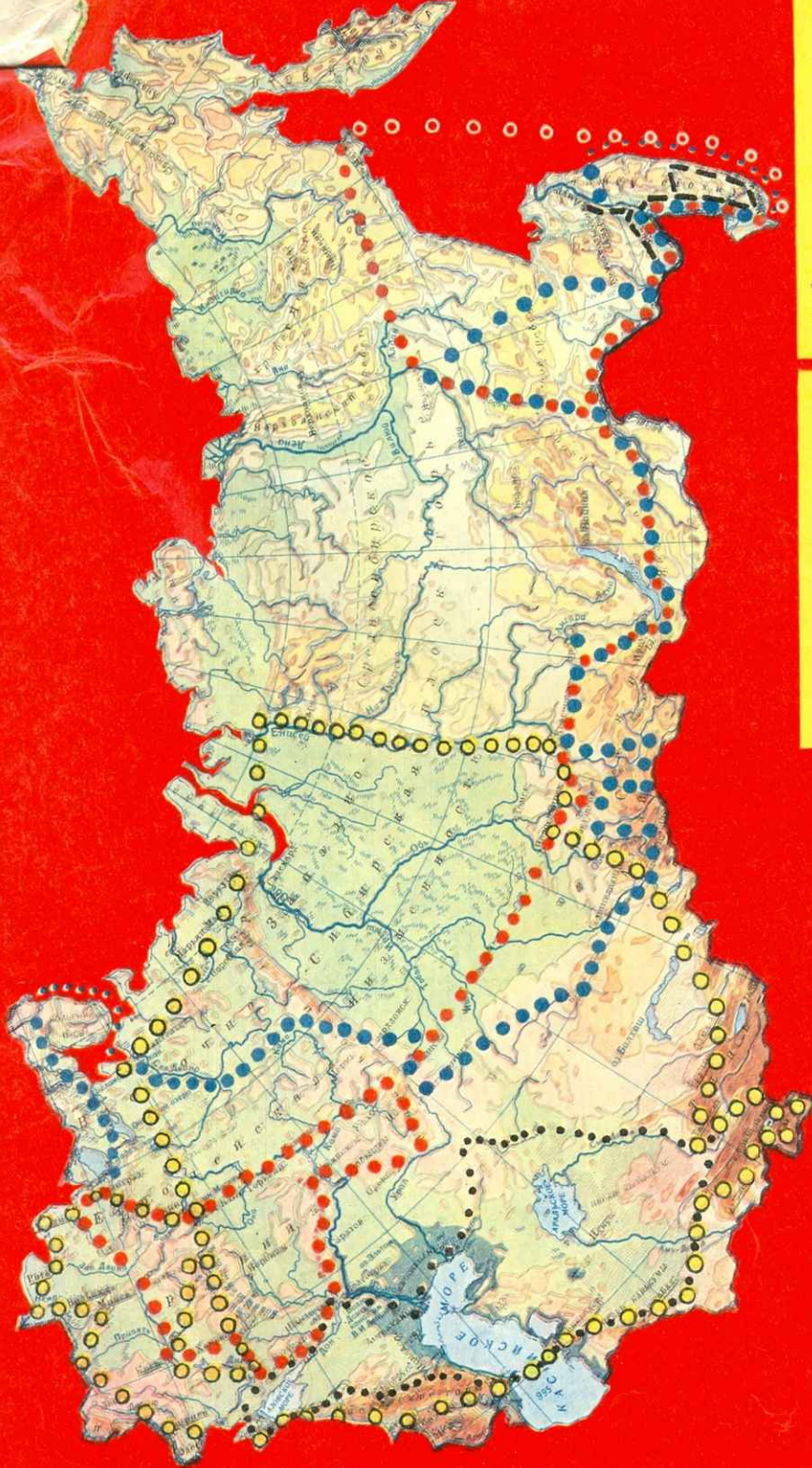
Велико желание советских людей побывать в местах, связанных с именем родного Ильича, лучше узнать страну, своими глазами увидеть, как претворяется в жизнь величественный план пятилетки.

Горячо желаем всем участникам заочных соревнований счастливого пути!

Н. ПОБУС,

главный секретарь заочных соревнований автомотористов

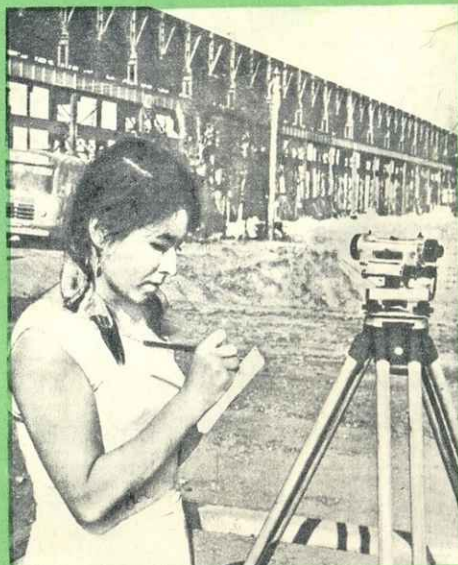




- — Ленинград — Петропавловск — Мурманск — Архангельск — Северодвинск — Караганда — Кызыл — Шушенское — Красноярск — Братск — Чита — Якутск — Хабаровск — Владивосток — Советская Гавань — Комсомольск-на-Амуре
- — Москва — Якутск — Чита — Красноярск — Новосибирск — Омск — Челябинск — Горький — Мелитополь — Ленинград — Киев — Волгоград — Ульяновск — Оренбург — Челябинск — Омск — Тамбов — Чита — Хабаровск — Владивосток — Милан
- — Иркутск — Красноярск — Новосибирск — Алашкерт — Фрунзе — Ташкент — Душанбе — Алма-Ата — Челябинск — Москва — Новосибирск — Омск — Минск — Вильнюс — Рига — Таллин — Петрозаводск — Архангельск — Норильск
- — Ташкент — Алматы — Астрахань — Волгоград — Запорожье — Саратов — Якут — Ашхабад — Бухара — Ташкент
- — Комсомольск-на-Амуре — Хабаровск — Славск-Дальний — Усть-Каменистый — Владивосток — Нахичевань — Сулей — Оби — Архангельск — Славск-Дальний — Хабаровск — Комсомольск-на-Амуре



# BA3-



# УДАРНАЯ КОМСОМОЛЬСКАЯ



Фото О. Ландер и В. Соболева



● Волжский автомобильный — ударная комсомольская стройка. И молодежь трудится здесь по-ударному. Комсомольцы-водители Игорь Тарасенко, Иван Зиновенко, Владимир Субботин (слева направо, верхние фото) водят мощные КРАЗы, перекрывая нормы в полтора раза и больше.

● У Петра Михайлова (фото слева) хорошее настроение. На монтаже главного корпуса автозавода он выполняет задания на 200 процентов.

● Хватает работы и геодезистам. Таню Колесникову объектив застал на строительной площадке.

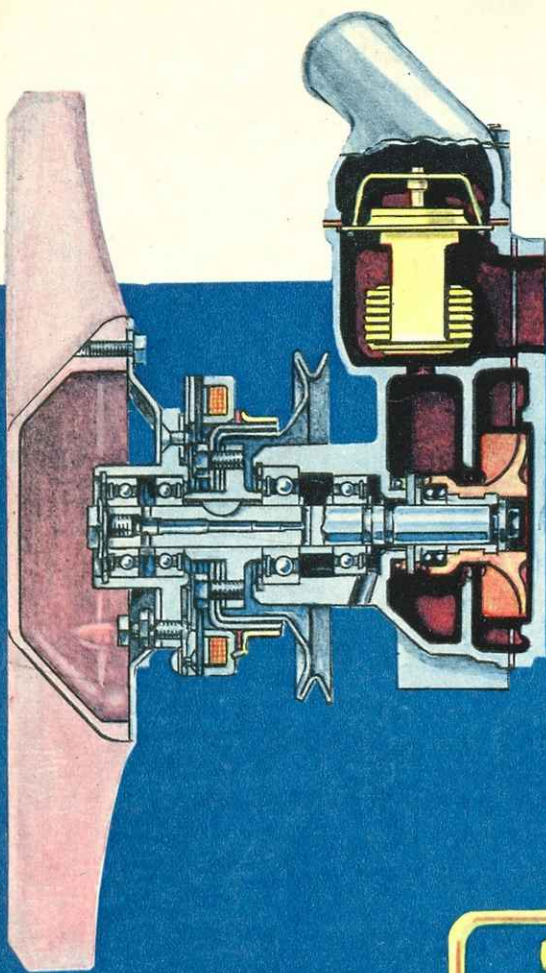
● Вот он, новый автомобиль ВАЗ-2101. Инженеры отдела главного конструктора держат совет после очередного испытательного пробега.

● По горло дел у автомобилистов. На верхнем правом фото вы видите мощные КРАЗы.

● Строительство в полном разгаре, а старшие инженеры механо-сборочного производства И. Остроумов, Л. Еремин и Э. Кульбацкий (слева направо) уточняют размещение и установку оборудования, компоновку поточных линий в корпусе шасси (нижнее правое фото).

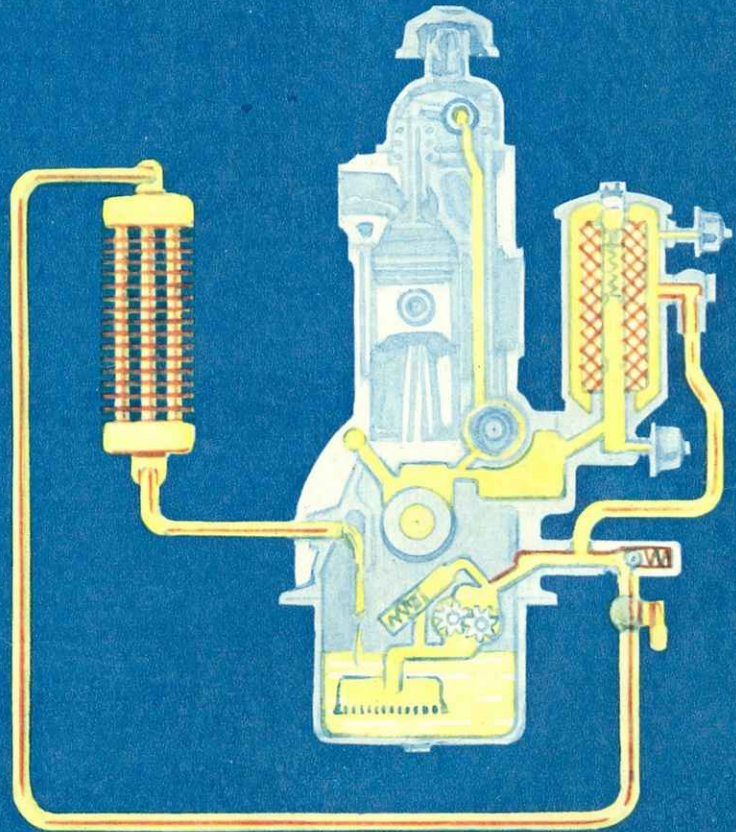
● Величественна панорама строительства Волжского автомобильного (нижнее фото в середине).





**СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ.** Вентилятор автоматически включается электромагнитной муфтой при повышении температуры охлаждающей жидкости до 90—95 градусов и отключается при понижении ее до 80—85 градусов. Термостат — с одним клапаном; при закрытом клапане жидкость перепускается через постоянно открытое отверстие.

**СИСТЕМА СМАЗКИ.** Полнопоточный фильтр тонкой очистки, позволяющий сменять масло через 6 тысяч километров. Масляный радиатор, включаемый при движении на больших скоростях.



Минуло тридцать лет со дня, когда сошел с конвейера первый автомобиль Горьковского завода. Много раз менялись модели, становились все лучше, все современней. И конечно, вместе с автомобилями менялись, совершенствовались двигатели.

Начав с ГАЗ-А, имевшего литровую мощность 12,8 л. с., и наращивая ее с каждой новой моделью (М-1—15,2 л. с., ГАЗ-20 «Победа» — 25,9 л. с.), завод к 1956 году разработал очень прогрессивную для того времени конструкцию дви-

двумя установочными штифтами-втулками. Впускные и выпускные каналы увеличенного, сравнительно с ГАЗ-21, сечения.

**Поршни и шатуны** взаимозаменяемы с аналогичными деталями ГАЗ-21. Шатунные вкладыши изготовлены из биметаллической стали-алюминиевой ленты, обладающей высокими несущими и противозносными свойствами.

**Коленчатый вал** литой из легированного чугуна. Отличается от вала ГАЗ-21 расположением маслосбросного гребешка на заднем конце (он на 9 мм ближе к переднему концу). Вкладыши коренных подшипников штампуются также из стали-алюминиевой ленты. Они одинаковы между собой и взаимозаменяемы с вкладышами первых четырех подшипников двигателя ГАЗ-21.

# ДВИГАТЕЛЬ НОВОЙ „ВОЛГИ“

гателя автомобиля «Волга» ГАЗ-21. Литровая мощность его была уже 30,7 л. с., а в форсированном варианте — 34,8 л. с.

В конструкции этого мотора впервые в нашем автомобилестроении нашли широкое применение алюминиевые сплавы. Из них были изготовлены блок цилиндров, головка и ряд других деталей. В результате существенно снизился вес.

К 50-летию Советской власти завод выпустил первую партию новых комфортабельных автомобилей «Волга» ГАЗ-24 (см. «За рулем», 1968, № 3).

Двигатель этой машины (производства Заволжского моторного завода), сохранив основные размеры двигателя ГАЗ-21, подвергся серьезным конструктивным изменениям.

Повышены до 4500 максимальные обороты коленчатого вала, степень сжатия доведена до 8,2, улучшено наполнение. Все это увеличило литровую мощность до 40,1 л. с. и максимальную мощность до 98 л. с. Максимальный крутящий момент при 2400 об/мин — 19,2 кгм (против 17,0 кгм у ГАЗ-21). Новый двигатель рассчитан для работы на бензине АИ-93.

А теперь о конструктивных особенностях двигателя ГАЗ-24.

**Блок цилиндров** отлит из алюминиевого сплава под давлением в металлическую форму.

Конструкторы добились того, что блок обладает большей жесткостью, чем у ГАЗ-21. Он разгружен от растягивающих усилий, вызываемых давлением газов в цилиндрах. Для этого высота нижней (картерной) части увеличена на 71 мм, а растяжение воспринимается проходящими через весь блок шпильками крепления головки. Гильзы цилиндров закрыты, чугунные. Они свободно вставлены в гнезда блока и уплотнены снизу прокладками из красной меди, сверху — прокладками головки блока. В верхней части гильзы имеют вставки из кислотостойкого чугуна, что значительно увеличивает их долговечность. Из высокопрочного чугуна изготовлены и крышки коренных подшипников. Рабочие зазоры подшипника при такой конструкции значительно меньше подвержены температурным изменениям, чем с алюминиевой крышкой.

**Головка цилиндров** отлита из алюминиевого сплава. Фиксируется на блоке

Передний сальник не отличается от сальника ГАЗ-21, зедний улучшен. Уплотнительная набивка его (графито-асбестовый шнур) помещена в отдельном корпусе, не связанном с крышкой подшипника. Такая конструкция исключает перекосы крышки, которые случались на двигателе ГАЗ-21.

**Маховик** несколько меньше, чем у ГАЗ-21, так как рассчитан на применение сцепления с ведомым диском диаметром 224 мм (у ГАЗ-21 250 мм).

**Распределительный вал** стальной с закаленными кулачками и шейками. Он отличается от вала ГАЗ-21 профилем кулачка и фазами газораспределения. Тарелка впускного клапана увеличена на 3 мм (клапан двигателя ГАЗ-13) и изготовлена из более жаропрочной стали (4Х9С2). Выпускной клапан такой же, как на ГАЗ-21, но тоже из более жаропрочной стали (ЭП-303). Толкатели, штанги, коромысла — взаимозаменяемы с соответствующими деталями ГАЗ-21. Впускной коллектор алюминиевый, выпускной — чугунный.

