



ISSN 0321-4249

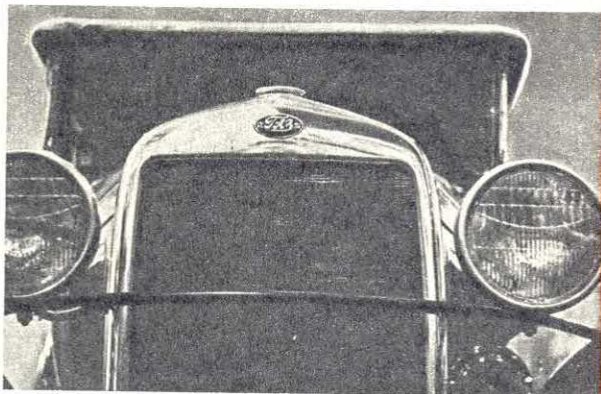
За рулем

1.1982

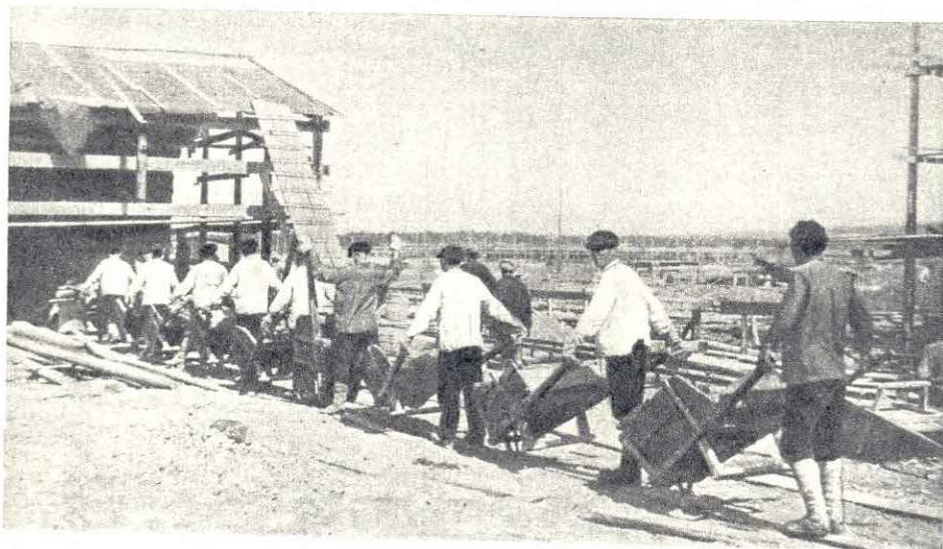
С НОВЫМ ГОДОМ!



С дальневосточных границ нашей необъятной Родины приходит к нам каждый новый год. Нынешний, 1982-й— это год 60-летия СССР— первого в истории человечества социалистического государства рабочих и крестьян.



ГАЗу— ПЯТЬ- ДЕСЯТ



Первые грузовики сошли с конвейера первого автозавода-гиганта в Нижнем Новгороде (ныне Горький) 29 января 1932 года. За пятьдесят лет горьковский дважды ордена Ленина, орденов Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени автомобильный завод (производственное объединение «ГАЗ») прошел большой и славный путь. Об истории, сегодняшнем дне и перспективе его рассказывает в этом номере генеральный директор объединения Герой Социалистического Труда И. И. Киселев. А здесь мы даем фото, иллюстрирующие этот рассказ.

Слева сверху — одна из первых моделей ГАЗа. Сегодня марку горьковского автозавода знают и ценят автомобилисты 78 стран мира.

О том, как начинался нынешний ГАЗ, дает представление следующий снимок. Очередь за бетонным раствором на строительстве прессового цеха в июне 1930 года. Многие из этих первых строителей стали потом кадровыми рабочими автогиганта.

Весной 1981 года с конвейера ГАЗа сошел автомобиль № 10 000 000. А вся автомобильная промышленность СССР к этому моменту изготовила около 33 миллионов машин. Юбилейный автомобиль, грузовик ГАЗ-53А, собрала бригада старшего мастера В. А. Пряхина, победительница соревнования за право сборки десятиmillionной машины.

На нижнем снимке слева: конвейер сборки ГАЗ-66. Эта модель первой среди советских автомобилей была удостоена государственного Знака качества.

Справа сверху — новая «Волга» ГАЗ-3102, выпуск которой завод начинает в нынешнем, своем юбилейном году. В перспективе — переход на производство и нового семейства грузовиков ГАЗ-4301 с дизельным двигателем воздушного охлаждения.

Фото В. Войтенко (ТАСС)



Эффективность, экономия, бережливость. Эти темы стали за последнее время ведущими на страницах газет и журналов. Особое внимание к ним закономерно: ведь они отражают программные положения XXVI съезда КПСС в области экономики, использования материальных ресурсов, главные направления в развитии всего народного хозяйства.

Курс этот был провозглашен с самого рождения Советского государства. Буквально спустя считанные дни после

отрегулирован карбюратор, не слишком ли позднее установлено в двигателе зажигание, нормальное ли давление воздуха в шинах, не впустую ли повезем сегодня на крыше багажник? Этим «мелочам», как показал тест, проведенный редакцией два года назад, мы обязаны перерасходом бензина в 1,5—2,5 литра на каждых 100 километрах. Допустим, что всего лишь миллион автомобилей (восьмая часть парка индивидуального пользования) вышли на дороги с названными выше отклонениями от

Новогодние
пожелания
читателям «За рулем»



Маршал авиации
А. И. ПОКРЫШКИН,
член Президиума
Верховного Совета СССР,
трижды Герой Советского Союза

Вступая в новый год, мы, люди старшего поколения, обычно задумываемся о том, как быстро бежит время и как много оно вмещает событий. Наступивший 1982 год знаменателен для всех нас: в декабре мы будем праздновать 60-летие образования Союза Советских Социалистических Республик.

В сущности, для государства это небольшой возраст, но какое множество исторических событий, грандиозных свершений произошло за этот срок. Первые пятилетки с индустриализацией и коллективизацией; Великая Отечественная, показавшая всему миру силу и непобедимость советского строя; восстановление народного хозяйства, послевоенные пятилетки и построение развитого социализма. За каждым из этих понятий целый этап жизни страны, незабываемый отпечаток в памяти каждого, кто был участником этих великих дел. Но невозможным ход времени. Уже выросло, возмужало и воспитывается своих детей поколение, родившееся после Победы и, к счастью, не знавшее тягот и ужасов войны, не видевшее небо в разрывах бомб и снарядов. И мое самое большое желание, чтобы оно никогда больше не полыхало заревом войны, чтобы дети обращали к нему взор только в радости и никогда в страхе. Но, к сожалению, не только наше горячее стремление к миру определяет климат на земном шаре. Есть силы во главе с милитаристскими кругами США, которые все еще надеются с помощью оружия перекрыть мир на свой лад.

Напрасно. Историю не повернуть вспять. И гарантом этого на планете является могучее социалистическое дружество во главе с нашей великой страной и ее Вооруженными Силами. Программа мира на 80-е годы, выдвинутая XXVI съездом партии, советские мирные инициативы, которые находят все большую поддержку у миллионов людей на Западе, — свидетельство курса политики СССР на разрядку, на избежание человечества от войн и ядерной катастрофы.

В то же время мы прекрасно понимаем, что на одну только добрую волю рассчитывать не приходится. Необходимо обладать достаточной оборонной мощью для защиты завоеваний социализма, для обуздания агрессивных сил. Именно поэтому наш священный долг — всемерно крепить нашу славную Советскую Армию и быть готовыми к защите Отечества, социалистических завоеваний.

Именно такие цели — подготовку молодежи к службе в армии, обучение профессиям, имеющим военно-прикладной характер, военно-патриотическое воспитание граждан, развитие военно-технических видов спорта — ставит перед собой ДОСААФ — одна из самых массовых общественных организаций в стране. Миллионы юношей, пройдя школу мужества, школу патриотизма в рядах нашего оборонного Общества, приходят в армию знаящими, закаленными, готовыми выполнить свой священный долг перед Родиной.

В новом году, который станет вторым годом новой пятилетки, мне от всей души хочется пожелать работникам организаций ДОСААФ, активистам, всем членам нашего Общества, всем читателям журнала «За рулем» — автомобилистам и мотоциклистам — мира, счастья в жизни, успехов в учебе и труде на благо нашей социалистической Родины.

ЭКОНОМНО, БЕРЕЖЛИВО

победы Октября В. И. Ленин обратился к трудящимся с призывом: «Берегите, храните, как зеницу ока, землю, хлеб, фабрики, орудия, продукты, транспорт — все это отныне будет всецело вашим, общенародным достоянием». За десятилетия, прошедшие с той поры, экономика нашей страны достигла огромных успехов; многие ее отрасли занимают сейчас ведущие позиции в мире. Колоссально выросли масштабы производства — счет идет на миллионы тонн и штук, десятки миллионов метров продукции. Что и говорить, наш экономический потенциал огромен. Но можем ли мы позволить себе бесхозяйственное отношение к тем граммам, штукам и сантиметрам, из которых складываются столь впечатляющие показатели? Факты свидетельствуют, однако, о том, что размеры нашего богатства рождают кое у кого беспечность, перерастающую в расточительство, равнодушие к перерасходам, терпимость к потерям. Партия требует решительно покончить со всем этим.

Автомобилестроение и автомобильный транспорт — одни из крупнейших потребителей материальных ресурсов, в первую очередь металла и топлива. Вопрос об их экономии поставлен так остро не только потому, что с каждым годом народное хозяйство требует все больше угля и стали, нефти и проката. Дело и в том, что получение сырья и топлива, рост их производства обходится все дороже.

Резервы экономии огромны. Один из самых важных — внедрение в производство достижений науки и техники. Создание и освоение более легких и прочных, экономичных и долговечных машин — таково генеральное направление работы всех отраслей промышленности.

Но достижения научно-технического прогресса — не единственный рычаг экономии в руках тех, кто создает новую технику. Немалые возможности заключены в повышении качества продукции. Надежная, безотказная, на совесть сделанная машина — это экономия времени, запчастей и труда при ее эксплуатации, это дополнительно перевезенные грузы и пассажиры.

Бережливость должна стать нравственной позицией каждого из нас, претвориться в наше желание по-хозяйски распорядиться богатством своей страны. Посмотрим с этой точки зрения на личный автомобиль, за рулем которого делаем по 30—40 километров в день. Как

нормы. Это значит, что из-за пренебрежения «мелочами» мы сожгли в масштабах страны более полумиллиона лишних литров бензина. Сэкономить их завтра — долг каждого автомобилиста. Это в интересах и его личного бюджета.

Экономить — выгодно! Подсчитано, что затраты на сбережение тонны угля или нефти втрое меньше, чем на их добычу. Больше того, экономно расходуя топливо, продлевая жизнь машины, мы тем самым помогаем сберечь важнейший из ресурсов — человеческий труд. Его ценность для общества также непрерывно растет — и потому, что год от года он оплачивается все выше, и, главное, потому, что трудовые ресурсы становятся все дефицитнее.

Конечно, бережное, уважительное отношение ко всему, что создано трудом человека, отвечает самой природе нашего строя, при котором честный и добросовестный труд является единственным источником материальных благ. Но такой подход не рождается сам, его нужно воспитывать целеустремленно и настойчиво. Эту ответственную задачу решают массовые средства информации и пропаганды, в том числе и наш журнал, которым в одиннадцатой пятилетке предостой немало сделать для того, чтобы рачительное, бережное отношение к технике, топливу, труду стало нормой поведения каждого советского человека. Этой линии в новом, 1982 году будет подчинено немало публикаций «За рулем» — рассказы об опыте лучших организаций ДОСААФ, статьи о новых разработках, направленных на повышение экономичности автомобиля, советы автомобилистам по эксплуатации машин. В наших планах — материалы о методах снижения расхода топлива и применении новых его видов, тесты, репортажи и многое другое. С этого номера такие публикации станут отмечаться «маркой» — «Экономно, бережливо» (эти слова вынесены и в заголовок статьи). Она получает постоянную прописку на страницах журнала: ведь, как подчеркнул в одном из своих выступлений Л. И. Брежнев: «Ленинский лозунг режима экономии — не временный призыв, а постоянное требование ко всем членам нашего социалистического общества. Наша страна станет еще сильнее и богаче, наше движение к коммунизму ускорится, если мы научимся беречь каждую минуту рабочего времени, каждый грамм сырья и топлива, каждую деталь машины, каждую трудовую копейку».

...Повысить внимание к техническим и военно-прикладным видам спорта, особенно к автомобильному, мотоциклетному, парашютному, стрелковому.

Из постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта»

Советский народ с энтузиазмом превращает в жизнь решения XXVI съезда КПСС, определившего магистральный маршрут коммунистического строительства на 80-е годы.

Большое место в планах партии отводится дальнейшему развитию физической культуры и спорта. В результате устойчивого роста экономики и культуры Советского Союза, кардинального решения основных социальных проблем у нас в стране проведена значительная работа по развитию массовой физической культуры и спорта, росту мастерства спортсменов, расширению международных спортивных связей. Занятия граждан СССР физкультурой и спортом гарантированы Основным Законом — Конституцией. Советское государство ежегодно выделяет на эти цели громадные средства, материально-технические ресурсы. Масштабная физкультурного и спортивного движения является одним из важных завоеваний социализма. Однако, как отмечал на XXVI съезде КПСС товарищ Л. И. Брежнев, «для большинства людей спорт остается пока лишь зрелищем. Такое положение надо исправлять. Физическая культура должна входить в повседневную жизнь широких слоев населения и особенно детей».

На решение этой установки съезда всецело направлено принятое в сентябре 1981 года постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта». Это постановление намечает целую программу борьбы за здоровье народа, внедрение физической культуры и спорта в повседневный быт советских людей. В нем указывается, что в условиях развитого социализма физическая культура должна всемерно способствовать росту экономического и оборонного потенциала страны, удовлетворению духовных потребностей советских людей, быть действенным средством всестороннего гармоничного развития личности, формирования активной жизненной позиции. В постановлении предельно четко сформулирована главная задача нашего физкультурного движения, всей системы физического воспитания. Ее смысл — всемерно способствовать укреплению здоровья советских людей, повышению их работоспособности и производительности труда, готовности к защите Родины, завоеваний социализма, формированию высоких нравственных качеств, бодрости духа, силы и выносливости, воспитанию здорового и жизнерадостного подрастающего поколения.

В интересах наиболее успешной реализации этой задачи постановление обязало ЦК компартий союзных рес-

публик, крайкомы, обкомы, окружкомы, горкомы и райкомы партии усилить партийное руководство физкультурным движением, повысить ответственность советских, профсоюзных, комсомольских, спортивных и хозяйственных органов, комитетов ДОСААФ за подлинно массовое развитие физической культуры и спорта, улучшить координацию их деятельности по подготовке и переподготовке кадров, строительству и эффективному использованию спортивных сооружений, производству спортивного инвентаря и оборудования, проведению спортивно-массовых мероприятий. Начиная с нынешнего года основные показатели развития физкультуры и спорта Госплан СССР будет включать в проекты государственных планов, а ЦСУ СССР — учитывать итоги их выполнения в государственной статистической отчетности. Конкретные требования выдвинуты также перед советскими органами, профсоюзами, комсомолом, соответствующими министерствами и ведомствами. Ясно определены права и обязанности Всесоюзного спорткомитета и его органов на местах. Большая роль в деле воплощения в жизнь намеченной программы отводится Добровольному обществу содействия армии, авиации и флоту.

Примечательно, что все эти требования, обязанности всех организаций и учреждений пронизаны одной линией — направленной на всемерный подъем массовости физической культуры и спорта, на активное внедрение их в быт нашего народа с тем, чтобы занятия физическими упражнениями, спортом и туризмом уже в ближайшие годы стали повседневной потребностью каждого советского человека, особенно детей и молодежи.

Кратчайший путь к достижению этой цели, указывает постановление, проходит через привлечение населения к занятиям физкультурой и спортом непосредственно на предприятиях, в колхозах, учреждениях, учебных заведениях и по месту жительства. Поэтому всем организациям и ведомствам, причастным к развитию физкультуры и спорта, и прежде всего, конечно, спортивным организациям и комитетам ДОСААФ необходимо основные свои силы и средства сосредоточить на этом направлении.

За последние годы организации оборонного Общества, отвечающие за развитие технических и военно-прикладных видов спорта, добились в этом деле определенных успехов.

В результате укрепления материально-технической базы стрелкового, подводного, парашютного, мотоциклетного, автомобильного, водномоторного, авиационного, радиоспорта, военно-прикладного многоборья и спортивного моделирования, расширения сети спортивно-технических клубов и детско-юношеских спортивно-технических школ, улучшения учебно-тренировочного процесса почти во всех республиках и областях страны заметно возросло число трудящихся, особенно среди молодежи, системати-

чески занимающихся этими видами спорта. Из года в год растут ряды спортсменов-разрядников и мастеров спорта. Повышается международный престиж наших спортсменов. Славой сильнейших в мире и Европе пользуются советские летчики и парашютисты, мастера ледовых мотогонок и мотоболы, подводники и моделисты, стрелки и радисты. Много побед в чемпионатах мира, розыгрышах кубков дружбы социалистических стран у наших мотокроссменов, раллистов, картингистов.

Однако достигнутый уровень массовости в технических видах спорта в век моторов, атома и электроники, широкого внедрения во все отрасли народного хозяйства и быт советских людей различных машин и приборов нельзя признать удовлетворительным.

Конечно, многие виды спорта, культивируемые ДОСААФ, не могут быть такими массовыми, как, скажем, легкая атлетика или гимнастика. Но вот стрелковый спорт, военно-прикладное многоборье, спортивное моделирование, не уступающие им по своей доступности, к сожалению, во многих местах охватывают очень узкий круг людей, а кое-где и вовсе преданы забвению. Каждая третья первичная организация ДОСААФ пока еще не занимается спортивной работой. Далеко не все возможности исчерпаны и в повышении массовости автототоспорта.

Сейчас в стране 8 миллионов советских семей имеют автомобили, и число их неуклонно растет. 13 миллионов владельцев мотоциклов. Надо сюда прибавить армию водителей-профессионалов — представителей самой массовой рабочей профессии, военных водителей, работников милиции, и получается, что заметная часть взрослого населения страны самым тесным образом связана с моторной техникой. На этом фоне более чем скромным можно считать число занимающихся автомобильным спортом — 1 млн. 354 тыс. человек и мотоциклетным — 986 тысяч.

Беда тут заключается в том, что многие комитеты ДОСААФ в ущерб массовому развитию спорта среди населения главное внимание сосредотачивают



За нашу Советскую Родину!

За рулем

1 ● Январь ● 1982

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал
Всесоюзного ордена Ленина
и ордена Красного Знамени
добровольного общества
содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года

ДЛЯ НАРОДА

на подготовке сборных команд, их участию во всесоюзных и республиканских соревнованиях и сборах, на что расходуются основные средства.

Серьезно беспокоит также и то, что физическая подготовленность части допризывников не в полной мере отвечает требованиям, которые предъявляет молодому человеку служба в рядах Вооруженных Сил СССР, что прием нормативов комплекса ГТО в технических и автомобильных школах, спорттехклубах проходит порой формально, подготовка спортсменов-разрядников из числа курсантов ведется с большими отступлениями от установленного порядка.

Все это обязывает комитеты ДОСААФ, его организации в корне изменить подход к спортивной работе, добиваться, чтобы спорт для большинства членов Общества, и прежде всего молодежи, превратился в повседневное занятие. Центральному комитету ДОСААФ СССР поручено совместно с другими организациями повысить внимание к техническим и военно-прикладным видам спорта, особенно к автомобильному, мотоциклетному, парашютному, стрелковому, к улучшению физической подготовки молодежи допризывного и призывного возрастов, не допускать при этом формализма.

С учетом этих требований комитетам Общества, его учебным и спортивным организациям, видимо, целесообразно разработать комплексные планы подъема массовости спорта, в которых нашли бы отражение конкретные меры по упорядочению проведения соревнований и сборов, экономному расходованию средств на эти цели, подготовке тренеров, инструкторов, судей, укреплению материально-технической базы и более эффективному ее использованию, а также упрочению связей с комсомолом, профсоюзами, спортивными и другими организациями.

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР обязывает проводить спортивные мероприятия в трудовых коллективах и учебных заведениях, городах и районах только в свободное от работы и учебы время, а областные и краевые соревнования, как правило, в субботние и воскресные дни. Комитетам ДОСААФ нужно твердо следовать этим требованиям, строить спортивную работу так, чтобы не допускать отвлечения трудящихся от производства.

Заметное место в этих планах должно занять также расширение наиболее доступных, рассчитанных на рядовых автомобилистов и мотоциклистов видов соревнований. Это, к примеру, могут быть различные типы многоборья, мотоциклетные однодневки, ралли на коротких трассах, трайелы. Опыт проведения этих и ряда других несложных и не требующих особых затрат соревнований накоплен в республиках Прибалтики, на Урале. Для вовлечения членов ДОСААФ в занятия спортом надо полностью использовать возможности автотуризма. Было бы правильно, если в каждой автошколе наряду с секциями

автомотоспорта работала и секция автотуризма.

Разрабатывая программы соревнований, нельзя забывать вопросы экономии топлива и сбережения техники. Пришла пора пересмотреть условия проведения некоторых соревнований, растянутых по времени, отказаться от такой практики, когда на чемпионаты страны по ралли едут за тысячи километров на государственных машинах экипажи, которые явно не готовы к таким серьезным стартам.

В арсенале организаторов спортивных мероприятий должны быть состязания на экономное вождение. Кстати, на заре нашего автоспорта, да и в послевоенные годы их проводилось немало. Думается, стоит возродить не только полезные старты на экономию, но и ныне почти забытые подъем на холм, слалом и другие, всегда привлекавшие большое количество участников.

Весьма полезно обратиться и к опыту наших друзей из социалистических стран, например Всеобщего мотоспортивного союза ГДР, который ежегодно организует более полутора тысяч массовых соревнований. Для мотоциклистов это состязания на простейших трассах, которые имеются в каждом районе, городе и включают слалом, маневрирование, преодоление различных несложных препятствий. На старт таких соревнований может выйти любой желающий. Нечто похожее предусмотрено и для автомобилистов. В массовых соревнованиях под девизом «Участвовать может каждый» проверяется умение водителей в парковании, торможении, слаломе. Немало полезного в этом смысле можно почерпнуть и в опыте работы обoronно-спортивных организаций Чехословакии, Венгрии, Болгарии.

Комитеты ДОСААФ имеют достаточные возможности, чтобы уже в ближайшее время добиться подъема массовости в автотуризме. Они располагают сетью спорттехклубов, спортивных секций и кружков в городах, районах, при автошколах, крупных первичных организациях.

В наращивании темпов массовой спортивной работы несравненно большую роль, чем раньше, призваны играть и добровольные спортивные общества. Постановление обязало учитывать при оценке их работы показатели по прикладным и военно-техническим видам спорта. А это, в свою очередь, требует усиления контактов между ДСО и комитетами ДОСААФ, которые не только должны использовать возможности спортивных обществ, но и помогать им. Речь прежде всего идет о таких ДСО, как «Спартак», объединяющем водителей автотранспортных предприятий, «Динамо», охватывающем работников милиции, «Трудовые резервы», спортивные клубы армии. Более тесным хотелось бы видеть взаимодействие в спортивной работе с обществами автотуристов в республиках, с советами любителей в республиках, с советами по туризму и экскурсиям ВЦСПС.

Усиление партийного и государственного руководства физической культурой и спортом в стране должно дополняться дальнейшим развитием общественных начал. В этой связи ДОСААФ обязано больше опираться на спортивный актив, всемерно расширять его, оказывать ему постоянное внимание. От федераций автомобильного, мотоциклетного и автотуризма спорта, объединяющих авторитетных и знающих специалистов, спортивная общественность вправе ожидать полезных инициатив, направленных на всемерное расширение рамок автотуризма, вовлечение в занятия им миллионов людей.

Резервы массового спорта у нас велики. Они и на автотранспортных предприятиях страны, где работают миллионы водителей, и в «Сельхозтехнике», ведомственных автобазах, на автомобильных и мотоциклетных заводах. Особого внимания в этом плане заслуживают производственно-технические училища, техникумы, общеобразовательные школы, поскольку для юношей, готовящихся к службе в Советской Армии, занятия автотуризмом имеют важное значение.

Приходится сожалеть, что очень редко в автотуризме привлекают детей и подростков. Тяга к нему у школьников чрезвычайно велика, о чем свидетельствует популярность «Картинг-клуба» («Пионерской правды», соревнований юных водителей на призы «За рулем»). Но этого явно недостаточно. Наверно, несложно создать детские трассы для состязаний на мотовелосипедах и мопедах или даже, как это делают в ряде стран, организовать соревнования на кроссовых микромотоциклах, выпускаемых специально для ребят, не говоря уже об открытых массовых стартах для детей, увлекающихся автотуризмом.

Направляя усилия на организацию массовой спортивной работы, никоим образом нельзя ослаблять внимания к подготовке спортсменов высокого класса, спортивного резерва, к улучшению идейно-воспитательной работы в сборных командах и спортивных школах с тем, чтобы воспитывать молодежь в духе преданности делу коммунизма, готовности бороться за победу на мировой арене.

В конце минувшего года Пленум ЦК ДОСААФ СССР обсудил задачи оборонного Общества, вытекающие из постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта» и наметил конкретную программу действий, в том числе по развитию автомобильного, мотоциклетного спорта, автотуризма.

Долг всех комитетов и организаций ДОСААФ внести весомый вклад в это большое всенародное дело, добиваться, чтобы физкультура и спорт были полностью поставлены на службу труду и обороне, выполняли задачи коммунистического воспитания.



И. И. КИСЕЛЕВ,
Герой Социалистического
Труда, генеральный директор
производственного
объединения «ГАЗ»

Горьковский автомобильный завод — детище первой пятилетки. Он был zaloжен 2 мая 1930 года, а полвека назад — 1 января 1932 года уже вступил в строй. Его, как мы теперь говорим, комплексное проектирование впервые в практике советского автомобилестроения было осуществлено советскими инженерами при консультации с рядом специализированных иностранных фирм. Став буквально последним словом техники, завод потребовал высококвалифицированных кадров. И они тоже были подготовлены за короткий срок. ГАЗ явился школой передового опыта не только в нашей отрасли, но и вообще в советском машиностроении. Это проявилось и в том, что именно у нас родилось бусыгинское движение (1935—1937 гг.), имя которому дал кузнец автозавода Александр Бусыгин — зачинатель стахановского труда в машиностроительной промышленности. Уже в предвоенные годы не только шло расширение завода, налаживание массового поточного производства, но и велась большая работа по созданию новых машин, переводу части автомобильного парка на новые виды топлива. Коллектив завода успешно справился с заданиями. К 1940 году сконструировано 17 моделей автомобилей, значительно вырос объем производства. По выпуску грузовых Советский Союз уже к 1941 году вышел на первое место в Европе, и в этом немалая заслуга горьковчан.

В годы Великой Отечественной коллектив нашего завода в короткий срок перестроил производство, максимально приспособив его к нуждам фронта. Буквально с первых дней войны на ГАЗе возникла новая форма стахановского движения — фронтовые бригады. Они стали могучим средством повышения производительности труда, помогли резко увеличить выпуск боевой продукции для Красной Армии. Автозаводцы поставляли фронту не только грузовики и легковые автомобили повышенной проходимости, но и танки, бронеавтомобили, боеприпасы, минометы. По собственной технологии было освоено массовое поточное производство корпусов реактивных снарядов М-13 «Катюша». Отвечая на призыв партии «Все для фронта!», мы превратили автозавод в настоящую кузницу оружия.

ШАГИ ПЯТИЛЕТКИ

Несмотря на жестокие бомбовые удары в июне 1943 года, завод ни на один день не прекращал отправку на фронт своей боевой продукции, а полная ликвидация последствий вражеских бомбежек была осуществлена в наикратчайший срок — за 100 суток. Попытки гитлеровского командования вывести из строя ГАЗ провалились.

Суровые испытания еще больше сплотили коллектив. В годы войны ему 33 раза присуждалось переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны и 19 раз — переходящее Красное знамя Горьковского городского комитета Коммунистической партии. Эти знамена мы получили на вечное хранение. Имена лучших представителей ГАЗа — А. Бусыгина, И. Кардашев, А. Кузьмина, А. Липгарта, И. Лоскутова, А. Просвирнина, А. Сомова, В. Шубина занесены в Историю Великой Отечественной войны. Тысячи автозаводцев, многие добровольцами, ушли на защиту Родины и достойно проявили себя в боях. Тридцать два заводчанина за отвагу и героизм, проявленные на фронтах Отечественной войны, удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Отгремела война. Горьковский автомобильный активно включился в восстановление народного хозяйства страны. В послевоенные годы ГАЗ выпускал до 67% всех грузовых автомобилей в стране. Одновременно шло и техническое перевооружение производства, работа по обновлению выпускаемой продукции. На смену послевоенным ГАЗ—51 и ГАЗ—63 пришли более совершенные ГАЗ—53А и ГАЗ—66, получившие высокую оценку и на наших дорогах, и за рубежом. Они первые в семье отечественных автомобилей удостоены государственного Знака качества. Прогрессировали и легковые автомобили. От ГАЗ—20 «Победа» к ГАЗ—21, а затем к еще более комфортабельной и мощной ГАЗ—24 «Волга» и от ГАЗ—12 к ГАЗ—13 и ГАЗ—14 «Чайка». Напомню, что модификация ГАЗ—24-01 (такси) присвоен государственный Знак качества.

Все эти модели экспонировались на многочисленных международных выставках и ярмарках, где многократно отмечались грамотами и медалями за свои высокие технико-экономические параметры.

За истекшие 50 лет завод постоянно расширялся и реконструировался. В результате сейчас он выпускает в пять раз больше продукции, чем по первоначальному проекту.

В 1971 году на базе завода и его филиалов образовано производственное объединение «ГАЗ» — одно из крупнейших в советском автомобилестроении. Оно охватывает 11 предприятий, каждое из которых представляет мощный специализированный завод. В головное вошли 9 производств по узловой специализации, управления, отделы, самостоятельные цехи, службы завода. Создание объединения позволило сделать шаг вперед в повышении эффективности управления крупномасштабным производством и значительно улуч-

ГАЗу

шить специализацию наших подразделений. Была успешно решена и поставленная XXIV съездом КПСС задача — увеличить к 1975 году на одну треть выпуск машин по сравнению с 1970 годом.

В годы десятой пятилетки автозаводцы завершили реконструкцию сборочного комплекса грузовых автомобилей, расширение арзамасского завода запасных частей, ввели в эксплуатацию энергоблок ТЭЦ, значительно усовершенствовали технологию производства. В частности, нашими специалистами впервые в практике машиностроения разработан и внедрен метод прецизионной штамповки полуосей (ГАЗ—53А), что позволило снизить на 2 кг расход металла на одно изделие, а также освоено литье коленчатых валов из высокопрочного чугуна. Успешно претворялись в жизнь новые технологические процессы — силовое скоростное шлифование, пластическое деформирование, улучшалось штамповочное и сварочное производство. Шагом вперед стало и внедрение станков с числовым программным управлением, автоматизированных систем управления (АСУ). Сейчас уже введены в строй две очереди АСУ, которая способна решать около 180 различных задач и дать экономический эффект около трех миллионов рублей.

