

IV СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР



**ЗА  
РУЛЕМ**

7.4967





# VI Всесоюзному съезду Краснознаменного Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

Дорогие товарищи!

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза горячо приветствует делегатов шестого Всесоюзного съезда, всех членов Краснознаменного Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

Добровольное оборонное общество, объединяя десятки миллионов рабочих, колхозников, служащих, учащихся, проводит большую полезную работу по распространению среди населения основ военных знаний, по подготовке советских людей к защите социалистической Родины. Среди славных героев Великой Отечественной войны, чьи ратные подвиги всегда будут примером мужества, отваги и героизма для новых поколений, — немало воспитанников оборонного общества. Многие из передовых воинов, которые ныне с честью несут службу в рядах Вооруженных Сил, также получили первые уроки военного дела в организациях ДОСААФ.

Многолетняя патриотическая деятельность Всесоюзного оборонного общества высоко оценивается советскими людьми и является замечательным образцом нерушимого единства армии и народа — одного из важнейших завоеваний Великой Октябрьской социалистической революции.

Коммунистическая партия и Советское правительство твердо и последовательно проводят миролюбивую внешнюю политику, направленную на обеспечение благоприятных условий для коммунистического строительства в нашей стране, укрепление мировой системы социализма, сохранение и упрочение мира во всем мире.

Однако в условиях возрастающей напряженности международной обстановки, когда американские империалисты расширяют вооруженную интервенцию против вьетнамского народа, а реваншистские силы Западной Германии рвутся к атомному оружию, требуется усиление внимания к вопросам дальнейшего укрепления обороноспособности страны, повышения бдительности всех советских людей, воспитания их в духе постоянной готовности к защите социалистического Отечества.

Важная роль в решении этих задач принадлежит ДОСААФ. Оборонное общество должно и впредь активно содействовать партии и правительству в укреплении оборонной мощи государства, неуклонно повышать уровень оборонно-массовой ра-

боты среди трудящихся, проявлять особую заботу о подготовке молодежи к службе в Вооруженных Силах, активно участвовать в военно-патриотическом воспитании советских людей, улучшать качество подготовки кадров массовых технических профессий, имеющих оборонное и народнохозяйственное значение, обеспечить массовость и высокий уровень военно-технических видов спорта.

Чтобы размах и содержание оборонно-массовой работы отвечали современным требованиям, необходимо настойчиво совершенствовать методы работы ДОСААФ, как массовой самодеятельной военно-патриотической организации трудящихся, повысить активность первичных организаций, улучшить подбор, расстановку и воспитание кадров, шире развивать общественные начала в деятельности всех организаций общества, укреплять их учебную и материально-техническую базу.

Шестой съезд ДОСААФ проходит в знаменательные дни всенародного политического и трудового подъема, вызванного подготовкой к 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции. Патриотический долг многомиллионной армии членов оборонного общества, как и всех советских людей, — ознаменовать 50-летие Великого Октября новыми успехами в выполнении исторических решений XXIII съезда КПСС, в укреплении экономического и военного могущества нашей Родины.

Центральный Комитет КПСС выражает твердую уверенность в том, что организации Краснознаменного Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту совместно с другими общественными организациями под руководством партийных органов успешно справятся с поставленными перед ними задачами и внесут достойный вклад в общенародное дело дальнейшего укрепления обороноспособности Советского государства.

Да здравствует наша могучая социалистическая Родина — Союз Советских Социалистических Республик!

Да здравствует героический советский народ — строитель коммунизма!

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ  
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ  
СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Большой Кремлевский дворец.  
Заседание VI Всесоюзного съезда  
ДОСААФ.





ДЕЛЕГАТЫ VI СЪЕЗДА  
ПАТРИОТИЧЕСКОГО  
ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА  
ЗА «КРУГЛЫМ СТОЛОМ»  
ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ»

Важным событием в жизни Краснознаменного Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту стал VI съезд ДОСААФ. Съезд собрался в замечательное время, когда советский народ подводит итоги своего полувекowego движения к коммунизму. Каждый делегат, поднимавшийся на трибуну Большого Кремлевского дворца, говорил о том, как организации ДОСААФ готовятся встретить великий праздник, какие вопросы предстят решить Обществу, чтобы еще активнее содействовать укреплению оборонной мощи нашей любимой Родины.

В теплых словах приветствия ЦК КПСС, обращенных к съезду, содержится высокое признание той большой работы, которую ведут во всех уголках нашей страны активисты ДОСААФ.