**Система питания.** На впускной трубе в средней части монтируется двухкамерный карбюратор. К каждому цилиндру от него идет отдельный канал овального сечения. Для лучшего распределения смеси дно средней части трубы сделано рифленым и обогревается выпускными газами. Степень обгрева регулируется заслонкой в выпускном коллекторе, имеющей два положения: «зима» и «лето».

Карбюратор с падающим потоком, у него две смесительные камеры; дроссельные заслонки открываются последовательно. Поплаковая камера сбалансированная. Главная дозирующая система работает по принципу пневматического торможения топлива. Карбюратор снабжен экономайзером, ускорительным насосом, системой холостого хода и пуска холодного двигателя. Прозрачное окно в стенке поплавковой камеры позволяет следить за уровнем топлива.

**Система смазки.** Применение стали-алюминиевых вкладышей обусловило более высокие требования к качеству масла и к его очистке. В системе применен полнопоточный фильтр тонкой очистки с элементом из пористого картона. Через него проходит все масло,

поступающее из насоса в магистраль двигателя. Улучшение очистки позволило удлинить пробег автомобиля между сменами масла до 6000 километров.

Масляный насос шестеренчатый. Его корпус из алюминиевого сплава крепится внутри картера к перегородкам блока цилиндров. Крышка чугунная. В ней установлен редукционный клапан. Неподвижный маслосприемник прикреплен к корпусу. В случае падения по какой-либо причине давления масла до 0,35 — 0,5 кг/см<sup>2</sup> сигнальная лампа потребует от водителя срочно принять меры.

В связи со значительной форсировкой двигателя в систему смазки введен масляный радиатор. Он установлен перед водяным радиатором и включен параллельно основной системе через организационный клапан (открывается при

давлении не менее 0,7—0,9 кг/см<sup>2</sup>) и запорный кран. Радиатор включается только при движении на больших (свыше 100 км/час) скоростях.

Емкость системы 6 литров.

В системе охлаждения установлен термостат с одним клапаном. При закрытом клапане охлаждающая жидкость перепускается через постоянно открытое отверстие диаметром 9 мм между приемным патрубком водяного насоса и выпускным патрубком. Клапан начинает открываться при температуре жидкости 78±4 градуса, полностью открывается — при 92±3 градуса.

Восьмилопастный вентилятор изготовлен из пластмассы. Он включается автоматически электромагнитной муфтой, датчик которой находится в верхнем бачке радиатора. При повышении температуры жидкости до 90—95 градусов муфта включает вентилятор, при понижении ее до 80—85 градусов — отключает.

В верхний бачок установлен также контрольный датчик, включающий красную лампу на щитке приборов при температуре жидкости 104—109 градусов.

Водяной насос такой же, как у двигателя ГАЗ-21. Уплотнение у него по типу ГАЗ-51, но уплотнительная шайба улучшена: изготовлена из износостойкой графито-свинцовой смеси.

Сливных краников два — на радиаторе и на блоке цилиндров с правой стороны. Кран на блоке снабжен рукояткой дистанционного управления.

**Система зажигания.** Свечи типа А11-В. Зазор между электродами 0,8—0,9 мм. Распределитель зажигания Р-1195 с центробежным и вакуумным регуляторами опережения. Угол установки опережения зажигания — 5 градусов. Распределитель соединен с приводным валом через шарнирную муфту. Генератор переменного тока с встроеным выпрямителем обеспечивает питание всех потребителей электроэнергии.

И наконец, об установке двигателя ГАЗ-24 на автомобиле. Крепится он в трех точках. Две тангенциально расположенные резиновые подушки фиксируют его спереди по бокам, третья — сзади под удлинителем коробки передач.

Г. ЭВАРТ, инженер

г. Горький



Пьедестал почета — ступени памятника героям-молодогвардейцам. На высшей ступени сборная Украины, занявшая первое место и завоевавшая переходящий приз музея «Молодая гвардия».

Наша молодая гвардия — комсомол — отмечает свой полувековой юбилей. Неотъемлемой частью этого большого события в жизни советской молодежи явились спортивные праздники, посвященные 50-летию ВЛКСМ. Мы расскажем об одном из них — юношеском чемпионате СССР по мотокроссу. Трудно было выбрать для него лучшее место, чем город комсомольской славы, родину молодогвардейцев — Краснодар.

Первые чемпионат страны по мотокроссу среди юношей состоялся здесь в 1960 году. С тех пор городской комитет партии, городской комитет комсомола, музей «Молодая гвардия» принимают самое деятельное участие в подготовке и организации соревнований. И на этот раз гостей ожидали радужный прием, хорошо оборудованная трасса, многочисленные призы и неиссякаемый энтузиазм местных болельщиков.

Итак, мы в Краснодаре. Аккуратные домики прячутся от жары в тенистых садах, вершины терриконов теряются в знойном мареве. На площади, перед памятником героям «Молодой гвардии» застыла шеренга участников. Заглушены моторы мотоциклов. Звучит гимн Советского Союза, на мачте взвигается флаг соревнований. Секретарь Краснодарского горкома партии Л. А. Ерохина открывает торжественный митинг. По сложившейся традиции с напутственным словом к спортсменам обращается один из молодогвардейцев. Радий Петрович Юркин желает наследникам боевых дел краснодонцев успехов в учении, в труде, в спорте.

Через два часа за городом, в Климовской балке — старт. Двухкилометровая трасса взбегает на холмы, ныряет в лощины. Участников много — более 140 человек. Чтобы выявить лучших, в первый день проводят полуфиналы и

- Что показал смотр в Краснодаре.
- Призы журнала «За рулем» — лучшим спортсменам-комсомольцам.
- Прежде чем экзаменовать — учить.



## МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ НАШЕГО МОТОСПОРТА

звезды надежды. По 40 сильнейших в каждом классе на второй день поведут борьбу за медали в финальных заездах.

Двенадцать союзных республик, Москва и Ленинград направили в Краснодар своих юных питомцев. Они еще не успели обрести почетные титулы, их фамилии мало что говорят любителям спорта. В классификационных книжках значится «первый юношеский» или «третий спортивный разряд». Все они очень молодые — большинству 17—18 лет — и занимаются мотоспортом два-три года. В Краснодаре им предстоит по существу первый в их жизни экзамен на аттестат спортивной зрелости. И тот, кто его успешно выдержит, будет отмечен медалями и другими наградами.

Команду-победительницу кросса ждал переходящий приз музея «Молодая гвардия», специальный приз был установлен для самого юного спортсмена. Два приза уредил журнал «За рулем». Они предназначались спортсменам-комсомольцам, которые пока-

жут на юбилейном чемпионате наилучший результат в каждом классе мотоциклов.

Теперь уже все позади. И надо рассказать о том, что же принес с собой краснодонский экзамен.

Из сорока финалистов в каждом классе можно было выделить по пять—семь человек. Их отличали грамотная техника езды, неплохая ориентировка в положении на трассе, правильная раскладка сил в ходе гонки.

С наилучшей стороны зарекомендовал себя воспитанник мотосекции Ленинградского дворца пионеров Павел Рулев. Он был полным хозяином положения в классе 125 см<sup>3</sup> и легко выиграл два первых заезда, обеспечив себе звание чемпиона. Также две победы в заездах одержал львовянин Сергей Овчарук на мотоцикле 175 см<sup>3</sup>. Однако время его лучшего круга уступает результатам Рулева, выступавшего на менее мощной машине.

Обратили на себя внимание ленинградцы В. Калинин и 16-летний А. Бочков. На 175-кубовых машинах они заня-



Призы журнала «За рулем» завоевали украинские комсомольцы Дмитрий Могучий (слева) и Сергей Овчарук (справа).



## УДОСТОЕНЫ НАГРАД

За успехи, достигнутые в развитии советского физкультурного движения, Президиум Верховного Совета СССР Указом от 24 июля с. г. наградил орденами и медалями СССР 498 тренеров, преподавателей, инструкторов и организаторов физкультурной работы, спортсменов, ученых, работников спортивных сооружений и предприятий по производству спортивного инвентаря, общественных активистов. Среди награжденных — организаторы автотомоспорта.

**ОРДЕНА «ЗНАК ПОЧЕТА» УДОСТОЕНЫ:** Александр Васильевич Ипатенко — начальник Центрального автотомоклуба; Михаил Иванович Кедров — тренер ЦК ДОСААФ; Виктор Владиславович Маринский — заместитель начальника управления ЦК ДОСААФ; Всеволод Вячеславович Рогожин — директор Всесоюзного научно-исследовательского, конструкторского и технологического института мотоциклов и малолитражных двигателей внутреннего сгорания; Тенгиз Давидович Чахидзе — начальник Грузинского республиканского автотомоклуба.

**МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВУЮ ДОБЛЕСТЬ» НАГРАЖДЕН:** Всеволод Сергеевич Шляев — инструктор Молдавского республиканского автотомоклуба, мастер спорта.

**МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВОЕ ОТЛИЧИЕ» НАГРАЖДЕН:** Афанасий Евгеньевич Бызов — начальник Кемеровского областного автотомоклуба; Оснар Янович Валберг — заместитель начальника Латвийского республиканского спортивно-технического клуба; Исмаил Имам Мамед Гасан оглы Зейналов — начальник Бакинско-жанович Махмудов — преподаватель автотомоклуба, гор. Регар; Степан Михайлович Сафиров — начальник Кировоградского областного автотомоклуба; Геннадий Петрович Фомин — тренер Центрального спортивного клуба Армии.

\* \* \*

Исполнилось четверть века спортивному обществу «Трудовые резервы». Отмечают многолетний и плодотворный труд работников физической культуры и активистов общества, Центральный совет Союза спортивных обществ и организаций СССР награждает 78 человек. Среди удостоенных Почетной грамоты — шестидесятилетний чемпион страны по мотоспорту заслуженный тренер СССР заслуженный мастер спорта Евгений Иосифович Грингаут и заслуженный тренер РСФСР мастер спорта Олимпиада Николаевна Зинева.

## СТАРТУЮТ

### ЮНЫЕ АВТОМОДЕЛИСТЫ

В Луцке прошло пятое первенство СССР по автотомодельному спорту среди учащихся. Соревнования были посвящены 50-летию Ленинского комсомола.

В командном зачете победу одержала сборная Российской Федерации. В личном зачете чемпионом стали: гоночные модели 1,5 см<sup>3</sup> — А. Маринич (УССР); гоночные модели 2,5 см<sup>3</sup> — А. Евдокимов (РСФСР); гоночные модели 5,0 см<sup>3</sup> — Р. Назыров (Казахская ССР). В классе радиоуправляемых моделей победил В. Оганесян (Армения).

Среди участников, представивших модели-копии, почетные титулы завоевали ленинградцы А. Большов (класс 1,5 см<sup>3</sup>) и представитель РСФСР А. Лукашов (класс 2,5 см<sup>3</sup>).

Новости,  
события,  
факты



На крутых склонах Климовской балки.

ли соответственно пятое и седьмое места. Это способные ребята, из которых могут вырасти первоклассные спортсмены. Хорошее впечатление осталось от выступления украинских юношей Канивцева, Могучего, Коротчи, челябинца Грайфа, москвича Агулова.

Лучшие юные гонщики Украины, Ленинграда, Латвии, Российской Федерации приехали на соревнования, можно сказать, во всеоружии. Машины их представляли собой хорошие «гбриды» из ходовой части кроссовых «Чезет-968» и форсированных двигателей К-175СК или «МЦет-125» (напомним, что Положение о соревнованиях запрещает использование специальных кроссовых двигателей «Чезет» или их деталей). Тот факт, что ведущие клубы дают юным спортсменам лучшие мотоциклы, говорит о серьезной заинтересованности в подготовке молодой смены. Выступление на таких мотоциклах позволяет юношам выработать необходимые навыки вождения современных кроссовых машин и ускорять их «акклиматизацию» при переходе в более мощные кубатуры международных классов (250 и 500 см<sup>3</sup>).

Мы уже назвали группу сильнейших на краснодонском чемпионате. Сильнейшими они оказались потому, что в Ленинграде и на Украине есть тренеры, которые постоянно ведут работу с юными мотоспортсменами. Они привлекают ребят с природными данными, располагающими к занятиям мотоспортом, развивают их при помощи специальных упрежнений, обучают юношей современной технике езды на кроссах. Но такие тренеры — единицы, и, собственно, поэтому сравнительно малочисленна группа юных мотогонщиков, достигших высокого мастерства. Значительная же часть 17—18-летних мотоспортсменов занимается бессистемно.

У нас широко распространена точка зрения, что рост мастерства спортсмена пропорционален количеству стартов, которые он примет в течение сезона. Многие тренеры видят в этом лучший способ подготовки молодой смены. Для совершенствования мастерства уже сложившегося гонщика такой подход, наверно, правилен. Но в работе с юношами главное не в том, чтобы как можно чаще экзаменовали их, а в том, чтобы как можно больше их учить. В этом

смысле даже в ведущей группе не все обстоит благополучно. Есть пробелы в технике езды — лишь немногие пользуются передним тормозом, у большинства слабо развито тактическое мышление, далеко не все обладают скоростной выносливостью.

Где же учить юных? Несколько открывшихся недавно детско-юношеских спортивных школ пока еще только встают на ноги. И по-прежнему основными «поставщиками» молодых спортсменов являются мотоклубы, их юношеские секции. Но для секций и школ нужны тренеры, знакомые со спецификой юношеского мотоспорта, нужны пособия, литература. Пока еще совсем не ясно, какова должна быть методика отбора кандидатов в школы и секции, программа их обучения. Нет еще единого мнения в одном из главных вопросов — с какого возраста следует начинать занятия мотоспортом, какие мотоциклы использовать для этого. Словом, в юношеском мотоспорте сегодня существует ряд важных проблем, решение которых не терпит отлагательства.

Думается, назрела острая необходимость в совещании по затронутым проблемам с участием физиологов, медиков, психологов, тренеров, ведущих спортсменов, представителей Федерации мотоспорта СССР.

Лет десять назад со стихийной подготовкой молодой смены еще можно было как-то мириться. Но сейчас, когда в наш мотоспорт усилился приток молодежи, нужен серьезный, с учетом научных данных подход к воспитанию юных мотоспортсменов, способных со временем достойно защищать честь нашего спортивного флага.

Л. ШУГРОВ,  
спец. корр. «За рулем»

г. Краснодон

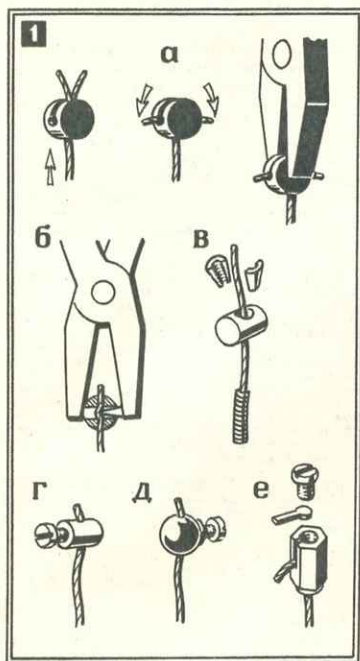
Фото М. Краснова

### Результаты соревнований

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

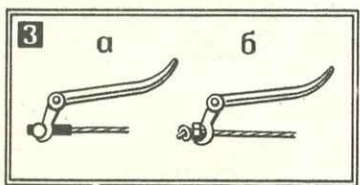
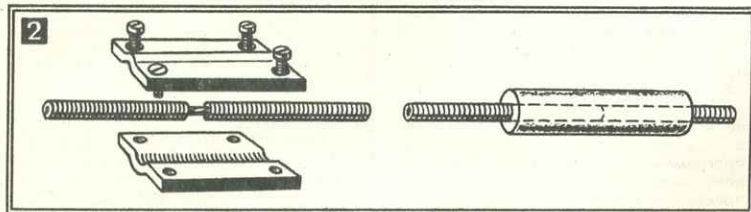
Личный зачет: 175 см<sup>3</sup> — 1. С. Овчарук (УССР); 2. А. Грайф (РСФСР); 3. В. Канивцев (УССР); 4. Д. Михайлов; 5. А. Бочнов (оба Ленинград); 6. А. Озол (Латвийская ССР). 125 см<sup>3</sup> — 1. П. Рулев (Ленинград); 2. Д. Могучий (УССР); 3. В. Агулов (Москва); 4. В. Коротча (УССР); 5. Е. Беселов (Ленинград); 6. С. Царегородцев (Молдавская ССР).