Комплексная система управления качеством продукции на заводах объединения позволила нам увеличить выпуск автомобилей с государственным Знаком качества—ГАЗ—66, ГАЗ—53, ГАЗ—24-01 (такси). В десятой пятилетке доля их составила 41,6% всей продукции. В целом объем производства в эти годы по сравнению с предыдущим пятилетием возрос на 1,5 миллиарда рублей, а производительность труда — почти на 20%. Огромную роль в достижении этих показателей сыграли передовики производства, лидеры социалистического соревнования. Более 20 тысяч из них, сотни производственных бригад, участков и смен рапортовали о досрочном выполнении своих пятилетних заданий. Самоотверженный труд горьковских автомобилестроителей высоко оценен партией и правительством — за пять лет объединению четырежды присуждалось переходящее Красное знамя ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

В процессе развития и перевооружения производства, обновления продукции на заводе сформировались кадры квалифицированных рабочих, конструкторов, технологов, организаторов производства. В этом плане мы смогли оказать большую помощь другим предприятиям отрасли. Например, на ВАЗ было направлено около 900 наших инженеров, техников, рабочих, на КамАЗ — около 500. В начале 1978 года в объединении создан отраслевой учебный центр. Здесь ежегодно повышают квалификацию более 20 тысяч рабочих, а также 5—6 тысяч инженерно-технических работников объединения и отрасли.

В коллективе горьковских автомобилестроителей выросли замечательные люди. 11 автозаводцев удостоены зва-

ПЯТЬДЕСЯТ

ния Героя Социалистического Труда, 70 являются лауреатами Государственной и Ленинской премий, 40 имеют ученые степени и звания.

Большой и славный путь прошел горьковский автомобильный завод за пятьдесят лет. Ныне он стоит в ряду крупнейших промышленных предприятий страны, является генеральным поставщиком автомобильной техники для сельского хозяйства. Более 70% грузовиков, занятых сегодня в сельском хозяйстве, — машины с маркой «ГАЗ». Конструкторы завода разработали около 220 моделей и модификаций автомобилей. За годы своего существования ГАЗ выпустил свыше 10 миллионов грузовых и легковых автомобилей, которые всегда отличались долговечностью, надежностью в эксплуатации. Автомобили ГАЗ хорошо известны в 78 странах мира.

Горьковский автомобильный всегда был в первых рядах Всесоюзного социалистического соревнования. Здесь родилось много ценных починов и инициатив. В частности, коллективом ГАЗ был выдвинут девиз «Ни одного отстающего рядом!», который нашел горячий отклик в сердцах советских рабочих и получил широкое распространение на всех предприятиях страны.

С воодушевлением и горячей заинтересованностью восприняли автозаводцы решения XXVI съезда партии и выдвинутую им величественную программу созидания. У нас есть все предпосылки для ее успешного претворения в жизнь. Наш вклад в это общенародное дело — освоение новых моделей и модификаций автомобилей, повышение эксплуатационной надежности и экономичности машин с помощью дизельных двигателей. Без свертывания производства будет налажен выпуск дизельных 4,5-тонных грузовиков с прицепом такой же грузоподъемности. Новая машина предназначена преимущественно для работы в сельском хозяйстве. Применение ста тысяч таких автопоездов позволит экономить в год 2 миллиона тонн топлива и вдвое уменьшит потребность в водителях. Одновременно резко снизится себестоимость перевозок.

Предметом особой заботы коллектива на ближайшее время станет конструктивная, технологическая отработка и постановка на производство нового унифицированного семейства 4- и 6-цилиндровых дизельных двигателей воздушного охлаждения для перспективных грузовых автомобилей, автобусов, автопоездов. Намного увеличится внедрение автоматических комплексно-механизированных линий, специальных станков, преимущественно с числовым программным управлением. Углубятся и расширятся специализация и кооперирование производства как в рамках объединения, так и с заводами-смежниками. В ближайшие годы мы планируем вынести некоторые виды однотипной продукции с головного на другие заводы.

Развитие производственного объединения «ГАЗ» за 50 лет оказало существенное влияние на рост экономического потенциала Горьковской области и Вол-

го-Вятского экономического региона. Созданы специализированные производства комплектующих изделий в городах Арзамас, Богородск, Бор, Владимир, Выкса, Дзержинск, Заволжье, Кулебаки, Лысково, Муром, Павлово и других. Построено несколько крупных предприятий в самом Горьком: завод специализированных автомобилей, завод штампов и пресс-форм, завод коробок передач и другие, имеющие общепромышленное значение. Процесс этот, естественно, тесно связан с ростом общей культуры жителей города, с социальными переменами, изменениями структуры городского хозяйства. В годы строительства и становления автогиганта нужды его тружеников, их быт, материальная обеспеченность были главной задачей партийной, профсоюзной и комсомольской организаций завода. Вместе с производственными корпусами строились жилые дома, больницы, школы, предприятия бытового обслуживания, дворцы культуры, здравницы, пионерские лагеря. Строился и рос район автозаводцев, ставший одним из крупнейших и благоустроенных районов Горького.

Социальная программа развития завода полностью соответствовала главной задаче нашей партии — все для блага советского человека. С каждым годом рос материальный и культурный уровень автозаводцев, повышались их реальные доходы. Только за годы десятой пятилетки заработная плата рабочих увеличилась на 9,7%, 16 тысяч семей справились с новосельем. В одиннадцатой пятилетке размах жилищного строительства сохранится, значительно улучшатся условия труда.

Наш завод, все объединение отмечает свое пятидесятилетие. Прекрасные перспективы открываются перед горьковскими автомобилестроителями наметенные партийные планы на одиннадцатую пятилетку. Планы эти обширны, и автозаводцы твердо уверены, что все намеченное будет сделано.

ИЗ ЛЕТОПИСИ ЗАВОДА

1932 г. С конвейера нового завода сошли первые грузовики.

1935 г. Собран стотысячный автомобиль марки «ГАЗ».

1941 г. За образцовое выполнение заданий правительства по выпуску оборонной продукции ГАЗ награжден орденом Ленина.

1945 г. Подписано постановление Государственного Комитета Обороны, которое предусматривало освоение ГАЗом новых послевоенных моделей М—20 «Победа» и ГАЗ—51.

1950 г. Заводские испытатели М. Метелев и В. Родионов стали первыми чемпионами СССР по автомобильным гонкам.

1967 г. С конвейера ГАЗа сошел пятиmillionный автомобиль.

1970 г. Грузовик ГАЗ—66 отмечен государственным Знаком качества.

1971 г. Создано горьковское объединение по производству автомобилей.

1981 г. Собран 10-миллионный автомобиль ГАЗ.

К НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ

Со страниц этого номера журнала к вам, дорогие читатели, с новогодними пожеланиями обращаются известные в стране люди. Присоединяясь к их добрым словам в ваш адрес, желая вам больших успехов и счастья в наступившем году, редакция в то же время хотела бы высказать одну просьбу. Она связана с вашими письмами в журнал, в которых вы советуется с нами, задаете вопросы, пишете о наболевшем. Мы высоко ценим редакционную почту и всегда благодарны тем, кто заинтересованно относится к журналу: делится опытом и новостями, предлагает новые темы, высказывает замечания по поводу тех или иных публикаций. Такие письма помогают нам постоянно чувствовать пульс автомобильной жизни страны, откликаться на вопросы читательской аудитории, критически оценивать каждый вышедший номер журнала. Вы хорошо знаете, что некоторые наши рубрики, такие, как «Советы бывалых», «Стоп-ляп», «Это могло не случиться», целиком формируются из присланных вами материалов, а другие — «Клуб «Автолюбитель», «Тест по вашей просьбе», «Справочная служба», «Кто виноват» — содержат ответы на поднимаемые в письмах вопросы.

Мы верим, что и в новом году не иссякнет ваша читательская активность, что мы, как и раньше, сможем черпать из этого бесценного источника то, что позволяет делать журнал более актуальным и интересным.

Страна вступила во второй год пятилетки, в ходе которой решается важнейшая задача «экономной экономики». В 1982-м мы отметим 60-летие СССР. В условиях обострившейся по вине врагов мира международной обстановки будет усилено внимание к работе автошкол и клубов ДОСААФ, развитию автоспорта, имеющего военно-прикладное значение. Мы будем вам особенно признательны за сообщения, письма, фотографии, затрагивающие эти важные темы. Особенно интересуют редакцию ваш опыт экономии топлива, сохранения материалов, продления срока службы узлов и деталей автомобилей и мотоциклов.

Редакция в среднем получает 50 тысяч писем в год. Обработка такой обширной почты, ответы на письма требуют немалых затрат сил и времени. Чтобы облегчить эту работу, мы убедительно просим вас:

1. Разборчиво, ясно писать фамилию и адрес (обязательно с индексом отделения связи).

2. Четко и подробно формулировать вопросы, требующие технической консультации, поскольку заочно определить причины дефектов крайне сложно, а то и невозможно.

3. При вторичном обращении непременно ссылаться на номер ответа редакции.

4. В случае, если указываете какую-то организацию (например, предприятие автосервиса), точно установить, кому она подчиняется.

Все это исключит лишнюю переписку, задержку ответов и, в конечном итоге, сэкономит ваше и наше время.

Редакция «За рулем»

ТСО ТРЕТЬЕЙ ГРУППЫ

жащие не только информацию по определенной программе, но и контрольные задания для самопроверки усвоения материала.

В учебных организациях ДОСААФ самое широкое применение находят ТСО первых трех групп, причем особый интерес в последнее время вызывают автомобильные тренажеры. О них и пойдет речь.

Автомобильный тренажер, как известно, моделирует условия работы водителя, а потому максимально должен быть похож на настоящий автомобиль и воспроизводить те дорожные ситуации, с которыми постоянно сталкивается человек за рулем. В зависимости от своего назначения и конструкции одни тренажеры отвечают этим требованиям в большей мере, другие в меньшей.

В последние годы широко вошли в практику и стали серийно изготавливаться тренажеры с теневой проекцией. Первыми «на вооружение» в учебные организации ДОСААФ поступили чехословацкие типа АТ-70, состоящие из 4 учебных мест, пульта обучающего и киноустановки. Каждое учебное место такого класса, со всеми приборами и органами управления легкового автомобиля, имеет панорамный экран и проекционную систему. Эта последняя — главная особенность теневого тренажера. Проекционная установка, которая крепится над кабиной тренажера, состоит из точечного источника света, вогнутого просвечиваемого диска с рисунком местности и механизма, обеспечивающего перемещение диска в полном соответствии с действиями обучаемого. Управляет всеми механизмами и координирует их работу электронное устройство. В нем широко использованы печатные платы и съемные блоки, что упрощает обслуживание и ремонт. Все действия обучаемых преподаватель контролирует со своего пульта.

За последние годы предприятиями ДОСААФ созданы и выпускаются собственные теневые тренажеры — АТ-01 «Электро» на базе автомобиля ВАЗ—2101, АТ-2 — ЗИЛ—131 и АТ-3 — ГАЗ—66. При общем принципе теневой проекции тренажеры эти имеют и существенные различия. Если АТ-01 — это электромеханическое устройство, выполненное на реле, шаговых искателях и т. п., то АТ-2 и АТ-3 базируются на электронных схемах. Поэтому последние гораздо надежнее; шире и их методологические возможности.

Уже первые годы эксплуатации тренажеров в автомобильных и технических школах ДОСААФ показали их безусловную полезность. При этом сразу выявился ряд ценных качеств, делающих тренажеры совершенно необходимыми на первоначальном этапе обучения. Важнейшие из них — продление срока службы учебных автомобилей и экономия топлива. Кроме того, исключаются дорожно-транспортные происшествия, а потому во время обучения создается спокойная психологическая атмосфера, позволяющая ученику и учителю полностью сосредоточиться на отработке технических приемов управления. Важно и то, что в тренажерном классе один мастер в состоянии проконтролировать работу сразу четырех обучаемых. Значит — в четыре раза повышается его производительность труда. Наконец, после тренажера будущий водитель садится за руль автомобиля с несравнен-

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

но большей уверенностью, чем без такой подготовки.

Это, так сказать, общие рассуждения, но их можно подкрепить и цифрами. Существуют специальные формулы, по которым, зная стоимость часа учебной езды на автомобиле и эксплуатации тренажера, нетрудно определить экономический эффект от одного обучаемого, на группу, за год работы. Вот готовый расчет, сделанный мастером производственного обучения С. Котляром из днепропетровской автошколы ДОСААФ. По его данным, за пятилетку в тренажерном классе обучено около трех тысяч водителей категории «В». Каждый занимался на тренажере по 8 часов. Таким образом, сэкономлено около 48 тонн бензина, 16 комплектов шин, два автомобиля. Думаю, цифры достаточно убедительные.

И все же при всех «за» возможности тренажера не безграничны. Практика показывает, что уже через 8—10 часов курсант осваивает его полностью и теряет интерес к занятиям. Но еще хуже то, что слишком долгая «езда» на тренажере, где любые ошибки безопасны, может породить легкое, а то и легкомысленное отношение к очень серьезному и ответственному делу вождения автомобиля. Со всем этим надо считаться, точно определяя время обучения на тренажере, постоянно усложняя задачи и строго контролируя удачу и промахи каждого курсанта.

Есть недостатки и в самих конструкциях тренажеров. В этом плане у учебных организаций ДОСААФ уже солидный счет к ведущему разработчику новых тренажеров — Харьковскому конструкторско-технологическому бюро и к производственным комбинатам ДОСААФ — их изготовителям. Существующие конструкции, к сожалению, пока еще недолговечны и неоправданно дороги. Специалисты же по их ремонту очень мало, а запчастей еще меньше. Грузовые варианты тренажеров недостаточно имитируют шум, возникающие при работе реального двигателя и при движении реального автомобиля, не создают должного сопротивления при работе рулевым колесом. Программой обучения на тренажерах почти не используются возможности кино, хотя киноустановка входит в оборудование класса, так как школы практически не имеют хороших кинолент, сделанных профессионально и методически грамотно.

Чем полнее и достовернее будет тренажер имитировать дорожную обстановку, чем надежнее и долговечнее будет его механизмы, наконец, чем проще он будет в ремонте и дешевле в изготовлении, тем больше у него шансов на долгую жизнь. Тренажеры сейчас крайне нужны для подготовки водителей. Нужны как важнейшие технические средства обучения, позволяющие интенсифицировать учебный процесс и получить немалую экономию ресурсов и материалов.

М. КОЛОБОВ,
инженер



Современные темпы автомобилизации диктуют новые требования к подготовке шоферов, их профессиональному мастерству. А это заставляет постоянно совершенствовать методы обучения, изыскивать возможности для повышения эффективности учебного процесса. В век научно-технического прогресса это немыслимо без самого широкого применения технических средств обучения (ТСО). Их арсенал уже сейчас довольно разнообразен. Многие создаются в самих автомобильных и технических школах, еще больше — на производственных предприятиях ДОСААФ и других ведомств.

Независимо от происхождения все ТСО можно подразделить на четыре группы.

В первую входят средства сообщения информации — плакаты, макеты, диафильмы, кинофильмы, проекторы и т. д.

Во вторую — средства контроля знаний, позволяющие ускорять или полностью автоматизировать этот процесс, как, скажем, при приеме экзаменов по Правилам дорожного движения.

К третьей группе относятся средства овладения практическими навыками: тренажеры, автодромы, учебные автомобили.

И, наконец, к четвертой — средства для самостоятельного обучения, содер-

МУРМАНСКИЕ КОНТРАСТЫ

В первой половине августа в учебных организациях ДОСААФ уже явственно ощущалось приближение очередного учебного года: уточнялись планы, готовились техника, классы, лаборатории. Председателя обкома ДОСААФ Ю. В. Шекурова в эти дни чаще видели на строительстве новой автошколы в Мурманске, чем в своем кабинете. Стройка стала для него делом номер один. Как раз в это горячее время по редакционному заданию приехал я в Мурманск.

Первое впечатление от новой автошколы: оригинальное, внушительное здание...

Вместило оно 23 учебных класса, просторные залы для лабораторно-практических занятий. Рядом — курсантское общежитие с уютными 2—4-местными комнатами. Тут же — 100-метровый тир... Новая школа — это новые возможности для высокого качества обучения. Но это пока дело будущего, а мы обратимся к сегодняшнему дню областной оборонной организации.

Для сравнения: еще пять лет назад ее справедливо относили к середнякам — такое место занимала она в соревновании среди областных организаций ДОСААФ Российской Федерации. В конце минувшей пятилетки началось стабильное движение вверх. Есть, как считают сами мурманчане, резервы и для дальнейшего роста.

Обком ДОСААФ, его учебные организации предприняли немало усилий, чтобы поднять подготовку будущих военных водителей на более высокую ступень. За пятилетие средний балл на экзаменах у курсантов вырос с 4,3 до 4,6, а процент сдавших на «права» в ГАИ с первого раза — с 86,7 до 97,1. Хорошими темпами идет обновление автомобильного парка. Сейчас мурманская школа начинает обучать водителей КамАЗов. И этих машин будет почти три десятка.

Разумеется, перевооружение парка, как и переезд мурманской школы в новое здание, не исчерпывают всего объема работы по подготовке водителей: в области есть и другие автошколы, пять районных и городских СТК, и повсюду пока — свои проблемы.

Особенно ясно видишь это в автошколе города Апатиты. В тесном, с пяточком, дворе стоят, прижавшись бортами, более двадцати автомобилей — ГАЗы, ЗИЛы, «Урал», КамАЗ, «жигули»... Гаража нет. Летом это еще терпимо, но зимой (а она в Заполярье, считайте, девять месяцев), в метели и снегопады, положение становится трудным. Тем более что у школы не только гаража нет, но и ремонтной базы. Удивительно ли, что здесь велики простои учебных машин. Разговоры о строительстве гаража идут лет десять. По плану обкома, оно должно осуществиться в этой пятилетке. (Как и в Кандалаксе, где положение дел точно такое же.) Хочется надеяться, что планы удастся осуществить.

Трудности больше всего сказываются сегодня на подготовке водителей для народного хозяйства. Совершенно обо-

снованно сосредоточив основное внимание на будущих военных шоферах, добившись известных успехов в их обучении, обком ДОСААФ не смог должным образом наладить, например, подготовку водителей категорий «В-С». В прошлом году план был выполнен на 93,6%, а экзамены в ГАИ с первого раза сдали всего 60% завтрашних водителей. В чем тут причина? Вот что думает по этому поводу Ю. В. Шекуров:

— В первую очередь, упущения в работе с кадрами. В хозрасчетных группах преподавательский состав не имеет достаточной методической и профессиональной подготовки. Другой важный вопрос — подбор обучающихся. Водителей сейчас готовят различные ведомства и общественные организации. С этим надо считаться, тем более что в учебных комбинатах, например, учебу оплачивают предприятия, плюс стипендию платят. Есть ли выход? Конечно. Надо развить связи с предприятиями области. Скажем, комбинат «Печенганикелем» заключил договор с районным СТК о подготовке бульдозеристов и водителей, хотя сам имеет учебную базу. К сожалению, пример этот пока единственный.

Трудности, которые назвал председатель обкома, разумеется, преодолимы. Да, сегодня водительские права можно получить не только в ДОСААФ. Но разве нельзя скоординировать работу автошкол и СТК, скажем, с работой учебных комбинатов автотранспортников, исходя из реальных потребностей области? Почему сотрудничество с «Печенганикелем» остается всего лишь «единичным примером», хотя на Колском полуострове множество больших и не очень больших предприятий и организаций, нуждающихся в водителях? Требуется четкие планы и современная учебная база, не боящаяся «конкуренции». А сегодня эта база отстает. Ни один из СТК, в которых готовят более 30% водителей для народного хозяйства, не имеет автодрома, учебных площадок; основательного обновления требует оборудование классов.

Как известно, авторитет организаций ДОСААФ завоевывается не только в учебной работе. Свою лепту, лепту немалую, вносит и спорт: само отношение к нему, помощь энтузиастам, подготовка спортсменов, разрядников, судей. Особенно возрастает его значение теперь, с выходом Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта».

У мурманчан в почете мотоспорт. Это видно по росту числа и массовости соревнований, количеству разрядников. Особенно популярны кроссы, в последнее время много поклонников появилось у скийоринга. Честно говоря, я думаю, что в заполярном Мурманске признаны и гонки по ледяной дорожке. Не тут-то было: во всей области нет ни одной секции ледовиков. А шесть мотоциклов для зимнего спидвея, по словам старшего инструктора обкома ДОСААФ В. И. Сюсюры, даже хотят списать за ненадоб-

ностью. Нет льда? Но стадион «Строитель» прошлой зимой предлагал свою дорожку. Нет желающих? Я разговаривал с мотоспортсменами — они «за», только помогите по-настоящему. Понятно, развивать все виды невозможно, но ведь зима в Заполярье куда длиннее лета, и потому от зимних и отдача может быть больше, если иметь в виду пропаганду технических видов спорта среди молодежи, населения. До сих пор здесь помнят, какое огромное количество зрителей собрало первое соревнование на снегоходах «Буран», организованное журналом «За рулем» в рамках Праздника Севера.

Если все же в целом к мотоспорту и картингу в обкоме ДОСААФ относятся еще с пониманием, то автоспорт твердо держат в разряде нелюбимых. Аргументы «против» (их выдвигает обком): дорого, непопулярно, нет классных мест в соревнованиях. Аргументы «за» (поклонников автоспорта): есть энтузиасты, популярность, и успехи появятся тогда, когда будут созданы условия для работы секций, когда дадут возможность участвовать в соревнованиях не раз в год для «галочки», а и в таких, где проверятся и растет мастерство. Сложиться, к примеру, раллийные экипажи. Им бы обкататься, набрать опыта, поучиться у соперников. Но после одной неудачи (11-е место) стартов больше не было: нечего, мол, зря ездить, если на большее не способен. Экипажи стали распадаться, тут же упреки — «разбегайтесь». Нет, не разбежались, по-прежнему влюблены в автоспорт, готовы отдать ему время и силы. Но сколько можно доказывать право на существование? Откуда придут результаты, если нет условий для тренировок и стартов для практики? И для этого отнюдь не обязательно ездить за тридевять земель. В своей области, в соседней Архангельской, в Карельской АССР надо искать возможности для организации совместных соревнований автомобилистов. Скоро Спартакиада народов СССР, в программе которой и автоспорт. Кто и как будет представлять на ней Мурманскую область? Чтобы ответить на этот вопрос, нужно иное отношение к этому виду спорта. Нужен упор на массовость, на удовлетворение запросов многочисленных его почитателей.

Перелистав блокнот с «мурманскими» записями, вижу, что многое заслуживает похвалы в делах и планах досаафовцев Мурманской области. Цифры из отчетов, мнения моих собеседников. Убедительные порой цифры и противоречивые мнения. Наверное, так и должно быть, когда дело не топчется на месте. И, останавливаясь сейчас больше на том, что еще не сделано, я не забываю о главном: областная организация ДОСААФ вышла из разряда середняков. Вышла, похоже, уверенно. А значит, последнее слово она еще не сказала.

В. СТАРЧЕВСКИЙ,
спецкор «За рулем»

г. Мурманск



Новогодние пожелания читателям «За рулем»

В. В. ЛУКЬЯНОВ,
начальник Главного управления
ГАИ МВД СССР,
генерал-лейтенант милиции

Много символов у нашего времени и один из них, на мой взгляд, наиболее общий — автомобиль. Оглянитесь вокруг: куда ни посмотришь — везде он, автомобиль. Он и труженик — много грузов и пассажиров перевозится автомобилями. Он и помощник в труде и отдыхе для многих семей — в стране уже сегодня более 8 миллионов личных автомобилей. Он помощник в воспитании молодежи — миллионы прошли через школы и клубы ДОСААФ, состоят членами обществ автомобилистов.

Массовая автомобилизация у нас в стране — факт уже состоявшийся, и с каждым годом темпы ее все возрастают. Водитель — одна из наиболее массовых профессий. Миллионы людей, разных по воспитанию и по способностям, с разными характерами и привычками, оказываются в кабине автомобиля. Взяв в руки руль, они принимают на себя очень серьезную ответственность перед всеми нами. К сожалению, иногда приходится говорить не только о радостях автомобилизации, но и о тех негативных явлениях, которые ей сопутствуют.

Наша служба делает все возможное, чтобы аварий на дорогах стало меньше, чтобы в них не страдали люди. Для этого разрабатываются и вводятся новые технические средства регулирования и организации дорожного движения, совершенствуется контроль за техническим состоянием транспортных средств, за дорогами и, конечно же, за соблюдением Правил самими водителями. Для этого несут службу на улицах и дорогах страны работники ГАИ.

Год от года наша работа дает все более заметные результаты. Но можно сделать, и я в этом совершенно уверен, гораздо больше. С вашей помощью, товарищи водители! Самое главное, чтобы мы все вместе делали одно общее дело. Взаимопонимание между работниками ГАИ и водителями необходимо ради безопасности всех, кто участвует в дорожном движении, то есть, в конечном счете, ради всех нас. Вот этого и хотелось бы пожелать нам всем в новом году. Пожелать во имя того, чтобы автомобиль приносил нам и нашему обществу только добро и радости! Ведь, собственно, для этого он и был придуман.

В. И. СЕВАСТЬЯНОВ,
лётчик-космонавт СССР,
дважды Герой Советского Союза

Признаюсь — люблю автомобиль. И понимаю, что в этом увлечении далеко не одинок, но моя привязанность имеет фамильные корни — отец был профессиональным водителем.

В вождении автомобиля меня привлекают радость общения с техникой и умение владеть ею. Здесь все подчинено только тебе — это ли не повод для удовлетворения. Кроме того, за рулем отвлекаешься от будничной суеты, так как процесс вождения поглощает целиком. Я за рулем отдыхаю. Для меня автомобиль — и помощник, и друг.

Люблю автомобиль еще и за то, что он по-своему сближает людей. В этом убеждаешься, когда видишь, как кто-то остановил машину, чтобы помочь водителю-инвалиду сменить колесо или просто одолжить кому-то несколько литров бензина. А разве мало значит просто эле-

ментарные знаки внимания друг к другу?! Вот один из водителей притормаживает, позволяя другому благополучно влиться в плотный транспортный поток. Растерявшемуся новичку дают возможность спокойно завершить маневр, не дожидаясь при этом сигналами и активной жестикуляцией. Водитель останавливается и жестом предлагает пешеходам закончить переход... Наблюдая подобные ситуации, понимаешь, что за рулем водитель, который вполне состоялся как человек, и, я уверен, у многих возникает желание поступить точно так же, а дорога ежедневно предоставляет для этого множество возможностей.

В наступившем году я хочу пожелать всем, кто делает автомобили, ремонтирует их и обслуживает, кто организует дорожное движение и регулирует его, ну и, конечно, водителям — счастья, благополучия и обязательно гладкой, удачной дороги. И, товарищи водители, будем относиться друг к другу с пониманием и уважением. От этого выиграет безопасность движения и мы с вами.

М. А. УЛЬЯНОВ,
народный артист СССР, лауреат
Ленинской и Государственной
премии РСФСР

Одно из важных, на мой взгляд, достоинств актерской профессии состоит в том, что она дает возможность испытать себя на многих поприщах. На сцене и экранные мне пришлось быть рабочим и председателем колхоза, инженером и ученым, партийным работником и военачальником — всех ролей не перечислишь. Но вот водителем не был. Многим моим товарищам по кино повезло больше. Николай Крючков, Юрий Яковлев, Донатас Банюнис, Леонид Куравлев снимались за рулем автомобиля, демонстрируя свое водительское умение. Увы, меня среди них нет.

Наверстываю в этом смысле после работы. Я ведь давний автолюбитель. Конечно, не из тех, кто, как большинство, наверное, читателей «За рулем», досконально разбирается в устройстве автомобиля. Я больше полагаюсь на автосервис. А вот управлять машиной люблю. Так же, как и наблюдать, когда это красиво и профессионально делают другие.

Высшее мастерство актера, когда он совершенно органичен в раскрываемом образе. Думаю, что примерно то же самое и у водителей. Когда пассажиры чувствуют себя в машине спокойно и раскованно, когда дорога им кажется короткой не оттого, что мчалась сломя голову, а просто оттого, что поездка была приятной и незаметной, когда, наконец, водитель не только сам не создает трудных ситуаций на дороге, но и другим помогает из них выбираться, вот тогда это мастер, профессионал. Стремиться к этому я и хочу пожелать читателям «За рулем». Ведь без высокого профессионализма, уверен, невозможно не только принести пользу обществу, но и самому испытывать радость, удовлетворение. Ну и, конечно, всем вам в наступившем году хочется пожелать счастья, здоровья и мира!

Э. А. РЯЗАНОВ,
кинорежиссер, народный артист РСФСР,
лауреат Государственной премии

Признаться, мне не совсем понятно, почему редакция пригласила на страницы своего первого номера именно меня. То, что я поставил несколько так называемых «новогодних» кинокомедий и у меня вследствие этого «дедморозовская» репутация, отношу не уважительная причина. Надо смотреть в корень — как человек относится к автомобилям и автомобилистам. Судя по поставленным мною фильмам, картина вырисовывается весьма неприглядная.

В комедии «Берегись автомобиля» мне явно симпатичны зlostные угонщики автомобилей. Идем, а точнее едем, дальше. В триюковой ленте «Невероятные приключения итальянцев в России» мы расколшматили несколько новеньких «жигулей» и «москвичей». И не усвоились на этом. «Преступная ненависть» к автомобилям довела меня до того, что в «Иронии судьбы», комедии, посвященной исключительно человеческим отношениям, я умышленно вставил автомобильный трюк: сбросил на беззащитного «жигуленка» самосвал грязного снега. При этом совершенно не считался с тем, что такие действия крайне неприятны артисту, а в жизни преданному автолюбителю, Ю. Яковлеву, сидевшему в машине. А вспомните, как я изобразил автолюбителей в фильме «Гараж». Мягко говоря, некомплиментарно.

Мало того, я еще умудрился написать песню «У природы нет плохой погоды». Это утверждение спорно, по меньшей мере, с обычной, житейской точки зрения. А с шоферской вообще лживо. Эта песня ориентирует водителя совсем не туда. К примеру, гололед на дороге никак не укладывается в авторскую концепцию. А туман? А дождь или метель?

Читатели, я надеюсь, поняли шутку. Автомобилистам, как я заметил, присуще чувство юмора. А, если говорить серьезно, к автомобилю я отношусь как к части своего организма, правда, дорогой части. Я словно прирос к автомобилю, а автомобиль ко мне. Наряду с достоинствами в этом есть немало и недостатков, главный из которых — лишние килограммы веса.

Вообще наша кинематографическая жизнь невысшима без автомобиля. Герои наших лент — советские автомобилисты — год от года становятся все фотогеничнее. Немало наших фильмов о шоферах-профессионалах. Но автомобили и их водители играют заметную роль и «за кадром». Караван машин, выезжающих из ворот киностудии на натурную съемку, внушительн, впечатляющ. В нем огромные грузовики-электростанции, автобусы с аппаратурой для звукозаписи, специальные автомобили с плавным ходом для хрустально-капризной киноаппаратуры, операторские краны, смонтированные на грузовиках, автобусы с мас-совойной...

Вот я и пользуюсь сейчас случаем, чтобы поблагодарить своих коллег — кинематографических водителей, несправедливо забываемых в дни премьер, за преданный труд, пожелать им и всем автотранспортникам страны ровной дороги, безаварийной езды, надежных машин и хорошего настроения.



«ЖИГУЛИ», «МОСКВИЧИ», «ЗАПОРОЖЦЫ» 1982 ГОДА



Когда смотришь сегодня на полководческие автомобили, разливающиеся по улицам наших городов, когда на экранах телевизоров или в кинохронике возникают конвейеры ВАЗа, АЗЛК, ижевского завода, трудно себе представить, что всего пятнадцать лет назад производство легковых машин в стране едва превышало 200 тысяч в год. Ныне один лишь ВАЗ делает на полмиллиона больше. А в последнем году минувшей пятилетки их общий выпуск составил 1327 тысяч. В шесть с половиной раз выросло производство легковых автомобилей с 1965 года по 1980 год — впечатляющее свидетельство мощи советской индустрии.