# ВЫРУЧИТ ЗАЖИМНОЙ НАКОНЕЧНИК



Смело ездить не возбраняется. Мотоцикл — транспорт не для трусливых. Но смелость (не лихачество!) оправдана только тогда, когда мотоцикл исправен и беспрекословно подчиняется водителю. Многие из поврежденных машины сопровождаются защитными последствиями. Откажет двигатель — не поедешь. Проколешь камеру — не покажишься даже на буксире. Когда же оборвется трос, а все остальное исправно, хоть с грехом пополам, но едут. Между тем водитель, даже если он отличный ездок и сообразительный механик, не сможет в опасной ситуации, в которую иной раз попадаешь за рулем мотоцикла, действовать наилучшим образом.

Тросы — старинное устройство, известное еще с прошлого века. И «болезни» его прежние. У водителя, пренебрегшего профилактикой, трос может неожиданно оборваться (обычно около наконечника) из-за перегирания и усталости или непрочности его закрепления припоем. Для временного ремонта троса у водителя в сумке так же обязательно, как и инструменты, должно



быть несколько подходящих быстро устанавливаемых наконечников. В этом случае ремонт займет несколько минут. А вот если их нет, то это будет уже не ремонт, а слезы. К сожалению, приходится наблюдать, когда кое-как загибают и обматывают медной проволокой колечки пальцы отдельные жилки троса, иной раз пуская в ход ногти и зубы.

На рис. 1 показаны различные типы зажимных наконечников. Стальной наконечник «а» имеет большое и малое крестообразно просверленные отверстия и до малого отверстия распилен ножовкой. Край распила разведены зубилом. Наконечник надевают на трос, затем делают трос на два пучка, отгибают их под прямым углом в стороны и укладывают на дно прорези. При сжатии плоскогубцами или после удара молотком трос защемляется достаточно надежно.

Наконечник «б» — другой конструкции. Он закрепляется на тросе впрессовыванием бокового клина.

Рис. 1. Типы зажимных наконечников: а — с крестообразными отверстиями; б — с впрессовкой клина; в — кантовый; г, д, е — с винтовыми зажимами.

Рис. 2. Так соединяют оболочку троса.

Рис. 3. Наконечник: а — соответствующий гнезду; б — неверный вариант.

Рис. 4. Резиновый наконечник.

Рис. 5. Разделка троса перед пайкой.

Цангового типа наконечник «в» также стальной, имеет конусное отверстие и два конусных сухарика с внутренней кольцевой насечкой, профиль которых соответствует толщине троса. Они-то при впрессовывании и зажимают трос.

Наконечники «г», «д» и «е» с винтовыми зажимами можно сделать и из латуни. Важно только, чтобы они имели прочную резьбу, а торец стального винта был закруглен и не перекусывал при завинчивании жилки троса. Для этой цели у наконечника «е» между винтом и тросом устанавливают защитный вкладыш.

Хотя все конструкции достаточно надежны, однако срок службы троса при таком способе закрепления все же несколько меньше, чем при установке на припоем. Этим, вероятно, объясняется то, что большая часть мотоциклов выпускается с пропаянными наконечниками тросов, хотя прежде на многих из них они были оборудованы винтовыми зажимами.

В случае, если трос потеряет подвижность, например, из-за случайного защемления оболочки передней вилкой, желательно не просто освободить его, приблизительно выровняв оболочку плоскогубцами, а удалить участок поврежденной оболочки (осторожно перепилить витки напильником и смотать с троса). Оболочку сращивают отрезком шланга от насоса или разъемной муфтой (рис. 2). В противном случае поврежденные витки оболочки быстро перетрут трос.

Чтобы увеличить срок службы троса, необходимо, не говоря о смазке, уменьшить его изгибание и соприкосновение с оболочкой около мест закрепления. Для этого у него должен быть соответствующий гнезду наконечник (рис. 3, а) легкоподвижный в гнезде, а не гайка (рис. 3, б). Подвижность наконечника в гнезде улучшится, если установить на трос у наконечника трубочку или пропаять его. Чтобы предохранить трос от усиленного трения о край оболочки, на нее надевают резиновый наконечник (рис. 4) или отрезок резиновой трубки.

Закрепляют наконечник не только припоем. Вы достигнете большей надежности, если перед пайкой разделаете воронкообразно конец троса. А в особенно нагруженные тросы сцепления и переднего тормоза забивают конец обойного гвоздя (рис. 5). Перед пайкой трос необходимо промыть растворителем для обезжиривания, а после пайки — водой для удаления остатков кислоты.

Как видим, техника ремонта троса проста, если проявлена хотя бы минимальная предосторожность. Беспечным же водителям приходится иной раз привязывать к концу троса карбюратора носовой платок, а то и просто тряпку и, сделав загубник, тянуть дроссельную заслонку движением головы. А если откажет трос сцепления — то ловчить: садиться на мотоцикл с ходу и как-нибудь переключать передачи.

М. ГИНЦБУРГ

— Последний ответ неверен, — говорит экзаменующий и берет авто-ручку, чтобы поставить оценку.

— Как неверен? — удивляется пожилой шофер, и его лицо, дубленное солнцем и ветрами Кавказа, заметно краснеет. — Вся жизнь так было, а теперь не годится?

Он смущенно берет свою «зачетку» и, шевельнув плечами, будто удивляясь, как это он, который четверть века водит машину, мог ошибиться, уходит.

Следом за ним в комнатке в втором этаже маленького домика, несколько громко названного учебным корпусом, появляется еще один водитель, затем еще... Во втором сочинском автопарке идет очередная ежегодная «сессия».

Когда три года назад утвердили тридцатичасовую программу обучения и обязали всех шоферов ходить на занятия, это вызвало недовольство.

— Что мы, маленькие? Первый месяц за баранкой? — возмущались некоторые. — Только время терять...

Казалось бы, и в самом деле так. Шоферы тут опытные. Не один десяток лет за рулем. Из 208 водителей — 185 имеют первый класс. И остальные учатся. А вот, поди же ты, не всегда удается получить на экзаменах высшую оценку. Правда, нужно признаться, дело это не простое. «Пятерку» получает лишь тот, кто правильно ответил на все десять вопросов билета. Что удается далеко не каждому. Значит, есть проблемы. Выходит, знания нужно постоянно освежать. Особенно тут, на Кавказе. Это прекрасно поняли шоферы...

Кому доводилось ездить из Сочи в Сухуми, Новый Афон, на озеро Рицу, в Адлер или по любым другим кавказским маршрутам, тот навсегда запомнит эти трудные горные дороги. Не у одного водителя и не раз, вероятно, захватывало дух от крутых виражей, «тещинных языков», и разверзающихся за лентой шоссе пропасти ущелий. Каждый из тех, кто побывал здесь, вочую убедился, как мало времени на раздумья оставляет человеку за рулем узкая полоска дороги, прилепившаяся к горным кручам. Малейшая неуверенность, растерянность могут обойтись очень дорого.

С шоферами второго сочинского автопарка такого не случается. За весь прошлый год они не допустили ни одной, даже самой незначительной аварии. Но это, так сказать, конечный результат. А что предшествовало ему?

На одном из совместных заседаний местного профсоюза и администрации речь пошла о том, чтобы полностью изжить дорожно-транспортные происшествия.

— Мы должны и можем этого добиться! — сказал Габид Хасанович Акмаев, директор. — Нужно чтобы коллектив поверил в свои силы.

В реальность поставленной задачи поверили. Был создан, как его тут называют, совет безопасности. В него вошли сорок пять лучших рабочих автохозяйства. Возглавил совет Н. С. Кирпин. Затем «в недрах» совета были образованы три секции. Руководителем первой из них, технической, стал И. И. Стебаков, дорожно-конт-

рольной — А. Д. Толмачев и агитационно-массовой — Н. Ф. Черкашин.

Все, казалось бы, верно. «Центральный орган» по борьбе с авариями создан, намечены планы работы секций, но... Когда дело подошло к осуществлению задумок — начались неурядицы.

— Особенно трудно пришлось в ремонтных мастерских, — рассказывает председатель месткома Н. М. Крытаев, один из опытнейших шоферов автопарка. — По докладу технической секции мы решили не только привести их в порядок, но и дооборудовать, освоить агрегатный метод ремонта. А в запасе ни карбюраторов, ни муфт сцепления, ни карданных валов... Энтузиасты пошли по автобазам. Наладили взаимный обмен агрегатами и деталями, взялись за восстановление вышедших из строя деталей. Короче, общими усилиями оборотный фонд запчастей удалось создать.

Сейчас взамен почти любого агрегата, требующего «лечения», есть «здоровый», отлично подготовленный. Освоили опыт передовых автохозяйств — обслуживание и текущий ремонт автобусов проходят между сменами, ночью. Каждая машина, выпускаемая на линию, внимательно осматривается дважды в месяц членами технической секции. Если к тому же добавить, что не менее придирчивый осмотр по договору о социалистическом соревновании проводится еще дважды в месяц и контролерами соседнего автопарка, — то станет понятным, что для случайностей места не остается.

Многое сделано и дорожно-контрольной секцией. Каждый шофер осознал всю важность точного выполнения Правил движения. Но вместе с тем каждый понимает, что за соблюдением этих правил нужно следить и со стороны. Ведь, как известно, с такой позиции всегда виднее. И, как говорится, лучше доходит, если о твоей ошибке скажет кто-то другой. Вот почему тут большим уважением пользуются активисты секции. Они регулярно дежурят по 15—20 часов в месяц на сложных перекрестках и оживленных улицах города. Встречают их и на самых трудных трассах Кавказа. В роли автоинспекторов они контролируют не только соблюдение Правил движения, но и техническое состояние автомобилей, их внешний вид. Методы воздействия! Самые разнообразные. Для начала нарушителей журят, берут на заметку. «Труновоспитуемых» направляют в ОРУД. Что касается «своих» нарушителей, из парка — о них разговор особый...

Мы начали с рассказа о работе агитационно-массовой секции. Это по ее «вине» водители получают «четверки», хотя и считают порой, что достойны большего. Это по ее настоянию молодые водители посещают автошколы, техникумы, общеобразовательные школы, становятся подшефными своих старших, более опытных товарищей. Наконец, если в Сочи, Адлере, Лазаревском, Хосте вы услышите по радио рассказ о том, как нужно вести себя на улице, или увидите на стендах у школ объявление «Лекция о правилах уличного движения», знайте — это ведет свою ра-

# ЗДЕСЬ АВАРИЙ НЕ БЫВАЕТ

боту агитационно-массовая секция 2-го автопарка...

Но как бы хорошо ни была поставлена организационная и учебная работа в коллективе, без чувства личной моральной ответственности каждого дело далеко бы не двинулось. Присуждение звания победителя в социалистическом соревновании, вручение переходящего Красного знамени, заметка в стенной газете, а то и в городской газете и другие моральные стимулы умело сочетаются здесь с материальными поощрениями, предусмотренными положением об оплате труда, причем за точным его соблюдением установлен повседневный контроль. А с нарушителями дисциплины тут борются с не меньшей последовательностью. Профсоюзный комитет и администрация разработали специальное положение о привлечении к ответственности лиц, совершивших дисциплинарные проступки. Основной его принцип: ни одно нарушение не должно остаться безнаказанным, кто бы его ни совершил. К примеру, опоздал шофер на работу, его проступок обязательно обсудят на бригадном собрании. Случись такое трижды — он лишится определенной части премии. Появился на работе в нетрезвом виде — будет переведен на нижеоплачиваемую должность.

Не хочется прибегать к заключению к привычным словам о замечательных плодах, которые принес тесный контакт администрации, партийной организации и месткома. Но иначе, действительно, не скажешь. Достаточно красноречив уже тот факт, что ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссеиных дорог принял специальное решение о широком распространении опыта 2-го сочинского автопарка среди всех автотранспортных предприятий страны, а также наградил большую группу шоферов Почетными грамотами. Достойная оценка работы коллектива.

В. КИРСАНОВ

г. Сочи

## ПЕРЕД СЕРЬЕЗНЫМ ЭКЗАМЕНОМ

Спустя несколько дней после возвращения из Новосибирска я прочитал в «Неделе» интервью с заместителем министра охраны общественного порядка СССР Б. Шумиловым. В беседе о путях повышения безопасности движения заместитель министра заметил с сожалением, что среди части водителей и пешеходов живут еще представления об инспекторе ГАИ как о суровом старшине, только-де и стремящемся построже наказать нарушителя.

А что сказалось бы эти люди, подумала мне тогда, если бы смогли побывать в Новосибирске на кустовом совещании-семинаре по организации движения, созданном Госавтоинспекцией СССР? Они убедились бы здесь, как непохож сейчас работник ГАИ на того постового, у которого дескать нет назад, кроме задора за движением, других задач действительно не было; сколь разнообразные требования предъявляет к нему его легкая служба.

Как прогнозировать интенсивность транспортных потоков? Какие вопросы ставить перед проектировщиками при разработке генеральных планов реконструкции и проектирования городов? Каким требованиям должна удовлетворять современная автомобильная дорога? Как рассчитать «зеленую волну»? Как применить счетно-решающие устройства для регулировки движения? Вот лишь некоторые из вопросов, выходящих за рамки семинара. Да, много должен знать сегодня автоинспектор, чтобы успешно справиться с порученным ему делом.

Подобного масштаба и уровня совещание-семинар Министерство охраны общественного порядка СССР создало впервые. И в этом тоже примечательное. У студентов-заочников, например, существует такое понятие — «установочная сессия». Это обязательный сбор перед трудными экзаменами, для того чтобы сориентироваться и определить главные вопросы темы, на которых следует сосредоточить силы и внимание. То, что происходило в течение четырех дней семинара в Новосибирске в клубе имени Дзержинского, делает это сравнение вполне правомерным.

В лекциях, которые прочли работники ГАИ республик Средней Азии, краев и областей Дальнего Востока и Сибири, научные сотрудники Всесоюзного НИИ охраны общественного порядка, Московского автомобильно-дорожного института, НИИ автотранспорта и других научных учреждений, были всесторонне рассмотрены многообразные вопросы организации движения транспорта и пешеходов на современном этапе автомобилизации страны, определены прогрессивные методы и пути повышения безопасности движения в городах и на дорогах. Эти «предметы» на семинаре вели А. Шалалов и М. Афанасьев (ВНИИОП), В. Сильянов (МАДИ), Ю. Ставничий (Моспроект), Г. Сердюков (УкрдортрансНИИ), С. Стецюк (НИИАТ), В. Рушевский (ОРУД — ГАИ Москвы).

Заместитель начальника Управления ГАИ Министерства охраны общественно-го порядка А. Корнильцев говорил о необходимости ускорить эффективность мероприятий по безопасности движения. Основную мысль его выступления можно сформулировать так: помешать непредвиденных ограничений, побольше действенных шагов к увеличению пропускной способности улиц и дорог. Четыре дня семинара прошли в таком ритме, какими средствами можно достичь этого.

Совещание в Новосибирске завершалось «учебный семестр», который начался в Киеве и Волгограде такими же сборами работников ГАИ Европейской части СССР и республик Закавказья. Перед серьезным экзаменом, который предстоит не только Госавтоинспекции, но и всем, от кого зависит порядок и нормальная жизнь улиц и дорог, значение этой учебы трудно переоценить. Научные основы организации движения — залог того, что нелегкие задачи, которые ставятся перед нами в пятiletний разное увеличение транспортного парка страны, будут успешно решены.