В предельно короткий срок был сооружен и пущен еще в восьмой пятилетке гигантский завод в Тольятти, создано большое автомобильное производство в Ижевске, не уступающее по мощности московскому, организован массовый выпуск автомобильных двигателей в Уфе, реконструированы АЗЛК и ЗАЗ. Ныне в сфере производства легковых машин вовлечены крупнейшие предприятия многих отраслей промышленности, огромные материальные и трудовые ресурсы.

Если открыть статистический сборник

«Жигули» ВАЗ—2107. Двигатель — 1458 см³, 77 л. с. (57 кВт); длина — 4145 мм; масса в снаряженном состоянии — 1030 кг; скорость — 150 км/ч; время разгона до 100 км/ч — 17 с. Описание — «За рулем», 1981, № 5—6.

«Жигули» ВАЗ—2105. Двигатель — 1294 см³, 69 л. с. (51 кВт); длина — 4130 мм; масса в снаряженном состоянии — 995 кг; скорость — 143 км/ч; время разгона до 100 км/ч — 20 с. Описание — «За рулем», 1980, № 6, 8, 11, 12; 1981, № 2.

«СССР в цифрах в 1980 году», то в разделе «Продажа населению товаров культурно-бытового назначения» можно увидеть любопытные цифры. С 1965 по 1980 годы продажа легковых автомобилей (включая комиссионную торговлю — прим. ред.) возросла с 64 до 1117 тысяч в год. Этот выразительный показатель огромного роста благосостояния рабочих, колхозников, трудовой интеллигенции говорит и о том, что легковой автомобиль в семье становится обычным явлением, что он сегодня рассматривается в одном ряду с такими товарами массового спроса, как телевизоры, холодильники, стиральные машины.

В настоящее время около 8 миллионов семей имеют автомобили, и за годы одиннадцатой пятилетки их количество еще больше возрастет. В этом находит отражение линия партии на неуклонное повышение материального благосостояния и все более полное удовлетворение потребностей советских людей.

Во втором году одиннадцатой пятилетки заводы легковых автомобилей в соответствии с курсом, намеченным в «Основных направлениях экономического и социального развития СССР», будут осуществлять крутой поворот к более эффективному использованию и сбережению материальных ресурсов и на этой основе повышать качество машин, их экономичность. Именно на эту сторону дела, а не на количественный рост на-

правлены усилия автомобилестроителей.

В 1982 году в основном сохранятся сложившиеся в десятой пятилетке пропорции производства легковых автомобилей: более половины их составят «жигули» и «нивы», примерно четвертую часть — «москвичи» и ИЖИ, немногим более десяти процентов — «запорожцы», остальные — машины ГАЗа, УАЗа, ЛуАЗа.

В программе Волжского автомобильного завода большее место, по сравнению с первым годом пятилетки, займут новые модели ВАЗ—2105 и ВАЗ—2107. Но это не означает, что в 1982 году уже будут сняты с производства прежние, заслужившие признание машины. Просто изменятся соотношения выпускаемых моделей. Также повысится доля «Москвича—2140СЛ» в продукции АЗЛК, ижевский автомобильный завод приступит к выпуску модернизированных ИЖИ, а горьковский начнет выпуск «Волги» ГАЗ—3102 с форнамерно-факельным зажиганием.

Из многочисленных моделей и модификаций, которые станут сходиться с конвейеров наших предприятий во втором году пятилетки, мы отобрали четыре — новые и новейшие — и еще раз представляем их читателям.

«Запорожец» ЗАЗ—968М-03. Двигатель: 1198 см³, 41 л. с. (30 кВт); длина — 3765 мм; масса в снаряженном состоянии — 840 кг; скорость — 118 км/ч; время разгона до 100 км/ч — 38 с. Описание — «За рулем», 1980, № 1.

«Москвич—2140СЛ. Двигатель—1478 см³, 75 л. с. (55 кВт); длина — 4250 мм; масса в снаряженном состоянии — 1080 кг; скорость — 140 км/ч; время разгона до 100 км/ч — 19 с. Описание — «За рулем», 1981, № 1.

ШАГИ ПЯТИЛЕТКИ



БМД-1

БУДУЩЕМУ ВОИНУ

Внешне эта машина похожа на небольшую танк. Она очень компактна: по длине — чуть короче грузовика ГАЗ-66, по высоте — почти как ВАЗ-2121. Ее индекс расшифровывается так: боевая машина десанта, первая.

Может быть на БМД придется нести воинскую службу молодым читателям журнала, нынешним курсантам ДОСААФ. Поэтому общее знакомство с бронированной гусеничной боевой машиной, которая может плавать и изменять дорожный просвет, позволит им конкретнее представить, с какой техникой они будут иметь дело.

БМД-1 — качественно новое средство вооружения воздушнодесантных подразделений. Она обеспечивает высокую подвижность десанта, хорошую его защищенность, усиливает огневые возможности. Ее можно доставлять к месту действия большими транспортными самолетами и десантировать на специальных парашютных системах.

Броневой корпус БМД-1 включает три отделения. В первом из них — отделение управления — расположены органы управления (рычаги, педали, выключатели, приборы), сиденья механика-водителя, командира машины и пулеметчика, а также два курсовых пулемета с боекомплектом, другое оборудование.

Среднее отделение, которое является одновременно боевым и десантным, занимает центральную часть корпуса и башню. Во вращающейся башне — гладкоствольная пушка калибра 73 мм, спаренный с ней пулемет и установка для пуска противотанковых управляемых реактивных снарядов (ПТУРС). Поддача боекомплекта к вооружению и наведение на цель автоматизированы. Поэтому в башне лишь один член экипажа — наводчик-оператор. Он обслужи-

живает пушку, пулемет и установку для запуска ПТУРСов и управления ими. В корпусе же — места для трех десантников, над которыми позади башни предусмотрен десантный люк. Рядом с ними находятся отопитель и система противопожарного оборудования.

Заднее, силовое отделение изолировано от остального объема корпуса герметичной перегородкой. В кормовой части машины двигатель и трансмиссия, включая ведущие звездочки.

Конструктивной особенностью БМД-1 является независимая гидропневматическая подвеска всех опорных катков. Каждый упругий элемент подвески (так называемая пневматическая рессора) заполнен нейтральным газом — азотом. При работе подвески газ сжимается, обеспечивая нелинейную ее характеристику, то есть жесткость с увеличением нагрузки не остается постоянной (как у рессор, пружин или торсионов), а пропорционально возрастает. Такая конструкция обеспечивает машине плавный ход по пересеченной местности, эффективно смягчает толчки и удары от наезда на препятствия. Во время ведения огня с хода гидропневматическая подвеска создает условия для существенного улучшения прицельности стрельбы.

Специальная жидкость, которой заполнены узлы подвески, уплотняет ее подвижные части и предотвращает утечку азота. Напомним, что пневматическая подвеска с азотным наполнителем применяется и на отечественных карьерных самосвалах БелАЗ-540А и БелАЗ-548А.

Другой интересной особенностью подвески БМД-1 является гидравлическая система изменения дорожного просвета (клиренса). Для движения по пересеченной местности и шоссе маши-

не бывает нужен наибольший дорожный просвет. При переброске на десантных самолетах, а также при маскировке желательно уменьшить высоту, а следовательно, максимально сократить дорожный просвет. Изменение дорожного просвета — опусканием или подъемом корпуса относительно опорных катков и соответствующим натяжением гусениц — осуществляется пневмогидравлическим устройством, действующим через силовые рычаги и балансиры опорных катков. Управление им выведено к месту механика-водителя.

Конструкции трансмиссии и механизмов поворота БМД-1 — традиционные для большинства гусеничных машин (сельскохозяйственных тракторов, транспортеров, танков): механическая четырехступенчатая коробка передач, бортовые многодисковые фрикционы, ленточные тормоза, а также бортовые передачи с планетарными редукторами. Принятая для боевой машины десанта система поворота с выключением бортового фрикциона и притормаживания соответствующей ему гусеницы наиболее проста и надежна и для легкой машины вполне оправдана.

БМД-1 приспособлена для преодоления водных преград благодаря герметичному корпусу, придающему ей плавучесть, и водометному (гидроактивному) движителю. Этот движитель, приводимый от силового агрегата, выбрасывает подаваемую в него воду в сторону, противоположную движению машины, создавая реактивную силу. Чтобы на плаву носовую часть машины не захлестывала волна, предусмотрен волноотражающий щит с дистанционным управлением механиком-водителем.

Из специального оборудования БМД-1 надо отметить радиостанцию, водооткачивающий насос, гирополукомпас (для движения на плаву).

БМД-1, близкая по конструкции к танкам и БМП — боевой машине пехоты, совмещает и дополняет их функции при решении специфических боевых задач воздушнодесантных войск. Проведенные в конце 1981 года военные учения «Запад-81» продемонстрировали большие возможности этих боевых машин.

С. КАРПОВ,
подполковник-инженер

Техническая характеристика

Общие данные: боевая масса (масса в снаряженном состоянии с экипажем и боекомплектом) — 7200 кг; максимальная скорость на суше — 61 км/ч, на плаву — 9–10 км/ч; среднее удельное давление на грунт — 0,5 кгс/см²; экипаж — 4 чел., десант — 3 чел.

Размеры: длина — 5400 мм; ширина — 2630 мм; высота — 1620–1970 мм; дорожный просвет — 100–450 мм.

Двигатель: тип — четырехтактный дизель водяного охлаждения; расположение и число цилиндров — V6; мощность — 240 л. с.

Трансмиссия: главный фрикцион (сцепление) — сухого типа, двухдисковый; коробка передач — четырехступенчатая с синхронизаторами III и IV передач; бортовой фрикцион — сухого типа, многодисковый; бортовая передача — одноступенчатая, планетарная.

Ходовая часть: подвеска — независимая, пневмогидравлическая; гусеничный движитель — 2 металлических гусеничные ленты, 10 опорных катков, 2 ведущие звездочки, 2 направляющих колеса и 8 поддерживающих роликов.

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

МАРШРУТЫ «СОВТРАНСАВТО»

Так называется Главное управление международных автомобильных сообщений Министерства автомобильного транспорта РСФСР, созданное тринадцать лет назад. Маршруты его машин проходят по территории почти трех десятков стран Европы и Азии. Наиболее интенсивны транспортные операции с социалистическими странами — нашими ближайшими соседями. Достаточно сказать, что в десятой пятилетке объем перевозок грузов с ними превысил полтора миллиона тонн.



Автопоезда «Совтрансавто» на трассе: «Волво-Ф89-32» (на переднем плане) и МАЗ—504В.

Фото В. Углика (ТАСС)

«Совтрансавто» располагает сегодня парком из трех тысяч грузовых автомобилей и трехсот автобусов. В их числе современные машины МАЗ—504В, «Волво-Ф89-32», «Мерседес-Бенц-2232ЛС», «Икарус-255» и другие. Управляют этими сложными и быстроходными автомобилями высококвалифицированные водители.

В одиннадцатой пятилетке работникам управления предстоит обеспечить дальнейший рост международных перевозок грузов и пассажиров, расширение географии транспортных связей.

КО—505 И КО—504

Очистка канализационной сети и сбор жидких нечистот — необходимая работа в коммунальном хозяйстве любого города. Для максимальной их механизации широко применяются смонтированные на автомобильных шасси специальные установки. Две из них, базирующиеся на шасси КамАЗ—53213, экспонировались на проходившей в Москве международной выставке «Стройдормаш-81».

Машина КО—504 арзамасского завода коммунального машиностроения предназначена для прочистки канализационных сетей гидродинамическим способом. Она снабжена приемным рукавом

КО—504 (вверху) и КО—505.

Фото В. Князева



длиной в несколько десятков метров с размывочной головкой, двумя цистернами с водой емкостью 9,5 м³. Подача и укладка рукава механизированы. Масса установки КО—504 с полной нагрузкой — 20 500 кг.

Для механизированной очистки выгребных ям от фекальных жидкостей и их транспортировки к месту обезвреживания служит другая установка — КО—505. Две ее цистерны вмещают 10 м³ жидких отходов. Масса снаряженной машины — 10 500 кг.

КО—504 и КО—505 позволяют механизировать и ускорить неприятный и трудоемкий процесс устранения и вывоза нечистот.

МУЗЕЙ МОТОЗАВОДА

Рижский ордена «Знак Почета» мотозавод «Саркана Звайгзне» недавно отметил полувековой юбилей. Велосипедная фабрика, организованная в 1927 году, ныне стала одним из крупных предприятий, с конвейера которого ежегодно сходит свыше 300 тысяч популярных мопедов «Рига—11» и «Рига—16».

Производство велосипедов начиналось, по существу, в небольшой мастерской. Важную роль в развитии предприятия сыграли заказы Советского Союза. С восстановлением Советской власти в Латвии в 1940 году завод был национализирован. Его рабочие одними из первых поддержали просьбу о принятии Латвии в состав СССР.

Во время войны предприятие сильно пострадало: при отступлении гитлеровцы уничтожили или вывезли много оборудования, разрушили здания. Но уже к Дню Победы рабочие сумели изготовить 10 тысяч велосипедов. Вскоре завод был реконструирован, выпуск велосипедов увеличился в несколько раз. А в 1958 году началась подготовка к производству



мопедов, первая партия которых сошла с конвейера в 1961 году.

Все эти вехи истории представлены в музее, созданном энтузиастами накануне 50-летия завода.

Основное место в экспозиции занимают образцы машин, выпускавшихся заводом. Здесь велосипеды послевоенной поры, первые мотовелосипеды и, конечно, обширное семейство мопедов «Рига» — от первой модели до сегодняшней «Риги—16». Богато представлены спортивные мотоциклы. Среди них выделяются кроссовый «Рига—14Ю», на котором подростки делают первые шаги в большой спорт, и уникальный мотоцикл для кольцевых гонок «Рига—17С». Его 50-кубовый двигатель с водяным охлаждением развивает до 16 л. с.

Создание музея «Саркана Звайгзне» — достойный вклад в дело пропаганды истории отечественной техники.

М. ДЕМИДОВ

г. Рига

«МУЛЬТИКАР-25» В МОСКВЕ

Уборка снега, разбрасывание на зимних дорогах песка и хлоридов, поливка улиц и газонов, ремонт и обслуживание уличных фонарей, установка световых реклам, доставка малых партий грузов — такова лишь часть работ, в которых могут быть задействованы специальные и специализированные автомобили семейства «Мультикар-25». К выпуску его приступило с октября 1978 года народное предприятие «Фарцойгверк Вальтерсхаузен», входящее в состав автомобильного объединения ИФА (ГДР).

В Москве представители завода и внешнеторгового объединения «Экспорт-импорт-транспортмашин» показали в действии пять из двенадцати выпускаемых на шасси «Мультикар-25» машин. Среди отличительных особенностей их конструкции — дизель мощностью



Работники ИФА демонстрируют в Москве машины «Мультикар-25». Фото В. Князева

45 л. с., колеса с разъемными ободами, раздельный привод тормозов, блокируемый дифференциал, широкий — от 3,5 до 50 км/ч — диапазон скоростей, малый радиус поворота.

Маневренные малогабаритные фургоны, грузовики с бортовой платформой, самосвалы, коммунальные автомобили этого семейства уже эксплуатируются более чем в тридцати странах. И вот первые 30 машин «Мультикар-25» поступили в наши транспортные организации.

КЛУБ «АВТОВЕТАРАН»

С каждым годом деятельность общественников по охране памятников автомобильной истории расширяет свои рамки. К уже известным клубам в Ленинграде, Москве, Риге, Таллине прибавляются новые. Не так давно журнал рассказывал о свердловском «Спринте». Несколько подобных клубов родились и на Украине.

Первым в республике был создан киевский «Автоветеран». Дата его рождения — 6 июня 1978 года, когда состоялось собрание владельцев машин-ветеранов. Организаторы — киевский городской совет общества автомобильных любителей УССР, ГАИ города Киева, инициативная группа владельцев старинных самоходов. Клуб «Автоветеран» работает на правах секции при киевском городском совете ДОАМ. Он участвует в мероприятиях городского и областного советов общества, месячниках безопасности движения, проводимых ГАИ.

Сегодня в клубе около 50 активистов. Остальные владельцы машин-ветеранов (еще примерно 100 человек) поддерживают все мероприятия и начинания клуба. Что касается автомобилей, то на учете в клубе 150 машин, выпущенных до 1945 года. Среди них несколько ЗИС—5, используемых как внутризаводской транспорт на некоторых предприятиях города, «полторка» ГАЗ—АА, еще находящаяся в эксплуатации, два ЗИС—101, две «эмки», несколько ГАЗ—67. Остальные машины — зарубежных марок.

Уже в год своего учреждения клуб с успехом провел парад, посвященный Дню работников автомобильного транспорта. Парад машин времен Великой Отечественной войны стал частью большого праздника, состоявшегося два года назад в честь 35-летия освобождения Киева. В нынешнем году киевляне вме-



Машины членов клуба перед очередным парадом.

сте с группой активистов одесского и львовского клубов были гостями фестиваля московских автотранспортников.

г. Киев

В. ВЕЛИЧКО

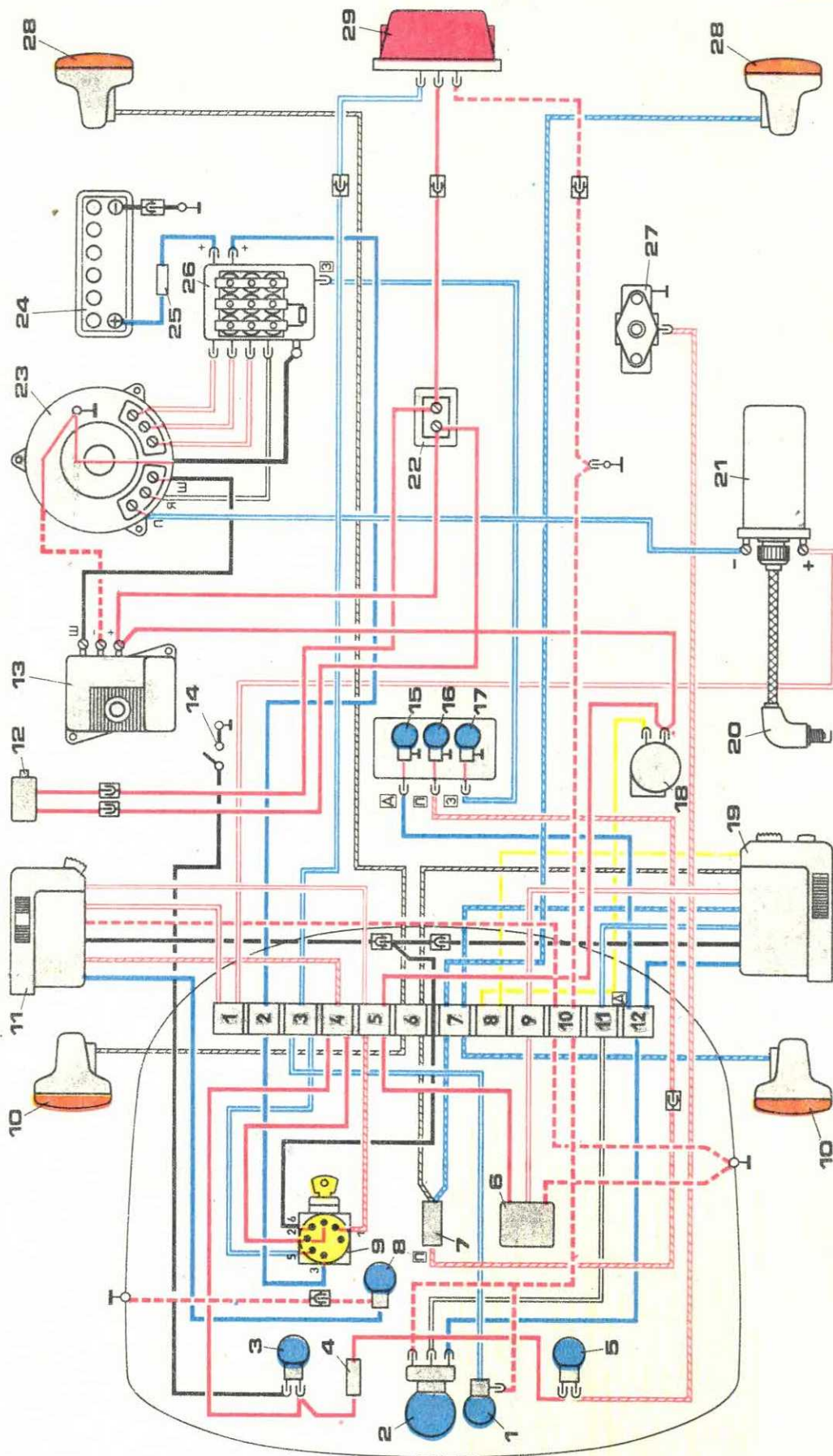


СХЕМА ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ МОТОЦИКЛА «ПЛАНЕТА-СПОРТ»

1 — лампа стоячного света; 2 — лампа главного света; 3 — лампа контроля нейтральной передачи; 4 — резистор; 5 — лампа контроля давления масла; 6 — реле указателей поворота; 7 — блок диодов (развязка); 8 — лампа освещения шкалы спидометра; 9 — замок зажигания; 10 — передние фары; 11 — выключатель стоп-сигнала; 12 — выключатель стоп-сигнала ручного тормоза; 13 — реле-регулятор; 14 — выключатель лампы нейтральной передачи; 15 — лампа контроля

стоячного света; 16 — лампа контроля указателей поворота; 17 — лампа контроля работы генератора; 18 — звуковой сигнал; 19 — переключатель света и указателей поворота, выключатель звукового сигнала; 20 — свеча зажигания; 21 — катушка зажигания; 22 — выключатель стоп-сигнала; 23 — генератор; 24 — аккумуляторная батарея; 25 — предохранитель; 26 — датчик давления масла; 27 — задний фонарь; 28 — задний фонарь; 29 — задний фонарь.

Условные обозначения

- красный
- коричневый
- розовый
- оранжевый
- голубой
- зеленый
- фиолетовый
- желтый
- черный
- серый
- белый

«Планета-спорт» — первый ижевский мотоцикл с 12-вольтовым электрооборудованием, которое отвечает всем современным требованиям, предъявляемым к этой системе.

Совершенствуя машину, завод внес в нее ряд изменений. В частности, улучшены фиксация и четкость срабатывания переключателей ИЖ П101 и ИЖ П102 и выключателя на руле. Оптический элемент фирмы «Хелла» в фаре заменен советским ФГ 137, а фонари ИЖ УП1 указателей поворота — унифицированными фонарями 16.3726. Есть и другие новшества.

12-вольтовым оборудованием оснащаются теперь и «Юпитер—4». Завод готовит к производству и новую модель «Планеты-спорт», электрооборудование которой унифицировано с «Юпитером—4».

Однако уже сейчас владельцы «Планеты-спорт» могут использовать ряд электроприборов ИЖ Ю-4 без значительных переделок. К ним относятся генератор 28.3701 (если он продается без прерывателя и конденсатора, их можно взять со старого ИЖ ГП1); фонари указателей поворота 16.3726; оптический элемент фары ФГ 137; задний фонарь ФП146; спидометр СП102; аккумуляторная батарея 6МТС-9.

Чтобы установить прерыватель указателей поворота ИЖ РП2СМ-10 в корпус фары, надо изготовить из стальной полоски толщиной 1—1,5 мм дополнительный кронштейн и заменить штатные наконечники круглыми. После такой же переделки наконечников можно применять на «Планете-спорт» и комбинированные переключатели ИЖ П101-20 и ИЖ П102-20 от мотоцикла ИЖ Ю-4. Для этого, отжав шилом или спицей фиксирующие усики, вынимают штатные наконечники. Отрезают их и на зачищенных концах проводов обжимают и припаивают круглые наконечники. У переключателя ИЖ П101-20 к черному проводу припаивают еще голубой отводящий провод длиной 130—150 мм со штатным наконечником.

Совершенствование электрооборудования мотоциклов и применение новых приборов привели, естественно, к некоторому усложнению электрической схемы. Давайте познакомимся с ее основными элементами на примере электрооборудования схемы «Планета-спорт», во многом схожей со схемами других ижевских мотоциклов.

Система зажигания. Это, пожалуй, главная система, потому что без нее не может работать мотор. Проследим и запоним ее электрическую цепь. От аккумуляторной батареи 24 через предохранитель 25 и выпрямитель 26 питание поступает на клемму (2) соединительной панели в корпусе фары и далее на клемму (3) замка зажигания 9. При повороте его ключа в положение I замыкаются клеммы (3—2—1 и 5—6). Теперь с клеммы (1) замка ток идет на клемму (5) соединительной панели, от нее на аварийный выключатель 11 зажигания, а через его замк-

нутые контакты на клемму (1) соединительной панели и далее в первичную обмотку катушки зажигания 21 (второй конец первичной обмотки — клемма «—» соединена с прерывателем). Таким образом, включается цепь системы зажигания мотоцикла.

Если двигатель не работает из-за отсутствия искры на свече, проверьте, подается ли к ней высокое напряжение. Для этого выньте провод из колпачка и поднесите к ребру цилиндра с зазором 2—3 мм. Если при вращении коленчатого вала кик-стартером искра между проводом и цилиндром не появится — высокого напряжения нет. Причину этого находят следующим образом. При включении зажигания 12-вольтовой контрольной лампочкой проверяют, поступает ли питание на клемму «+» катушки зажигания. Если нет, то проверяют всю цепь, начиная от аккумуляторной батареи. Обычиной причиной отсутствия напряжения является ослабление крепления клемм или их окисление, а также неисправность предохранителя.

Добившись того, что на клемме «+» катушки зажигания появится нормальное напряжение, аккуратно зачистите контакты прерывателя, проверьте и установите между ними зазор 0,4—0,6 мм и отрегулируйте начальный угол опережения зажигания.

Если двигатель при пуске дает лишь отдельные вспышки, а на контактах прерывателя появился белый налет — значит, вышел из строя конденсатор (редко, но такое бывает).

При правильном зазоре, чистых контактах прерывателя и исправном конденсаторе причиной отсутствия искры на свече может быть неисправность ее пластмассового колпачка (пробой на «массу») или катушки зажигания (она неразборная, поэтому ее заменяют). Недоброкачественная свеча может вызывать перебои в работе двигателя или затруднять его пуск.

Система сигнализации и освещения

Указатель поворотов. При включении зажигания (ключ в положении I) электроэнергия от аккумуляторной батареи 24 (или выпрямителя 26 при работающем двигателе) подается через клеммы (3 и 1) замка зажигания 9 на клемму (5) соединительной панели. К ней подведен провод питания реле 6 указателей поворота, звукового сигнала 18 и «плюсовой» провод выключателя света 11, расположенного на руле. От реле 6 питание на фонари подается через клемму (9) соединительной панели и далее на переключатель 19 указателей поворота. С него через клеммы (6 и 7) соединительной панели оно идет на фонари 10 и 28 указателей поворота. Контрольная лампа 16 указателей поворота подключена также к клеммам (6 и 7) соединительной панели через блок диодов 7.

Причиной отказа в работе указателей поворота чаще всего бывает отсутствие «массы» в фонарях при ослаблении их крепления к раме, окисление или ослабление соединений наконечников с проводами, контактов в патронах ламп.

Чтобы ускорить поиск неисправности, цепь проверяют от неработающего потребителя к источнику питания. Для выяснения работоспособности реле 6 указателей поворота без его демонтажа надо сначала убедиться в том, что на

клемму (5) соединительной панели поступает напряжение, а коричневый провод реле надежно соединен с «массой». Затем проверьте исправность цепей, идущих к фонарям указателей поворота, замкнув отдельным проводом клемму (5) с клеммами (6 и 7) соединительной панели. Фонари правого (клемма 6) или левого борта (клемма 7) и контрольная лампа 16 при исправных цепях должны гореть, не мигая. Затем отсоедините розовый провод реле от клеммы (9) и подключите его к клеммам (6 и 7) соединительной панели. При исправном реле фонари правого или левого борта должны мигать с частотой от 60 до 120 в минуту.

Снятое с мотоцикла реле проверяют при помощи двух контрольных ламп А12-21-3 (мощность каждой 25 Вт), соединенных параллельно. К красному проводу его подключите «плюс» постоянного напряжения 12 вольт, к коричневому — «минус», а к розовому — контрольные лампы. При исправном приборе лампы должны мигать с частотой 90±30 в минуту.

Фара. В ней размещена основная часть монтажной схемы, реле указателей поворота, контрольные лампы нейтралей 3 и давления масла 5, лампа 8, освещающая шкалу спидометра, лампа 1 стояночного света, лампа 2 головного света, замок зажигания 9 и спидометр.

На последних моделях мотоциклов прерыватель указателей поворота смонтирован на раме под бензобаком.

Рассмотрим электрическую цепь головного, стояночного и габаритного света. При включенном зажигании (ключ в положении I) питание подается на клемму (4) соединительной панели, затем через контакты выключателя 11 света — на центральный контакт переключателя 19 дальнего-ближнего света. Далее через клеммы (11 и 12) соединительной панели — на нить дальнего или ближнего света лампы 2.

Габаритный свет в фаре (лампа 1) и в заднем фонаре 29 загорается при срабатывании выключателя 11 и поступлении тока через контакты (5 и 6) замка зажигания 9.

Если ключ в замке зажигания повернут в положение II (стоянка), то эти лампы получают питание через его контакты (3 и 5) независимо от положения переключателей на руле.

Слабо светящие при неработающем двигателе лампы свидетельствуют о неполной зарядности аккумуляторной батареи. Если это наблюдается на всех режимах работы двигателя, значит, сильно падает напряжение в цепи питания ламп. В этом случае проверьте электрические соединения проводов питания и «массы», очистите и подтяните винтовые и штатные разъемы, контакты в патронах ламп фары и фонарей. Проверьте исправность и надежность контактов в переключателях и предохранителе.

Поскольку мотоцикл в процессе производства постоянно совершенствуется и его электрическая схема изменяется, целесообразно внести в напечатанную здесь схему отличия вашего мотоцикла, чтобы, пользуясь ею, можно было всегда легко и быстро найти нужную цепь и определить неисправность.

В. САМОЙЛОВ,
инженер

г. Ижевск

ПОД КОНТРОЛЕМ ПРИБОРА

можно проехать бесплатно 1000 километров В ГОД

В том, что рациональный стиль езды и снижение скорости движения позволяют экономить топливо, ничего нового нет. Это наглядно вытекает из положений автомобильной науки, подтверждено многими испытаниями и, главное, водительской практикой. Пишут об этом в последнее время тоже достаточно. Однако, как говорится, воз и ныне там. Во всяком случае, незаметно, чтобы происходили какие-то изменения в манере езды основной массы водителей, в характере движения транспортного потока. Скорее всего в этом повинна водительская психология: «Что я, хуже других?!», подкрепленная изрядным запасом лошадиных сил под капотом. Уж очень трудно быть благоразумным, когда нет иных сдерживающих факторов, кроме собственных благих намерений.

Но сами желания — еще далеко не все. Недостаточно хотеть экономично ездить — нужно уметь это делать, знать, в чем заключаются приемы такой езды, и иметь объективный показатель экономичного режима движения.

Главные из этих вопросов легко разрешимы, если оснастить автомобиль прибором, непрерывно показывающим водителю характер режима, в котором он едет в данный момент.