Г. ЗИНГЕР

Новосибирск—Москва

С каждым годом увеличивается внимание к проблемам безопасности движения. Постоянно совершенствуются конструкции автомобилей, усиливается служба автомобильной инспекции, улучшается подготовка водительского состава. Все чаще всем этим вопросам посвящаются газетные и журнальные статьи. Однако речь в них почти всегда идет о транспортных проблемах городов и очень редко о том, что происходит на загородных дорогах.

Эта односторонность заметна и в деятельности работников ГАИ. Они отличают классифицируют происшествия на городских улицах, редко ошибаются, устанавливая степень виновности нарушителя, ведут успешную профилактическую работу. А вот расследованиям происшествий на загородных шоссе такой исчерпывающей полноты обычно не достает. Здесь среди причин несчастия вы найдете и нетрезвое состояние водителя, и нарушение правил обгона, превышение скорости, а в иных случаях и техническую неисправность автомобиля. И почти никогда не обращается внимание на качество дороги, ее соответствие условиям движения и требованиям, предъявляемым современными высокоскоростными автомобилями. По статистике дорожно-транспортных происшествий получается, что дорожники почти никогда ни в чем не виноваты, а это совершенно не соответствует действительности.

## КОГДА ВИНОВАТА ДОРОГА...

Почему же дорогам не уделяется должного внимания? По-видимому, потому, что автоинспектор, участвующий в расследовании происшествия, в лучшем случае инженер-механик по образованию и не имеет достаточных знаний по части дорог. Сплошь и рядом он не может квалифицированно оценить состояние дороги и его влияние на конкретное происшествие. Например, на всю Львовскую областную автоинспекцию нет ни одного специалиста-дорожника.

Такая односторонность обходится дорого. В городе, где скорость движения ограничена, влияние дорожных факторов не так дает о себе знать. Другое дело за городом. Здесь современной машине предоставляется возможность использовать свои скоростные качества, легко перейти стокилометровый рубеж на шкале спидометра. Поэтому последствия дорожно-транспортных происшествий тяжелее, чем на городских улицах.

Во многих ли случаях в происшествии виновата бывает дорога? Этот вопрос исследовала специалистами ряда зарубежных стран, и они пришли к выводу, что причиной почти половины происшествий является плохое качество дороги, ее несоответствие установленным нормативам, плохая информация о состоянии и особенностях дорожного покрытия.

К сожалению, наши дорожные организации — проектные, строительные, эксплуатационные — слабо контролируются службой госавтоинспекции; специалисты-дорожники не привлекаются к расследованию транспортных происшествий и не несут ответственности, если несчастия случаются по их вине.

Легче всего обвинить водителя в превышении скорости движения и тем самым объяснить несчастие. Конечно, за городом он сам избирает скорость, и, вроде бы, если дело плохо кончилось, сам виноват: ехал быстрее, чем можно было. Но ведь и водителю далеко не всегда удается правильно оценить состояние дороги, а следовательно, и определить безопасную скорость движения.

Чаще всего водители разделяют дорожные покрытия на «асфальт» и «неасфальт». Однако покрытие, по внешнему виду похожее на асфальтобетонное, может быть и на дороге пятой технической категории, где скорость не должна превышать 40—60 км/час, и на дороге второй категории, допускающей скорость 120 км/час. В таком случае решающее значение приобретают дорожные указатели, информирующие водителей о безопасной скорости движения. Но и они нередко расставляют безответственно.

Думается, что необходимо повысить требовательность к соблюдению норм и стандартов при проектировании новых дорог, к строгому выполнению их при строительстве, улучшить содержание действующих дорог.

Конечно, нельзя требовать, чтобы все существующие дороги были приведены в состояние, соответствующее первой или второй категориям, но добиться удовлетворительных условий движения, организовать четкую и достоверную информацию о состоянии дороги, о безопасной скорости — вполне посильная задача для дорожно-эксплуатационных участков.

На наш взгляд, в системе службы ГАИ необходимо создать специальный отдел, который должен квалифицированно рецензировать проекты строительства новых и реконструкции старых автомобильных дорог, инспектировать состояние действующих дорог, привлекая к ответственности руководителей дорожно-эксплуатационных участков за плохое состояние дороги. Работники такого отдела ГАИ — инженеры-дорожники — должны участвовать в расследовании причин дорожных происшествий, потому что пока еще ответственность за них несут все участники движения, кроме тех, кто непосредственно отвечает за состояние дороги.

Следовало бы расширить знания в области дорог у специалистов, занимающихся вопросами эксплуатации автомобилей. Элементарные сведения о взаимодействии автомобиля с полотном, об элементах дороги, особенностях движения на закруженных, на горных дорогах должны занять место в программах подготовки шоферов.

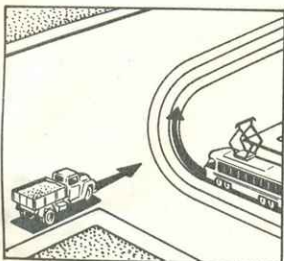
Все это нельзя откладывать в долгий ящик. Теснее становится на загородных шоссе, и интенсивность движения на них будет расти еще быстрее. Нужно своевременно позаботиться, чтобы дорога не стала опаснейшей для автомобиля.

В. АСТАФЕВ,  
кандидат технических наук

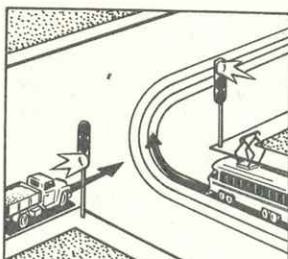
доцент кафедры «Автомобильные дороги» Политехнического института,

г. Львов

На каком из рисунков автомобиль пользуется преимущественным правом проезда?



на правом  
1



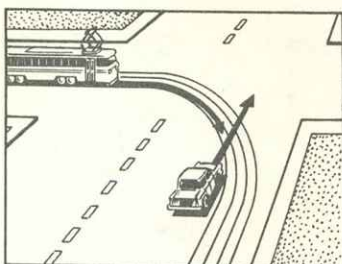
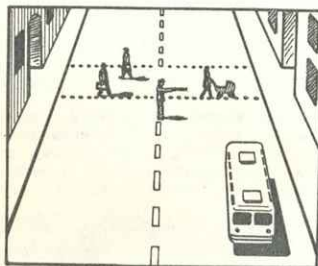
на левом  
2

на обоих  
3

ни на одном  
4

На каком расстоянии от пешеходного перехода надо остановиться?

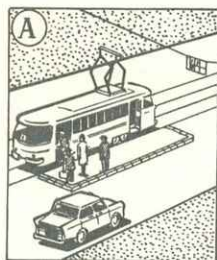
- вплотную
- 5
- 2 м
- 6
- 5 м
- 7
- 10 м
- 8
- на любом
- 9



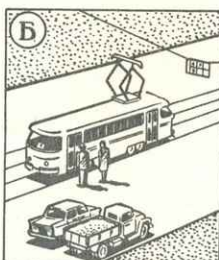
Кто должен уступить дорогу!

- водитель трамвая
- 10
- водитель автомобиля
- 11

В какой обстановке водитель обязан остановиться у обозначенной трамвайной остановки?



А и В  
12



только Б  
13



только В  
14

Б и В  
15

## На дорогах всего света

### АНГЛИЯ

По прогнозам Дорожной научно-исследовательской лаборатории к 1970 году парк автомобилей в стране достигнет 17,9 миллиона, из которых 13,6 миллиона составят легковые машины. В связи с этим проблема автомобильных стоянок, особенно в центральных частях городов, приобретает большую остроту. Полагают, что уже сейчас до 20 процентов всех водителей избегают поездок в центр города из-за трудностей стоянки.

Введен новый закон, разрешающий полиции остановить любую машину и проверить, не пьян ли водитель. Многие автомобилисты упорно возражали против этого, но министр транспорта Барбара Касл настояла на своем. Полицейские патрули получили аппарат «алкотест», содержащий кристаллы, которые приобретают зеленый цвет, если в выдыхаемом воздухе содержится алкоголь. Обнаружив это, полицейский обязан доставить водителя в больницу для исследования его крови. Если окажется, что в крови водителя алкоголя больше нормы, ему грозит 100 фунтов стерлингов штрафа или тюремное заключение на 4 месяца. В любом случае он лишается на год водительских прав.

Закон уже дал первые результаты. В центре Лондона автомобилей сильно побавилось. Владельцы пивных и баров говорят, что их выручка сократилась наполовину. Зато повысился спрос на такси.

### С Ш А

Бытует ошибочное мнение, будто бы на автострадах Америки скорость движения автомобилей практически не ограничена. Это не так. В двадцати четырех штатах максимально допустимая скорость движения по магистральным дорогам составляет 70 миль (112 км/час). В штатах Айова, Северная и Южная Дакота этот предел равен 75 миль (120 км/час), а в штате Канзас — 80 миль (128 км/час).

### ФРАНЦИЯ

В Париже вновь появились двухэтажные автобусы. Этот эксперимент, как пишет «Юманите», должен дать ответ на вопрос, можно ли «уменьшить возрастающие трудности на пассажирских автобусных линиях, максимально увеличив количество посадочных мест на единицу площади».

По этому поводу газеты вспоминают, что в 1912 году в столице Франции уже курсировали двухэтажные экипажи. Они представляли собой смонтированный на шасси автомобиля «Шнейдер» кузов автомобиля «Мадлен-Бастиль», который тянула упряжка лошадей. Однако как средство транспорта они были тут же запрещены военным ведомством «вследствие их малой проходимости под мостами и видимости для войск противника» (!). Сейчас отношение к автобусам благоприятное, их считают более удобными и комфортабельными.



## ЧЕТЫРЕХСТОРОННИЙ ПЕРЕКРЕСТОК

Это перекресток, образуемый смыканием четырех участков улиц или дорог. Для всех четырехсторонних перекрестков (крестообразных, Х-образных, неравноугольных) Правила движения предусматривают общий порядок проезда.

На регулируемых перекрестках водители подчиняются сигналам светофоров или регулировщиков. На нерегулируемых они сами определяют преимущественное право проезда.

Главный признак — наличие покрытия проезжей части. Водители, приближающиеся к четырехстороннему перекрестку по дороге (улице) без покрытия, обязаны пропустить любые транспортные средства, движущиеся по замощенной дороге.

Следующий признак, вступающий в силу на перекрестках улиц и дорог с любым покрытием или вовсе без него, — возможное число рядов движения автомобилей или трамваев. Водители, приближающиеся к четырехстороннему перекрестку по улице (дороге), на которой в данном направлении движение автомобилей или трамваев возможно только в один ряд, обязаны пропускать любые транспортные средства, движущиеся по улице (дороге), где движение автомобилей (или трамвая и автомобилей) возможно в два ряда и больше. Если же по пересекающимся улицам (дорогам) движение с учетом полос трамвайных путей возможно в два ряда и более, то все они считаются равнозначными, даже если по одной движению идет в два ряда в каждом направлении, а по другой — в пять-семь рядов. Это правило сохраняет единое значение и для случая, когда по одному из проездов введено одностороннее движение.

Последние два признака приоритета имеют в виду лишь обстановку движения. На перекрестках равнозначных улиц и дорог установлена очередность проезда по группам транспортных средств — трамвай (I), механические транспортные средства (II), немеханические (III). Внутри каждой из групп ни у кого нет приоритета. Если к перекрестку подъехали транспортные средства одной группы, водители обязаны пропускать приближающегося с правой стороны.

Во всех случаях, когда внешние признаки дорожных условий, по которым определяют очередность проезда, не выражены достаточно ясно и могут быть по-разному оценены водителями, а также когда в каких-то случаях необходимо ввести иной порядок проезда перекрестка, чем тот, который вытекает из дорожных условий, групп транспортных средств или их взаимного положения, применяют дорожные знаки 1.5 «Пересечение с главной улицей или дорожного» или 2.13 «Проезд без остановки запрещен».

Не спорю, есть еще случаи, когда водитель попадает в аварийную обстановку по не зависящим от него обстоятельствам, по чужой вине. Но не они являются типичными. Анализируя



рожно-транспортные происшествия, нередко приходишь к заключению, что большей частью это результат беспечности водителя, его пренебрежительного отношения к своим обязанностям.

Впоследствии, оправдываясь, он произносит приблизительно такие слова: «Если бы я знал... Я ведь не думал, что так получится!» Ну, а кто же должен думать?

Скажем, за водителя этого автомобиля ГАЗ-51 (фото 1) В. Селезнева, который, отправляясь в командировку, забыл взять запасное колесо. Казалось бы, что тут особенного, если к тому же



шины хорошие. Выдержат. Так, очевидно, полагают и Селезнев. Но в пути (а этого всегда можно ждать) лопнула покрышка на одном из колес на задней оси. Вместо спаренных осталось лишь одно. К несчастью, и оно «не выдержало». Результат халатного отношения к укомплектованию автомобиля вы видите на снимке. Селезневу, правда, повезло. Он остался жив и невредим. Кислородные баллоны, которые он вез, были пусты, взрыва не произошло. Но трудно себе представить, что бы случилось, будь они наполнены кислородом.

А автомобиль «Москвич-407» в положении, удобное разве что для изучения шасси (фото 2), привел Е. Пономаренко. Произошло это так. Мать позволила



## «ЕСЛИ БЫ Я ЗНАЛ...»

сыну провести техническое обслуживание автомобиля, за что он охотно взялся. «Мальчик» находился почему-то в нетрезвом состоянии, но решил после окончания работ испытать ходовые качества машины. «Ходовые качества» самого Пономаренко оказались настолько хороши, что он не сумел справиться с автомобилем и опрокинул его.



Такою же безответственностью продемонстрировал владелица другого «Москвича» (фото 3) А. Стороженко. Он передал управление автомобилем лицу, не имеющему водительских прав. К тому же машина имела неисправности в рулевом управлении.

Водитель так же Е. Горланов не мог «не знать», к чему ведет проезд перекрестка на красный свет. И тем не менее, хотя светофор контактного действия уже сработал, Горланов выехал на перекресток, легкомысленно решив, что успеет «проскочить». В итоге «Волга» столкнулась с трамваем (фото 4), пострадали три пассажира.

На фото 5 уже довольно трудно узнать даже марку автомобиля. Вла-



делица его Н. Щербань и ее дочь дорожно загладили за нарушение правил обгона. Произошло все на ровном, прямом участке шоссе. Щербань решила обогнать движущийся впереди автомобиль с выездом на полосу встречного движения. Такой обгон правилами движения не запрещен, если позволяют условия. Но в данном случае условия не позволяли: встречная машина была уже близко. Водитель не принял во внимание это обстоятельство. Небольшой просчет — и, как говорится, комментарии излишни.

Нужна ли здесь мораль? По-моему, и так ясно, что легкомыслие и беспечность с безопасным вождением автомобиля несовместимы.

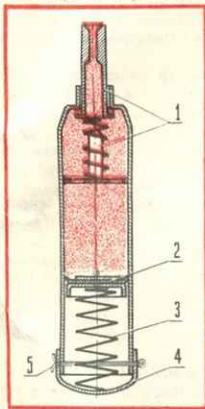
Е. БУРЫЙ, инспектор ГАИ г. Краснодар

## ШПРИЦ РАБОТАЕТ БЕЗОТКАЗНО

После нескольких нажимов мой шприц переставал работать, — видимо, из-за плотного прилегания поршня 2 (см. рисунок) к корпусу.

Чтобы обеспечить подачу смазки к плунжерной паре 1 я установил пружинку 3 для поджатия поршня. Теперь шприц работает безотказно, пока не израсходуется вся смазка.

Открытию крышки 4 препятствует шплинт 5.



Открытию крышки 4 препятствует шплинт 5.

Пермская область, г. Красновишерск, ул. К. Маркса, 11, кв. 8

В. СМЕРНОВ

## АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЭЛЕКТРОПАЙЛЬНИК

Во многих случаях автомобилисту нужен паяльник. Обычные, с внешним нагревом или с питанием от электросети, не всегда удобны. Мы предлагаем сделать самим и включить в комплект инструмента паяльник (рис. 1), работающий от аккумуляторной батареи. Трубка 1 из асбестоцементной смеси служит корпусом.