Такие приборы, называемые эконометрами, сегодня существуют. Конструкции их разнообразны — от простейших указателей, управляемых разрежением во впускном коллекторе, до сложных электронных систем с компьютером и множеством датчиков. Если последние весьма дороги и вряд ли могут стать предметом массового применения, то первые, хотя и не отличаются высокой абсолютной точностью показаний, вполне приемлемы по цене. Шкала их разделена на цветные секторы и не имеет цифровых индексов. Но, может быть, этого достаточно для правильной оценки своего поведения за рулем? Может быть, полезно с точки зрения топливной экономичности подчинить свои действия показаниям приборов?

В выборе автомобиля для нашего теста мы колебались недолго. Им стал ВАЗ — 2101 — наиболее распространенная у нас в стране модель, хорошо известная всем автомобилистам. К началу испытаний он имел пробег 50 000 километров, находился «в расцвете сил», а его техническое



состояние и все параметры были самым scrupulous образом проверены в лаборатории дорожных испытаний Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ).

Главный контрольный прибор нашего теста — эконометр — был изготовлен из обычного технического вакуумметра с пределом показаний от «0» до -1 кгс/см². На его шкале нанесли цветовую разметку зон, границы которых определили по результатам стендовых испытаний двигателей ВАЗ. Что означали эти зоны, показано в таблице 1.

Прибор закрепили на рулевой колонке, соединили с впускным коллектором гибкой трубкой, для чего в приливе коллектора сделали резьбовое отверстие и завернули в него присоединительный штуцер. Вакуумметр — прибор очень чувствительный, и нужно было придать ему определенную инерционность, чтобы избежать резких колебаний стрелки. Для этого отверстие в штуцере сделали очень маленьким — диаметром 0,4 мм.

Нашим «испытательным полигоном» стало Садовое кольцо в Москве — город-

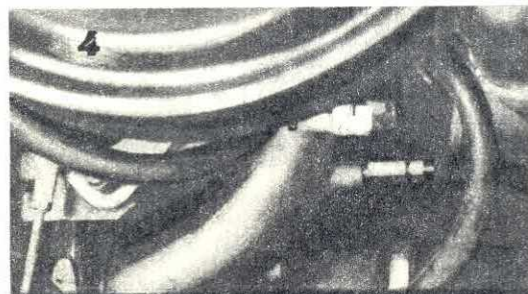
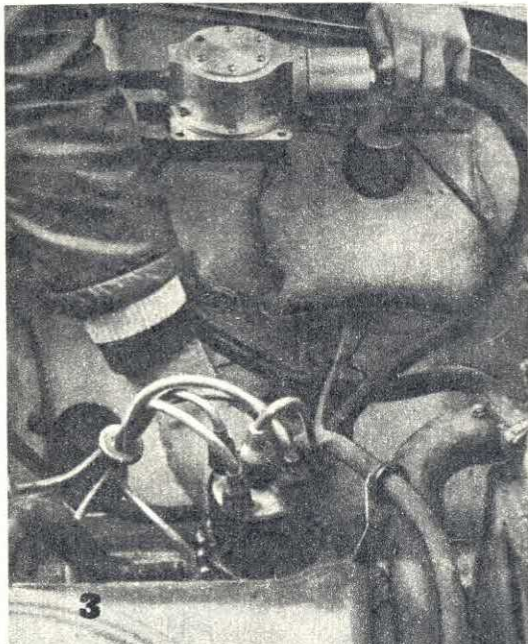
ская магистраль длиной 15 километров с очень интенсивным движением транспорта. Плюс к этому 26 светофоров, а в двух-трех местах постоянно образуется скопление машин из-за перестраивающихся в левый ряд грузовиков. Маршрут этот, при всей его загруженности, привлекателен тем, что на нем в самых узких местах проезжая часть обеспечивает трехполосное движение, позволяя избежать постоянной езды в одном ряду с грузовиками и тем самым в значительной мере избавляя эксперимент от случайных помех.

Для точного замера топлива в ходе теста автомобиль оборудовали расходомером с точностью показаний в пределах ± 1 см³. Датчик его смонтировали в топливную магистраль, а счетчик расположили справа на панели приборов, перед контролером. Время движения измеряли секундомером.

В автомобиле находились три человека — водитель, контролер и пассажир. С нашей точки зрения, такая нагрузка наиболее соответствует условиям обычной эксплуатации легкового автомобиля.

ЭКОНОМНО

БЕРЕЖЛИВО



Для испытаний VAZ-2101 оборудовали эконометром (на фото 1 он справа от рулевой колонки) и расходомером с встроенным в него секундомером.

Мы отправились на «испытательный полигон» для теста — московское Садовое кольцо (фото 2).

Датчик расходомера был установлен на левом брызговике под насосом (фото 3) и включен в топливную магистраль.

В приливе на впускном трубопроводе (фото 4) сделано резьбовое отверстие, куда ввернули штуцер для забора вакуума. На штуцер надет армированный шланг.

Двое водителей, участвовавших в тесте, — работники редакции с немалым водительским стажем (первый — 15, второй — 26 лет). Каждый из них должен был проделать следующее: сначала произвольно поехать, привыкая к автомобилю и маршруту, а затем, уже «в зачет», проехать в том режиме, в котором он ездит на собственном автомобиле, — не забывая, что расходуемый бензин оплачивается из своего кармана. Все это время эконометр был закрыт от водителя. На следующем этапе теста прибор открывали, и водитель получал возможность поехать, ориентируясь на его показания. И, наконец, он проходил еще раз маршрут «в зачет» под контролем эконометра. При зачетной езде мы фиксировали не общее, а только время чистого движения, поскольку различия в простоях на светофорах, безусловно, исказили бы оценки влияния эконометра на скорость движения.

Результаты (см. таблицу 2) мы получили положительные и несколько превосходящие наши ожидания.

Сначала несколько слов о наших лич-

ТАБЛИЦА 1

Цвет зоны на шкале	Пределы разбега жения, кгс/см ²	Режим движения
Красная	от 0 до -0,2	Дроссельная заслонка открыта, двигатель работает с высокой нагрузкой. Нерациональный расход топлива
Желтая	от -0,2 до -0,3	Дроссельная заслонка полуоткрыта, условия быстрой езды или среднего ускорения. Расход топлива удовлетворительный
Зеленая	от -0,3 до -0,7	Дроссельная заслонка открыта немного: малая нагрузка, езда на средних скоростях. Наиболее экономичный режим
Синяя	от -0,7 до -1,0	Дроссельная заслонка закрыта, автомобиль тормозит двигателем. Экономические показатели неудовлетворительны

ных впечатлениях. Говоря по совести, перед тестом каждый из нас в душе не верил в то, что получится какая-то экономия при езде по прибору, поскольку люди мы в делах автомобильных искусственные и не без основания считаем свою квалификацию достаточно высокой (а кто так не считает?), а манеру езды — рациональной. Езда с оглядкой на прибор, особенно поначалу, озадачивала: порой наши ощущения не совпадали с «мнением» его стрелки. Казалось, что ты поступаешь весьма рационально, слегка нажимая на акселератор для плавного разгона на высшей передаче, а стрелка в этот момент «лезла» в красную зону и занимала оптимальное положение только после перехода на понижающую передачу. Условия теста обязывали ей верить. В основном же, конечно, таких противоречий возникало немного, но дисциплинирующее и ориентирующее действие эконометра было безусловным. Водитель склонен прощать себе многое, вот, дескать, сейчас «прижму», а потом поеду спокойно, но стрелка всегда оставалась принципиальной, а в сутолоке уличного движения просто помогала находить верный режим. Можно с уверенностью сказать: если бы мы поехали с прибором хотя бы несколько дней и лучше привыкли к нему, экономия топлива получилась бы существенно больше шести процентов.

Разумеется, стремление следовать указаниям стрелки эконометра неизбежно связано с некоторым снижением средней скорости. Те пять процентов снижения, которые в среднем получились в наших заездах, практически никак не были заметны ни для нас самих, ни для окружающих. Разогнались мы с той же интенсивностью, что и окружающие — только более равномерно (стрелка обычно находилась в желтой зоне), никому не создавали помех и не вызывали неприятных взглядов даже со стороны «темпераментных» коллег, едущих сзади нас. А этих «темпераментных», как известно, более чем достаточно. Сначала мы просто улыбались и иронизировали по адресу тех, кто под вой собственного мотора обгонял нас и метался из ряда

в ряд, бросаясь в каждый просвет транспортного потока и останавливаясь в десятке метров перед нами у следующего светофора. А потом обратились за «помощью» к профессиональному испытателю НАМИ, для которого имитация любого стиля езды была привычным делом. Мы попросили его повторить тест. Но свой первый заезд — без эконометра — он должен был провести в «агрессивной» манере (разумеется, в рамках правил), а второй — выбирая режим движения по прибору. Полученные им результаты показаны в той же таблице 2.

При произвольной езде (без прибора) резкий, темпераментный стиль вождения, действительно, дал прирост в скорости движения по сравнению со средним результатом двух первых водителей. На городском пятнадцатикилометровом маршруте это дало выигрыш во времени около двух минут при общем времени в пути порядка получаса. Но вот расход топлива при этом вырос от 8,9 л/100 км (средний результат двух первых водителей) до 10,4 л/100 км! Очевидно, что выигрыш двух минут ценой такого перерасхода топлива лишен всякого смысла.

Тот же профессионал-испытатель при езде с эконометром показал результаты, вполне сопоставимые с теми, что показали сотрудники редакции. Следовательно, прибор вполне объективно ориентирует любого водителя на определенный экономичный режим движения.

Итак, в нашем тесте стиль езды, определяемый по эконометру, обеспечил снижение расхода топлива на 18,4% от исходного, «темпераментного» и в среднем на 6,1% — от «субъективно экономичного» (как мы уже говорили, при большей привычке к прибору этот результат наверняка мог быть лучше). Конечно, «спортсмены» составляют на дороге меньшинство, хотя в тех или иных случаях каждый из нас немножко «спортсмен», а вот знаний и умения экономно расходовать топливо в какой-то мере не хватает почти всем. Строгий тест с применением эконометра реально подтверждает этот фант. Вполне вероятно, что для подавляющего большинства автолюбителей показатель экономии топлива может превысить 10%. Много ли это? Если годовой пробег вашего автомобиля равен примерно 10 тысячам километров (а это скромная цифра), то, следовательно, стиль вождения, диктуемый эконометром, поможет вам тысяч километров проехать бесплатно. Для VAZ-2101 — это около 90 литров бензина. Для «2103», «2106» — соответственно больше. Есть и еще один плюс — езда на экономичных режимах уменьшает загрязнение воздуха токсичными выбросами, что важно само по себе и тем более в городе.

Второй и не менее важный вывод, к которому мы пришли, говорит, что вакуумный эконометр необходим автомобилистам. Вопрос о его применении и выпуске в нашей стране решаете положительно: он будет штатным бортовым прибором на перспективных моделях VAZ и AZLK. Однако вопрос следует ставить шире: необходимо организовать массовый выпуск эконометров, пригодных для автомобилей всех моделей, находящихся в эксплуатации, и оснастить ими основную массу парка легковых машин.

БРИГАДА

«ЗА РУЛЕМ»

Редакция благодарит сотрудников НАМИ В. В. Карницкого, Ф. И. Майорова, С. Л. Афанасьева и В. С. Можгинского за помощь в организации и проведении теста.

ТАБЛИЦА 2

Водитель	Езда в произвольном режиме		Езда под контролем эконометра		Уменьшение скорости движения, %	Снижение расхода топлива, %
	средняя скорость движения, км/ч	удельный расход топлива, л/100 км	средняя скорость движения, км/ч	удельный расход топлива, л/100 км		
1-й	41,6	9,1	39,8	8,5	4,3	6,2
2-й	44,1	8,7	41,7	8,2	5,5	6,0
3-й	47,4	10,4	42,9	8,5	9,5	18,4



Вместе с новым годом приходит к нам и новый спортивный сезон. Советские автомобилисты и мотоциклисты начинают его, имея за плечами победы во многих соревнованиях самого высокого ранга — чемпионатах мира по мотогонкам на льду, розыгрыше Кубка Европы прошлого года по мотоболу. Успешными для них были и выступления в кубковых турнирах спортсменов социалистических стран или, как их еще называют, малых первенствах Европы. В последнем номере журнала за 1981 год мы рассказали о победном финише наших автомобилистов в кольцевых гонках. На этих страницах речь пойдет об итогах других кубковых соревнований — кольцевых мотогонок, картинга, спидвея и мотокросса.

Розыгрыш кубков дружбы по спидвею и мотокроссу в классах машин 125 и 250 см³ — самый продолжительный. Каждый включает по семь этапов. И на всей этой марафонской дистанции турниров борьба шла настолько остро, что победители определились лишь на самом финише, буквально в последних заездах.

В кубковых соревнованиях по спидвею, где выступают спортсмены не старше 21 года, учрежденный несколько лет назад почетный приз навечно вручен советской команде. Она в третий раз подряд стала победительницей. В прошлом сезоне тренеры получили возможность более свободно варьировать составом, поскольку очки, набранные запас-

Советский гонщик А. Сикк на отечественной машине «Восток» преодолевает трассу предпоследнего этапа Кубка в городе Виннице.

Фото Б. Клиненко

«До старта осталась одна минута» — объявил диктор, и на трассе воцарилась та особая тишина, которая приходит на смену реву моторов и которую не спутаешь ни с какой другой. Замерли три десятка гонщиков с мотоциклами, замерли двести тысяч зрителей.

Старт! Несколько шагов пробегки, треск пускаемых двигателей, бросок в седло, «газ», передача — и окутанный дымом, бешено ревуший клубок исчез за поворотом. Еще не успели прийти в себя зрители, как послышался гул, приближающийся уже с другой стороны. Один за другим, слышались с машиной, пронеслись гонщики на такой скорости, что едва удавалось заметить номер.

Давно не приходилось мне видеть международных встреч на кольце, и вот командировка в ГДР, в город Фробург у Карл-Маркс-Штадта, где проходит заключительный этап розыгрыша Кубка дружбы спортсменов социалистических стран по шоссейно-кольцевым мотогонкам.

Эти соревнования проводятся в двух классах машин — 125 и 250 см³. В нынешнем году Кубок включал три этапа. После первых двух — в ПНР и ЧССР советская команда занимала второе место. В личном зачете в классе 125 см³ лидировал наш Л. Тэзалу. В ГДР перед нашими спортсменами стояла задача удержать завоеванные позиции. Рассчитать на победу мы не могли, так как

венгры значительно опережали нас по общей сумме очков. А вот за второе место нужно было еще бороться — команда ЧССР уступала нам совсем немного.

Гонщики и машины. Костяк нашей сборной составляют спортсмены Эстонии, где шоссейные гонки популярны не одно десятилетие. Лидер команды — Лембит Тэзалу, многократный победитель и призер чемпионатов страны. Ему 36 лет, двадцать из которых отданы мотоспорту. Он выступает в обоих классах, как и его земляк Ю. Преображенский. В младшем классе стартует еще эстонец Т. Маро, мотоквиз А. Мокска, в старшем в команду входят 24-летний Ю. Раудник, М. Рейнуп, С. Метс (все — Эстонская ССР) и А. Голанский из Кюна.

Мотоциклы для сборной изготовлены в Таллине производственным объединением ЦК ДОСААФ ЭССР «Вихур» под руководством главного конструктора Ю. Рандлы — в недалеком прошлом одного из ведущих советских гонщиков. Располагая весьма скромными возможностями, коллектив этого предприятия умудряется, точнее не скажешь, делать экипажную часть почти что на уровне моделей известных фирм. Более того, проявляя глубокое знание, я бы сказал, чудеса изобретательности, здесь совершенствуют серийные гоночные моторы, повышая их параметры. Так, 125-кубовый с водяным охлаждением австрий-

ский «Ротакс» стал показывать 40 л. с. при 13 500 об/мин вместо 32 л. с. при 10 500 об/мин. Благодаря «Вихуру», обеспечивающему, кстати, полное обслуживание и доставку мотоциклов на своих прицепах, советская команда после довольно долгого перерыва в международных выступлениях смогла за короткий срок войти в группу лидеров розыгрыша Кубка дружбы. А сильнейшая в этом трехэтапном соревновании, бесспорно, венгерская сборная. Ее возглавляет известный гонщик Я. Драпал, спортсмен многоопытный. Он постоянно выступает в чемпионатах Европы, других международных соревнованиях и потому всегда в отличной форме. Старты почти каждую субботу и воскресенье. В этом сезоне у него новейшая «Ямаха» (250 см³) и новая модель «Морбиделли» (125 см³, Италия). По мощности и, соответственно, скорости они превосходят мотоциклы всех других участников.

..В субботу в закрытом парке с раннего утра на разные голоса заговорили моторы — началась подготовка техники. Наче и еще раз проверяют гонщики каждый узел, каждую деталь мотоцикла, настраивают двигатель, подбирают шины. Уж кто-кто, а кольцевики прекрасного понимают, что любая «мелочь» может не просто повлиять на результат, но привести к самым серьезным последствиям.

В короткие перерывы участники встречаются друг с дру-

гом: слышатся приветственные возгласы на разных языках, деловая речь, когда с помощью переводчика расспрашивают и рассказывают о новой машине.

Вот Ю. Рандла показывает чехословацким товарищам переделанный им цилиндр М. Рейнуп, владеющий немного немецким, объясняет что-то связанное с литыми из магниевого сплава колесами. Идет обмен опытом, которым делится здесь без утайки и который становится общим достоянием, как это уже давно принято в общении спортсменов стран социализма.

Соревнования. Трасса протяженностью 5800 м включает три крутых и несколько плавных, ходовых, как говорят гонщики, поворотов. По общему мнению, она скоростная. Это значит, что решающую роль будет играть мощность двигателя.

Старт назначен рано, на 10 часов, поскольку в этот же день состоятся еще несколько заездов первенства ГДР. Гонщики внимательно смотрят на небо, которое начинает темнеть, грозя дождем. Дело в том, что на некоторых мотоциклах стоят шины типа «слик», гладкая наружная резина которых обладает свойством в нагретом состоянии «прилипать» к дороге. Если же она будет мокрой, коэффициент сцепления катастрофически падает, доходя до величины, близкой к гололеду. На этот случай приготовлены колеса с дождевым рисунком протектора. Но если замену



Традиционный розыгрыш Кубка дружбы социалистических стран по картингу в минувшем сезоне закончился яркой победой наших спортсменов. Победой, какой еще не было. И сейчас, в преддверии стартов 1982 года, хотелось бы вспомнить эпизоды тех жарких кубковых встреч, показавших, на что способны наши картингисты и их техника.

Кубок стартовал в Болгарии. Как всегда, первая гонка носит несколько нервный характер. И спортсмены стараются показать, что уже обрели форму, что нацелены на бескомпромиссную борьбу за победу.

Болгарский этап ознаменовался прекрасным выступлением Роберта Аколова. Он уверенно, грамотно проехал во всех трех заездах. Даже на среднефорсированном моторе своего карта он смог занять одно первое, два вторых места и стать победителем этапа. Петр Бушланов, финишировавший в первом заезде вслед за Робертом, во втором долгое время был лидером, но потом неожиданно допустил ошибку, и его карт развер-

нуло. Очень сильно провел он последний заезд, где одержал победу, но в итоге оказался третьим после чемпиона Европы 1980 года Милана Шимака (ЧССР), которому, правда, ни разу не удалось обойти наших ребят. Очень хорошо показали себя Михаил Ухов и дебютирующий в Кубке самый молодой член сборной СССР — Отъ Ванаселия. В итоге наша команда заняла первое место, опередив на 4 очка сборную Чехословакии.

К следующей кубковой гонке в ГДР мы готовились тщательно. Каждый член команды понимал, как важно увеличить разрыв в очках, оторваться от сильной чехословацкой сборной. Это чувство повышенной ответственности поначалу вызвало некоторую нервозность у ребят и приводило к обидным срывам. В первом же заезде Рябчинов, Ухов и Бушланов (они стояли в первом ряду, так как показали лучшее время в контрольных заездах) столкнулись на повороте. Ухову удалось благополучно выбраться из завала и даже возглавить гонку. Бушланов ушел на круг последним, а

ДЕРЖАТЬ!

ным участником, в отличие от прошлых лет, шли в общую копилку команды. Все участники стартовали на четырехклапанных короткоходных ЯВАХ модели «894», что в общем-то уравнивало шансы гонщиков.

Фундамент будущей победы наша сборная заложила на первом этапе в Риге. Соперники, главным образом молодые спортсмены ПНР и ЧССР, в последующих встречах приложили максимум усилий, чтобы ликвидировать разрыв в очках. Но во всех соревнованиях советские гонщики выступали ровно, и если уступали, то совсем немного. Сказалась и хорошая подготовка мотоциклов — сходов по техническим причинам не было. Заключительный этап в Болгарии расставил претендентов в таком порядке: СССР — 354 очка; ПНР — 327; ЧССР — 303; ВНР — 246; НРВ — 220; ГДР — 172; СРР — 125 очков. Наибольший вклад в эту победу внесли Р. Саитгареев (Уфа), принявший в рамках Кубка 40 стартов и набравший 102 очка (в

среднем 2,75 очка из трех возможных в каждом заезде), О. Волохов (Балаково) — соответственно 54 и 111, В. Трофимов (Ровно) — 43 и 94. В составе сборной выступал также В. Дубс (Балаково).

Напомним, что в сезоне 1980 года наша команда набрала 275 очков, опередив на 34 сверстников из Чехословакии. Еще более напряженно проходил кубковый турнир по мотокроссу, где количество команд увеличилось до восьми (на отдельных этапах стартовали спортсмены Кубы). В классе машин 125 см³, где выступали гонщики не старше 21 года, советская сборная сумела на последнем этапе буквально вырвать победу у сильной чехословацкой команды: СССР — 91 очко; ЧССР — 89; ГДР — 57; НРВ — 51; ПНР — 45; СРР — 44. В личном зачете места распределились так: 1. П. Ковар (ЧССР); 2. А. Сикк (СССР); 3. З. Шпачек (ЧССР); 4. А. Зорин; 5. Р. Галамюв; 6. А. Авдеев (все — СССР). Этот успех вдвойне радостен потому, что наши гонщики стартовали на отечественных мотоциклах «Восток» конструкции ВНИИмотпрама.

Разнообразные марки машин были представлены в кубатуре «250». Чехословацкие спортсмены выступали на уникальных ЧЗ, подготовленных к чемпионату мира, остальные использовали австрийские КТМ, шведские «хускварны», японские «сузуки» и СВМ. Наша команда, стартовавшая на ЧЗ, была, можно сказать, в одном шаге от победы, одна-

ко А. Овчинников — один из лидеров турнира не смог принять участия в заключительном этапе, проводившемся в ГДР, что, несомненно, повлияло на общий результат сборной. В итоге разрыв на финише между первым и вторым призерами составил всего одно очко: ЧССР — 78; СССР — 77; ВНР — 72; ГДР — 65; ПНР — 47; НРВ — 43; СРР — 35. Вот какая плотность результатов в семейном марафоне! Относительную неудачу в командном зачете на этих машинах советские кроссмены компенсировали высокими личными местами: 1. В. Худяков (СССР); 2. И. Хуравый (ЧССР); 3. А. Овчинников (СССР); 4. К. Немет (ВНР); 5. Х. Хуппе (ГДР); 6. Д. Рангелов (НРВ).

Так финишировали два популярных кубковых турнира спортсменов социалистических стран. Отраднее, что в спидвее и мотокроссе (125 см³) побед добились наши юниоры, только начинающие свой путь на больших спортивных трассах. Дает свои плоды планомерная подготовка молодой смены: в кроссовой команде были представители разных городов — Москвы, Ленинграда, Киева, Томска, Челябинска, Костромы, Видного... Этот успех разделяют многие клубы и секции оборонного Общества, ДСО и ведомств.

Что ж, хотелось бы и в новом сезоне видеть наших молодых мастеров спидвее и кросса заряженными на победы. Так держать, ребята!

Б. ЛОГИНОВ

ШАГ НАВЕРХ



придется делать в ходе гонки, пиши пропало — на высокое место не рассчитывай.

Дождь все же пошел, но быстро кончился, и когда пригласили участников заезда в клас-

се 125 см³ выехать на старт, дорога была почти сухой. Лидерство сразу же захватил Я. Драпал. Средняя скорость — более 150 км/ч. Л. Тэзалу идет сначала четвертым, а на вось-

мом круге занимает уже вторую позицию. Если так закончится заезд, он станет победителем в личном зачете. Еще один круг, еще, еще. Кажется, победа близка. Предпоследний, одиннадцатый круг... Где же Лембит? Бегут секунды, повляется Т. Маро, мотоцикл которого работает с перебоями. И становится все ясно: Тэзалу сошел с дистанции. Теперь Маро обязательно должен проехать еще один круг, чтобы команда получила зачет. И он это сделал, хотя пришлось толкать машину руками несколько десятков метров — отказал двигатель. Финишировавшие ранее седьмым и восьмым Ю. Преображенский и А. Москвочка приносят команде очки, которых хватает для удержания второго места.

...Расстроенный, Тэзалу еще тщательнее готовил машину к заезду в классе 250 см³. Здесь шансы на успех еще ниже, чем в младшей кубатуре, но спортивное самолюбие, а его Лембиту не занимать, подстегивает, дает дополнительные силы. После старта впереди, как и ожидалось, Я. Драпал и А. Юхаш. Но на восьмом круге на третью позицию, обогнав нескольких участников, выходит Тэзалу. На десятом круге он настигает Юхаша. Машины обоих, похоже, достигли предела своих возможностей, показывая скорость 162,2 км/ч. И здесь не выдержал двигатель Юхаша — на предпоследнем круге он остановился. Тэзалу финиширует вторым, Ю. Рауд-

стик — шестым, Ю. Преображенский — восьмым, М. Рейнуп — одиннадцатым.

После соревнований. Наша команда завоевала общее второе место, а ее лидер получил серебряную награду в личном зачете. Это бесспорный успех, если учесть, что два года назад советские спортсмены только «обкатывались» в этих соревнованиях. В прошлом году они по существу начали борьбу, а ныне вплотную приблизились к победителю — команде ВНР. Последующие места заняли команды ЧССР, ГДР, Кубы и ПНР.

Мы могли бы выступить и лучше, располагай такими же машинами, как и многие другие участники. Решить эту задачу, видимо, можно, обеспечив «Вихур» оборудованием и комплектующими изделиями высокого качества.

Что можно сказать о своих впечатлениях? Их лучше всего выразить самым употребительным словом: «хорошо!» Хорошая организация, хорошая гонка, хорошее выступление наших кольцевиков. Нашим гонщикам не хватает пока опыта борьбы с сильным соперником в международных соревнованиях. Но опыт, как известно, дело нужное. Во всяком случае они могут добиться и блестящих успехов в гонках такого ранга, как розыгрыш Кубка дружбы.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
спецкор «За рулем»

Фробрбург — Москва

Рябчиков из-за серьезной травмы вынужден был прекратить борьбу, и команда осталась без капитана. Во втором заезде опять ошибка. Судьи зафиксировали у Бушланова и Ухова фальстарт, что по правилам соревнований наказываетея переводом в последний ряд. Но именно в этом заезде они буквально ошеломили всех. Пожалуй, не было ни одного зрителя, который не болел бы за них. Неудержимо, демонстрируя великолепную технику, рвались вперед советские гонщики, обгоняя одного за другим своих соперников. В итоге Ухов — первый, Бушланов — третий. Отличных результатов в ГДР добился Ванаседия, победив в схватке с М. Шинмаком. На этом этапе наша сборная выступила выше похвал (первые четыре места в личном зачете), и разрыв возрос до 38 очков.

Третье соревнование проходило в ВНР. Здесь, мы знали, чехословацкие гонщики попробуют изменить ход борьбы за Кубок в свою пользу. Трасса этого этапа очень скоростная. Отдельные ее участки позволяют развивать до 130 км/ч, а сред-

няя скорость на круге — около 100 км/ч! Гонки в таких условиях требуют специальной технической подготовки машин. Нужно отдать должное механикам сборной ЧССР: им удалось настроить карты своей команды лучше, чем нам. Это чувствовалось на протяжении всей гонки, и нашим ребятам в очень трудной борьбе достались второе и третье места. Приятно было, что третьим стал молодой гонщик из Латвии А. Берзиньш, выступающий второй сезон в сборной СССР. Несмотря на то, что мы уступили первую ступень пьедестала в личном зачете, наша команда с большим преимуществом выиграла и это соревнование, тем самым практически обеспечив себе победу в Кубке дружбы.

Задача завершающей встречи в Румынии сводилась для нас к тому, чтобы столь же успешно, как и в командном зачете, решить судьбу личных призовых мест. К этому моменту на «золото», «серебро» и «бронзу» с равными шансами претендовали трое советских и двое чехословацких гонщиков. Помня о проис-

шествии на старте второго этапа в Румынии, мы сделали все, чтобы наши лидеры не оказались в «завале», не утратили завоеванных позиций. И все же борьба разворачивалась достаточно драматично. В одном из заездов неудачно стартовал Бушланов, у Ухова вышел из строя двигатель, но количество побед, одержанных раньше советскими гонщиками, сохранило их преимущество. Победителем Кубка дружбы стал П. Бушланов, серебряным призером — Р. Аюпов, бронзовым — М. Ухов. Наши ребята первенствовали и в командном зачете.

Не раз на протяжении розыгрыша Кубка дружбы по картингу советские гонщики добивались успеха в командном и личном зачете. Но такого полного и безраздельного еще не было. Будем надеяться, что и в новом сезоне наши замечательные картингисты не уступят своих победных позиций.

Ю. СТАВРОВСКИЙ,
старший тренер
Центрального
автомобильного
ДОСААФ СССР

МЕЖДУ ГОССТРАХОМ И АВТОСЕРВИСОМ

Страхование, как известно, дело у нас добровольное. В том числе личных автомобилей и мотоциклов, владельцев которых в стране все больше и больше. Автор сам принадлежит к их числу, и если меня спросят: «Что прежде всего надо сделать, купив автомобиль?», я, не задумываясь, отвечу: «Непрерывно застраховать его! Ведь, случись авария, отремонтировать машину выгоднее из средств Госстраха, чем за собственный счет». Почему же все-таки, как выясняется, около 70% владельцев личных автомобилей не спешат заключать столь многообещающий, на первый взгляд, союз? Что же мешает более широкому развитию и настоящей популярности этой формы услуг, предоставляемых нам государством?

Передо мной редакционная почта на эту тему. Вот, например, как распался союз с Госстрахом москвича С. Орадовского. Однажды, притормозив у перекрестка, чтобы пропустить водителя справа, он получил удар в левое заднее крыло автомобиля. Пока остановился и вышел из машины, виновник происшествия скрылся. Не обнаружив поблизости автоинспектора, Орадовский оставил машину посреди дороги и бросается в ближайшее отделение ГАИ. Но оказывается, что оно, хоть и ближайшее, но «данную улицу не обслуживает», поэтому единственно, чего удалось здесь добиться, — узнать номер телефона, по которому из уличного автомата в конце концов удалось связаться с теми, с кем надо.

Вернувшись на место аварии, Орадовский обнаружил, что улица забита машинами, а водители не стесняются в выражениях по его адресу. Время шло, страсти накалялись, милиции все не было. Грузовики угрожающе протискивались вплотную к стоящим посреди улицы «Жигулям». Орадовский просто физически ощутил опасность более серьезных последствий, чем помятое крыло, и отогнал машину к тротуару...