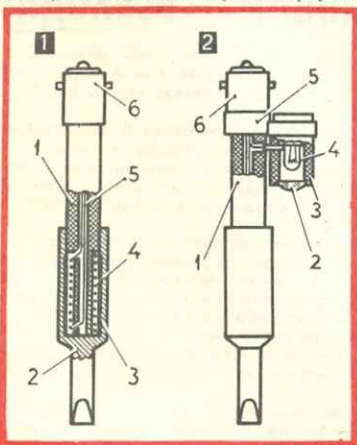


Рис. 1. Простейший паяльник: 1 — трубка; 2 — паяющий стержень; 3 — прокладник; 4 — провод; 5 — проводник; 6 — цоколь.

Рис. 2. Паяльник с лампой: 1 — трубка; 2 — линза; 3 — корпус фонаря; 4 — лампочка типа СМЗ 0,6; 5 — хомутки; 6 — цоколь.

На нее наматывают провод 4 нагревательного элемента, изолированный от полой части паяющего стержня 2 сплюснутыми прокладками 3. Концы провода 4 сое-

диняют с контактами цоколя 6 прокладками 5 прокладками внутри трубчатого корпуса. Цоколь для паяльника надо взять от перегоревшей лампочки автомобильной «переноски». Простой и надежный паяльник готов. Для работы цоколь вставляем в патрон «переноски» вместо лампы.

Несколько сложнее другой вариант паяльника (рис. 2). Зато он одновременно освещает место работы, что иногда необходимо.

Конструкция его та же, но с корпусом цоколя 6 надо соединить кольцевой держатель фонаря.

Фонарь состоит из корпуса 3 с линзой 2 и лампочкой 4.

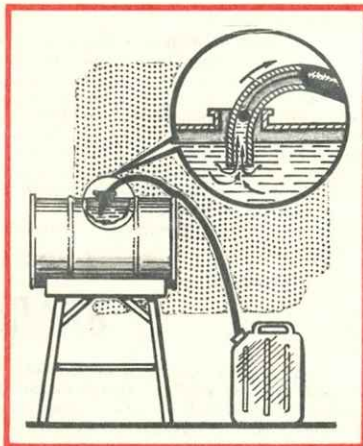
И. СЕМЕНИХИН,  
Л. ЩУКИН

Московская область, г. Жуковский, ул. Гагарина, 33, кв. 86  
И. М. Семенихину

## ПОРШЕНЬ — ЛУЧШЕ

Почти все мотоциклисты и автомобилисты возят с собой резиновый шланг для переливания бензина. Чтобы создать разрежение в нем во время заправки, многие отсасывают воздух из шланга ртом. Вкусные качества бензина, попадающего при этом в рот, весьма сомнительны. Если же бензин этилированный — такая операция вообще недопустима.

Я пользуюсь при переливании бензина своеобразным поршнем, который представляет собой пробку из ветоши, при-



вязанную к мягкой проволоке (см. рисунок). Пропустив пробку в шланг, я опускаю его в емкость, откуда надо перелить бензин, и потянув за проволоку, протаскиваю поршень через шланг. Бензин следует за поршнем.

С. ЛЕВЧЕНКО

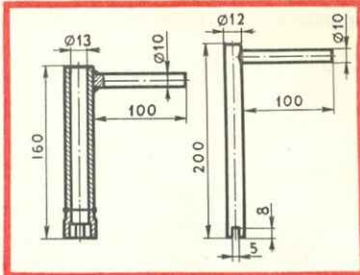
Краснодарский край, Апшеронский район, ст. Куринская

## УДОБНЫЙ КЛЮЧ

Зазоры клапанов двигателей приходится регулярно проверять и приводить в соответствие с заводскими рекомендациями. В комплект прилагаемого к автомобилю «Москвич» инструмента входит специальный ключ для этого. Но на двигателях моделей «407», «403» и «408» пользоваться им согласно инструкции неудобно: возможны повреждения грани контргайки и даже травма рук, если ключ сорвется с гайки.

Я изготовил специальный инструмент для регулировки клапанов «Москвича». Сделать его несложно, а польза от него большая.

К головке торцового ключа размером 14 мм надо приварить в стык стальную трубку внутренним диаметром 13 мм. С противоположной от головки стороны



Ключ для регулировки клапанов «Москвича».

трубки привариваем, как показано на рисунке, стержень-вороток длиной 80—100 мм. Общая длина этой части инструмента должна быть 160 мм.

Теперь изготовим вторую часть. На конце стального стержня диаметром 12 мм и длиной 200 мм делаем паз шириной 5 и глубиной 3 мм. Он нужен, чтобы фиксировать головку регулируемого болта привода клапана. К другому концу привариваем такой же стержень-вороток, как к трубке с торцовым ключом.

Теперь вставляем стержень в трубку — и специальный ключ готов.

Пользоваться им надо так. Удерживая головку регулирующего болта пазом стержня, вращаем за вороток трубку с торцовым ключом и отпускаем контргайку. Устанавливаем требуемый зазор и, удерживая болт, затягиваем контргайку.

У меня это приспособление служит уже более двух лет.

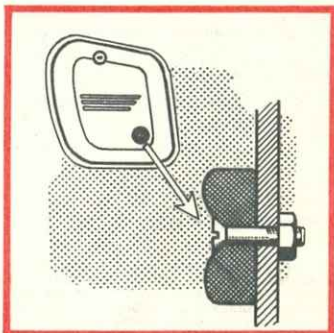
А. ЗУБАРЕВ

г. Ижевск, ул. Циолковского, 10, кв. 1

От редакции. Ключами аналогичной конструкции для регулировки клапанов пользуются уже несколько лет регулировщики-мотористы МЗМА, авторемонтных заводов и станций технического обслуживания. Мы публикуем вариант тов. Зубарева, на более простой и доступный в изготовлении.

## ОКРАСКА НЕ ПОВРЕЖДАЕТСЯ

На мотоциклах «Ковровец», «Восход», «Яна» от обуви пассажира быстро истирается краска на углах крышек инструментальных ящиков. Это ухудшает внешний вид мотоцикла. Чтобы предохранить



краску от повреждений, я привернул к крышкам резиновые шайбы, как показано на рисунке.

Амурская область, г. Благовещенск, ул. Зейская, 149

В. ПОТАЕНКОВ

Советы бывалых



В Риге на трассе «Бикерниери» лучшие картингисты страны оспаривали почетные титулы чемпионов Советского Союза.

Успешно выступил в этих соревнованиях, посвященных 50-летию ВЛКСМ, молодой мастер спорта из Курска Владимир Литкин. В классе Б (125 см, всесоюзный) он выиграл оба заезда по 15 кругов (1 круг равен 1 километру) и завоевал золотую медаль.

В классе В (125 см, международный) острая борьба разгорелась между двумя сильнейшими картингистами страны Александром Сафоновым и Виктором Бортниенсом. Рижский гонщик выиграл оба заезда и в третий раз подряд завоевал звание чемпиона СССР.

Результаты соревнований (в скобках места, занятые по заездам): 125 см<sup>3</sup>, Б—1. В. Литкин, РСФСР (1,1); 2. В. Енин, Украинская ССР (2,2); 3. В. Баранов, Москва (3,3); 4. Э. Вийлоп, Эстонская ССР (4,4); 5. А. Хачатрян, Армянская ССР (5,5); 6. Г. Либерте, Латвийская ССР (7,6). 125 см<sup>3</sup>, В—1. В. Бортниекс, Латвийская ССР (1,1); 2. А. Сафонов, Москва (2,2); 3. В. Трубинов, РСФСР (4,3); 4. О. Шаев, РСФСР (3,4); 5. С. Вунович, Украинская ССР (5,5); 6. И. Шлейтерс, Латвийская ССР (8,6). 175 см<sup>3</sup>, Д—1. В. Орехов, РСФСР (1,1); 2. Э. Срапоянян, Армянская ССР (2,2); 3. А. Заградин, Ленинград (4,3); 4. Т. Паппель, Эстонская ССР (3,7); 5. О. Колпанов, Москва (9,5); 6. В. Мустафавев, Азербайджанская ССР (11,4). Командный зачет: 1. Москва; 2. РСФСР; 3. Латвийская ССР.

Фото В. Хухлаева

## ЧЕМПИОНЫ ИЗВЕСТНЫ

На чемпионате Российской Федерации по мотокроссу, проходившем в Саратове, большого успеха добились спортсмены Ростовской области. Их сборная вышла на первое место в командном зачете. В личном зачете чемпионы республики стали: 125 см<sup>3</sup>, юноши — В. Калинин (Челябинск); 175 см<sup>3</sup>, юноши — А. Грайф (Челябинск); 175 см<sup>3</sup>, женщины — В. Лукина-Юноба (Ростов-на-Дону); 175 см<sup>3</sup>, мужчины — Е. Егудинский; 350 см<sup>3</sup>, мужчины — А. Лебедев (оба ССР).

Новости,  
события,  
факты

Инженеры  
отвечают  
читателям

# НОВЫЕ ДЕТАЛИ НА СТАРЫЕ МОТОЦИКЛЫ

В редакцию и на Ижевский машиностроительный завод приходит много писем. Авторы их — владельцы мотоциклов ИЖ-49 и ИЖ-56 — интересуют возможность устанавливать на эти машины ряд деталей и узлов мотоцикла ИЖ-П2.

Работники завода инженеры В. Н. Мусихин и С. А. Погудин отвечают на основные вопросы.

**Можно ли на двигатель ИЖ-49 установить цилиндр от двигателя ИЖ-П2?**

Для двигателя ИЖ-49 завод выпускает цилиндры ИЖ-П2 в сборе с головкой, накладными гайками и специальным укороченным впускным патрубком. Этот узел имеет обозначение ИЖ-49.сб.1-55. При его установке необходимо отрегулировать опережение зажигания (3,5—4 мм) и увеличить диаметр отверстия главного жиклера до 1 мм или поставить карбюратор К-28Д. Мощность двигателя после замены увеличится на 1—2 л. с.

**Долговечность двухрядной цепи, применяемой на двигателях ИЖ последних выпусков, намного выше, чем однорядной двигателя ИЖ-49. Как установить новую цепь на мотоцикл ИЖ-49?**

Для этого достаточно заменить звездочку коленчатого вала и наружный барабан сцепления. Новые детали имеют обозначения ИЖ-56.1-232 и ИЖ-56.1-57.

**Каким образом уменьшить шум выхлопа на мотоциклах ИЖ-49?**

Проще всего установить новые глушители (сб.13-72 и сб.13-73), предназначенные для ИЖ-49. В них использованы корпус глушителя мотоцикла ИЖ-П2, более долговечные и улучшающие внешний вид машины.

**Можно ли заменить переднюю вилку и колеса ИЖ-49?**

На ИЖ-49 можно установить переднюю вилку и колеса мотоциклов ИЖ-П2 или ИЖ-Ю2. Дополнительно надо приобрести тормозную крышку переднего колеса (ИЖ-Ю.сб.4-11), щиток колеса (ИЖ-56.сб.5-1-3), шестерню редуктора спидометра (ИЖ-Ю.сб.40), ось переднего колеса (ИЖ-56.сб.0-7) и трос ручного тормоза (ИЖ-Ю.сб.12-7-1).

**Почему последние модели мотоциклов имеют привод спидометра от переднего колеса, а не от двигателя, как раньше?**

Привод спидометра от колеса более прост и надежен, чем от двигателя. Поэтому на ИЖ-56 первых выпусков при выходе привода из строя целесообразно перенести его на переднее колесо. Для этого надо установить крышку переднего колеса с деталями редуктора спидометра (ИЖ-Ю.сб.4-11-1), колесо редуктора (ИЖ-Ю.сб.40) и гибкий вал (СКГВ—119). Освободившееся отверстие в картере заглушить, а шестерню редуктора удалить из двигателя.

**Можно ли заменить тросы газа и воздушного корректора на ИЖ-49 тросами от других мотоциклов?**

На ИЖ-49 можно установить тросы ИЖ-56.сб.12-3 и трос воздушного корректора ИЖ-56.сб.12-1.

В. МУСИХИН, С. ПОГУДИН, инженеры

г. Ижевск

## ВЛАДЕЛЬЦАМ «ВОСХОДА»

«Год назад я приобрел новенький «Восход». Машина мне очень нравится, но беда в том, что у нас не всегда бывает в продаже бензин А-72, а на А-66 двигатель работает хуже. Что вы мне посоветуете!» Такое письмо прислал нам В. Ершов из г. Александрова Московской области.

Несколько советов владельцам этих мотоциклов дает инженер В. И. Соловьев.

Чтобы двигатель нормально работал на бензине А-66, необходимо уменьшить степень сжатия в цилиндре. Для этого достаточно подложить под цилиндр дополнительную еще одну прокладку, а под головку цилиндра — одну-две добавочных прокладки. Степень сжатия снизится до 6,5—7. Оперение зажигания нужно установить в пределах 4—4,5 мм от ВМТ.

При движении со скоростью выше 70—75 км/час обогащайте смесь топливным корректором. Нужную величину подъема иглы корректора (поворот рычажка) можно определить по работе двигателя. Обогащение смеси необходимо, чтобы предотвратить «прихватывание» поршня, так как карбюратор К-36 при нормальной регулировке на больших оборотах двигателя обедняет рабочую смесь.

Бывает, что включение топливного корректора резко ухудшает работу двигателя. Это указывает на то, что главная дозирующая система разрегулирована и карбюратор приготавливает богатую смесь; при этом юбочка изолятора и электроды свечи покрываются нагаром.

Работа карбюратора нарушается и при повышенном уровне топлива в поплавковой камере, неплотно завернутом главном жиклере, излишке высоко поднятой дозирующей иглы золотника.

Первая неисправность — следствие износа запорной иглы и седла клапана. Она проявляется с течением времени. Признаки ее: плохой пуск двигателя даже после непродолжительной стоянки мотоцикла с открытым бензонасосом; мокрые электроды и изолятор свечи. Чтобы устранить неисправность, следует сместить поплавок вниз по игле, для чего на ней надо сделать новую зарубку.

Если при включении освещения двигатель работает с перебоями или даже глохнет (подобное случается и на мотоциклах, оборудованных генератором Г-401 А), необходимо установить абрис. А затем надо проверить оперение зажигания. О том, как устанавливать абрис, рассказано в № 5 журнала за этот год.

В. СОЛОВЬЕВ, инженер

г. Ковров



## НАДБАВКА ЗА КЛАССНОСТЬ

В редакцию обращаются профессиональные водители. Они спрашивают, какой существует в настоящее время порядок присвоения водителям квалификации (классности) и доплаты за нее.

В соответствии с Положением о порядке присвоения квалификации водителя автотранспорта и городского электротранспорта, утвержденном постановлением Совета Министров РСФСР № 840 от 6 июля 1964 г. и соответствующими ему постановлениями Советов Министров других союзных республик квалификация водителя второго или первого класса присваивается по месту работы, по представлению аттестационных комиссий, создаваемых руководителями автохозяйств, предприятий и учреждений.

Для получения квалификации водителя автомобиля второго и первого класса необходимо выполнение трех условий.

1. Чтобы стать водителем второго класса — надо проработать не менее трех лет в качестве водителя автомобиля третьего класса, а проработать в этом классе не менее года.

2. Необходимо пройти переподготовку (очно или заочно) по программам подготовки водителей автомобиля второго или первого класса и получить соответствующее свидетельство.

3. Водитель, претендующий на получение более высокого класса, должен иметь хорошие производственные показатели, не совершить в течение последних трех лет нарушений правил движения, которые повлекли бы за собой дорожно-транспортные происшествия, лишение водительских прав; закрепленная за ним машина должна быть в технически исправном состоянии.

Отказ администрации предприятия в присвоении классности водителю по пункту 1, 2 или 3 должен быть мотивирован и доведен до его сведения.