Автоинспектор прибыл только после повторного телефонного звонка и первым делом пожурил водителя за то, что автомобиль убрал с места столкновения. Но протокол, как водится, был составлен, а через день получены все необходимые справки. Одну из них пострадавший представил в районную инспекцию Госстраха. В общем, нервно начавшаяся история обещала завершиться благополучно. Однако через месяц Орадовскому сообщают решение — в выплате компенсации отказать. В районной инспекции Госстраха ему объяснили, что все дело в полученной из ГАИ справке по форме № 2, в которой значилось: «обстоятельства аварии зафиксированы со слов потерпевшего». Досконально изучив Правила страхования средств транспорта, Орадовский не нашел в них и намека на то, что подобная запись может иметь для него какой-то вредный смысл, и

обратился за разъяснениями в более высокую инстанцию — в городское управление Госстраха. Там, по всей вероятности, не впервые сталкивались с подобными ситуациями и уже имели на этот счет твердое мнение, которое и отразилось в официальном ответе: «В соответствии с Правилами добровольного страхования средств транспорта, в случае аварии (независимо от того, где она произошла — в процессе движения или на стоянке) страхователь должен немедленно заявить об этом в органы ГАИ, обеспечив при этом строгое выполнение требований Правил дорожного движения».

В связи с тем, что вы убрали поврежденный автомобиль с места дорожно-транспортного происшествия и обстоятельства происшествия отделением ГАИ не установлены, Управление Госстраха не имеет возможности удовлетворить просьбу о выплате страхового возмещения».

Что можно сказать по этому поводу? Только то, что такая аргументация никак не вытекает из Правил страхования и налицо явное пренебрежение интересами страхователя. Как мы помним, об аварии Орадовский заявил сразу же, о чем в Госстрахе имеется соответствующий документ. Правилами дорожного движения предусматривается возможность в определенных ситуациях убрать автомобиль с места аварии, следовательно, и здесь все в порядке. Теперь о последнем «аргументе»: обстоятельства происшествия ГАИ не установлены. Да, для ГАИ это так. Но о каких «обстоятельствах», влияющих на выплату страхового возмещения, может идти речь? Документами ГАИ подтверждается сам факт аварии и то, что водитель был трезв и имел при себе необходимые документы на право управления машиной. Что же еще нужно? Может быть, речь о том, что не установлен виновник аварии? Так для страхователя это не имеет значения: возмещение выплачивается и в том случае, если в аварии виновен он сам. Возможно, это играет роль для самого Госстраха, так как скрывшийся с места происшествия водитель мог оказаться ответчиком по регрессному иску. Тот факт, что его не удалось установить, конечно, достоин сожаления. Но возлагать поэтому вину на потерпевшего или отказывать ему в возмещении материального ущерба, на наш взгляд, неправомерно.

Увы, судя по письмам в редакцию, так случилось не только с Орадовским, но и со многими другими клиентами Госстраха, для которых безобидная в понимании непосвященного формула «обстоятельства аварии установлены со слов потерпевшего» тоже приобрела неожиданный смысл и имела довольно накладное значение.

Скажем, для А. Багрова из Казани. По дороге в Куйбышев, куда он ехал

с женой и ребенком, камнем, вылетевшим из-под колес встречного самосвала, было разбито стекло его «Москвича».

Или для В. Сидорина из Воронежа. Дверь его «Жигулей» кто-то повредил прямо на стоянке у места работы. Свидетелей происшествия не оказалось. Приехавший инспектор ГАИ стал утверждать, что машину помяли где-то в другом месте, а сюда пригнали не иначе как для того, чтобы «оформить» случившееся.

Или для свердловчанина С. Дмитриева, который вообще никого не винил, ибо помял крыло своего автомобиля сам, неудачно въезжая в гараж. После этого он, как положено, вызвал инспектора ГАИ и честно рассказал, как было дело.

Сколь ни странно, все они оказались дважды пострадавшими. Сначала, по своей ли, по чужой вине, не стала важно, были повреждены их автомобили, а затем, что произошло совсем уж для них неожиданно, разбились и их надежды на помощь Госстраха, на защиту которого они с полным основанием рассчитывали с того момента, как, уплатив определенную сумму, подписали договор. Во всех случаях основанием для отказа в выплате компенсации была все та же фраза — «...со слов потерпевшего».

Надо сказать, что в письмах наших читателей отчетливо просматривается еще одна, и немаловажная на наш взгляд, сторона этой проблемы. Вот, например, познакомьтесь с документированной историей, которую рассказал нам по этому поводу автолюбитель Ю. Борькин из города Череповца.

Так случилось, что из-за прокола шины его автомобиль опрокинулся на шоссе. Было это недалеко от Бокситогорска, откуда вскоре и прибыли к месту аварии работники ГАИ. Пострадавших, к счастью, не было, оставалось только надлежащим образом зафиксировать, что и было сделано. Вернувшись в тот же день в Череповец, Ю. Борькин подал заявление в инспекцию Госстраха. Не прошло и трех месяцев (!), как на ее соответствующий запрос пришел совершенно неожиданный ответ: «Сообщаем, что данного факта происшествия в РГАИ Бокситогорского ОВД не зарегистрировано. Начальник Бокситогорского ОВД В. П. Сырский». После чего, ясное дело, разговор о компенсации отпал, о чем инспекция и известила страхователя. Ю. Борькин счел все это досадным недоразумением. Последствия происшествия были перед его глазами во всей своей неприятной, но осязаемой реальности. Не трата зря времени, он представляет в инспекцию Госстраха протокол осмотра транспорта, в котором содержались исчерпывающие сведения о дорожно-транспортном происшествии — дата, место, причина, участники и стояли подписи сотрудников ГАИ бокситогорского ОВД, скрепленные печатью.

Инспекция, естественно, вновь обращается с запросом и прямо указывает: «На месте происшествия был составлен протокол осмотра транспорта от 21.08.80 г. инспектором ДПС Бокситогорского ГОВД Шадуровым и инспектором ГАИ Федоровым. Протокол заверен подписями и печатью». Казаюсь бы, теперь затерявшаяся авария

отыщется в отчетных сводках ОВД. Она и отыскалась, но вроде не совсем. Вот как это странное положение было отражено в очередном ответе В. П. Сырского: «Сообщаю, что проведенной проверкой установлено: 21.08.80 г. в 16 часов инспекторы ГАИ Шадуров М. Т. и Федоров Г. П., патрулируя на машине 96-46 по маршруту Бокситогорск — д. Дымы, на 2-м километре дороги увидели автомашину марки ВАЗ, гос. знак 17-58 ВОТ на обочине, возле которой находились люди. Инспекторы ГАИ остановились на данном участке и подошли к указанной машине...» Далее довольно подробно описывалось, что они там увидели, а заканчивалась бумага парадоксально: «Принимая во внимание, что в данном происшествии пострадавших нет, автомашина принадлежит индивидуальному владельцу и к тому же из разговора было установлено, что машина не застрахована, поэтому данный факт происшествия не регистрировался и дальнейшая проверка не производилась».

Итак, в страховом возмещении пострадавшему было отказано, так как «де-факто» авария была, но «де-юре», для Госстраха, ее не было. Точь-в-точь по логике малыша: закрыл ладошкой глаза — спрятался. В определенном возрасте такие игры понятны и даже забавны. Но в описанном случае, как говорится, не до смеха. И печально, что Госстрах, «экономия» таким образом несколько сот рублей, подрывает доверие страхователей и, может быть, лишается своих будущих клиентов и вместе с ними солидных поступлений в бюджет.

Конечно, какие случаи надо включать в отчетность ГАИ о дорожно-транспортных происшествиях, а какие нет, нам судить трудно. Но вот так ли уж нужна Госстраху «форма № 2»? Этот вопрос вызывает у многих читателей вполне обоснованные, на наш взгляд, сомнения. Может быть, вполне достаточно просто регистрации факта аварии. Тем более при малозначительных последствиях. Некоторые читатели предлагают вообще освободить Госавтоинспекцию от оформления малозначительных аварий. При этом, разумеется, должны быть внесены соответствующие изменения в Правила, так как требования пункта 2.6 о том, что водитель при дорожно-транспортном происшествии обязан «без промедления остановиться... сообщить о случившемся в милицию... и ожидать прибытия работников милиции или следственных органов», пока обязательны для любых случаев. Сегодня, когда массовая автомобилизация в нашей стране стала реальностью, это положение вряд ли должно распространяться на все происшествия, случающиеся в дороге, на такие, например, как те, о которых мы здесь рассказали.

В общем, в связи со всем этим есть о чем подумать как руководителям Госавтоинспекции страны, так и Министерства финансов СССР. И исходить при этом надо из интересов всех заинтересованных сторон, в том числе и самих страхователей. Такой подход как раз и будет содействовать широкой популярности страхования транспортных средств, а значит и его рентабельности.

Как известно, уже сегодня большая часть аварийных автомобилей ремон-

тируется все-таки на станциях технического обслуживания. Поэтому было бы несправедливым умолчать и о ненормальных порой взаимоотношениях между страхователем и этими государственными предприятиями. Согласно действующему порядку, ремонтируя попавший в аварию автомобиль на СТО, владелец его вынужден дважды составлять калькуляцию. Сначала в Госстрахе, затем — в автосервисе. Причем калькуляции эти, как правило, не сходятся. Разница достигает порой значительных сумм и всегда в пользу Госстраха: назначаемая им компенсация меньше тех расходов на ремонт, которые определяют специалисты автосервиса. В этом, как ни странно, есть железная логика. Оказывается, Госстрах и «Автотехобслуживание» руководствуются разными принципами. Ремонтная служба исходит из того, что ремонт машины должен быть высококачественным при тех возможностях, естественно, которыми она на сегодня располагает. У Госстраха гораздо более скромные желания. Так, в пункте 32 Правил страхования прямо говорится: «Стоимость замены поврежденных деталей принимается в расчет лишь при условии, что они путем ремонта не могут быть приведены в состояние, годное для дальнейшего использования». Что это значит и как понимать «годное для дальнейшего использования», сказать трудно, но ясно, что максимально высокое качество ремонта здесь в виду не имеется. А улаживать эти и многие другие разногласия между двумя государственными организациями вынужден сам страхователь, неожиданно для себя оказавшийся на стыке их интересов. Сделать это ему, как вы сами понимаете, сложно по многим причинам. Во-первых, все нормы и правила в руках работников Госстраха и автосервиса, как и всякие инструкции, комментирующие эти документы, и заполучить их почти невозможно. Во-вторых, по своему характеру они являются скорее «охранными грамотами» для этих организаций, а не для их клиентуры. В-третьих, состыковать их специалистов для выяснения каких-то вопросов практически невозможно, кроме как в суде. Вот и мечется застрахованный свою машину между ними, пока не откажется и не махнет на все рукой.

Почему бы не объединить соответствующие подразделения Госстраха и авторемонтных предприятий? — спрашивают многие читатели. В самом деле, почему? На наш взгляд, это было бы удобно. Пригнал один раз застрахованный автомобиль на СТО, а в следующий раз приезжай уже за готовым и оплаченным. А в промежутке между этими двумя моментами Госстрах целиком берет на себя защиту твоих интересов и все возникающие по ходу дела вопросы решает прямо на месте, не дергая клиента.

В этих заметках поставлено, как видите, немало вопросов, решение которых, безусловно, в интересах государства и страхователей. А вот как их решить, должны сказать ответственные работники Главного управления Госстраха, Министерства финансов СССР, Главного управления ГАИ МВД СССР и «Союзавтотехобслуживания».

Л. МОГИЛЯНСКИЙ,
адвокат

Как требует система СИ

Начиная с этого года во всех публикациях журнала «За рулем» мощность и крутящий момент двигателей автомобилей, мотоциклов и других машин будут указаны как в привычных лошадиных силах и килограмм-сила-метрах, так и в киловаттах и ньютон-метрах. Это связано с начавшимся у нас в стране внедрением Международной системы единиц (СИ). О ее построении, основных единицах и значении для науки и народного хозяйства мы подробно рассказали в № 3 журнала за 1981 год. Здесь напомним лишь соотношения между привычными величинами и единицами системы СИ для мощности и крутящего момента: 1 л. с. = 0,736 кВт; 1 кгс · м = 9,81 Н · м; соответственно 1 кВт = 1,36 л. с. и 1 Н · м = 0,102 кгс · м. Для удобства значения в единицах системы СИ будут округляться до целых. В прилагаемой таблице дано соотношение мощностей и крутящих моментов, выраженных в различных единицах, для наиболее часто встречающихся значений.

Мощность		Крутящий момент	
л. с.	кВт	кгс · м	Н · м
1	0,7	1	9,8
2	1,5	2	19,6
3	2,2	3	29,4
4	2,9	4	39,2
5	3,7	5	49
10	7	10	98
20	15	20	196
30	22	30	294
40	29	40	392
50	37	50	490
60	44	60	589
70	52	70	687
80	59	80	785
90	66	90	883
100	74	100	981
150	110	150	1472
200	147	200	1962

По письму приняты меры

В редакцию журнала обратился М. Александров из города Болграда Одесской области по поводу того, что на измальнойской СТО приходится платить за работы, которые не выполняются. «Кроме того, — пишет он, — качество ремонта, само обслуживание клиентов оставляют желать лучшего».

Вот что ответил редакция заместитель генерального директора объединения «Одессаоблвтотехобслуживание» тов. А. Огиенко.

Установлено, что при ремонте автомобиля тов. Александрова были допущены злоупотребления. За нарушение Правил приема, исполнения и выдачи заказов мастер болгарского филиала тов. Иоргов С. уволен по недоверию. Определена сумма, незаконно полученная у тов. Александрова М., — 42 рубля 90 копеек. Эти деньги ему возвращены.

За допущенную волокиту по удовлетворению законной претензии заказчика должностные лица привлечены к ответственности. Руководство объединения приносит свои извинения тов. Александрову М.

«Это было в выходной день, — пишет В. Пешкова из г. Кирсанов Тамбовской области. — Мы с семилетней дочкой Надеждой возвращались из деревни Рождественское домой. В 17.00 подошел автобус № 58-90 ПЕЦ (681) Тамбов—Пенза, который следует через Кирсанов. Я подошла к водителю и предъявила проездной билет. Он отказался нас впускать в автобус и обошелся при этом очень грубо. Напарник помогал ему. Хлопнули дверью и рванули с остановки. Еле успела отстранить ребенка...»

По просьбе редакции это письмо было рассмотрено в пензенском транспортном управлении. За грубое и невнимательное отношение к пассажирам на водителе Ахапкина В. Н. и Скворцова Г. М. наложено строгое взыскание. Случай разобран с водительским составом.

НЕ МОЩНОСТЬЮ,
А УМЕНИЕМ

Так случилось, что слово «ралли» давно стало самым звучным и романтическим в лексиконе любителей автоспорта. Этот вид соревнований привлекает многие тысячи водителей — профессионалов, владельцев личных машин и огромную армию болельщиков. Любый человек, имеющий самое элементарное представление об автомобильных соревнованиях, обязательно скажет, что ралли — это гонка по шоссейным и проселочным дорогам, это слаженная работа экипажа, это, наконец, всесторонняя проверка водительского мастерства и возможностей автомобиля. И он будет прав. Ралли — вид спорта с ярко выраженным практическим акцентом — он помогает совершенствовать водительские навыки, повышать безопасность движения и производительность труда.

В нашей стране множество соревнований по ралли. Но, безусловно, главное из них — чемпионат СССР, смотр главных сил в этом виде спорта. В минувшем году он проводился по ставшей уже привычной схеме: участники, которые стартовали на специально подготовленных машинах со значительными конструктивными переделками (группа А2), соревновались на трех этапах — весеннем в городе Нальчике, летом в латвийском городе Лиепая и осеннем в окрестностях Калужа, что в Закарпатье. На первых двух первенств латвийский экипаж В. Соотс — Т. Вунн. Они и стали обладателями золотых медалей, так как по условиям чемпионата в зачет шли два лучших выступления из трех (результаты в «Табло чемпионатов» — «За рулем» 1981, № 12).

В Калуже разыгрывались еще три комплекта наград для участников, стартовавших в так называемой полуторной группе (А2/1), то есть на машинах с измененным кузовом и стандартным двигателем и трансмиссией. Эти спортсмены оспаривали медали в одноступенчатом чемпионате. На его итогах стоит остановиться подробнее.

Последнее время организаторы соревнований все чаще идут по пути сокращения числа скоростных участков («допов») и их общей протяженности (сказанное не относится к организаторам из прибалтийских республик). В Калужа, например, длина всех «допов» составила всего 68 километров. Возможно, это устраивает спортсменов, стартовавших на автомобилях группы А2. Ведь они выступают в трехэтапном чемпионате. Другое дело полуторная группа, представляющая массовый спорт. Единственный, да к тому же усеченный этап не в состоянии объективно оценить силы участников. Большинство спортсменов здесь не имеют тренировочных автомобилей и, обзаведая «боевую» технику, при всем же-

лании не могут основательно подготовиться к гонке. Учтем и то, что на коротких трассах с плохим дорожным покрытием возрастает роль всякого рода случайностей. Словом, одноступенчатые чемпионаты требуют более тщательного выбора дистанции.

Назовем чемпионов полуторной группы. В классе автомобилей А2/1—1300 см³ (ВАЗ—21011) убедительно победил украинский экипаж С. Вукович — В. Астахов, а в классе А2/1—1600 см³ (ВАЗ—2106) — литовские спортсмены С. Брундза — А. Вадаускас. Все они использовали серийные двигатели мощностью около 70 и 80 л. с. соответственно. Но если сравнить их результаты с теми, что показали участники на специально подготовленных автомобилях, где мощность двигателей чуть не в два раза больше, то окажется, что и в этой группе экипаж Вукович — Астахов был бы одинаковым, а Брундза — Вадаускас даже шестым. И это на серийных моторах! А ведь стартовало более тридцати специально подготовленных машин. Правомерен вопрос: каков же уровень мастерства у оставшихся позади экипажей, если, имея перевес в мощности двигателя на 50—70 л. с., они на тех же скоростных участках показывают результаты хуже, чем на стандартном моторе? Ответ, на мой взгляд, очевиден: и Брундза, и Вукович, имея многолетний опыт международных соревнований, достигли прекрасной спортивной формы благодаря большому количеству стартов, да и отнеслись к чемпионату с должной ответственностью. К тренировкам они приступили за две недели до начала соревнования, успев за это время в спокойной обстановке прокатать всю трассу, записать и проверить несколько раз стенограмму, чего, к сожалению, нельзя сказать о большинстве экипажей, выступавших на специально подготовленных автомобилях (А2). Образцом трудолюбия можно считать и чемпионский экипаж В. Соотса, который в паре с первоклассным штурманом Т. Вунном круглый год тренировался по полной программе.

Все это говорит о том, что без больших тренировочных нагрузок и плотной программы состязаний нельзя рассчитывать на успех даже талантливым спортсменам. Думается, назрела необходимость введения объективной системы, количественно оценивающей мастерство каждого гонщика, что позволит принять нормативы допуска участников в соревнованиях любого ранга. Пусть стартуют не 60 экипажей, а только 40 или 30, но более равных по мастерству и подготовке техники. Ведь не секрет, что на чемпионат СССР едут порой за тысячи километров весьма посредственные спортсмены, которым еще рано выступать в соревнованиях столь высокого ранга. Опыт им следовало бы приобретать в первенствах республик, ралли с открытыми стартами. Стоит пожертвовать представительностью чемпионата страны в смысле количественного состава его участников ради уравнивания мастерства претендентов на высшие награды. Это не только обострит борьбу, но и повысит ответственность тех, кто выходит на старт.

Т. ХОЛЩЕВНИКОВА,
тренер по автомобильному спорту

ДУЭТ
СОЛИСТОВ

Рассказ о многократных чемпионах Советского Союза в кроссе на мотоциклах с коляской мастерах спорта международного класса Николае Иванютине и Олеге Харине построен на двух эпизодах из их спортивной жизни, которые, как мне кажется, наиболее полно раскрывают характеры воспитанников спортклуба ДОСААФ автозавода имени Лихачева, имеющего большой опыт и достижения в массовом развитии автомобильного и мотоциклетного видов спорта.

Первая история началась восемь лет назад в голландском городе Манннга, где проходил один из этапов Кубка ФИМ по кроссу на мотоциклах с коляской. Надо сказать, что в то время по мощности двигателей наши мотоциклы заметно уступали машинам конкурентов. Компенсировать существенный недостаток лошадиных сил можно было только совершенной техникой и тактикой езды, отличной физической подготовкой и предельно согласованной работой экипажа в целом. И решение этой сверхсложной задачи оказалось нашим спортсменам по плечу. Не раз им удавалось занимать места в первой пятерке на международных встречах.

Но тогда из-за неисправности двигателя все складывалось плохо. Николай с Олегом в первом заезде быстро сошли и не смогли как следует прочувствовать характер трассы. И когда они во втором заезде сразу же со старта вырвались вперед, то на одном из поворотов совершенно неожиданно коляска коснулась песчаного отвала, мотоцикл на полном ходу перевернулся, подняв водителя под себя. Врачи констатировали: серьезная травма позвоночника и ноги.

Прошло несколько месяцев полной неподвижности, прежде чем Иванютин сделал первый шаг и начал заново учиться ходить. Упорно, день за днем под наблюдением опытных врачей физкультурного диспансера восстанавливал он работоспособность мышц и суставов, возвращая им прежнюю силу и подвижность. Через полгода непрерывных насыщенных тренировок Николай снова сел за руль кроссового мотоцикла, а спустя еще два месяца на первенстве Советского Союза дуэт Иванютин—Харин в упорнейшей борьбе занял вторую ступеньку пьедестала почта.

С этого успеха начался для Николая отсчет нового времени в его спортивной жизни. Где-то там, за незримой чертой, остался четырнадцатилетний мальчишка, настойчиво осваивавший первую в своей жизни «гоночную» технику — мотороллер «Вятка» на котором потом, удивляя всех, выполнял фигуры на заднем колесе. Остались там же первые успехи и поражения, юность и молодость его, когда казалось, что энергия мышц никогда не иссякнет. Теперь, пройдя жестокое испытание физическим бессилием, победив его и вернувшись к любимому делу, еще полностью не окрепнув, он почувствовал свою машину совсем по-другому. Это ранее неизвестное ощущение открыло доступ к новому, более тонкому пониманию взаимодействия человека с мотоциклом. Те-



перь многие вещи, прежде казавшиеся второстепенными или вовсе не замечаемыми за эмоциональным накалом борьбы, обрели ценность и замкнули круг понятий, объединяющих воедино работу металла, человеческих мускулов и мозга.

Я был свидетелем разговора Иванютина с одним из спортсменов незадолго до старта первенства страны. Тот поблагодарил его за совет по изменению кинематики подвески, полученный в прошлом сезоне. Теперь мотоцикл стал гораздо устойчивее. Николай спросил, что он конкретно сделал, а потом немного подумал и предложил еще кое-какие дополнения — тогда перестанет забрасывать при определенных маневрах заднюю часть машины. Внимательно слушавший Иванютина спортсмен с удивлением заметил, что как раз этим эффектом и был озадачен.

А несколькими днями раньше в спортивно-техническом клубе ЗИЛА, где Иванютин и Харин занимаются уже много лет, Николай показывал мне свое детище — уникальный кроссовый мотоцикл, им сконструированный и изготовленный здесь с помощью Олега и их незаменимого механика Михаила Филинкова (полная техническая характеристика мотоцикла и его фотография были опубликованы в августовском номере «За рулем» 1980 года). Чем больше всматривался я в машину, созданную их руками, тем отчетливее прослеживалась продуманность и целесообразность ее форм. Даже не зная особенностей кросса, а только по конструкции этой машины можно было безошибочно представить себе ее стихию — стремительные взлеты на крутые подъемы и гигантские прыжки на спусках, разгоны, торможения.

История вторая. Это было весной прошлого года. Прохот двадцати с лишним мощных 1000-кубовых двигателей достиг такой силы, что в ушах ощущалась неприятная пульсирующая боль. Водители и их колясочники, напряженно подавшись вперед, впилась взглядом в красный флаг судьи, готовый взметнуться вверх. События, развернувшиеся в момент старта, встают в моей памяти чередой стоп-кадров, зафиксировавших каждое мгновение.

Старт. Мотоцикл, присев на заднее колесо, срывается с места. Олег теряет контакт с коляской и зависает в воздухе. Сзади на него надвигаются еще два ряда стартующих машин. Кто-то успел отвернуть в сторону, кто-то нет. Когда осела пыль, все увидели распластанного на земле Харина. Проходит секунда, вторая, третья. Вот он пошевелил рукой, приподнял голову, встал на колени. Подъехал возвратившийся Иванютин. Быстро оценил обстановку и спросил: «Олег! Ехать сможешь?» Этот короткий вопрос прозвучал с такой твердостью и уверенностью в товарище, что Олег сразу собрался, движения его стали точны-

ми, взгляд приобрел осмысленность. Он молча встал в коляску и принял исходную позицию для старта. Мотоцикл, выбрасывая из-под колеса на несколько метров струю песка, рванулся на трассу. К тому времени лидирующая группа уже заканчивала круг. Техника езды, которую продемонстрировали в этой сложной ситуации Николай с Олегом, не поддается описанию. Уже через два круга они настигли последних из сильно растянувшихся по трассе участников и ходом, практически без задержек обогнав несколько машин, добрались до середины. В четкой работе Олега, уверенных движениях только опытный глаз мог заметить небольшие опрехи, которые угадывались скорее по Николаю, когда он, подстраховывая напарника, брал часть работы колясочника на себя. И уж никто не предполагал, что у Харина сломана левая рука, раздроблена кисть, травмирована шея.

Несмотря на плотность, с которой шли мотоциклы в ядре гонки, экипаж, приковавший к себе внимание всех зрителей, уверенно совершал обгон за обгоном. По темпераменту, скорости и напору это походило на молниеносную схватку фехтовальщиков или взрыв комбинации приемов у дзюдоистов, когда нападающий некоторое время всматривается в противника, а потом, обнаружив едва заметную ошибку, мгновенно бросается

в атаку. Напряжение достигло вершины, когда, оторвавшись от основной массы участников, наш дуэт неумолимо стал приближаться к «голове» гонки, а через некоторое время без особого усилия оставил позади еще два экипажа и вышел на третью позицию, проигрывая лидеру всего 10 секунд. Чтобы достичь этого, ему пришлось более сорока раз выходить на обгон и всякий раз в коротком сражении он побеждал. Теперь, подойдя вплотную к лидерам, Николай сбавил темп, давая перед решающей схваткой отдых Олегу и себе: сработала его способность в любой обстановке трезво анализировать ситуацию и быстро принимать верное решение. И я вспомнил рассказ Николая о том, что выдерживать те немалые физические нагрузки, которые обрушиваются на спортсменов во время гонки, и сохранить силы для победного броска можно, только овладев сложным умением отдыхать в движении, когда каждая группа мышц работает лишь в положенное ей время, а в остальное — расслаблена.

К сожалению, показать свой финишный спурт ребятам не пришлось. Гонку, кажется, из-за ошибки хронометриста, закончили раньше положенного времени. Жаль, конечно. Но важнее, думается, другое.

Обстоятельные беседы с Николаем и Олегом помогли мне увидеть их в спорте с другой стороны, подойти ко многим понятиям как бы изнутри. И больше всего при этом поразило взаимопонимание, которым наделен экипаж. От первоначальной, примитивной оценки роли колясочника как «блуждающего противовеса» не осталось и следа. Стало очевидным: оба в равной степени управляют мотоциклом, только каждому даны свои средства и область приложения их. Если водитель рулем, «газом» и туловищем задает основное направление движения, то его напарник довершает начатое точной корректировкой, отшлифовывая это направление до математически правильной кривой. Согласитесь, как же безошибочно нужно понимать замысел партнера, чтобы в ежесекундно меняющейся ситуации, не имея возможности обменяться не то что словом — взглядом, жестом, работать с поразительной синхронностью, подобно музыкантам, которые, исполняя каждый свою партию, принимают равное участие в рождении единой мелодии. Вот почему я решил назвать этот материал о двух замечательных спортсменах, многократных чемпионах страны, воспитанниках ДОСААФ — «Дуэт солистов».

О. БОГДАНОВ
Фото В. Князева и автора

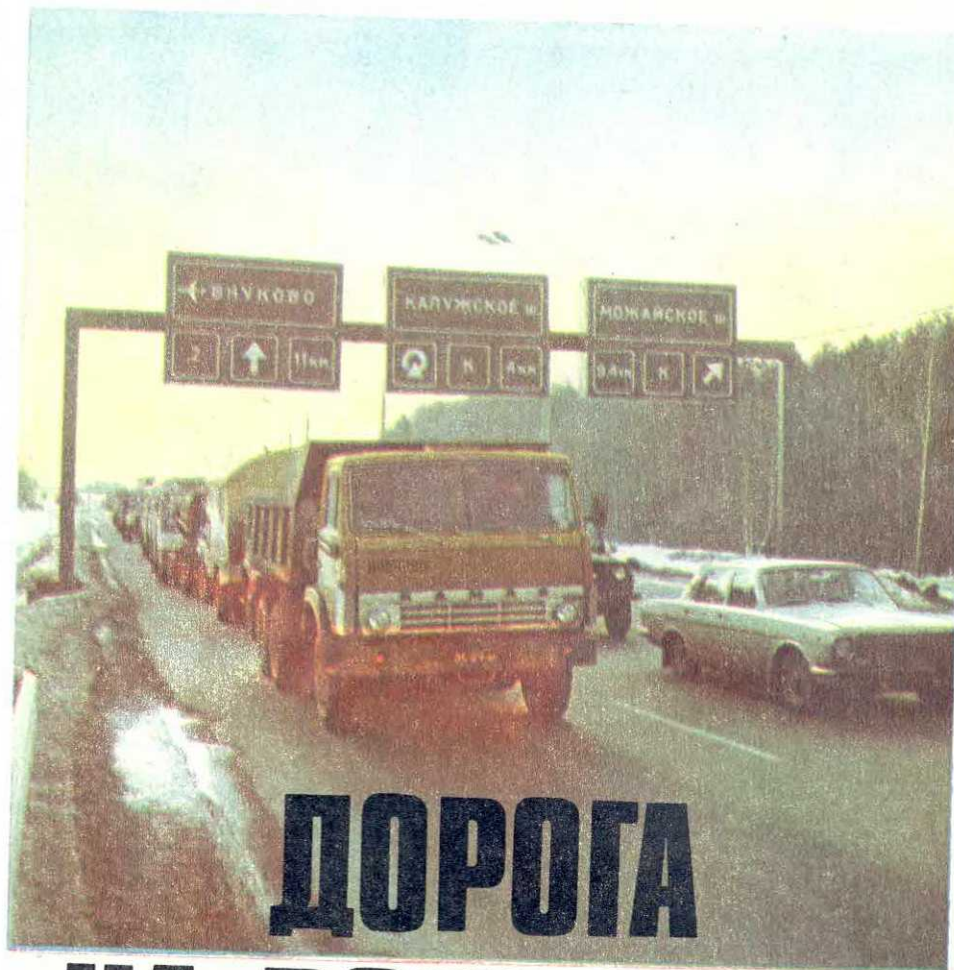
Дуэт на трассе.



Многие вопросы автомобилизации находят свое место на страницах журнала. Особое внимание мы всегда стараемся уделять моральному климату дороги, взаимоотношениям людей, участвующих в дорожном движении. До сих пор речь в этом плане чаще всего шла на темы «водитель и инспектор», «водитель и пешеход». Но в последнее время все острее дает о себе знать еще одна сторона проблемы — взаимоотношения между самими водителями. Это естественно, ибо от их предупредительности друг к другу, внимательности, уступчивости, всего того, что можно выразить одним словом — взаимоуважение, во многом зависит безопасность на дорогах.