Водителям, принятым на работу в автохозяйство, присвоенная ранее классность сохраняется. В соответствии с пунктом 13 приложения № 1 к постановлению Государственного комитета Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы и ВЦСПС № 1142/25 от 23 сентября 1960 г. водителям автомобильной выдвигается ежемесячная надбавка за классность в следующих размерах:

работавшим на грузовых и легковых автомобилях: за второй класс — 10 процентов и за первый класс — 25 процентов тарифной ставки водителя третьего класса;

работавшим на автобусах, а также на автомобилях скорой медицинской помощи и легковых пожарных оперативных автомобилях: за первый класс — 15 процентов тарифной ставки водителя второго класса.

Надбавка за классность определяется исходя из месячной тарифной ставки. При неполном месяце работы она исчисляется пропорционально отработанному времени, оплаченному по тарифной ставке водителя.

При этом следует иметь в виду, что надбавка за классность не начисляется за время сверхурочной работы, за все время, оплаченное по среднему заработку (отпуск, выполнение государственных и общественных обязанностей, дни болезни, перевод на другую работу с сохранением среднего заработка), при временном переводе водителя в случае продолжения работ по ремонту автомобилей с оплатой по выполняемой работе на ремонтного рабочего, а также в случае временного лишения водителя прав на управление автомобилем.

## МАСЛА ДЛЯ «МОСКВИЧА»

М. Шишкин из г. Чайковского просит рекомендовать наиболее подходящие сорта масел для двигателя «Москвича» моделей «401» и «407».

Основной сорт масла для двигателей «МЗМА-401» и «407» в зимнее время — АС-6 (дистиллатное, селективной очистки, из сернистых нефтей, с комплексом присадок). Возможно применение АС-п-6 (из малосернистых нефтей) или АКЗ-п-6 (серноислотной очистки, загущенное).

Летом следует пользоваться маслом АС-10 (смесь дистиллатного и остаточного масел селективной очистки с комплексом присадок).

Заменители — АС-п-10, АКЗ-п-10 (загущенное полизобутиленом), АКП-10 и АЗС-п-10. Эти масла обладают отличными смазывающими качествами и включают ряд противозносных, антизадирных и моющих присадок.

Масло СУ («Индустриальное 50») — дистиллатное, серноислотной очистки, без присадок — можно использовать (летом), если нет масла АС-10 и его основных заменителей.

Масло АС-8 рекомендуется для двигателя «Москвич» всевозможное. Оно несколько лучше, но дороже, чем АС-6 и АС-10.

## РЕЛЕ-РЕГУЛЯТОР ПОДСОЕДИНЯЕТСЯ ТАК

«Новый реле-регулятор для «Явы-350» (в отличие от стоявшего на моем мотоцикле) не имеет выводов 1А и 1В для подсоединения проводов от катушек зажигания. Куда же подключить эти провода? — спрашивает мотоциклист Р. Сидоркин из Новосибирска.

На мотоциклах «Ява» одновременно с применением реле-регулятора без клемм 1А и 1В были установлены специальные пружинные зажимы на неподвижных контактах прерывателя. К зажиму верхнего контакта (обозначение 1А на рис. 1) подсоединяется провод от клеммы 1 катушки зажигания правого цилиндра, а к зажиму нижнего контакта (1В) — от катушки зажигания левого цилиндра.

При использовании нового реле желательно также установить пружинные зажимы 1 и болт 2 (рис. 2) для подсоединения наконечников проводов от конденсатора и катушки зажигания.

При изготовлении самодельного зажима необходимо изолировать пружину подвижного контакта от основания неподвижного.

Рис. 1. Схема подсоединения реле-регулятора: 1 и 15 — клеммы катушки зажигания; 1В — зажимы подвижных контактов прерывателя; 51 и 61 — клеммы реле-регулятора.

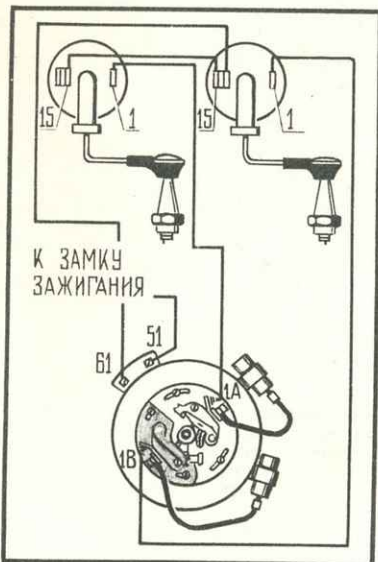


Рис. 2. Полуцикл с контактами прерывателя: 1 — пружинный зажим; 2 — болт.



## НЕ ЗАБУДЬТЕ ОТВЕРНУТЬ ГАЙКУ

«Для натяжения цепи главной передачи на мотороллере В150М надо (как указано в инструкции) повернуть эксцентрик по часовой стрелке. Мне этого сделать не удалось, хотя я и прилагал большие усилия, — пишет мотолюбитель В. Федоровский из Белгорода.

Отвечают работники завода.

Чтобы отрегулировать натяжение цепи, необходимо предварительно снять глушитель шума выхлопа, отвернуть гайку крепления передней опоры двигателя к рычагу подвески (очевидно, это не было сделано) и ослабить затяжку сухариков. Только после этого можно при помощи специального (радиусного) ключа повернуть эксцентрик.

После регулировки обязательно затяните гайку и сухарики.

## ИЗЛИШНИЕ УСЛОЖНЕНИЯ

«На моем мотоцикле М-63 перегревается двигатель. Я хочу поставить масляный радиатор и прошу посоветовать, как это сделать, — пишет в редакцию К. Федоровский из Абакана. — Я считаю, что нужно также увеличить передаточное число первой передачи и добавить пятаю.

На это письмо мы попросили ответить работников Ирбитского мотоциклетного завода.

Расчет тепловой напряженности двигателя, результаты испытаний и наблюдения при эксплуатации М-63 показали, что мотор не перегревается даже при высокой температуре окружающего воздуха, если регулировки зажигания и кардана выполнены правильно. (Согласно инструкции) и использовались рекомендованные масло и бензин. Поэтому нет необходимости в установке масляного радиатора или направляющих для обдува двигателя.

Работы и во ВНИИмотопроме проводились работы по изучению передаточного числа первой передачи, в результате которых было выбрано оптимальное, примененное впоследствии на мотоцикле М-63. Пятиступенчатая коробка передач усложняет управление мотоциклом, уменьшает надежность, увеличивает вес и стоимость мотоцикла. Потребность же в пятой передаче ощущают лишь опытные водители, причем только во время движения по хорошей дороге. Так что установка ее на серийно выпускаемую машину нецелесообразна.

## РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬ НЕ НУЖЕН

Читатель Р. Кимоско со станции Красный Кут Саратовской области пишет: «Хочу узнать, как происходит распределение искры от катушки зажигания у мотоцикла «Урал-2». Ведь в его системе зажигания отсутствует распределитель».

В отличие, например, от системы зажигания мотоциклов М-72 или М-61, в которой катушка высоковольтная и имеется распределитель зажигания, у мотоцикла «Урал-2» (М-63) применяется катушка с двумя выводами на свечи. Такая система зажигания дает возможность обойтись без распределителя. В момент размыкания контактов прерывателя ток высокого напряжения, который индуцируется в обмотке катушки, подается сразу и обем свечам, и искра в них проскакивает одновременно. Искра воспламеняет рабочей смеси происходит лишь в том цилиндре, в котором это время заканчивается сжатие. В другом цилиндре в это время будет конец выпуска, и искра лишь «почистит» электроды свечи.

# СТАРТ

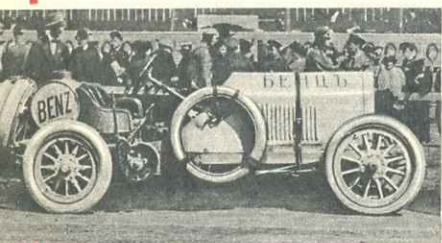
## на станциях АЛЕКСАНДРОВСКАЯ



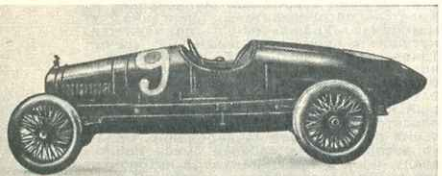
Н. А. Орловский, совершивший в августе 1900 года пробег Москва — Париж. На трицикле «Клеман» с мотором мощностью 1,75 л. с. он прошел путь в 3000 километров за двадцать дней. Тогда это была первая в мире поездка на столь большое расстояние.



«Руссо-Балт» на старте ралли «Монте-Карло» 1912 года.



Автомобиль «Бенц» (15 088 см<sup>3</sup>, 120 л. с., 164 км/час), на котором в 1914 году была выиграна кольцевая гонка под Петербургом.



Гоночный автомобиль «Руссо-Балт» 1913 года (4 цилиндра, 4950 см<sup>3</sup>), так называемый «Горуч».

В июле спортивная общественность страны отметила 50-летие советского моторного спорта. Весь его полувековой путь — яркое свидетельство того, что в создании спортивной истории у нас участвуют не единицы, а сотни тысяч, миллионы людей, что физкультура и спорт в условиях социалистического общества носят подлинно всенародный характер.

Мне не пришлось быть свидетелем первых соревнований «на моторах» в 1918 году, но на моих глазах прошли многие спортивные события последующих лет. Вот несколько из них, отмеченных десятилетними интервалами.

Год 1928-й. Первая всесоюзная рабочая спартакиада с участием 86 мотоциклистов.

В программе соревнований — шоссейная гонка на трех дистанциях и кросс.

Год 1938-й. Первенство СССР по мотоспорту в Киеве. Главный судья — Герой Советского Союза В. П. Чкалов. Участвует 32 команды. На шоссе стартует 172 спортсмена, в кроссе — 188.

Год 1948-й. Первенство по мотоспорту на шоссе Москва—Минск. Главный судья — маршал бронетанковых войск С. И. Богданов. 157 гонщиков выступают на мотоциклах отечественных марок. Зезды на обитие рекордов.

Год 1958-й. Первая всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта. На старты ее вышло 78 тысяч автомобилистов и мотоциклистов.

Год 1967-й. Четвертая спартакиада народов СССР. В ее программу включен и автоспорт. Свыше полутра миллиона участников состязаний по кроссу, многодневным и треновым гонкам, картингу, дубобору, ралли.

Советский автоспорт имеет и свою предисторию. Семьдесят лет назад, в октябре 1898 года, состоялись первые в России состязания водителей. О первых шагах отечественного автоспорта, о том времени, когда он не мог развиваться вширь и оставался спортом энтузиастов-одиночек, пойдет речь в статье «Старт на станции Александровская».

Я думаю, читатели, особенно молодые, с пользой для себя прочтут эти страницы, ибо они дают пищу для сопоставлений и сравнений, помогают лучше оценить наши сегодняшние успехи в спорте.

В. МАРЖЕЦКИЙ,  
член бюро федераций технических видов спорта, судья всесоюзной категории

Автомобильный спорт родился сразу же с появлением первых «безлошадных экипажей». Он не только способствовал совершенствованию их конструкции, но и служил средством пропаганды нового вида транспорта.

Когда в начале 90-х годов прошлого века Россия познакомилась с «моторами» (как тогда называли автомобили и мотоциклы), многие не верили в них, считали их в лучшем случае курьезной механической игрушкой. Развеев эти предрассудки, наглядно продемонстрировав богатые возможности «моторов», доказав их практическую пригодность могли только состязания на скорость.

За их пропаганду и проведение горячо взялись организации, связанные с велосипедным спортом — редакция журнала «Самокат» (регулярно выходившего с 1894 года) и «Общество велосипедной езды». Это общество как раз и провело 11 октября 1898 года первую в России «гонку моторов». Состоялась она под Петербургом по маршруту Александровская — Стрельна — Александровская длиной 38 верст. В соревнованиях приняло участие шесть спортсменов на трициклах (трехколесных мотоциклах) и один на автомобиле «Бенц».

Победителем этой исторической гонки стал П. Вельев. На трицикле «Клеман», весившем 75 кг, с двигателем «Де Дюн-Бутон» (250 см<sup>3</sup>, 1,75 л. с.) он показал среднюю скорость 24,5 версты в час.

Естественно, что достижения моторных экипажей тогда сравнивали с возможностями конного транспорта. Комментируя результаты этого состязания, П. Орловский писал в издаваемом им журнале «Самокат»: «Не следует обижать наш старинный спорт и способ быстрого передвижения, но едва ли найдется тройка, которая могла бы проскатать со скоростью в 24,5 версты в час со ст. Александровской в Стрельно и обратно». Далее он отмечал, что «даже последний закончивший дистанцию гонщик прошел путь со скоростью, превышающей на 3,3 версты в час полную скорость двукольной почты, которую согласно уставу почтового следует везти дено и ноцно со всяким поспешением».

Так с помощью спорта моторный транспорт начал завоевывать признание.

Уже в следующем году состоялись соревнования на длинные дистанции, где «моторы» убедительно продемонстрировали, что они надежны и выносливы. Так, в гонке Москва — Петербург удалось добиться результата 26 часов 57 минут, то есть средней скорости 26 км/час — J. Мавз на машине с «моющим» двигателем в 2,25 л. с. В 1900 году Н. Орловский, брат издателя «Самоката», совершает на трицикле пробег в Париж.

К началу нового века успехи моторного спорта в России стали столь очевидны, что он прочно завоевывает права гражданства. Уже появляются первые организации, объединяющие его приверженцев, — «Московский клуб автомобилистов» и «Общество автомобильной и велосипедной езды» в Петербурге.

Но все эти организации не были и не могли быть массовыми. Автомобили стоили дорого, а членские взносы в клубах были высоки. То, что моторные виды спорта были доступными лишь узкому кругу состоятельных людей, ограничивало их развитие.

Все же с первых лет века различные автомобильные и мотоциклетные состязания, гонки и пробеги проводились довольно часто, привлекая к себе вни-

вание печати и общественности. Интерес к ним подогревался также участием в соревнованиях известных гощиков зарубежных заводов, которые видели в России прежде всего рынок сбыта своей продукции. В одном из крупнейших состязаний по маршруту Москва — Петербург в 1907 году первый приз среди 26 участников получил француз А. Дюре на 70-сильном «Лоррен-Дитрихе».

В 1908 году гонка проводилась в обратном направлении — Петербург — Москва. Первым среди 32 участников был В. Эмери на машине «Бенц» (12 400 см<sup>3</sup>, 118 л. с.). Он прошел дистанцию за 8 часов 30 минут 30 секунд (средняя скорость 82 км/час). Таким образом, время пробега на традиционном маршруте менее чем за 10 лет сократилось втрое.

Таких высоких результатов удавалось добиться не только благодаря привлечению сильных зарубежных гощиков. Некоторые русские спортсмены располагали лучшими образцами гоночных машин. Среди них был и 13-литровый 95-сильный «Рено», выигравший «Большой приз Франции» в 1906 году и впоследствии приобретенный А. Солдатенковым. На нем в 1912 году московский гощик прошел 1 версту (1086 м) с хода со средней скоростью 146,5 км/час, установив всероссийский рекорд. Солдатенков успешно выступал и за границей. В 1911 году, например, он занял третье место в гонках «Тарга Флориа».

Надо отметить, что верстовые гонки в те годы были довольно распространены. Рекорды скорости на этой дистанции обновлялись почти ежегодно. Наивысшего результата здесь добился в 1913 году Ф. Хернер. На специальном гоночном автомобиле «Бенц» (4 цилиндра, 21 483 см<sup>3</sup>, 200 л. с. при 1650 об/мин.) он поднял всероссийский рекорд скорости до 201 км/час. Этот результат уже приближался к мировому рекорду (228 км/час), установленному в 1911 году. Как известно, успех попыток на установление рекордов скорости всегда зависел от надежности и прочности шин. В связи с этим важно отметить, что рекорд был установлен на шинах петербургского завода «Треугольник» (ныне Ленинградский шинный завод).