Мы выбрали для публикации два письма из читательской почты, в которых весьма ясно просматриваются противоположные точки зрения авторов по одному и тому же вопросу — отношению профессионалов к автолюбителям. Думаем, что они могут положить начало большому и серьезному разговору, и приглашаем читателей не только оценить позиции авторов писем, но и высказать свое мнение по поднимаемой проблеме в целом, соображения о том, какими видятся нормальные благожелательные взаимоотношения между водителями в конкретных ситуациях. Так мы представляем себе развитие этой темы на страницах журнала.

Дорогая редакция! Я никогда не писал в газеты и журналы, поэтому извините, если что не так. Но надо посоветоваться. На днях, идя на работу, видел на площадке около ГАИ страшно изуродованный, весь в крови «Москвич—412». Глазам смотреть было больно. Люди рассказали, что погибло четыре человека. Такую же страшную аварию мне пришлось увидеть месяца полтора назад на трассе. Там тоже погибли люди. В обоих случаях машины «частные» и виноваты были их водители. Такие кар-



ДОРОГА НА ВСЕХ ОДНА

тины, к сожалению, на дорогах нередки. Так вот мне хочется через журнал высказать свое мнение о причинах подобных происшествий.

Сам я шофер-профессионал с 12-летним стажем. Мы, профессионалы, очень много времени проводим за рулем. Утром садимся в кабину и до вечера в дороге. Больших перерывов у нас практически не бывает. Только выходные, ремонт да отпуск, а так все в деле. Поэтому и опыт у нас большой, навыки крепкие, аварий мало. К тому же каждое утро перед выездом проверка общего состояния, давления, документов.

В общем, мы работаем — и этим все сказано.

А «частник»? Автомашинной своей пользуется редко. Зимой совсем мало. Летом — на работу, с работы, да во время отпуска. Спрашивается: откуда взяться большому умению? Многие из них на дороге теряются, торопятся. Они только мешают нам своей ездой.

Вот я и думаю, что «права» надо выдавать не всем, кто хочет купить машину, а только тем, у кого основная работа развивает такие качества, как энергичность, сообразительность, решимость, отличная реакция, сосредоточен-

Около 8000 километров прошли участники XV традиционного пробега на самодельных автомобилях. Он был организован ЦК ВЛКСМ, ЦК ДОСААФ СССР и журналом «Техника — молодежи» с целью пропаганды решений XXVI съезда КПСС, популяризации научно-технического творчества.

Старт у главного входа ВДНХ приняли 22 машины из разных городов страны. Им предстояло впервые пройти по всесоюзному туристскому маршруту «Каменный пояс России» (Сим — Сатка — Златоуст — Магнитогорск — Челябинск — Свердловск — Тюмень — Нижний Тагил) через богатые памятниками науки и техники города, где зародилась отечественная тяжелая индустрия.

Тюмень была самой восточной точкой маршрута. Оттуда агитбригада участников пробега на самолете совершила поездку в Саяны; ее выступление тепло приняли нефтяники Сибири. Интерес-

ными и полезными стали также встречи с автозаводцами в Горьком, Тольятти, Набережных Челнах.

В каждом городе по трассе пробега происходили своеобразные выставки-парады самодельных конструкций. Тысячи зрителей увидели немало интересных машин, отличающихся рациональной компоновкой, малой массой, низким расходом топлива, продуманным подходом к вопросам безопасности.

«Гран-При» пробега-конкурса жюри присудило А. Спивачуну. 22-летний слесарь из Харькова продемонстрировал виртуозное умение: наружные детали кузова его машины искусно сварены из... мелких отходов металла. Спортивная машина с двигателем ВАЗ развивает до 160 км/ч.

Первый приз — у водителя из Житомира С. Животова, также построившего спортивный автомобиль; его изящный

НА САМОДЕЛЬНЫХ
МАШИНАХ

ность. Ведь человек, управляющий автомобилем, должен думать только об этом, а у «частника» всегда много посторонних мыслей...

С уважением.

С. ИСАКОВСКИЙ

г. Вологда

* * *

За последние годы на дорогах нашей страны появилось много личных автомобилей. Водители их в большинстве своем новички, малоопытные, ездят от случая к случаю, а потому не имеют более или менее серьезных навыков вождения. Одним словом, «дятлы», как их называют профессионалы, и, проезжая мимо попавшего в аварию «жигуленка», иной раз вместо сочувствия откровенно злорадствуют: «Наезднички! Сидели бы лучше дома». А всегда ли так уж виноват «частник» в своих бедах? Упрекая его во всех смертных грехах, профессионалы далеко не лучшим образом ведут себя на дороге. Если друг к другу они еще относятся с определенным уважением, то «частника» в лучшем случае стараются не замечать. Он для них вроде как досадная помеха.

Эти выводы я сделал после того, как, приобретя недавно «Москвич», провел с семьей отпуск на колесах. Из Мурманской области через Ленинград, Москву, Куйбышев, Уфу, Челябинск в Казахстан и обратно. В этой дальной дороге мне и пришлось на самом себе испытать полное пренебрежение некоторых «асов» к несчастному «дятлу». Вот лишь несколько эпизодов.

День, когда мы миновали Москву и направлялись в сторону Рязани, выдался очень дождливым. На одном из участков дороги образовалась большая и довольно глубокая лужа, по которой навстречу мне потихоньку пробирался мотоциклист на «Урале». Я тоже снизил скорость, чтобы не забрызгать его, да и не хотелось напориться на какую-нибудь выбоину или камень под водой. Вдруг, обгоняя мотоциклиста, между нами, не сбавляя скорости, пронесся автобус ЛАЗ. Потоки воды хлестнули аж через крышу «Москвича», и на несколько мгновений я практически потерял возможность ориентироваться на дороге. А мотоциклиста, мне показалось, вообще смочет: волна накрыла его с головой. Что это, просто неосторожность водителя автобуса? Вряд ли. Скорее откровенное пренебрежение, явное нежелание признавать автолюбителя за равноправного участника движения.

Пришлось мне ехать по дороге, где

на одном из участков нет твердого покрытия. Был дождь, и глина раскисла, сделал езду настоящим мучением. Машина ползла чуть ли не «на брюхе» по единственной и раскисшей колее. Осталось уже совсем немного до того места, где дорога расширялась, переходя в «двухколейную». Навстречу двигался огромный «Урал—375». Ему бы буквально полминуты подождать, но не тут-то было: «Урал», не останавливаясь, въехал на единственную колею...

Совершенно уверен, будь я за рулем грузовика, водитель «Урала» пропустил бы меня, притормозив в том месте, где дорога позволяла благополучно разминуться. Но перед ним был «дятел», считаясь с которым совершенно не обязательно. И вот мы остановились друг перед другом. Из окна грузовика высунулся водитель и буквально прорычал: «А ну, сдавай назад!»

Скажу вам, я был поражен — за рулем «Урала» оказался человек лет пятидесяти с лишним. Подобной выходки можно было бы ожидать от юнца, но не от человека, прожившего долгую жизнь. Из-за того, что он не захотел задержаться всего на минуту, я теперь должен был лезть на камни, рискуя повредить машину, или пятиться добрый километр по дороге, которую с таким трудом только что преодолел.

— Что ж ты, — говорю ему, — делайшь? Совесть у тебя есть?

— Убирай машину, — отвечает, — а то в кювет спихну.

Зло меня тут взяло.

— Толкай, — говорю, — коли такой смелый!

Закурил и сижу. Водитель грузовика тоже. Перекурили.

— Не уберешь? — спрашивает.

— Нет, — отвечаю, — некуда.

Тут он и «понес». Кого только не помаянул всеу. А уж всех «частников», которые «раскатывают и мешают работать», в первую очередь. Назад сдавать он все же не стал из принципа. Обошел меня по кювету — благо на «Урале» сидел. В результате развехались, потеряв уйму времени и взвинтив друг другу нервы.

А в другом месте из-за встречной машины выскочил на обгон ЗИЛ. От маневра водитель не отказался, хотя ясно видел, что встречная полоса занята. Уходя от лобового столкновения, пришлось лезть на обочину и, уповая на удачу, цепляться за размокшую глину, рискуя в любой момент съехать в кювет. Достаточно было одного неверного движения рулем...

Вот тут-то и захотелось мне вылезти

из машины и крикнуть: «Братцы, за что? Я же свой, свой! Ну, попутал бес — купил машину. Так простите чудака!»

Вот что пришлось мне испытать, когда я пересел из кабины грузовика в собственный «Москвич». Здесь, вероятно, пора пояснить, что сам я водитель-профессионал с пятнадцатилетним стажем и, думаю, могу причислить себя к категории опытных. Только хотелось бы уточнить, что стоит за этим понятием. В этой связи вспоминаются мне наши мурманские водители, в частности автобусники, обслуживающие «межгород» и отдаленные поселки. Дороги по профилю сложные — с сопки на сопку, поворот за поворотом. Туманы, гололедица, заносы. Но, когда идешь по трассе за автобусом, то чувствуешь себя как за каменной стеной. Чистая впереди дорога — он поморгает правым поворотом: обходи, мол. Видит в зеркало, что готовишься обогнать его, а впереди идет встречный автомобиль, — левым «поворотником» поморгает, и сразу ясно становится, что впереди опасность. Вот это с понятием люди, опытные.

Я совершенно уверен, что опыт это не умение пройти участок трассы «со свистом под сто десять» там, где стоит знак «40 км/ч». И не вороватое ныряние под знак «Въезд запрещен». И совсем не доблесть не давать в уличной ситуации растерявшемуся новичку перестроиться в соседний ряд. Все это никакого отношения, на мой взгляд, к опыту не имеет. Опытный водитель — это прежде всего культура на дороге. Сознание и понимание того, что ты не один участвуешь в движении. Умение своими действиями не только не создавать помех другим водителям, но и при необходимости помочь им выйти из затруднительного положения.

Да, профессионалы, как правило, много опытнее «частников», особенно начинающих, и поэтому тем более не имеют права на грубость, на хамство. Необходимо всегда помнить, что в любой машине, государственной или личной, живые люди, и своим пренебрежением, силовой манерой езды можно поставить их в такое положение, из которого, кое-кто вполне может попасть на большую койку. К чему же все это? Дорога и без этих искусственных испытаний вполне серьезная штука. И она для всех, а не только для тех, кто, работая на ней, деньги получает. Поэтому давайте относиться ко всем без исключения внимательно, с уважением.

С. ПИМЕНОВ

г. Североморск

кузов сделан из стеклопластика, а стеклоподъемники имеют электропривод. Второй приз вручен фрезеровщику из Краснодара В. Устьяну за конструкцию автомобиля повышенной проходимости с агрегатами ВАЗа и «Запорожца». Грамотно выполненная независимая подвеска позволяла ему уверенно идти по бездорожью, где порой буксовал и УАЗ. Третий приз — у Г. Матевосяна, ереванского инженера. Его спортивный автомобиль построен... на баллоне второго этажа, откуда машину опускали краном. Малая (всего 1200 мм) высота, совершенная форма пластмассового кузова позволяла машине достигать скорости свыше 170 км/ч. Интересны конструкция дверей (они открываются вверх), убирающиеся в кузов фары и многое другое.

Нельзя не упомянуть еще две машины: амфибию И. Рикмана и А. Ревякина, удостоенную специального приза журнала «За рулем»: в Златоусте она даже выиг-

рала у теплохода «соревнование» в скорости. И наконец, спортивный автомобиль В. Травнина, работника комитета ДОСААФ из Набережных Челнов. Автор не только добился «заводского» качества отделки, но и поощрялся над двигателем, сумев заметно улучшить его приемистость.

За исключением одной, все машины без полумок, строго по графику прошли длинный путь по дорогам самого различного качества, показав высокую надежность и безопасность.

Большую помощь участникам пробега оказали органы ГАИ на местах, которые использовали выставки-парады и для пропаганды безопасного движения.

И. ТУРЕВСКИЙ,
председатель центральной секции
любительского автоконструирования
ЦС ВДОАМ

Участники пробега В. Нефедов и А. Деменин представляют свои машины жюри конкурса.

Фото А. ТОПОЛЯ



I. Кто из водителей имеет право проезжать перекресток в показанных направлениях при таком сигнале регулировщика?

- 1 — все водители
- 2 — водитель грузовика и мотоциклист
- 3 — только водитель грузовика

II. Можно ли совершить обгон в подобной ситуации?

- 4 — можно
- 5 — нельзя

III. Кто из водителей поставил машину на стоянку, не нарушая Правил?

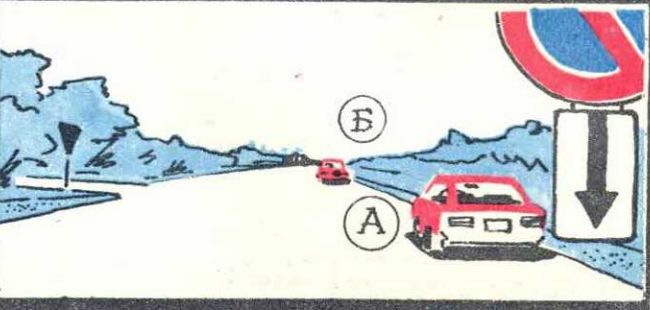
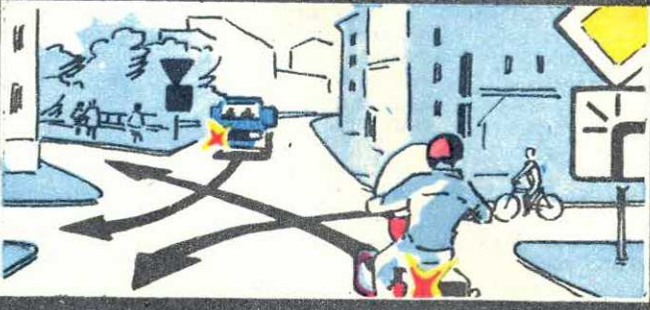
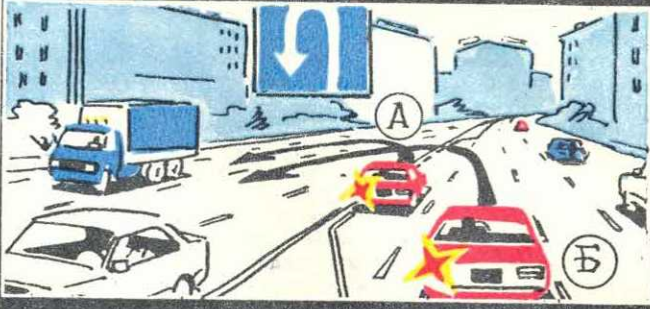
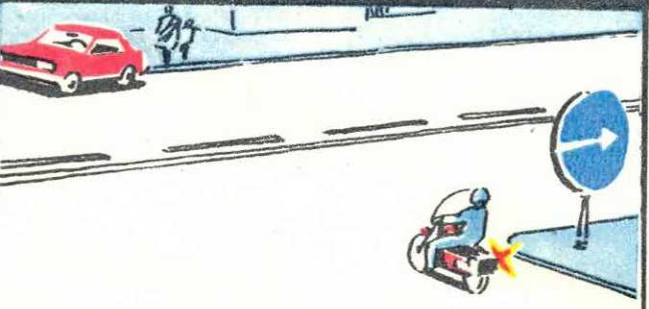
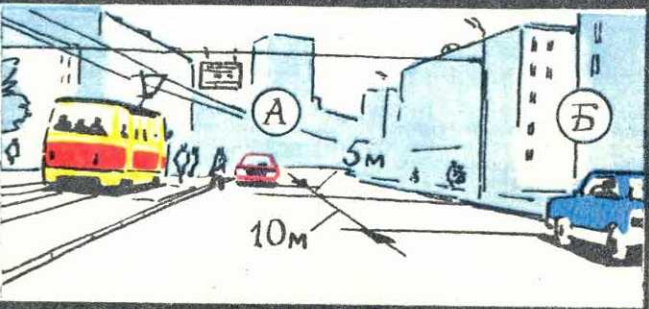
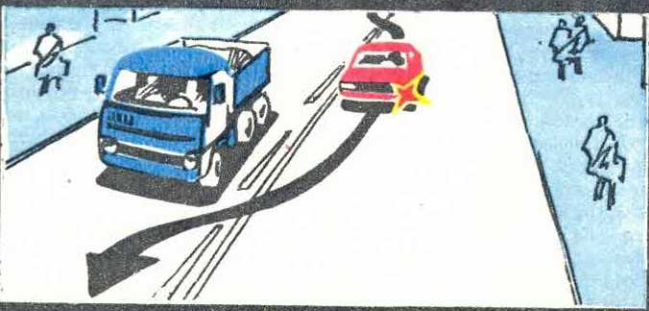
- 6 — только водитель Б
- 7 — оба водителя
- 8 — оба остановились неправильно

IV. Разрешена ли водителю автомобиля остановка в этом месте?

- 9 — разрешена
- 10 — не разрешена

V. Могут ли водители двигаться с дистанцией, превышающей ту, что указана на знаке?

- 11 — могут
- 12 — не могут



VI. Кто из водителей имеет право на такой маневр?

- 13 — оба водителя
- 14 — только водитель А

VII. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

- 15 — велосипед; мотоцикл; автомобиль
- 16 — автомобиль; велосипед; мотоцикл
- 17 — мотоцикл; автомобиль; велосипед

VIII. Кто из водителей нарушил правила стоянки?

- 18 — никто
- 19 — оба нарушили
- 20 — только водитель А

IX. Разрешено ли движение на автомобиле с неработающим стеклоочистителем?

- 21 — не разрешено
- 22 — разрешено, если нет дождя или снегопада
- 23 — разрешено только к месту стоянки и в гараж

X. Сколько сигнальных щитков (флажков) должно обозначать буксирный трос длиной 6 метров?

- 24 — один
- 25 — два
- 26 — три
- 27 — четыре
- 28 — по усмотрению водителя.

• ЭКЗАМЕН НА ДОМУ •

• ЭКЗАМЕН НА ДОМУ •

• ЭКЗАМЕН НА ДОМУ •

• ЭКЗАМЕН НА ДОМУ •

ЧЕРНЫЙ ТРЕУГОЛЬНИК В ЖЕЛТОМ КРУГЕ

Каждый из нас, водителей, нередко встречает на улицах и дорогах автомобили, на стеклах которых видны броские знаки — черные треугольники в желтом круге — «ручное управление». Мы понимаем, конечно, что здесь за рулем инвалид войны или труда, а машина такая специальным образом оборудована. И только? Увы, в представлении многих упомянутый знак введен в Правила дорожного движения лишь затем, чтобы разрешить владельцам таких машин проезжать или останавливаться там, где другим водителям этого делать нельзя. А поскольку Правила в своих других положениях для инвалидов никаких льгот не оговаривают, то многие ошибочно полагают, что и «поведение» их машин на дороге не должно отличаться от обычных.

Но это не всегда так. А знак «ручное управление» надо понимать еще и как напоминание об особенностях таких машин, о необходимости учитывать это, находясь с ними в потоке рядом. Я сам вожу такой автомобиль и поэтому хочу дать другим несколько советов.

Вот, к примеру, три ситуации, которые наиболее часто, можно сказать, ежедневно встречаются на дорогах.

Первая. Перекресток дорог оказался на небольшом подъеме. Перед ним остановился ЗАЗ с ручным управлением. Водитель ждет разрешающего сигнала светофора или регулировщика. Машина у него, естественно, на ручном тормозе. Сзади подъехал и остановился другой автомобиль. Притом так близко, что между ними осталось ну каких-то полметра. Казалось бы, что такого? Но учтите, дорогие товарищи, за рулем «Запорожца», стоящего впереди, человек, управляющий всеми рычагами и педалями только руками. Если вы сами, начиная движение на уклоне, включаете сцепление, отпускаете ручной тормоз (а то и вовсе им не пользуетесь, удерживая машину ножным) и даете «газ» одновременно, то инвалид сначала должен снять машину с тормоза, прежде чем сможет той же рукой отпустить рычаг сцепления. И хотя между этими действиями у опытного водителя проходит мало времени, но и его бывает достаточно, чтобы автомобиль чуть скатился назад и уперся в стоящий слишком близко за ним «Москвич» или ЗИЛ. Особенно часто такое случается с теми, кто лишь недавно сел за руль автомобиля с ручным управлением. Как он пытается предупредить такие последствия? В описанной ситуации он зачастую просто не рискует начать движение и пробует как-то дать понять другому водителю, чтобы тот чуть сдал назад и освободил ему немного места во избежание столкновения. Но нередко вместо того, чтобы уступить такой просьбе, его начинают подгонять звуковыми сигналами, и вместо понимания и сочувствия он видит обращенное к нему лицо раздосадованного, нетерпеливого человека. Инвалид, которому и так нелегко, в этой обстановке начинает нервничать, спешить, машина его дергается, глохнет и часто все-таки скатывается назад. Вот вам и происшествие.

Другой случай. Затяжной подъем на шоссе. Перед автомобилем с ручным управлением медленно движется тяжело груженный автопоезд. «Запорожец» идет за ним на дистанции, несколько большей, чем у обычных машин. По причинам уже известным. Но вот его настигает еще один водитель и, не обгоняя, буквально повисает у него на хвосте. Считая, видимо, что в потоке надо двигаться плотнее, и «подталкивая» ЗАЗ вперед. А тут еще автопоезд несколько снижает скорость, и расстояние между ним и «Запорожцем» заметно сокращается. В конце концов, машина инвалида оказывается зажатым и лишенной возможности для маневра. Вот и ему надо переключить на другую передачу. Снова он одной рукой держит руль, другой выжимает рычаг сцепления, затем переключает передачу и опять отпускает сцепление. Даже при очень точных действиях времени на это, согласитесь, уходит куда больше, чем на обычном автомобиле. А растерявшись, сделаешь неверное движение, двигатель заглохнет и машина вообще остановится. Чем это чревато, особенно при несоблюдении дистанции, понятно, надеюсь, каждому.

И, наконец, третья ситуация. Автомобиль инвалида остановился на выезде со второстепенной дороги на главную. Вы уже знаете, что время переключения передач и динамика такой машины совсем не те, что у других. Поэтому-то ее водитель, чтобы проехать

перекресток или сделать поворот на нем, ждет гораздо большего просвета между едущими по магистрали, чем тот, которого вам вполне хватило бы. К тому же он предпочитает маневрировать преимущественно на первой передаче, чтобы не усложнять обстановку переключением с одной на другую на самом перекрестке и избежать тем самым дополнительных трудностей. Проявляете ли вы здесь понимание момента? Не случилось ли вам нетерпеливо сигналить неоправданно долго, на ваш взгляд, стоящему у перекрестка инвалиду? Или с досадой пытаться объехать его, помяная нехорошими словами за кажущееся вам неумение управлять машиной как следует. Нет, он не неумейка, просто ему надо больше времени и места для маневра. Так дайте ему эту возможность!

Черный треугольник в желтом круге. Не забывайте, пожалуйста, кто за рулем этих машин, и постарайтесь быть максимально внимательными и предупредительными к инвалидам. А если увидите возле стоящего «Запорожца» аварийный треугольник, обязательно остановитесь и предложите помощь. Ведь многие работы, которые для вас легки и необременительны, например смена колеса, подкачка шины и т. п., инвалиду зачастую непосильны.

В. ЛАРИН,
ветеран труда

Башкирская АССР,
г. Белорецк



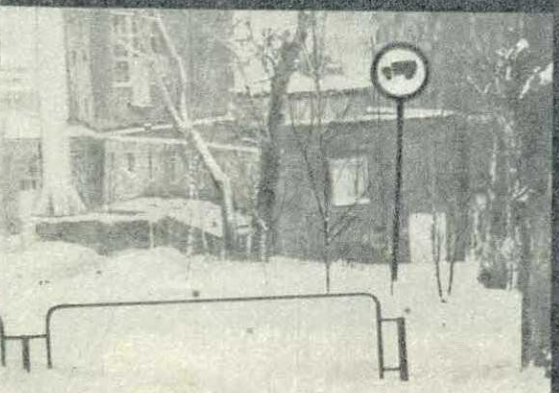


Интерьер современного города уже нельзя себе представить без многочисленных дорожных знаков. Они стали его неременной принадлежностью и, говорят, в какой-то мере даже украшением городского пейзажа. Очень может быть. Но не в этом, разумеется, их предназначение. Любой дорожный знак обязан работать, то есть управлять транспортными потоками, помогать водителям в выборе маршрута и режима движения. Увы, кое-где на этот вопрос смотрят иначе и делают из знаков в прямом смысле слова чисто декоративный элемент.



Вот посмотрите, как принарядили дровяной склад в городе Кологрив Костромской области. Именно принарядили. Ведь других предположений по этому поводу сделать невозможно, ибо никакой автомобильной дорогой здесь, как говорится, не пахнет, и путь через эти поленицы дров пролечь не может. Но тогда возникает вопрос, а почему выбрали именно этот знак — «Движение грузовых автомобилей запрещено»? Нам кажется, что здесь лучше бы подошел по ситуации «Ограничение высоты», не правда ли?

Однако «оформителям» чем-то нравится именно кружок с изображением грузового автомобиля. Вот и на бульваре в Пензе предпочли именно его. Есть, стало быть, в нем какая-то притягательная сила. Но к чему в данном случае красно-бело-черные тона? Сюда, на наш взгляд, прекрасно впишется знак «Автомагистраль». Ведь он же зеленого цвета. Представляете, как этот указатель здесь будет смотреться, когда все вокруг вновь распустится и зацветет. Так что давайте уж работать со вкусом!



«А дорога серою лентою вьется...» Четыре сентябрьских дня подряд эта музыкальная строка популярной шоферской песенки звучала позывными в эфире Архангельска. Позывными и началу просмотра работ, представленных на Всероссийский фестиваль телевизионных и радиопрограмм по безопасности дорожного движения.

В гостеприимном и прекрасно подготовившемся к этому событию Архангельске проводился первый тур фестиваля — для северо-западной зоны РСФСР. В нем приняли участие телерадиокомитеты Карельской и Коми АССР, Архангельской, Вологодской, Калининской, Калининградской, Псковской и Ярославской областей, Ленинграда и телестудия Воркуты.

Конкурс не был отчетом «о проделанной работе», а скорее смотром, обсуждением того, что, по мысли организаторов, может способствовать улучшению качества, повышению эффективности пропаганды в области безопасности дорожного движения. Специальные призы фестиваля так и назывались — «За поиск новых форм пропаганды» (его учредил, кстати, Архангельский обком ДОСААФ), «За новаторство и операторское мастерство», «За журналистский поиск», «За лучшее решение темы «Дети. Автомобиль. Дорога» и другие в том же плане. Ну, а главных дипломов и премий было по пять (одна первая, две вторых и две третьих) в каждом конкурсе — телевизионных и радиопрограмм. Наверное, нет смысла сейчас, на пороге заключительного тура фестиваля, говорить о том, как распределились места в одном из зональных. Скажем лишь, что для участия в финале жюри отобрало творческие работы Калининградской, Карельской и Архангельской телестудий, занявшие в зональном туре первые и вторые места (так определялось условиями фестиваля).

Учитывая цели фестиваля, хочется поговорить здесь о другом. Вспоминаю, что лет 10—15 назад, когда проблемы автомобилизации только начали, что называется, стучаться в двери редакций и телестудий, мы радовались уже тому, что иногда удавалось «пробить» хоть одно выступление по безопасности движения. Сейчас — другие времена. Только в прошлом году в эфир по всей стране вышло более 6 тысяч телевизионных передач на эту тему. Все республиканские комитеты по телевидению и радиовещанию имеют в программах специальные и постоянные рубрики, не реже чем раз в месяц выходят специальные тележурналы.

Короче, количественная сторона дела радует. А вот содержание этих передач, их влияние на аудиторию, иными словами, коэффициент полезного действия, вызывают некоторую тревогу.

Прежде всего огорчает удивительное однообразие форм подачи материала. Что ни передача, то традиционный тележурнал, как говорится, обо всем понемногу и для всех сразу — водителей и пешеходов, взрослых и детей, профессионалов и автолюбителей. А ведь между тем у каждой категории участников движения свои интересы, свое восприятие происходящего. А когда вместо серьезного принципиального разговора — по конкретной теме, конкретному вопросу — общие слова и прописные истины, то зритель смотрит на экран, что называется, вполглаза. Да на 30—40 минут устойчивого внимания у телевизора рассचितывать, согласитесь, трудно, если разговор идет в общем и целом. К сожалению, тяга к «крупным» формам преобладает: что ни журнал, то не меньше получаса. Совершенно не практикуются короткие, на 5—10 минут максимум, телесюжеты по конкретным и наиболее злободневным вопросам. Не лучше ли три-четыре передачи в течение месяца, чем один ежемесячный объемный тележурнал?

Не заслуживают таких упреков, пожалуй, лишь передачи для детей. Они всегда конкретны. И, наверное, примечателен тот факт, что первую премию фестиваля получили «Происшествия в стране дорожных знаков» Калининградской студии телевидения. Всем уже ясно, что наши перспективы в деле обеспечения безопасности движения самым прямым образом зависят от сегодняшних успехов в воспитании навыков правильного поведения на дорогах у детей с самого раннего возраста. И то, что наши творческие работники все чаще обращаются к теме «Дети и дорога», не только радует, но и вселяет надежду в перемену



климата на дорогах в лучшую сторону.

Продолжая эту тему, хочу отметить и другой недостаток. Во многих телепередачах нам рассказывают с экрана о том, что можно и нужно показывать в реальной обстановке движения, в развитии дорожной ситуации. У телевидения здесь поистине неограниченные возможности, более того, в этом его преимущество перед другими формами пропаганды. Не хватает ему и эмоциональности. Не той, что может быть достигнута актерскими данными ведущего или диктора, а теми образностью и неожиданностью решений, которые открывают путь не только к разуму, но и, что не менее важно, к чувствам, к сердцу зрителя. Слишком спокойны наши телерепортажи, слишком прямолинейны и назидательны. А ведь, пожалуй, одна из главных их задач, не побоюсь громких слов, ключ к успеху — сделать зрителя неравнодушным к тому, что порой происходит на наших дорогах, заставить его волноваться, огорчаться по поводу тех несчастий, которые официально языком именуется дорожно-транспортными происшествиями. Что греха таить, причина многих аварий не в отсутствии умения, а в беспечности, а безразличии к тем реальным опасностям, которые подстерегают нас на дороге. Риски погибнуть на автомобильной дороге сегодня, увы, в десятки раз больше, чем на любом другом виде транспорта. Но это нас мало волнует. Мы недооцениваем угрозы, мы верим, что с нами ничего страшного случиться не может, уж львы-то промаши не допустим. Как расстреловать, как нарушить эту самоуверенность, самоуспокоенность? Дело не в том, конечно, чтобы начать показывать кровь и ужасы дорожных катастроф (к этому можно привыкнуть), а в умении делать передачи истинно публицистическими. Наконец, богочае бедность жанров. Пона у нас преобладают телеинтервью и телерепортажи. Нет или чрезвычайно редки различного рода тесты, викторины, конкурсы и т. п. Нужны и телеуроки водительского мастерства, что регулярно делает разве только «Движение без опасности» на Центральной телевидении.

И последнее соображение. В наших теле- и радиопередачах самое активное участие, и это естественно, принимают работники ГАИ. Слов нет, чтобы быть убедительной, пропаганда должна вестись со знанием дела, с глубоким пониманием сути и причин происходящего, а потому без специалистов ГАИ, конечно, не обойтись. Они и наши постоянные авторы, и консультанты, и зачастую технические обеспечение. Но сплошь и рядом их видят в роли ведущих. Мы встречали хорошие примеры. На фестивале в Архангельске дипломами «Лучшему ведущему» были отмечены работники ГАИ Н. Ремзин (Петрозаводск) и Э. Сланский (Ярославль). Но чаще с телеэкрана слышалась правильная, но сухая, протокольная речь, которая плохо усваивается, а то и вовсе проходит мимо ушей. И уж нигде так не заметен «слабый» ведущий, как в программах для детей. Тем более что кино или телеэкранны все наши просчеты и неловкости укрупняют, увеличивают их видимость в десятки раз в прямом и переносном смысле.

Вот те мысли, что навеял фестиваль в Архангельске, который, без сомнения, послужит еще более активному участию телевидения в пропаганде безопасности дорожного движения.

Г. ЗИНГЕР,
член жюри фестиваля

Термин, послуживший названием этой статьи, нередко встречается в разговорах автомобилистов. Но какова его техническая сущность? Об этом рассказывает опытный специалист, посвятивший много лет испытаниям автомобилей, А. МОИСЕВИЧ.

В широком смысле слова компрессия — это величина давления, которое создается в цилиндре в конце такта сжатия. Этот параметр в очень широких пределах зависит от условий, при которых его измеряют, и в значительной степени от технического состояния мотора. Именно поэтому компрессия «взята на вооружение» как диагностический фактор, позволяющий объективно оценивать исправность двигателя.

Как и для всякого оценочного показателя, режимы и способы замера должны быть всегда одинаковыми. Для компрессии они означают, что двигатель прогрет до рабочей температуры, дроссельная и воздушная заслонки карбюратора — полностью открыты, свечи во всех цилиндрах — вывернуты, стартер — исправен, аккумулятор — полностью заряжен.

Несколько слов о компрессометрах — приборах, которые необходимы для этой цели. Их множество, но в сущности они отличаются друг от друга лишь конструктивным исполнением. Как правило, компрессометр состоит из наконечника, вставляемого в свечное отверстие, обратного клапана на входе и манометра. Манометр с наконечником могут быть соединены шлангом или металлической трубкой. Клапан в наконечнике компрессометра необходим для того, чтобы стрелка манометра при замере фиксировалась на уровне наибольшего давления, возникшего в цилиндре. Примером такого прибора может служить компрессометр КД-1 донецкого прибороремонтного завода. На СТО часто применяют более сложные приборы, где вместо стрелочного манометра установлен самописец, фиксирующий величину измеряемого давления на специальном бланке. Простой компрессометр можно сделать и своими силами.

Как оценивать результаты при замере компрессии? В инструкционных материалах отечественные автозаводы приводят следующие минимальные значения компрессии, допустимые при эксплуатации автомобиля:

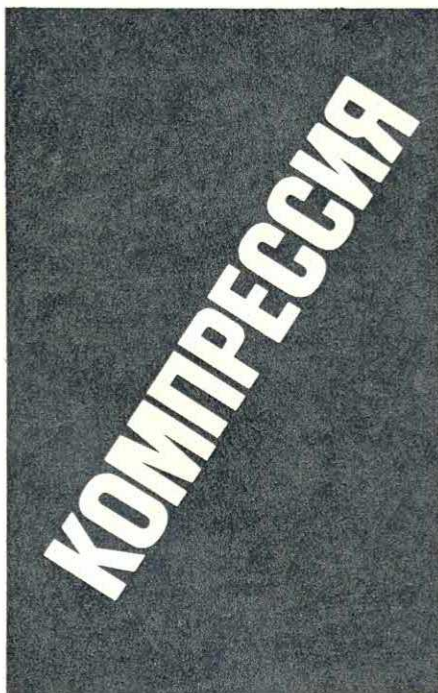
- автомобили ЗАЗ, «москвичи» с двигателем 1360 см³ — 7,0 кгс/см²;
- автомобили ВАЗ, «москвичи» с двигателем 1500 см³ — 10,0 кгс/см².

Но это не единственное условие. Очень важно, чтобы разница между цилиндрами по величине компрессии была минимальной. Одинаковые или близкие значения свидетельствуют о равноценном состоянии деталей и степени изношенности цилиндров. Возьмем такой пример: в одном из цилиндров мотора «Жигулей» компрессометр зарегистрировал 10,1 кгс/см², а в остальных — 11,8—11,8 кгс/см². Несмотря на то, что абсолютные величины компрессии в каждом цилиндре находятся в допустимых пределах, их перепад — сигнал о какой-то неисправности. Поэтому технические нормативы допускают разницу между наибольшим и наименьшим показаниями компрессии в цилиндрах не более 1 кгс/см².

Остановимся на случае, когда компрессия не соответствует заводским требованиям в одном или нескольких цилиндрах. Как и где искать причину?

Простейший и хорошо известный способ: в «подозреваемый» цилиндр через свечное отверстие вливают примерно столовую ложку моторного масла и снова измеряют компрессию. Если давление заметно увеличилось — недостаточная герметичность поршневых колец, если нет — дефект вызван другими причинами (негерметичностью клапанов или прокладки под головкой цилиндров, трещины или прогаром в стенках камеры сгорания, в днище поршня).

Если есть возможность устранить неисправность своими силами, целесообразно провести более подробное обследование, которое поможет установить конкретную причину пониженной компрессии. Для этого надо сделать простое приспособление. Понадобится вышедшая



из строя свеча зажигания, из которой выбивают изолятор, а к металлическому корпусу приваривают (можно прочно припаять) стальной вентиль от негодной автомобильной или мотоциклетной камеры. Устанавливают поршень обследуемого цилиндра в положение момента зажигания, вворачивают в свечное отверстие изготовленный переходник и присоединяют к нему шланг шинного насоса. Затем, предварительно сняв пробки радиатора и масляной горловины и попросив помощника накачивать воздух в цилиндр, на слух определяют, каким путем происходит его утечка из камеры сгорания. Если воздух поступает в выхлопную трубу — негерметичен выпускной клапан, если во всасывающий коллектор — выпускной клапан. При неплотности прокладки головки цилиндров воздух может поступать в рубашку системы охлаждения, что проявляется пузырями в верхней бачке радиатора. Недостаточная герметичность поршневых колец часто может быть обнаружена по шипению воздуха, прослушиваемому через масляную горловину. Такая проверка помогает более точно представить характер дефекта, объем предстоящих работ и избежать лишней разборки двигателя.

До сих пор речь шла о компрессии в связи с определением и устранением дефектов. Но не менее важно знать, от чего зависит компрессия на исправном двигателе и какие факторы влияют на ее величину.

Понятно, что самый очевидный фактор — степень сжатия в двигателе. Чем она выше, тем выше и давление в цилиндре после такта сжатия. Простота этой зависимости нередко приводит к ошибочному выводу, что величина компрессии должна быть численно равна степени сжатия. Фактически она заметно больше. Например, у двигателей ВАЗ степень сжатия равна 8,5, а замер компрессии показывает 10—12 кгс/см². Откуда же берется дополнительное давление?

Уместно напомнить, что степень сжатия — чисто конструктивный параметр, показывающий соотношение геометрических показателей — полного объема цилиндра над поршнем в нижней мертвой точке (НМТ) и объема камеры сгора-

ния над поршнем, находящимся в верхней мертвой точке (ВМТ). Что же касается сжатия реального газа при перемещении поршня из НМТ в ВМТ, то тут в дело вступают законы термодинамики. На сжатие газа (рабочей смеси или воздуха) затрачивается энергия, которая вызывает повышение его температуры (вспомните нагревание шланга у шинного насоса), что, в свою очередь, ведет к увеличению давления в камере сгорания в конце такта сжатия. Дополнительно этому способствует нагревание газа от стенок цилиндра и камеры сгорания, которые прогреты примерно до 90° С, в то время как всасываемый воздух имеет наружную температуру. На самом же деле тепловые процессы, безусловно, значительно сложнее, чем об этом сказано здесь, однако смысл в том, что именно от этих явлений, происходящих в строго определенный временной промежуток, зависит фактическая величина давления при сжатии. Отсюда ясно, как важно при замере компрессии выдерживать заданный тепловой режим двигателя и частоту вращения коленчатого вала.

Есть и другой фактор, имеющий практическое влияние на результат замера компрессии. В упрощенном виде можно принять, что перед тактом сжатия цилиндр заполнен газом, имеющим всегда одинаковое давление, практически — атмосферное. А если оно будет пониженным? Тогда, естественно, и конечное значение давления будет более низким. Заполняется цилиндр во время такта всасывания, когда в нем создается разрежение и порция воздуха проходит через весь впускной тракт — воздушный фильтр, карбюратор, впускной коллектор. Чем меньше здесь сопротивление газовому потоку, тем больше будет наполнение цилиндра перед сжатием. Вывод прост — забитый пылью воздушный фильтр может существенно исказить результат замера, даже если воздушная и дроссельная заслонки при этом будут открыты, как и положено.

Существует также конструктивный фактор, благодаря которому двигатели разных моделей могут отличаться друг от друга по компрессии, несмотря на то, что степень сжатия их одинакова. Считают, что сжатие в цилиндре начинается сразу, как только поршень начал движение вверх от НМТ. Это возможно лишь при условии, если впускной клапан, через который во время предыдущего такта заполняется цилиндр, уже полностью закрыт. Однако в современных моторах впускной клапан закрывается значительно позже, когда поршень уже пройдет часть пути к ВМТ. Величина этого «запаздывания», выраженная в углах поворота коленчатого вала, составляет 40° для двигателей ВАЗ, 70° — для «Москвича-412» и 60° — для ЗАЗ-968.

Такое конструктивное решение обеспечивает получение высокой мощности на больших оборотах коленчатого вала, поскольку в начале такта сжатия, когда давление в цилиндре еще невелико, поток топливной смеси по инерции продолжает поступать в цилиндр и тем самым производит его дозарядку. Иная картина на малых оборотах, когда скорость и инерционность потока смеси малы. При небольшой частоте вращения коленчатого вала, которая достигается стартером, к моменту закрытия впускного клапана поршень успевает вытолкнуть обратно во впускной тракт часть газа, заполняющего цилиндр, и фактически сжатие начинается только после закрытия клапана.

Таким образом, двигатель каждой модели обладает индивидуальными особенностями, зависящими еще и от фаз газораспределения. В реальной жизни каждый мотор может иметь заметные отклонения от параметров фаз, которые заложены конструкторами. Причина этого — износ деталей привода и нарушения их регулировок. Следовательно, и этот фактор нужно учитывать на практике.

Заключая разговор о компрессии, хочется еще раз подчеркнуть роль этого показателя: он дает хорошую возможность объективно оценить «состояние здоровья» двигателя, не требуя при этом сложного оборудования. Регулярная проверка компрессии — на СТО или самостоятельно — должна стать правилом, так как это позволит содержать двигатель исправным и, в конечном счете, экономить топливо, масло и средства на текущий ремонт.

В МИРЕ МОТОРОВ

ДЕБЮТ «ОЛЬТСИТА»

Журнал уже рассказывал («За рулем», 1981, № 5—6) о подготовке производства румынского легкового автомобиля «Ольтсит» (его название — производное от Олтени, области, где построен новый завод, и «Ситроена»). Выпуск этой машины начат, и появилась возможность познакомиться с ней подробнее, уточнить некоторые данные.

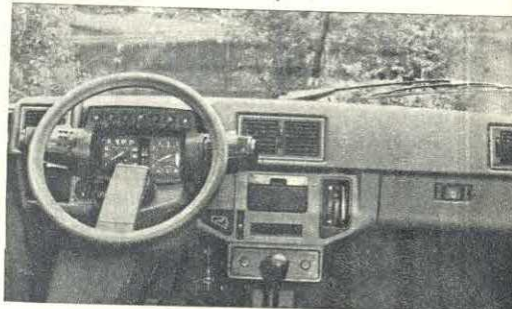
Конструкция «Ольтсита» создана на основе модели «Ситроен-виза» («За рулем», 1979, № 1), доработанной с учетом потребностей местного рынка. Несколько сокращена база и увеличен дорожный просвет. Применение торсионной подвески вместо пружинной на «Визе» позволило создать более просторный багажник; дополнительный объем для вещей освобождается при складывании заднего сиденья. Большая задняя дверь обеспечивает удобство погрузки и выгрузки. Силовой агрегат базируется на двигателях известных моделей «Ситроена»: «ЛНА» (652 см³), «ЖСА-спесьяль» и «Виза-спесьяль» (1129 см³). Он располагается перед передней (ведущей) осью. Как и «Виза», «Ольтсит» имеет стеклоочиститель с одной щеткой, рулевое колесо с единственной спицей, своеобразное расположение органов управления: они сгруппированы на двух барабанах под рулевой колонкой (более подробно аналогичная конструкция нами описана в «За рулем», 1979, № 11).

Завод в Крайове — совместная собственность фирмы «Ситроен» и СРР. Предприятие, занимающее 350 000 м², имеет цеха механической обработки и сборки агрегатов, окраски и сборки автомобилей, а также моторное производство. Его проектная мощность — 130 тысяч машин в год.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ «ОЛЬТСИТ-СПЕСЬЯЛЬ» (в скобках — отличающиеся данные модификации «Ольтсит-клуб»). Общие данные: число мест — 5; число дверей — 3; снаряженная масса — 835 (875) кг; полная масса — 1235 (1275) кг; максимальная скорость — 121 (149) км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 28 (15,2) с; расход топлива при скорости 90 км/ч — 6,0 (7,2) л/100 км; при скорости 120 км/ч («Ольтсит-клуб») — 9,7 л/100 км; при езде по городскому циклу — 7,3 (9,7) л/100 км. Размеры: длина — 3732 мм; ширина — 1538 мм; высота — 1430 мм; база — 2370 мм; колея передних колес —



Автомобиль «Ольтсит-клуб».



Панель приборов автомобиля «Ольтсит-клуб».

1326 мм; задних — 1240 мм; дорожный просвет — 150 мм. Двигатель: четырехтактный; число цилиндров — 2 (4); расположение цилиндров — оппозитное; охлаждение — воздушное, принудительное; рабочий объем — 652 (1129) см³; степень сжатия — 9; клапанный механизм — ОНУ (ОНС); мощность — 34 л. с./24 кВт (56,5 л. с./41 кВт) при 5250 об/мин. Трансмиссия: сцепление — сухое, однодисковое; коробка передач — 4-ступенчатая. Управление: рулевое — реечное; тормозное — дисковые тормоза у всех колес, с двухконтурным приводом. Подвеска всех колес — независимая, торсионная. Шины — бескамерные, размером 145—13.

«АРДЖЕНТА» СМЕНЯЕТ «132-Й»



После прекращения выпуска модели FIAT-130, не имевшей заметного успеха, положение наиболее престижной и дорогой машины среди FIATов занял «132-й» («За рулем», 1973, № 4; 1978, № 1). Очевидно, стремясь подчеркнуть это, фирма при очередной модернизации FIAT-132 дала автомобилю имя собственное — «Арджента».

Изменилась облицовка радиатора; автомобиль получил также прямоугольные галогенные фары и увеличенные задние фонари. Новые бамперы из пластмассы воспринимают без повреждений толчки со скорости до 4 км/ч, а пластмассовые накладки на дверях как бы зажимают «защитный пояс» кузова, предохраняя его нижнюю часть от камней, летящих из-под колес, а сами двери — от случайных царапин. В лобовое стекло вмонтирована антенна радиоприемника, а уплотнитель заднего стекла выполнен так, что обеспечивает отвод дождевой воды вбок, улучшая видимость.

На щитке приборов рядом с привычным спидометром и тахометром появилась так называемая контрольная па-

нель. Ее лампы сигнализируют водителю о состоянии автомобиля: уровне и давлении масла, уровне топлива, охлаждающей и тормозной жидкостей, исправности генератора и ламп наружного освещения, износе накладок передних тормозов.

Топливный бак перенесен в наиболее безопасное место — над задней осью, что позволило также увеличить объем багажника.

«FIAT-арджента» оборудован гидросилителем руля, стеклоподъемниками с электроприводом и централизованной блокировкой замков дверей с места водителя. Эти устройства все шире применяются на моделях «повышенного» класса.

Автомобиль выпускается с двигателями различного объема и мощности, как бензиновыми (1,6 и 2 л), так и дизельными (2,5 л; 72 л. с./53 кВт). Основными в экспортной программе являются модификации с двухлитровыми моторами.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ «FIAT-АРДЖЕНТА-2000» (в скобках — отличающиеся данные модификации со впрыском топлива). Общие данные: скорость — 170 (175) км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 11,6 (10,7) с; расход топлива при скорости 90 км/ч — 7,7 (7,8) л/100 км, при 120 км/ч — 10,1 (9,9) л/100 км, при езде по городскому циклу — 12,8 (12,0) л/100 км. Двигатель: число цилиндров — 4; рабочий объем — 1995 см³; клапанный механизм — 2ОНС; мощность — 113 л. с./83 кВт при 5600 об/мин (122 л. с./90 кВт при 5300 об/мин); система зажигания — электронная бесконтактная. Трансмиссия: сцепление — сухое, однодисковое; коробка передач — 5-ступенчатая.

КОРОТКО

С 1971 по 1980 год завод в г. Сигетсминклош (ВНР) изготовил более 200 тысяч гидросилителей руля для грузовиков и автобусов. Около половины этого количества экспортировано в страны СЭВ.

Фирма «Дерби» (Испания) выпустила коммерческую серию кроссовых мотоциклов. Модель «125 КСР» имеет одноцилиндровый двухтактный двигатель с водяным охлаждением (125 см³, 27 л. с. при 11 000 об/мин); масса машины — 95 кг.

Фирма «Шевроле» (США) изучает возможность применения алюминия для карданных валов, полуосей, корпусов дифференциалов и рычагов подвески автомобилей «Корветт» с 1983 года.

Редакция журнала «Ауто мотор унд шпорт» (ФРГ) провела сравнительные испытания легкового автомобиля «Ситроен де-шво» и мотоцикла BMW-P65 с двигателями одного класса (650 см³). Оба прошли 5000 км. По экономичности и уровню эксплуатационных расходов лучшие результаты — у автомобиля.

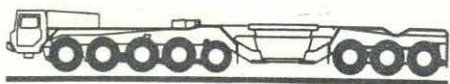
Опрос, проведенный в ФРГ, показал, что экономичность стала определяющим критерием при выборе нового автомобиля для 71% покупателей. Еще три года назад эта роль принадлежала ходовым качествам.

В Центрально-Африканской Республике открыт первый автосборочный завод. Здесь будут собирать легковые автомобили «Ситроен» из узлов французского производства. На предприятии занято 85 человек, его проектная мощность — 600 машин в год.

ВОСЬМИОСНЫЕ ШАССИ

Завод «Фаун» (ФРГ), основанный в 1845 году как предприятие по производству пожарных насосов, с 1908 года начал выпускать коммунальные машины на базе автомобиля (подметальные, поливочные, мусоровозы). Марку «Фаун» его изделия несут с 1918 года. В производственной программе этой фирмы сегодня тяжелые грузовики, пожарные автомобили, фекальные машины, колесные тягачи, карьерные самосвалы, а также автомобильные шасси для кранов. Их типаж охватывает 12 модификаций с тремя, четырьмя, пятью, шестью, семью и восемью осями. Они рассчитаны на нагрузку от 23 до 500 тонн и имеют силовые установок мощностью от 170 до 530 л. с.

Эти машины рассчитаны на осевую нагрузку в пределах норм, допускаемых для большей части автомагистралей, имеют гидравлическую подвеску колес, которые выполнены управляемыми на всех осях.



Шасси «Фаун КФ400.83/99», рассчитанное на груз в 500 тонн.

В ТРАДИЦИОННОМ СТИЛЕ

Компания «Интернешл Харвестер» (США) выпускает грузовые автомобили «Интернешл» шести семейств: «Скаут», «Лоудстар», «Каргостар», «Флитстар», «Пэйстар» и «Транстар», а также джипы, автобусы, сельскохозяйственную и строительную технику. По продаже тяжелых грузовиков (грузоподъемностью 9,3 тонны и выше) ей принадлежит ведущая роль на американском рынке (около 22%).

Конструкция этих машин отличается простотой и надежностью; это своеобразно подчеркивает их консервативный, тяжеловатый внешний облик. Таковы грузовики «Транстар». Они сконструированы по схеме «кабина за двигателем»; капот откидывается вместе с крыльями вперед на 90°, открывая доступ к агрегатам.

В кабине под сиденьем может быть установлен кондиционер, а ее плоские наружные панели, для которых широко использован алюминий, упрощают ремонт. Грузовики имеют двух- или трехосное шасси (4×2 либо 6×4). Они комплектуются шести- и восьмицилиндровыми двигателями «Интернешл», «Детройт Дизель» и «Камминс» мощностью 196—450 л. с./144—333 кВт, девяти- либо пятнадцатиступенчатыми коробками передач фирмы «Фуллер и Спайсер». Полная масса одиночных машин — от 15 335 до 27 223 кг, автопоездов — до 54 446 кг.



МОТОНАРТЫ «ЯМАХА»

Японская фирма «Ямаха», начав с производства музыкальных инструментов (об этом напоминают три скрещенных намертона на ее эмблеме), в скором времени нашла еще одну выгодную сферу вложения капиталов — выпуск мотоциклов. Быстро растущий спрос на снегоходы в США, Канаде, скандинавских странах дал «Ямахе» стимул одновременно с мотоциклами начать производство «снежных мотороллеров».

Среди снегоходов «Ямаха» наиболее типичной является модель «Энтайсер ЭТ340» с одноступенчатым двигателем и двумя рулевыми лыжами. Машина оснащена двухтактным двигателем с пятиканальной продувкой и охлаждением от вентилятора, у нее полозовая подвеска катков, автоматическая трансмиссия в виде бесступенчатого клиноремного вариатора. Гусеница шириной 381 мм выполнена из армированной морозостойкой резины.

КРАТКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА. Общие данные: число мест — 2; длина — 2895 мм; ширина — 940 мм; высота — 1075 мм. Двигатель: число цилиндров — 2; рабочий объем — 337 см³; мощность — 32 л. с. при 6500 об/мин.



СЕРВИС

ЦЕНТР В БАЛАШИХЕ

За строительством крупного межобластного центра технического обслуживания автомобилей ВАЗ в подмосковном городе Балашихе редакция наблюдала исподволь, но с интересом. Новый проект, новые принципы...

Сначала открылся фирменный магазин запасных частей. Под него было отведено большое, как и положено крупному магазину, помещение. Покупатели еще не успели к нему привыкнуть, когда рядом уже появились ажурные фермы большого одноэтажного здания без единой капитальной перегородки с необычной формы стенами из легких панелей.

Через тридцать месяцев, или на год раньше проектного срока, автоцентр был сдан в эксплуатацию. Когда состоялась эта беседа с заместителем директора Е. Неменовым, предприятие жило уже почти устоявшимся ритмом. С момента приема первой машины прошло чуть больше полугода, а плотно заставленная «жигулями» территория внутри и вокруг центра свидетельствовала о том, что его уже хорошо знают.

— Евгений Львович, впервые вы показали нам будущий центр на стадии стройки. Говорить о его плюсах или минусах было еще рано, хотя проект был многообещающим. Сейчас этот этап позади, и уже есть законченный опыт строительства, первые впечатления от эксплуатации здания. Каково ваше мнение о новом типе специализированного центра?

— Сооружать здание из сборных металлоконструкций оказалось удобнее, быстрее и, что особенно важно, дешевле, чем такое же по производственной мощности, но железобетонное. При внешнем обилии стальных конструкций металла на эту стройку ушло меньше, чем в проектах первых центров.

Для предприятия автосервиса существуют разные аспекты эксплуатационного характера. Один из них напоминает о себе довольно скоро и не однажды — имею в виду колебания автолюбительского спроса на те или иные виды услуг. Второй — моральное старение производственного здания, которое максимум через 20 лет начинает отставать от нужд производства и требует перестройки. В нашем центре этих проблем нет. Разделение всей его внутренней площади на самостоятельные производственные участки при помощи легких съемных перегородок позволяет в любой момент в зависимости от требований сегодняшнего дня сделать перепланировку, выделить больше места под работы, на которые существует повышенная потребность. Способность сервисного предприятия быстро среагировать на изменение запросов клиентуры, как правило, ограничена как раз неизбежностью его строительных форм. Она же косвенно побуждает и к организационной стабильности, поиску спокойной жизни за крепкими стенами, что в корне противоречит самой сути сферы обслуживания. Помните, на XXVI съезде нашей партии Л. И. Брежнев говорил, что конкретная работа о конкретном человеке, о его



нуждах и потребностях — это начало и конечный пункт экономической политики партии и что развитие сферы услуг — первейшее партийное дело. Иначе к этому и нельзя относиться. Способствовать наилучшему удовлетворению потребностей советских тружеников в услугах автосервиса необходимо всеми средствами, в том числе и созданием более совершенных проектов станций технического обслуживания. Наш центр в известной мере отвечает высоким современным требованиям, предъявляемым к предприятиям такого рода.

Вы, вероятно, знаете, как много споров возникало и возникает вокруг проблемы допуска клиентов в производственную зону. Доводов достаточно у обеих сторон. В проекте, по которому построен наш центр, это обстоятельство учтено, и над всем залом построена красивая эстрада, которая вместе с балконом образует зону, где клиент может оформить заказ, отдохнуть и, при желании, понаблюдать за тем, что делают специалисты с его машиной.

Едва ли не четверть наших производственных площадей отведена под мелкосрочный ремонт, который без должной формальности делают быстро и в присутствии владельца автомобиля. Если же возникает необходимость проверить машину на ходу, то вовсе не надо выезжать на шоссе или улицы Балашихи. Здесь же на территории центра мы построили специальную испытательную дорожку, где быстро и в полной безопасности можно прослушать работу агрегата, к которому у клиента есть претензии. Кстати, чтобы сократить время ремонта и обслуживания автомобилей, центр оснащается специальным высокопроизводительным оборудованием.

Рассказывая об отдельных участках, о новых стендах и станках, об уже действующих и готовящихся к пуску окрасочных и сушильных камерах, Евгений Львович не упустил возможности взглянуть в завтрашний день. В недалеком будущем и автоцентру и магазину добавится мотель на 300 мест, где смогут остановиться на время ремонта своих машин автомобилисты Московской, Ярославской и Владимирской областей, для которых, в основном, и построено это новое сервисное предприятие.

Н. РАЗИНЧЕВ
Фото В. Князева

УЧАТ ЭКОНОМИИ, УЧАТ ЭКОНОМИИ, УЧАТ ЭКОНОМИИ, УЧАТ ЭКОНОМИИ

«Мы ездим по своему карману»

На одной из улиц Будапешта увидел я такой плакат: нога водителя нажимает на педаль «газа», а между подошвой ботинка и педалью... обыкновенное куриное яйцо. Я хорошо знал, что в Венгрии ведется широкая кампания за экономию энергетических ресурсов, особенно бензина. И смысл выразительного плаката стал понятен без переводчика: надо так аккуратно прибавлять обороты, чтобы не раздавить эту хрупкую скорлупку под ногой. И водители в большинстве своем этому правилу следуют, этим искусством стараются овладеть. Но об этом чуть позже, а вначале немного о той государственной политике в системе реализации топлива, которая в немалой степени способствует экономному его расходованию.

Дело в том, что в Венгрии полностью упразднены талоны на бензин. Все автомобили, независимо от их принадлежности, заправляются на АЗС только за наличный расчет. Об этом уже писала наша пресса. Хочу лишь пояснить некоторые детали.

Происходит это так. В начале месяца шофер получает на предприятии наличными несколько тысяч форинтов на покупку бензина. Нормы его расхода научно обоснованы и известны всем. Но всякие нормы есть нечто усредненное, и водитель изыскивает способы экономии горючего, скажем, совершенствуя свое профессиональное мастерство.

Чтобы доказать, как много тут зависит от стиля вождения, трест «Волан» — крупнейшее транспортное предприятие Венгрии — на первых порах, когда только вводилась система расчета наличными деньгами, провел любопытный эксперимент. Один из стандартных грузовых автомобилей оснастили приборами (тахсграфами), записывающими все показатели движения: скорость, торможения, переключения передач, пройденное расстояние. Этому сопутствовал точный замер расхода топлива. После того как на автомобиле отработало несколько десятков шоферов, сравнили результаты. Оказалось, что расхождение в потреблении топлива достигает 37%. И зависит оно только от квалификации водителей!

Об итогах эксперимента оповестили всех работников транспорта. Были организованы занятия по повышению мастерства вождения. Соревнование за экономию топлива из чисто экономического стало еще и профессиональным.

У венгерских водителей появилось теперь выражение «Мы ездим по своему



карману». И это действительно так. Если прежде «пилот» (так называют здесь человека за рулем), расплачиваясь за бензин талонами, не видел в них «живых» денег и потому мог излишки талонов или бензина сбить куда-то на сторону, то теперь в этом пропал всякий смысл — ведь его не продашь дороже, чем он стоит на АЗС. При новой системе только водители такси стали ежемесячно экономить около 500—600 форинтов из тех сумм, что отпускаются им на заправку автомобилей (это примерно 30—35 руб.), а водители грузовиков — еще больше.

Заинтересованность в экономичной езде столь велика, что они теперь сами стараются глубоко изучить теорию работы двигателя и процессы, происходящие в нем, стремятся использовать все новейшие веяния, сулящие экономию топлива. Во время одной из поездок по городу я заметил, что, как только водитель чуть энергичнее начинал разгоняться, на панели приборов загоралась яркая, явно им самим вмонтированная лампа. И, увидев это, «пилот» тут же отпустил педаль «газа». Так мы и ехали: очень ровно, плавно, почти без остановок и ускорений. Позже я узнал, что шофер поставил микровыключатель, который срабатывает в момент открытия вторичной камеры карбюратора. Это позволило ему пользоваться практически только одной камерой — первичной и тем самым резко сократить расход топлива. Как выяснилось, такого рода сигнализацией пользуются в Будапеште очень многие.

По свидетельству руководителей треста «Волан», борьба за экономию горючего дала еще один положительный эффект: заметно повысилась безопасность движения. Закономерное следствие более спокойной, равномерной езды и снижения максимальных скоростей, причем уже не под страхом, не под давлением «правил», а в силу осознанной необходимости.

Я и сейчас вспоминаю тот увиденный

Самый популярный в Венгрии автомобиль — наши «жигули». Их экономичность, надежность и комфортность снискали им уважение и признание при определении автомобиля для такси. Сейчас весь таксопарк Будапешта состоит из «жигулей» модели ВАЗ—2101, более известных здесь под названием «Лада—1200».

Фото автора

мной плакат и думаю, что неплохо бы каждому из нас время от времени представлять, будто между подошвой и педалью «газа» лежит хрупкая известковая скорлупка...

12 очков за 15 минут...

Будущих водителей в Венгрии, как и у нас, обучают многие организации. Но две из них — Центр обучения при Министерстве транспорта и связи и оборонное Общество, собрат нашего ДОСААФ, суммарно выполняют почти 80% этой работы.

О мощности Центра обучения можно судить хотя бы по таким цифрам: постоянно в нем работают около 2 тысяч человек; еще 2 тысячи — временные преподаватели. Для обучения вождению имеется 1000 автомобилей. В том числе 850 легковых, остальные — грузовые и автобусы. Здесь не только занимаются подготовкой водителей. Центр — ведущая организация в деле разработки и совершенствования учебных программ.

В одном из его подразделений — школе № 4 — нам довелось побывать. И тут я увидел немало интересного. Я узнал, например, что каждый из поступающих в школу вначале проходит не только медицинский, но и психофизиологический контроль, который позволяет сделать определенные выводы о кандидате в водители. Глобальный — может или не может человек вообще водить автомобиль и частные — о способности управлять тем или иным типом транспортного средства: личным автомобилем; легковым или грузовым в своей организации; такси, автобусом или грузовиком для международного сообщения; автомобилем специального назначения (скорой помощи, пожарным, милицейским и т. п.). По результатам таких испытаний обычно 5—8% кандидатов оказываются непригодными к управлению транспортом.

После всех проверок и внесения платы за учебу (Центр — предприятие хозрасчетное) начинается изучение теории автомобиля, правил дорожного движения, а затем — вождение. И тут тоже не все для нас привычно.