Кольцевые гонки впервые были проведены у нас только в 1913 году в окрестностях Петербурга по маршруту Волхонка — Красное Село — Лигово — Волхонка протяженностью около 210 верст, что составляло семь кругов. Победителем вышел Г. Суворин на машине «Бенц» (7320 см<sup>3</sup>, 60 л. с.). Он показал среднюю скорость 93,5 км/час.

Когда Русско-Балтийский завод в Риге начал в 1909 году строить автомобили, на гонках появились и отечественные машины. Правда, «Руссо-Балты» были рассчитаны в первую очередь на обычную эксплуатацию в условиях плохих дорог. Уже с 1910 года они участвовали в нескольких пробегах на большие расстояния, а в последующие годы с успехом использовались в гонках и ралли.

Крупным успехом «Руссо-Балта» были первый приз за выносливость и первый приз маршрутов на ралли «Монте-Карло» 1912 года. Машиной управлял А. Нагель — один из основателей Санкт-Петербургского «Автомобиль-клуба», редактор-издатель журнала «Автомобиль», выходившего в Петербурге с 1902 по 1917 год. В том же году «Руссо-Балт» получил кубок за выносливость и в ралли «Сан-Себастьян».

В упомянутой выше кольцевой гонке 1913 года И. Иванов занял на 5-литровом «Руссо-Балте» второе место, показав среднюю скорость 91,5 км/час. Шасси машины было от серийной модели «С», а кузов — двухместный гоночный. Его обтекаемой форме она обязана своим прозвищем «Огурец». Максимальная скорость этого автомобиля составляла 129 км/час, что следует признать хорошим результатом для машины негоночной конструкции.

Последним крупным соревнованием перед первой мировой войной была кольцевая гонка на Большой приз Санкт-Петербурга в мае 1914 года на той же трассе, что и за год до этого. В ней участвовало 14 автомобилей. Первое место занял В. Шолль. Он выступал на 120-сильном «Бенце». Результат лучшего круга победителя — 138 км/час, а средняя скорость — 123,5 км/час. В этой же гонке участвовал и «Руссо-Балт», но уже с усовершенствованным кузовом. И. Иванов прошел один из кругов со средней скоростью 114 км/час.

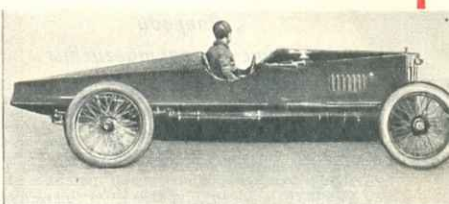
Одновременно с автомобильным развивался мотоциклетный спорт. В первые годы столетия в помещении Михайловского манежа (ныне Зимний стадион) в Петербурге был построен деревянный трек, где регулярно проводились мотогонки. Но конструкция машин тогда была еще несовершенной, и мотоциклетные соревнования носили несколько «камерный» характер (трек, ипподром, верстовые гонки). Лишь в 1914 году состоялся пробег Москва — Петербург. В категории 500 см<sup>3</sup> первым финишировал в Петербурге Кучевский на «Рудже» — 15 часов 40 минут 34 секунды (46 км/час). Расстояние же от Москвы до Петербурга и обратно лучше всех прошел москвич Кремлев на 1000-кубовом «Индяне» — 38 часов 40 минут (37 км/час).

Об уровне развития нашего мотоспорта тех лет говорят всероссийские рекорды на 1916 год на дистанции 1 верста с хода: класс 250 см<sup>3</sup> — Корибинов («Мотосакош»), 64 км/час (1910); 350 см<sup>3</sup> — Колмогоров («Сингер»), 78,4 км/час (1913); 500 см<sup>3</sup> — Кремлев («Рудж»), 100,2 км/час (1913); 1000 см<sup>3</sup> — Маковский («Харлей-Давидсон»), 100,7 км/час (1916).

Семьдесят лет назад состоялось первое знакомство России с моторным спортом. С тех пор он получил всеобщее признание. Завоевал множество приверженцев, обогатился славными традициями. Оглядываясь в прошлое, мы отмечаем сегодня мужество и настойчивость участников и организаторов соревнований тех давних лет, их первые победы, первые рекорды. Знакомство с их примитивными и маломощными по нынешним понятиям машинами, исключительно трудными дорожными условиями помогает лучше понять, как наш автоспорт развивался в первые и самые трудные двадцать лет своего существования.

В. БЕКМАН, судья всесоюзной категории

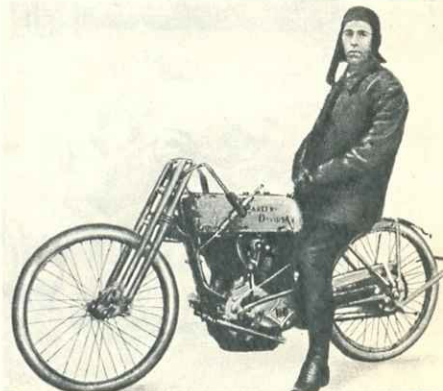
Ленинград



Модернизированный гоночный «Руссо-Балт» 1914 года (4 цилиндра, 5043 см<sup>3</sup>).



Г. Обухов на 500-кубовом «Сингере» в 1914 году. Шесть лет спустя он стал одним из первых чемпионов Советской России.



Рекордмен России Л. Петров, впоследствии заслуженный мастер спорта, на машине «Харлей-Давидсон».

## Вперед!

### советские картингисты

По традиции один из четырех этапов Кубка дружбы социалистических стран по картингу был разыгран в СССР. На Центральном стадионе имени В. И. Ленина в Москве встретились давние соперники — спортсмены Венгрии, ГДР, Польши и Советского Союза. Перед началом гонок международное жюри решило не принимать в зачет результаты предыдущего, второго этапа, состоявшегося в ГДР, так как в нем не смогли участвовать польские и венгерские гонщики, и общие итоги вывести по трем этапам из трех, а не из четырех, как намечалось.

Спортсмены сделали хороший подарок тысячам московских любителей картинга, собравшихся на соревнования. Это была одна из самых острых и увлекательных гонок за всю историю Кубка. Организаторы, размякая 820-метровую трассу, отвязались от обычных для картинга «лабиринтов» из шин, и это придало ей «скоростной» характер даже при изобилии правых и левых поворотов. В этих условиях преимущество гонщиков ГДР, которые давали им, как всегда, более мощные двигатели, оказалось не столь заметным. К тому же лидеры советской команды В. Бортник и А. Сафонов проявили незаурядное мастерство. Именно между ними и ведущими гонщиками из ГДР Х. Винцлером и К. Шуригом развернулась борьба как в личной, так и в командной гонках.

По двум лучшим результатам в трех заездах по 15 кругов каждый победил Х. Винцлер, заняв соответственно второе и первое места в первых двух. Далее идет В. Бортник, СССР (1, 3, 7), А. Сафонов, СССР (3, 2, 2), К. Шуриг, ГДР (сошел, 6, 1), Ю. Кох (5, 4, 4), В. Лыткин, СССР (сошел, 7, 3).

20-круговую командную гонку выиграла советские спортсмены Бортник, Сафонов и Лыткин — 8 очков (соответственно первое, третье и четвертое места). На втором месте команда ГДР, на третьем — ВНР на четвертом — ПНР.

Перед последним этапом, который должен состояться в Венгрии, в личном зачете лидирует Александр Сафонов — 91 очко (сумма очков в зачетных заездах каждой гонки), за ним К. Шуриг (90), В. Бортник (87), Ю. Кох (72), В. Лыткин и В. Шаев (по 68). В командном зачете впереди сборная СССР — 21 очко (сумма мест гонщиков), далее — команды ГДР (25), ПНР (64) и ВНР (67).



Момент гонки. Впереди Х. Винцлер (№ 1), за ним А. Сафонов (№ 33).

Фото В. Врвока

## Техника за рубежом



## АВТОМОБИЛЬ ВЫСОКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

Среди военных водителей Национальной Народной армии Германской Демократической Республики особой любовью пользуется легковой автомобиль высокой проходимости Р2М, выпускаемый автомобильным заводом «Баркас» в городе Карл-Маркс-Штадте.

Автомобиль имеет шестнадцатилитровый четырехтактный двигатель мощностью 85 л. с. (при 3500 об/мин); объем цилиндров — 2407 см<sup>3</sup>; степень сжатия 7,1. Сцепление — сухое, двухдисковое, рассчищенное на тяжелые условия эксплуатации. Трансмиссия включает в себя также четырехступенчатую коробку передач и двухступенчатую раздаточную коробку. Все четыре ведущие колеса автомобиля имеют независимую торсионную подвеску. Машина оборудована специальными шинами 6,50—18, снабженными грунтозацепами. Собственный вес автомобиля 1750 кг. Длина — 3755 мм, ширина — 1685 мм. Высота (с тентом) — 1835 мм. Ширина колеи — 1400 мм. Расстояние

## ВОЕННЫЙ ГРУЗОВИК

Эти фотографии прислали наши коллеги из редакции журнала Национальной Народной армии ГДР «Армее рундбляу».

\* \* \*

Не только на прямых австрадах, но и на крутых лесных дорогах Германской Демократической Республики можно увидеть двухосный грузовик с выступающей перед кабиной. Это военная машина В-50 ЛАА, созданная на базе известного литовского грузовика ИФА В-50Л («За рулем», 1966, № 9). Хорошо приспособлена для бездорожья: обе оси ведущие, подвеска колес торсионная, автомобиль оборудован системой изменения давления воздуха в шинах на ходу. Он способен также широкопрофильными шинами и лебедкой для самовытаскивания с 50-метровым тросом.

Двигатель — четырехцилиндровый дизель мощностью 125 л. с.

Грузовой автомобиль В-50 ЛАА.



между осями — 2215 мм. Максимальная скорость 95 км/час. Машина может преодолевать подъем до 65 процентов.

## ЮГОСЛАВСКИЕ АВТОБУСЫ «САНОС»

«Санос» — такое имя получило семейство новых автобусов, выпускаемых югославским объединением ИТВ. Производством автобусов разных типов, грузовых автомобилей, тягачей, самосвалов и специализированного подвижного состава, а также продажа их как в самой Югославии, так и за рубежом — таковы функции ИТВ.

Автобусы «Санос А-12» и «А-14» изготовляет ФАП (фабрика автомобилей «Прибой»). Двигатель у обеих моделей одинаков. Это шестнадцатилитровый четырехтактный дизель рабочим объемом 9,5 л, мощностью 160 л. с. при 2200 об/мин с крутящим моментом 60 кгм при 1100 об/мин. Двигатель, шестиступенчатая коробка и двухступенчатый задний мост позволяют в любых дорожных условиях выбрать наиболее выгодный режим шажения. Максимальная скорость автобусов «Санос А-12» и «А-14» — 100 км/час. Двигатели ФАП получает с завода Фамос, также входящего в объединение ИТВ.

Мотор у «Саноса» расположен сзади, это уменьшает шум в салоне. Кузов — несущий, вагонного типа. Собирают его в г. Скопле на Заводе имени 11 октября. Обе модели предназначены для дальних, междугородних поездок. Места в них

только для сидения. Длина автобуса «А-12» 11 метров. В салоне 50 удобных кресел с подголовниками, а у «А-14», который длиннее на метр, — 58.

Подвеска — рессорная с дополнительными упругими резиновыми элементами и гидравлическими телескопическими амортизаторами.

Хорошая вентиляция, большие окна и система люков в крыше способствуют популярности этих машин в жарких странах. Много их в Латинской Америке, Египте, Тунисе, Танзании. Продажи ИТВ знают и в социалистических странах — в Болгарии, ГДР. По желанию заказчика автобус оборудуется установкой кондиционирования воздуха, а для северных и центральноевропейских стран — мощными отопителями.

Автобус «Санос А-12».



## ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ «МАРС»

Американская фирма «Электрик фюзл пропеллер» начала мелкосерийное производство автомобилей с электрическим двигателем — «Марс-1».

«Марс-1» выпускается на базе автомобиля «Рено-10», в котором двигатель внутреннего сгорания и бензобак заменены электромотором и аккумуляторными батареями. Двадцать шестивольтовых свинцово-кислотных аккумуляторов (десять под капотом, десять в багажнике) питают 15-сильный электродвигатель постоянного тока, размещенный вместе с трансмиссией в задней части машины. Электромобиль имеет запас хода без подзарядки батарей в пределах 110—190 км, в зависимости от режима движения. Максимальная скорость 96 км/час. Аккумуляторы подзаряжаются во время движения от генератора переменной тока с выпрямителем. При максимальной скорости сила зарядного тока 160 а, при скорости около 30 км/час — 30 а. Одновременно заряжаются и двенадцатиэлементная батарея, обеспечивающая работу приборов электрооборудования.

## «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ 600»

У «Ролле-Ройса» и «Кадиллака» появились конкуренты. Это «Мерседес-Бенц 600», выпущенный фирмой «Даймлер-Бенц» (ФРГ) в модификации «седан» и «пудман-лимузин».

Большой и тяжелый автомобиль (габариты 6240×1950×1500 мм, вес 2640 кг) обладает хорошей динамикой (разгон с места до 100 км/час за 9,7 сек.) и высокой максимальной скоростью (205 км/час), что обеспечивается восьмицилиндровым V-образным двигателем рабочим объемом 6,329 л и мощностью 250 л. с. при 4000 об/мин.

Высокую для такого рабочего объема удельную мощность (около 40 л. с./л при нефорсированном по оборотам двигателе) удалось получить применением непосредственного впрыска топлива. Количество впрыскиваемого бензина регулируется в зависимости от нагрузки, оборотов двигателя, температуры охлаждающей жидкости и атмосферного давления специальным электронным прибором. Таким же способом облегчается пуск холодного двигателя. Два электромагнитных клапана пускового устройства независимо от основного пускового топливного насоса подают бензин во впускные трубопроводы. Термореле прекращает впрыск, когда двигатель прогревается до 35 градусов.

Есть новинки и в других системах «Мерседеса». Пневматическая подвеска

Встроенное зарядное устройство позволяет подзаряжать аккумуляторы от сети. Один комплект батарей допускает до 800 зарядок, что соответствует 120 000 км пробега.

Фирма изготовила специальное устройство для форсированной зарядки аккумуляторов электромобилей. Такая установка на 1000 а может полностью «заправить» «Марс» электроэнергией в гараже или на станции обслуживания за 90 минут.

Безопасность движения обеспечивают гидравлические дисковые тормоза. Кроме того, предусмотрено торможение двигателем.

На «Марсе-1» стандартная четырехступенчатая коробка передач «Рено-10». При движении по городу используется лишь третья передача. Первая и вторая требуются только для преодоления крутых подъемов и препятствий. На четвертой рекомендуется двигаться по шоссе на дорогах. Сцепления нет.

Крупным недостатком электромобиля является его большой вес (1833 кг), вследствие чего возникла потребность в специальных шинах. В дальнейшем предполагается облегчить машину, увеличить максимальную скорость до 140—150 км/час, а радиус действия без подзарядки до 400—500 км.

снабжена автоматом-регулятором, поддерживающим постоянный уровень пола независимо от нагрузки. Пневматическое устройство позволяет увеличивать клиренс машины на 50 мм при движении по плохой дороге или в поезде препятствий. Жесткость гидравлических амортизаторов регулируется на ходу, что особенно важно для повышения устойчивости на больших скоростях.

Рулевое управление снабжено гасителем колебаний передних колес, а сам руль для удобства посадки шофера может перемещаться вдоль оси в пределах 45 мм. Дисковые тормоза имеют раздельный привод. Тормозной путь при скорости 160 км/час не превышает 150 метров.

Представляет интерес система гидравлических устройств с электродвигателем, которая приводит в действие стеклоподъемники окон, придает требуемое положение (по вертикали и горизонтали) передним сиденьям, регулирует положение заслонок вентиляции и отопления, включает стояночный тормоз, открывает крышку багажника и обеспечивает безударное закрытие дверей.