Класс теоретических занятий удивительно пуст. Нет обязательных у нас плакатов, агрегатов, схем. Только столы, стулья, кафедра преподавателя да экран. Почти весь материал преподносится при помощи кино или диафильмов. Игровые сцены в фильмах перемежаются с мультипликацией и схемами, в конце каждой темы или раздела на экране загораются вопросы — и ученики отвечают на них молча, нежимая соответствующие кнопки.

ки пультов у себя на столах. Преподаватель проверяет перфолену на своем пульте и тут же объявляет, кто какие оценки получил. За урок каждый может получить до 5—7 отметок. И то, что осталось непонятным большинству, сразу проявляется со всей очевидностью. Есть, разумеется, классы лабораторно-практических занятий, где можно увидеть все узлы и агрегаты автомобиля «живьем», но сюда приходят уже после овладения теорией.

Самое же интересное, на мой взгляд, в отработке вождения. На него по программе отводится 30 часов. Если этого мало — даются дополнительные уроки, за дополнительную плату. В прошлом году, например, в среднем на каждого обучаемого пришлось по 36,7 часа практической езды. Еще совсем недавно она проводилась только на штатных автомобилях школы. Сейчас в порядке эксперимента используются и автомобили самих мастеров. Считают, что это полезно со многих сторон. Во-первых, курсант сам выбирает, на какой машине ему учиться, а школа может предложить ему более широкий типаж учебных автомобилей. Во-вторых, ей легче приспособиться к требованиям клиентов. Учебная нагрузка мастера 180—220 часов вождения в месяц. Ремонтирует автомобиль, покупает бензин, масла и т. п. он сам, на свою зарплату, которая, естественно, больше, чем у его коллег, работающих на государственных автомобилях. Кроме того, мастер имеет право приобрести новый автомобиль вне очереди.

Обучение ведется большей частью на закрытых площадках, оборудованных элементами, вроде тех, что используются у нас в соревнованиях по фигурному вождению. Лишь после приобретения курсантами прочных навыков занятия переносятся на улицу.

Ну и, наконец, экзамены. По правилам движения — письменный. 25 вопросов разной степени сложности. Те, что касаются дорожных знаков (их 20), ценятся по 1 очку; ситуационные задачи (их 5) — по 3 очка. Экзаменуемый должен набрать не менее 30. Таков же принцип экзамена по устройству автомобиля: из 15 вопросов нужно ответить минимум на 10.

Экзамен по вождению состоит из двух этапов. Первый проводится на той же площадке начального обучения. Каждое упражнение имеет свою «стоимость» в баллах. Учась, он находится за рулем один, обязан за 15 минут набрать не меньше 12 очков. Если он с этой задачей справился, дальше его испытывают уже на улицах города; не справился — пройди тот самый дополнительный курс, о котором я уже говорил. Мне показалось, что такая система обеспечивает и объективность оценок, и более полный учет полученных навыков и знаний.

Есть еще у школы и специальная «скользящая» площадка, на которой могут повысить свою квалификацию владельцы личных автомобилей, освоить способы борьбы с заносом. Ею оказался участок старого шоссе, мощенного каким-то желтым кирпичом. Когда он мокрый, а в тот день, когда мы посетили школу, как раз шел дождь, то становится достаточно скользким. На нем раскладывают старые покрышки и устраивают своеобразный салам. Мы с коллегой из Чехословакии, редактором журнала «Стоп» Емилом Паулины, конечно, не утерпели и попросились за руль — благо рядом стояли такие знакомые «Жигули». Подтверждаю: на таком покрытии — дешево, просто и долговечно с успехом можно оттачивать умение выходить из заноса, держать машину в подчинении на поворотах и многое другое. Вот и нам бы посмотреть в этом аспекте на хозяйственную деятельность автошкол и спортивно-технических клубов... А то ведь, бывает, пустуют наши автодромы.

Мыслью о необходимости учиться друг у друга мне и хочется закончить эти заметки. Да, наши друзья в социалистических странах во многом берут с нас пример, изучая наш опыт хозяйственного и культурного строительства. И он часто оказывается просто незаменимым. Так же и мы берем на вооружение то лучшее, что рождено жизнью и творчеством масс в братских странах. В этом наша общая сила.

Б. ДЕМЧЕНКО,
спецкор «За рулем»

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ

Ростовчанин С. Кравчук просит объяснить разницу между автомобилями специализированными и специальными.

Специализированные автомобили предназначены для перевозки грузов со специфическими качествами или особенностями: сыпучих, жидких, скоропортящихся, крупногабаритных, труб, леса, скота, рулонов бумаги. Они, как правило, имеют специально приспособленные для таких грузов кузова: самосвалы, цистерны, фургоны, рефрижераторы и т. д.

Специальные же автомобили не служат для перевозки грузов, а являются по сути самоходными шасси, на которых смонтированы механизмы или установки: краны, гудронаторы, противопожарное оборудование, ремонтные вышки.

СРОКИ МЕДСМОТРОВ

Читатель журнала В. И. Чернопяттов из Ленинграда спрашивает редакцию: «Через какие сроки водители должны проходить медицинское переосвидетельствование?»

Как нам сообщили в Главном управлении лечебно-профилактической помощи Министерства здравоохранения СССР, эти сроки регламентируются инструкцией «О порядке медицинского освидетельствования лиц, желающих получить удостоверение на право управления автотранспортом и городским электротранспортом, и переосвидетельствования водителей транспортных средств». В соответствии с ней водители проходят обязательное медицинское переосвидетельствование с такой периодичностью:

водители автотранспорта (кроме автобусов вместимостью более 8 человек) — через каждые 5 лет;

автобусов вместимостью более 8 человек, троллейбусов и трамваев — через каждые 3 года;

все водители в возрасте старше 60 лет (женщины — 55 лет) — через каждые 2 года;

инвалиды Отечественной войны и другие инвалиды из числа военнослужащих, инвалидов труда и с детства, допущенные к управлению автомобилями или мотоколясками с ручным управлением. — через каждые 2 года.

В отдельных случаях, при наличии медицинских показаний, эти сроки могут быть сокращены. Все решения о пригодности водителя принимаются комиссией с участием терапевта, хирурга, окулиста, невропатолога, отоларинголога. При необходимости привлекаются врачи других специальностей.

НЕ ДЕТОНАЦИЯ И НЕ КАЛИЛЬНОЕ ЗАЖИГАНИЕ

А. Вейцман из Одессы, Г. Калинин из Тамбова и многие другие читатели пишут о том, что двигатели их автомобилей продолжают работать некоторое время после выключения зажигания, и спрашивают, не является ли это следствием детонации или калильного зажигания.

Как известно, детонация — сгорание смеси с высокими скоростями (от 1200 до 1800 м/с), зависящее от частоты вращения коленчатого вала. Детонация сопровождается звонким металлическим стуком и хорошо прослушивается на небольших скоростях движения.

Калильное зажигание — самовозгорание смеси от перегрева центрального электрода свечи, возникающее намного раньше появления искры. Оно сопровождается снижением мощности, характер-

ными стуками и резким повышением давления и температуры в процессе сгорания. Опасность здесь еще и в том, что происходит это обычно при работе двигателя на высоких оборотах, когда такие стуки из-за сильного шума трудно услышать, как и детонацию.

Более подробно об этих и других anomalies в автомобильных двигателях и последствиях, к которым они приводят, можно прочитать в статье А. Дмитриевского и А. Тюфякова «А-76? Нет, АИ-93!» («За рулем», 1978, № 6).

Самовоспламенение же смеси при очень низких оборотах коленчатого вала (200—300 об/мин) не имеет ничего общего ни с детонацией, ни с калильным зажиганием и, по мнению специалистов, не является признаком неисправности двигателя и никакого вреда ему не приносит.

Причин здесь много: плохой бензин или нарушение регулировок тепловых зазоров клапанов и зажигания; длительная езда на пониженных передачах при больших оборотах двигателя, приводящая к его перегреву; нагар в камерах сгорания или несоответствие свечей зажигания тепловым характеристикам двигателя; повышенные обороты холостого хода при излишнем «забеднении» рабочей смеси и т. п.

Для устранения самовоспламенения смеси после выключения зажигания на двигателях ВАЗ с рабочим объемом 1200—1300 см³, в общем-то не склонных к этому явлению, достаточно отрегулировать систему холостого хода карбюратора (если все остальные системы — газораспределения, питания и зажигания — в норме). На автомобилях «Жигули» с двигателями 1450—1600 см³ карбюраторы дополнительно снабжаются электромагнитными клапанами отключения системы холостого хода при выключении зажигания.

На «москвичах»—2140, оснащенных дефорсированными двигателями, устранить это явление можно заменой свечей А20Д1 на А17Д и проведением необходимых регулировок газораспределения и зажигания в строгом соответствии с Инструкцией по эксплуатации. Если же указанными способами полностью ликвидировать самовоспламенение не удается, специалисты АЗЛК рекомендуют добавлять к бензину АИ-76 некоторое количество АИ-93, давать двигателю поработать на малых оборотах холостого хода 0,5—1,0 мин перед выключением зажигания или перед остановкой автомобиля применять торможение двигателем.

РАЗЪЕМНЫЕ ОБОДА КОЛЕС

«Очень удобны при демонтаже шин разъемные (из двух половин) обода колес, подобные тем, что применяются на отечественных мотороллерах и мотоциклах, — пишет Ю. Стукалов из Челябинской области. — Возможно ли применение такой конструкции на более тяжелых машинах?»

Разъемный (или, как его еще называют, составной) обод хотя и упрощает демонтаж и монтаж шин, но сложнее и тяжелее неразъемного. Его половины приходится выполнять из более толстого металла, добавляются 8—10 болтов, стягивающих их в целое. В результате трудоемкость и себестоимость составного обода заметно выше, чем у неразъемного. По этим причинам на легковых автомобилях массового производства такое техническое решение не применяется, хотя на грузовых машинах оно в ряде случаев оправдано.

Колеса с разъемными ободами применялись в годы войны на машинах «Додж-ВК52» (известных как «Додж 3/4 тонны») и других.

Из современных машин можно назвать легкий грузовик «Мультикар-25» производства ГДР.

ГАРАНТИЙНЫЙ СРОК — ГОД

«Знакомые водители утверждают, что у легковых машин «Мерседес-Бенц» гарантийный срок 600 тысяч километров, — пишет московский таксист Н. Енгальчев. — Правы ли они?»

Нет, неправы. Для всех современных легковых моделей «Мерседес-Бенц» гарантийный срок 12 месяцев (независимо от пробега). Напомним для сравнения, что, скажем, у всех «жигулей» гарантийный срок — 18 месяцев.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 24.

Правильные ответы — 2, 4, 7, 10, 11, 14, 15, 19, 22, 27.

I. Водители обязаны выполнять сигналы регулировщика, даже если они расходятся с сигналами светофора. Стало быть, для водителя легкового автомобиля «горит» красный свет, а для двух других водителей — зеленый (пункт 7.7).

II. Разрешение пересекать такую разметку со стороны прерывистой линии не оговорено никакими условиями. Значит, это можно делать и при обгоне (пункт 5.3.3).

III. В показанной ситуации требование оставлять 15-метровый разрыв до указателя «Место остановки трамвая» к водителю В вообще не относится (остановка находится не на его стороне), а водитель А может так поступить, ибо не создает этим помех движению трамвая (пункт 13.5).

IV. Остановка и стоянка на таких перекрестках разрешены лишь в том случае, если напротив бокового проезда есть сплошная линия разметки. Показанная двойная линия таковой не является, а потому не дает права останавливаться и стоять в этом месте. Ведь если другой водитель будет здесь ожидать левого поворота, то на этой половине дороги создается затор (пункт 13.5).

V. Показанный в задаче знак устанавливает на этом участке дороги лишь минимальную дистанцию, а увеличивать ее водители имеют право (пункты 4.3.1, 3.16).

VI. В месте разворота сделано уширение проезжей части, и водители, руководствуясь общим правилом, обязаны для такого маневра занять крайнее левое положение на ней (пункт 11.5).

VII. Водитель грузовика обязан уступить и велосипедисту, и мотоциклисту: они находятся на главной дороге. Велосипедист же, находясь справа от мотоциклиста, имеет перед ним преимущество (пункты 15.1 и 15.3).

VIII. Ни тот, ни другой водитель не находятся в зоне действия знака, запрещающего стоянку. Но оба они нарушили Правила тем, что не съехали на обочину (пункт 13.1).

IX. Из-за неработающего стеклоочистителя не обязательно прерывать движение и возвращаться в гараж, если нет дождя или снегопада (пункты 27.2.31 и 27.3).

X. Связующее звено при гибкой сцепке надо обозначать щитками или флажками через каждый метр. Так как ширина самого флажка 200 мм, то на трассе указанной длины их уместится как раз четыре (пункты 22.3 и 28.16).

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

АВТОГОНКИ

Первенство Европы 1981 года на автомобилях формулы 2, состоявшее из двенадцати этапов, выиграл англичанин Д. Лийс на автомобиле «Ралт-РХ-Хонда».

Итальянец М. Бальди на машине «Марч-813» стал чемпионом Европы в формуле 3. Эти соревнования проводились в четырнадцать этапов.

КАРТИНГ

Большим успехом советских картингистов закончился розыгрыш Кубка дружбы социалистических стран 1981 года. Советская сборная выступала на отечественных картах КС-81, изготовленных ленинградским производственным объединением «Патриот» ДОСААФ. Эти машины были оснащены двигателями ЧЗ-511 (ЧССР) класса 125 см³ мощностью около 25 л. с. и специальными гоночными шинами «Бриджстоун» (Япония).

III этап (ВНР). Личный зачет: 1. И. Седлар (ЧССР); 2. П. Бушланов (СССР); 3. А. Берзиньш (СССР); 4. М. Хрнечек (ЧССР); 5. Л. Надь (ВНР); 6. Р. Фолькер (ГДР); 7. М. Ухов (СССР); 8. Р. Акопов (СССР). Командный зачет: 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ГДР; 4. ВНР; 5. НРВ; 6. ПНР; 7. СРР.

IV этап (СРР). Личный зачет: 1. И. Колецкий (ЧССР); 2. И. Гаано (ГДР); 3. В. Кржижан (ЧССР); 4. Бушланов; 5. Берзиньш; 6. Ф. Канорка (ЧССР); 7. Акопов. Командный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР; 4. ВНР; 5. НРВ; 6. ПНР; 7. СРР.

Итоговый результат. Личный зачет: 1. П. Бушланов (СССР) — 15 очков; 2. Р. Акопов (СССР) — 23; 3. М. Ухов (СССР) — 24; 4. В. Кржижан (ЧССР) — 28; 5. И. Седлар (ЧССР) — 31; 6. О. Ванаселя (СССР) — 38... 17. А. Берзиньш (СССР) — 74. Командный зачет: 1. СССР — 136 очков; 2. ЧССР — 192; 3. ГДР — 359; 4. ВНР — 464; 5. НРВ — 498; 6. ПНР — 653; 7. СРР — 871.

МОТОГОНКИ

Четырнадцать этапов первенства мира 1981 года по кольцевым мотоциклетным гонкам выявили чемпионов и призеров со следующими результатами.

50 см³: 1. Р. Тормо (Испания), «Бультако» — 90 очков; 2. Т. Тиммер (Голландия), «Бультако» — 65; 3. З. Дорфлингер (Швейцария), «Крайдлер» — 51. 125 см³: 1. А. Ньюто (Испания), «Минарелли» — 140 очков; 2. Л. Реджиани (Италия), «Минарелли» — 95; 3. П. Бьянки (Италия), МВА — 84. 250 см³: 1. А. Манг (ФРГ), «Кавасаки» — 145 очков; 2. Ж. Вальде (Франция), «Кавасаки» — 93; 3. Р. Фреймон (Швейцария), «АД-Майора» — 60. 350 см³: 1. А. Манг (ФРГ), «Кавасаки» — 103 очка; 2. И. Экерольд, «Золо» — 52; 3. Ж. Вальде (Франция), «Кавасаки» — 49. 500 см³: 1. М. Лундберг (Швеция), «Сузуки» — 105 очков; 2. Р. Мамола (США), «Сузуки» — 94; 3. К. Робертс (США), «Ямаха» — 74. 500 см³ с коляской: 1. Р. Виланд — К. Вальтишперг (Швейцария), ЛКР — 127 очков; 2. А. Мишель (Франция) — М. Буркард (ФРГ), «Сеймаз» — 106; 3. Д. Тэйлор (Англия) — Б. Юханссон (Швеция), «Ямаха» — 87.

МОТОКРОСС

Командные чемпионаты мира «Трофей наций» (класс 250 см³) и «Мотокросс наций» (класс 500 см³) с каждым годом приобретают все большую популярность. Сейчас в них участвуют не только европейские кроссмены, но и гонщики из США и Японии.

Результаты соревнований. 250 см³: 1. США; 2. Бельгия; 3. Голландия; 4. Люксембург; 5. Швеция; 6. ФРГ. 500 см³: 1. США; 2. Англия; 3. Бельгия; 4. ФРГ; 5. Швеция; 6. СССР.

СПИДВЕЙ

На чемпионате мира в соревнованиях по 1000-метровой дорожке в Горной Радгоне (ФРЮ) девятикратный чемпион мира новозеландец Иван Маугер не смог повторить свой успех прежних лет. При падении в одном из заездов он повредил ногу и не смог продолжить борьбу. Результаты соревнований: 1. М. Ли (Англия); 2. К. Ветцль (ФРГ); 3—4. А. Миханек (Швеция), Г. Гильденрайнер (ФРГ).

* * *

Традиционные соревнования на «Золотой шлем» проходили в ЧССР в 33-й раз. Первые два места завоевали чехословацкие спортсмены И. Штанцль и А. Дрымль. Советский гонщик В. Кузнецов занял третье призовое место.

ЭНДУРО

Традиционные международные шестидневные мотоциклетные соревнования в 1981 году состоялись в 56-й раз. Они проходили на итальянском острове Эльба. Несмотря на сложные условия, 317 участников получили зачет. Минувшая шестидневка отмечена значительным числом устоявавших команд: главный приз соревнований «Международный трофей» (МТ) оспаривало 13 команд, по шесть спортсменов в каждой, а «Серебряную вазу» (СВ) — 18 команд по четыре участника.

Результаты соревнований: «Международный трофей»: 1. Италия; 2. ФРГ; 3. ГДР; 4. США; 5. Швеция; 6. Голландия. «Серебряная ваза»: 1. Италия; 2. ФРГ; 3. ЧССР; 4. Голландия; 5. США; 6. Англия.

* * *

Чемпионат Европы 1981 года по двухдневным соревнованиям эндуро (так теперь официально по терминологии ФИМ называется мотоциклетное многоборье) состоял из шести этапов: в ЧССР, ПНР, Испании, Франции, ФРГ и Австрии. Звание чемпиона завоевали: 50 см³ — А. Синьорелли (Италия), «Фантик»; 125 см³ — Г. Бриссоли (Италия), «Фантик»; 175 см³ — К. Кройтц (ФРГ), «Цюндапп»; 250 см³ — А. Гритти (Италия), «Краммер»; 500 см³ — И. Шедфлер (ГДР), МП; свыше 500 см³ — Г. Поль (ФРГ).

На первой странице обложки — фото Г. Ильина.

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСИ
И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А.
Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛУ
М. Г. ТИЛЕВИЧ [зам. главного редактора], А

Зав. отделом оформл

Адрес редакции: 1030
Сдано в произв
Бум. 60x1

За редакцией
1981-1982
Ильин Г.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ЛУЧШИЙ СОВЕТ ГОДА

Четвертый год конкурс под этим названием открывает рубрику «Советы бывалых». Еще раз поздравляя прошлогодних победителей, редакция приглашает читателей принять участие в очередном «Конкурсе-82».

Как показывает редакционная почта, наибольший интерес у читателей вызывают такие темы: экономия топлива; самостоятельное обслуживание машин и

простейшие приспособления, помогающие в работе «домашнему механику»; повышение долговечности и надежности отдельных узлов и деталей автомобилей и мотоциклов; снижение эксплуатационных расходов; остроумный выход из затруднительных положений, случающихся в пути; туристская оснастка для дальних и ближних путешествий.

«Совет» на любую из этих тем должен быть изложен коротко, содержать самую суть дела, а иллюстрации к нему выполнены достаточно четко. Обязательно указывайте полностью фамилию, имя, отчество и почтовый адрес с шестизначным индексом.

Предлагая тот или иной «совет», надо рассчитывать на рядового авто(мото)любителя и инструмент, которым он может располагать в условиях индивидуального гаража. Безусловно, автор обязан проверить предложение на практике и, прежде чем направлять для публикации в журнале, убедиться в действительной его полезности. Иден, какими бы заманчивыми они ни казались, жюри конкурса не рассматривает. Так же, как и раньше, не будут приняты самостоятельные «усовершенствования» тормозной систе-

мы, рулевого управления и внешнего освещения автомобилей и мотоциклов. Требования к этим системам в отношении безопасности весьма жесткие и не подлежат ревизии.

Победителей конкурса 1982 года ожидают денежные премии в размере 50, 30 и 20 рублей и специальные призы — комплекты универсального инструмента. Итоги конкурса жюри подводит отдельно по автомобильной, мотоциклетной и автототуристической темам, соответственно распределяя комплекты призов и премий. Учитывая первостепенную важность экономии топлива, редакция утвердила отдельную премию в размере 50 рублей и приз — специальный прибор для регулировки двигателя — автору лучшего предложения на эту тему. Победители будут названы в декабрьском номере журнала.

В конкурсе 1982 года жюри будет рассматривать предложения, поступившие с октября прошлого года по сентябрь нынешнего включительно. Авторы «советов», пришедших в редакцию после сентября, примут участие в конкурсе следующего года.

Идем ваших предложений, товарищи!

ПОДЛОЖИТЕ ШАЙБЫ

При замене спиц на мотоцикле «Днепр» я заметил, что их головки очень глубоко утопают в гнездах на ступице, из-за чего в месте перегиба разгибаются при подтяжке и потом ломаются.

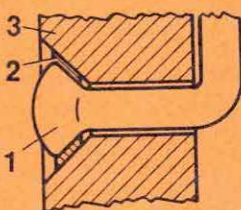
Исправить дело удалось установкой шайб под головки спиц, как показано на рисунке. Пробойником, заточенным под углом около 90°, стандартные шайбы с внутренним диаметром 4 мм я сделал конусными. После этой операции их внутренний диаметр увеличился до 5 мм. Под каждую спицу подкладываю одну или две шайбы, добиваясь такого положения, чтобы вертикальная часть спицы была плотно прижата к ступице.

Заново установленные спицы даже после езды по тяжелым грунтовым до-

рогам не только не ломаются, но и редко требуют подтяжки.

В. ЖУЯКОВ

г. Свердловск



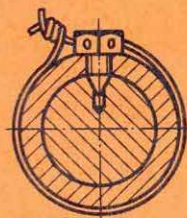
Установка спицы: 1 — головка спицы; 2 — шайба; 3 — ступица.

БОЛТ НЕ ОТВЕРНЕТСЯ

На «запорожцах» бывают случаи самораскручивания болта, соединяющего вал и ползун управления коробкой передач. Избежать этого можно, если просверлить в головке болта три отверстия диаметром 1,5—2,0 мм и законтрить его проволокой, как показано на рисунке.

А. ВОЛКОВ

г. Торжок



Контрольную проволоку протягивают через сквозное отверстие в головке болта, соединяющего вал и ползун, после чего ее концы аккуратно скручивают пассажками.

КАК ВОССТАНОВИТЬ ГЕРМЕТИЧНОСТЬ



Соединение корпуса воздушного фильтра с муфтой: 1 — корпус фильтра; 2 — распорное кольцо; 3 — муфта; 4 — карбюратор.

На некоторых минских мотоциклах последних моделей в месте, где резиновая муфта соединяется с патрубком корпуса воздушного фильтра, образуется щель, через которую в двигатель попадает неочищенный воздух. Чтобы устранить ее, надо увеличить жесткость патрубка. Для этого я вставил внутрь его, как показано на рисунке, распорное пружинящее кольцо, изготовленное из колесной спицы. Герметичность в этом соединении больше не нарушается.

А. КОМАРОВ

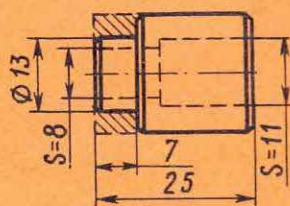
Кзыл-Ординская область, г. Ленинск

ПОДойДЕТ ТОРЦЕВАЯ ГОЛОВКА

Если на «жигулях» надо отвернуть клапана для прокачки тормозной системы, к которым давно никто не прикасался, открытый гаечный ключ «на 8» в большинстве случаев непригоден — он только помнет грани прижавшего штуцера. Здесь выручит специальный ключ, описанный в материале об оснастке для обслуживания «жигулей» («За рулем», 1981, № 4), или обычная торцевая головка «на 8» из набора головок. Чтобы она села на штуцер, надо проточить ее с одной стороны, как показано на рисунке.

А. КАВЦЕВИЧ

г. Минск



Торцевая головка для клапанов (штриховкой показан удаляемый металл).

ПОЛНОЦЕННЫЙ ЗАМЕНИТЕЛЬ

Для притирки клапанов автомобильного двигателя инструкции рекомендуют специальный шлифовочный порошок, но не всегда в нужный момент он оказывается под рукой.

По моему опыту полноценным заменителем порошка может служить «Поли-

роль для старых покрытий», применяемый при шлифовке лакокрасочного покрытия кузова и содержащий абразив в достаточном количестве.

В. СОЛОВЬЕВ

г. Казань

ПРИЧИНА «СТРАННОГО ЯВЛЕНИЯ»

Однажды на «Москвиче» я заметил странное явление: при нажатии на педаль тормоза лампы стоп-сигнала не загорались, зато начинали светиться вполнакала лампы плафонов в салоне. То же происходило при включении наружного освещения. Причину удалось установить скоро: окислились зажимы предохранителей этих цепей. После их очистки все системы заработали нормально.

В. КОЗИК

Московская область, с. Павловская Слобода

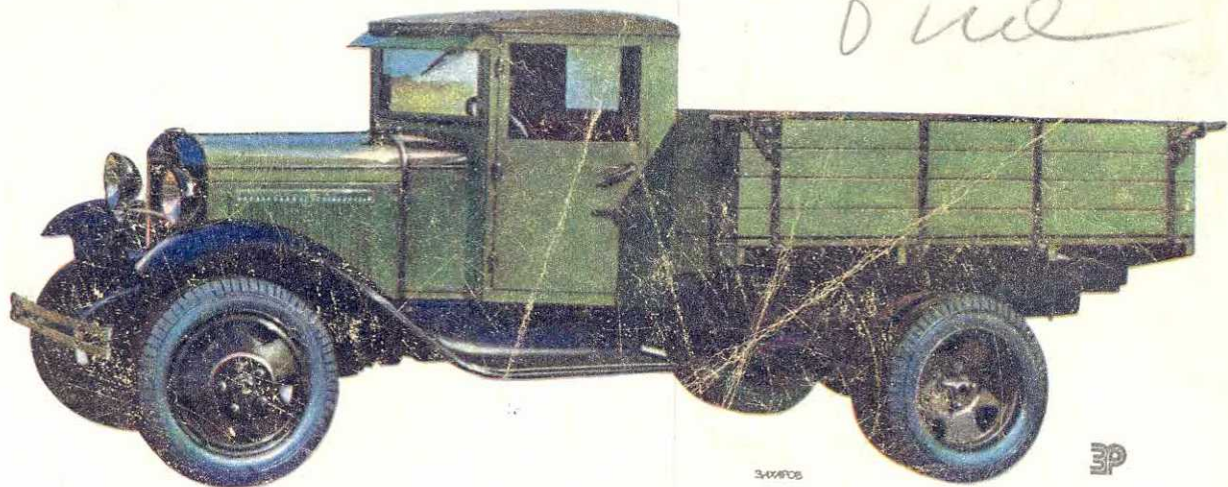
ПРОВЕРКА СВЕТОВЫХ ПРИБОРОВ

Перед выездом водитель любого автомобиля обязан проверить исправность работы внешних световых приборов. Чтобы сделать это одному, надо потратить несколько минут.

Я упростил задачу, поместив в углах гаража небольшие зеркала так, чтобы все внешние приборы видеть с места водителя. Теперь проверка всех световых приборов занимает считанные секунды.

А. ЧИСТИКИН

г. Тюмень



1. ГАЗ—АА

29 января 1932 года с конвейера автомобильного завода в Нижнем Новгороде сошли первые грузовики, а в апреле начато их регулярное производство. Эта модель получила индекс ГАЗ—АА. Автомобили первых выпусков (на рисунке) отличались характерной формой кабины, которая была не цельнометаллической, а деревянной.

Наиболее распространенная разновидность ГАЗ—АА, которую выпускали в Горьком и собирали также в Москве, была представлена в серии «Из коллекции «За рулем» в № 3 1976 года. Модернизированный грузовик, ГАЗ—ММ выпуска-

ли в 1938—1941 гг. в Горьком и собирали, кроме того, в Ростове-на-Дону, а его упрощенная разновидность («За рулем», 1981, № 9) военных лет сходил с конвейеров в Горьком в 1942—1946 гг. и Ульяновске в 1947—1950 гг.

Годы выпуска — 1932—1938; грузоподъемность — 1500 кг; колесная формула — 4×2; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 3285 см³, мощность — 40 л. с. при 2200 об/мин; число передач — 4; размер шин — 6,50—20 дюймов; длина — 5335 мм; ширина — 2040 мм; высота — 1970 мм; база — 3340 мм; масса в снаряженном состоянии — 1810 кг; скорость — 70 км/ч.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «За рулем»

Индекс 70321
Цена 1 р.

2. ГАЗ—А

Легковые автомобили ГАЗ—А завод начал производить в декабре 1932 года. Эта модель выпускалась с открытым кузовом «фазтон» (представлена в коллекции «За рулем», 1976, № 4). Кроме нее существовали модификации с кузовом «ликап» [ГАЗ—4] и закрытым кузовом «седан» [ГАЗ—6]. На базе ГАЗ—А были построены спортивные машины («За рулем», 1978, № 2), а также выпускавшиеся малыми сериями разновидности «ГАЗ—А-Армкуз» («За рулем», 1979, № 6) и ГАЗ—ТК («За рулем», 1981, № 2).

В серии «Из коллекции «За рулем» мы представляли и другие уникальные образцы ГАЗ—А: машину для Каракумского пробега 1933 года [1977, № 5], опытный автомобиль с аэро-

динамическим кузовом [1979, № 6]. В этом номере показан 100-тысячный автомобиль ГАЗ, собранный 17 апреля 1935 года. От серийных образцов он отличался окраской и комплектацией [два звуковых сигнала, два фонаря на торпедо кузова, эмблема и надпись «100 000» на радиаторе]. За шесть лет изготовлено 41 917 ГАЗ—А.

Годы выпуска — 1932—1936; число мест — 5; колесная формула — 4×2; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 3285 см³, мощность — 40 л. с. при 2200 об/мин; число передач — 3; размер шин — 5,50—19 дюймов; длина — 3875 мм; ширина — 1710 мм; высота — 1780 мм; база 2620 мм; масса в снаряженном состоянии — 1080 кг; скорость — 90 км/ч; время разгона с места до 80 км/ч — 30 с.

Историческая серия «Из коллекции «За рулем» в 1982 году посвящается автомобилям горьковского автомобильного завода, который в январе отмечает 50-летие со дня выпуска первых машин. Ведет серию, как и в прошлые годы, редактор отдела науки и техники журнала, инженер Л. Шугуров



ЭП