При помощи вакуумного привода все замки дверей и багажника могут быть закрыты (или открыты) одновременно с места водителя. Специальный ресивер обеспечивает восьмикратное действие этой централизованной задвижки при неработающем двигателе.

Для питания приборов, потребляющих электроэнергию, пришлось установить два генератора переменного тока общей мощностью 980 вт.

Спортивный

глобус

## Смена лидера

На мотокроссе в английском городе Таунбридж (сильной и парадной, таура в классе 500 см<sup>3</sup>) неожиданную победу одержал англичанин В. Истуд (БСА). Последующие места заняли: 2. П. Добрый, ЧССР, «Чезет»; 3. Х. Хаммаргрен, Швеция, «Хускварна»; 4. Д. Биккерс, Англия, «Чезет»; 5. Р. Де Костер, Бельгия, «Чезет»; 6. А. Юнсон, Швеция, «Хускварна».

Следующий этап состоялся в Бейерне (ФРГ). Двукратный чемпион мира П. Фридрихс (ГДР) выиграл первый заезд, но на последнем круге второго заезда упал и получил травму.

Первые два места заняли шведские спортсмены А. Юнсон и Б. Эберг на мотоциклах «Хускварна». Далее места распределились так: 3. В. Мюллер, ФРГ, «Майко»; 4. Д. Бенкс, Англия, БСА; 5. Х. Хаммаргрен, Швеция, «Хускварна»; 6. В. Валек, ЧССР, «Ява».

После восьми этапов по сумме очков вперед вышел Юнсон (29). Фридрихс теперь занимает второе место (24). Далее идут Добрый и Эберг (по 16 очков), Бенкс (15) и Де Костер (14).

## „Ралли Влтава“

Только 26 из 89 стартовавших экипажей закончили ралли «Влтава», которое, как всегда, исключительное сложным. Дистанция этих соревнований, являвшихся пятым этапом первенства Европы по авторалли среди фирм, составила 2300 км горных и проселочных дорог и включала 12 скоростных участков.

Победу в ралли одержал французский экипаж Ж. Биватье и А. Барон на машине «Альпин-Рено». Шедше на втором месте поляки С. Засада и Ф. Поставя пропустили один из контрольных пунктов, расположенных на дистанции, за что были дисквалифицированы. Таким образом, второе место досталось экипажу С. Ламинен и Г. Пальм, стартовавшему на автомобиле СААБ. Советские спортсмены С. Тенишев и В. Кислых, выступавшие на «Москвиче-412», заняли пятнадцатое место в абсолютном зачете и пятое в классе до 1600 см<sup>3</sup>. Другой наш экипаж, шедший на машине той же марки, Ю. Козлов — В. Ильин, занял соответственно семнадцатое и шестое места.

## Два дебюта в Руане

Большой приз Франции был шестым этапом в розыгрыше первенства мира по кольцевым автогонкам. В этом году после трехлетнего перерыва они снова проводились на кольце в Руане (длина круга — 6,53 км). Соревнования для 45 тысяч зрителей явились появлением за рулем «Купера-ВРМ» известного раллиста Вика Эльфорда. Другой неожиданностью на старте было участие «Хонды РА-302», чье существование до сих пор оставалось тайной. Ею управлял француз Ж. Шлессер, впервые выступавший на 3-литровой гоночной машине. Для Эльфорда дебют был удачным — четвертое место, для Шлессера же он закончился трагически — аварией и гибелью.

Гонку выиграл молодой бельгиец Жан Икс на «Феррари». Он преодолел 390 км со средней скоростью 161,662 км/час. Наибольшую же скорость на одном круге — 179,096 км/час — показал П. Родригес на ВРМ. Причина столь значительной разницы — сильный дождь, начавшийся вскоре после старта. На второе место вышел Д. Сертис и на третье — Д. Стюарт на машине «Матра-МС10» с двигателем «Форд-19».

После шести этапов лидирует Г. Хилл (24 очка). Далее идут Ж. Икс и Д. Стюарт (по 16) и Д. Хьюм (12).



«Мерседес-Бенц 600» модели «пудман-лимузин».

## НОВОЕ ЗЕРКАЛО

Фирма «Жеко» (Франция) выпустила зеркало обратного вида, состоящее из двух частей: верхней — выпуклой, позволяющей видеть приближающийся транспорт на удалении с 500 м, во не дающей возможности более или менее точно определить расстояние до него, и

нижней — плоской, «дальность действия» которой ограничена 200 м.

Приближающийся автомобиль вначале отражается в верхней, выпуклой части зеркала, а когда расстояние сокращается до 200 м, его изображение переходит в плоскую часть, что дает возможность довольно точно определить расстояние.

Новым зеркалом предпологается оборудовать грузовые автомобили.

## Тридцать четвертая жертва Индианаполиса

Гонки на трек Индианаполис — крупнейшие автомобильные соревнования в США. На этот раз они привлекли рекордное число претендентов. Семьдесят семь гонщиков намеревались выиграть первый приз в 175 тысяч долларов. Но размеры трасса позволили стартовать только тридцати трем. По своему регламенту гонки предусматривают отборочные заезды. Один из них оказался последним для англичанина Майкла Спенса. Он стал тридцать четвертой жертвой трека.

Вообще маэстро в газотурбинными двигателями в этих гонках выступали неудачно. Л. Леонард на «Лотос-56» лидировал в конце 200-круговой дистанции, но за восемь кругов до финиша его турбина уползла, и победа досталась Р. Унзеру. На машине «Игль» с двигателем «Оффенгаузер» (4 цилиндра, турбоагрегат, 625 л. с.) он прошел 805 км со средней скоростью 246,039 км/час. Последующие два места заняли Д. Герней («Игль» с мотором «Форд») и М. Кельно («Герхард» с мотором «Оффенгаузер»).

## Роснер выходит на третье место

Прошли еще четыре этапа первенства мира по кольцевым мотогонкам.

Хороших результатов в классе 250 см<sup>3</sup> достиг спортсмен из ГДР Гейнц Роснер.

Приводим результаты соревнований.

**«Турист Трофи».**  
50 см<sup>3</sup>: 1. В. Смит («Дерби») — средняя скорость 117,3 км/час; 2. К. Уолполд; 3. Э. Гриффитс (оба — «Хонда»); 125 см<sup>3</sup>: 1. Ф. Рийд («Ямаха»); — 159,5 км/час; 2. У. Айви («Ямаха»); 3. К. Каррутерс («Хонда»); 250 см<sup>3</sup>: 1. У. Айви («Ямаха») — 160,2 км/час; 2. Р. Пазолини («Бенелли»); 3. Г. Роснер («МЦет»); 350 см<sup>3</sup>: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста»); — 168 км/час; 2. Р. Пазолини («Бенелли»); 3. У. Смит («Хонда»); 500 см<sup>3</sup>: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 163,5 км/час; 2. Б. Болл («Силей-Матчлесс»); 3. В. Рэндл («Петти-Нортон»); 500 см<sup>3</sup> с колясками: 1. З. Шауцу и Г. Шнайдер — 146,5 км/час; 2. И. Атенбергер и И. Шиллингер; 3. Г. Дурринггаузер и Л. Ронсдорф (все BMW).

**Большой Приз Голландии.**  
50 см<sup>3</sup>: 1. П. Лодевикс («Ямат») — 117,3 км/час; 2. Г. Аншайдт («Сузуки»); 3. Л. Тоерсен («Крайдлер»); 125 см<sup>3</sup>: 1. Ф. Рийд («Ямаха»); — 133,0 км/час; 2. Г. Моллой («Вултакто»); 3. Я. Хуберте («МЦет»); 250 см<sup>3</sup>: 1. У. Айви («Ямаха») — 141,6 км/час; 2. Ф. Рийд («Ямаха»); 3. Р. Пазолини («Бенелли»); 350 см<sup>3</sup>: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 144,4 км/час; 2. Г. Моллой («Вултакто»); 3. Д. Милани («Аэро-Маккизи»); 500 см<sup>3</sup>: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 141,4 км/час; 2. Д. Финдлей («Артер-Матчлесс»); 3. К. Каррутерс («Веслей»); 500 см<sup>3</sup> с колясками: 1. И. Атенбергер и И. Шиллингер; 2. К. Эндерс и Р. Энгельгард; 3. З. Шауцу и Г. Шнайдер (все BMW).

**Большой Приз Бельгии.**  
50 см<sup>3</sup>: 1. Г. Аншайдт («Сузуки») — 150,5 км/час; 2. П. Лодевикс («Ямат»); 3. А. Ньетто («Дерби»); 250 см<sup>3</sup>: 1. Ф. Рийд («Ямаха») — 187,3 км/час; 2. Г. Роснер («МЦет»); 3. Р. Гульд («Ямаха»); 500 см<sup>3</sup>: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 200 км/час; 2. Д. Финдлей («Артер-Матчлесс»); 3. Д. Вулман («Силей-Матчлесс»); 500 см<sup>3</sup> с колясками: 1. Г. Ауэрбахер и Г. Гаан — 112 км/час; 2. А. Бутчер и А. Нейманн; 3. Г. Люнеманн и Д. Кэддоу (все BMW).

**Большой Приз ГДР.**  
125 см<sup>3</sup>: 1. Ф. Рийд — 156 км/час; 2. У. Айви (оба «МЦет»); 3. Г. Бартуш («МЦет»); 250 см<sup>3</sup>: 1. У. Айви — 165,9 км/час; 2. Ф. Рийд (оба — «Ямаха»); 3. Г. Роснер («МЦет»); 350 см<sup>3</sup>: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 165,7 км/час; 2. Г. Роснер («МЦет»); 3. К. Каррутерс («Аэро-Маккизи»); 500 см<sup>3</sup>: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 170,4 км/час; 2. Д. Пагани («Линдо»; 3. Д. Финдлей («Матчлесс»)).

Положение в чемпионате после шести этапов: 50 см<sup>3</sup> — Аншайдт (30), Лодевикс (17), Смит (15); 125 см<sup>3</sup> — Рийд (32), Моллой (12), Айви (12); 250 см<sup>3</sup> — Айви (32), Рийд (28), Роснер (23); 350 см<sup>3</sup> — Агостини (32), Пазолини (12), Моллой (12); 500 см<sup>3</sup> — Агостини (48), Финдлей (22), Купер (8); 500 см<sup>3</sup> с колясками — Атенбергер (17), Ауэрбахер (17), Шауцу (16).

## По письму приняты меры

## ПОМОГ КОМИТЕТ НАРОДНОГО КОНТРОЛЯ

Водитель автотранспортной конторы Челябинского областного управления связи тов. Николаев прислал письмо, в котором рассказал о незаконном увольнении его с работы, о грубом отношении к нему руководителей конторы и управления при разборе «трудового конфликта».

По просьбе редакции проверкой фактов, изложенных в письме, занимался Челябинский областной комитет народного контроля. Вот что сообщил нам о ее результатах председатель комитета тов. Щербаков.

В ходе проверки было установлено, что тов. Николаев по указанию начальника автотранспортной конторы тов. Платонова был уволен «по сокращению штатов» без согласования с профсоюзной организацией, что является нарушением трудового законодательства. При этом в действительности никаких организационных мероприятий по сокращению штатов в тот период не проводилось. Причиной же увольнения тов. Николаева послужили претензии его к руководству конторы в связи с плохим капитальным ремонтом закрепленного за ним автомобиля ГАЗ-51.

Водитель неоднократно обращался к тов. Платонову и заместителю начальни-

на областного управления связи тов. Анохину с просьбой рассмотреть вопрос его незаконного увольнения. Однако до него ответа не получил.

Боясь ответственности за незаконное увольнение водителя, за плохое качество ремонта машины, главный инженер автотранспортной конторы Майоров вместе с депутатом областного народного контроля, представил фиктивные документы о техническом состоянии автомобиля.

При проверке письма были вскрыты и другие факты нарушения трудового законодательства — в приеме и увольнении работников, обслуживающих районные узлы связи, и при переводе их на другие работы.

Челябинский областной комитет народного контроля постановил: жалобу тов. Николаева о его незаконном увольнении с работы считать обоснованной, вопрос о восстановлении его на прежней работе в случае отказа администрации должен быть решен комиссией по трудовым спорам профсоюзной организации или народным судом; за незаконное увольнение тов. Николаева и другие серьезные нарушения трудового законодательства, а также за несоблюдение установленного порядка приема трудящихся директору автотранспортной конторы Платонову объявлен выговор; за составление фиктивных документов и принятие мер к лицам, виновным в недобросовестном ремонте автомобиля, главному инженеру Майорову объявлен строгий выговор; заместителю начальника областного управления связи тов. Анохину предложено привлечь старшего механика Зимкина за недобросовестный ремонт автомобиля к материальной ответственности.

Открыта подписка на журнал «ЗА РУЛЕМ». Она принимается 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.

## Ответы на задачи, помещенные на стр. 23

Правильные ответы — 2, 7, 11, 14.

Преимущественным правом проезда автомобиль пользуется лишь на левом рисунке, как находящийся на главной улице (первая задача). На правом рисунке сигналы светофора дают автомобилю и трамваю равное право на движение, а в такой обстановке преимущество за трамваем.

В ситуации, показанной во второй задаче, останавливаться надо за 5 метров до пешеходного перехода.

На перекрестках равнозначных улиц трамвай пользуется правом первоочередного проезда независимо от направления его движения. Стало быть, уступить дорогу в третьей задаче должен водитель автомобиля.

Если движение автомобиля не станет помехой людям, направляющимся к трамваю или от него, то остановка у трамвайных остановок не обязательна. За исключением тех мест, разумеется, где вывешен указатель «Остановка обязательна».

На 1—4-й страницах обложки — плакат О. Вуколова.

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

Оформление Г. Ю. Дубман и Н. П. Бурлака

Корректор И. П. Замский

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны 298-52-24 (общий); 298-37-64 (отделы воспитания и обучения; спорта и туризма; безопасности движения и обслуживания); 298-33-28 (отдел науки и техники); 298-36-60 (отделы писем и оформлений).

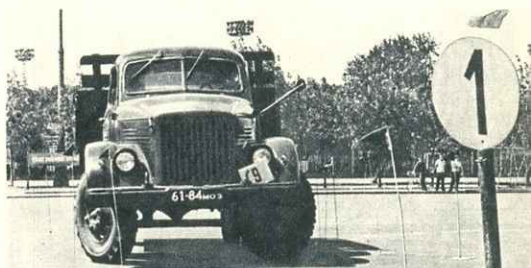
Рукописи не возвращаются.

Сдано в прозв. 19.07.68 г. Подп. в печ. 19.08.68 г. Тираж 2 000 000 экз. (1—1 300 000 экз.) Бум. 60×90%, 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Цена 30 коп. Зак. 324. Г-52591.

Издательство ДОСААФ (Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26).  
3-я типография Воениздата.

1918-1968

# СОСТЯЗАЮТСЯ МОЛОДЫЕ ВОДИТЕЛИ



50-летию Ленинского комсомола были посвящены соревнования молодых автомобилистов столицы. В них приняли участие и опытные спортсмены и новички. Каждому из них хотелось завоевать звание «Лучший молодой водитель столицы». В многоборье входили фигурное вождение, устранение неисправностей в машине, экономия горючего и знание правил уличного движения.

Спор о первенстве решался в острой спортивной борьбе. Один водитель за другим выполняли сложные упражнения, демонстрировали свое мастерство. А на следующий день все собрались в клубе, чтобы ответить на десять вопросов строгих экзаменаторов.



Победители конкурса в классе машин «ГАЗ-51» и «Волга» — А. Титов (слева) и И. Кирпичников (левое верхнее фото).

Финиширует на трассе фигурного вождения первозрядник В. Вревкин (левое нижнее фото). Он занял третье место в классе автомобилей «Волга».

Много сложных упражнений удалось выполнить водителям на легковых (фото в центре) и грузовых машинах (фото справа).

К ответам на вопросы экзаменаторов по правилам уличного движения готовится водитель В. Козлов (правое верхнее фото).

Фото мастера спорта  
В. Хватова