Организации ДОСААФ отмечают пятидесятилетнюю годовщину Советской власти новыми достижениями. Заметно пополнился арсенал средств оборонно-массовой работы, более разнообразными стали методы патриотического воспитания, военно-технической и спортивной подготовки молодежи.

Первостепенную роль в этом сыграло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года, давшее ключ к решению многих вопросов, связанных с деятельностью ДОСААФ.

Редакция журнала пригласила за свой «круглый стол» нескольких делегатов VI съезда — руководителей комитетов и клубов ДОСААФ, спортсменов — и попросила рассказать, как встречают их организации 50-летие Великого Октября, что нового появилось в их деятельности за последнее время.

# Друзья, Отчизне посвятим души прекрасные порывы!

## Кузница патриотов

Разговор, естественно, зашел вначале о военно-патриотическом воспитании подрастающего поколения. Естественно — потому что растить из молодых людей стойких, убежденных бойцов, верных идеалам коммунизма, беззаветно преданных партии, народу, ленинским заветам о защите социалистического Отечества — это одна из главнейших задач комитетов, учебных и спортивных организаций ДОСААФ. К пятидесятилетней годовщине Советской власти они приходят обогащенные значительным опытом героико-патриотической пропаганды. Вечера воинской славы, встречи молодежи с ветеранами армии и флота, героями боев и труда, с воинами — отличниками боевой и политической подготовки, месячники и недели оборонно-массовой работы, дни призывника, походы, автомотопробеги по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа помогают формировать у нашей молодежи высокие патриотические качества.

Первым из гостей «круглого стола» взял слово председатель комитета ДОСААФ города Советска Калининградской области Олег Акимович ГОРЯИНОВ.

— Военно-патриотическое воспитание молодежи, — сказал он, — мы рассматриваем как составную, неотъемлемую часть коммунистического вос-

питания. Стараемся разнообразить формы идеологического воздействия на молодежь. Расскажу об одной из них — о воспитании на героических традициях, рожденных Великой Отечественной войной, и, в частности, об участии наших мотоциклистов, автомобилистов, курсантов автомотоклуба во Всесоюзном походе по местам боев. Я работаю в Советске — это бывший Тильзит, крепость в Восточной Пруссии, где триста лет возводились мощные военные укрепления. Здесь буквально каждый камень, каждый квадратный метр земли политы кровью бойцов нашей 11-й гвардейской армии, сломившей яростное сопротивление фашистов. Отсюда начинается маршрут наших автомобильных и мотоциклетных походов. Он ведет к бывшей крепости Кенигсберга, потом к Балтийску и другим местам, где героически сражались советские воины.

Встречи с участниками тех событий, поиски имен неизвестных героев, сооружение памятников, обелисков, новые документы о мужестве, храбрости наших бойцов — все это очень сильно влияет на формирование характера и мировоззрения молодого человека.

Думаю, мы поступаем правильно, привлекая учащихся автомотоклубов к автомотопробегам. Именно в таких пробегах вырабатываются качества, необходимые будущему водителю, воину Советской Армии.

О. Горяинова горячо поддер-

жал председатель первичной организации ДОСААФ Воронежского ордена Трудового Красного Знамени экскаваторного завода Константин Васильевич ШУТИК.

— Я встречаюсь с товарищем Горяиновым впервые, но впечатление такое, будто он прочитал мои мысли. В трудных многодневных походах участники испытывают и закаляют себя, совершенствуют техническое, водительское мастерство.

Мы научились проводить массовые мероприятия, митинги, встречи. Это хорошо. Но этого мало. Надо, как говорят, — дойти до каждого человека, до его сердца. И тут походы и пробеги за рулем к памятным местам должны занять достойное место.

В ознаменование 50-летия Октября мы снарядили три мотоциклетные группы. В одной к Севастополю пойдут участники ралли «Родина», две другие отправятся по местным маршрутам — к поселку Анна и Павловску, где шли бои с фашистами.

— По-моему, участники встречи делают правильное ударение на тех видах воспитательной работы, которые ближе всего нам — автомобилистам и мотоциклистам, — вступает в беседу начальник Пинского автомотоклуба (Белорусская ССР) Георгий Саввич ВОЕВОДА. — Я хотел бы подчеркнуть еще одну сторону досаафовских походов — агитационную.

50-й годовщине Октября мы посвящаем большой автомо-

топробег по району. Цель его — рассказать о нашем клубе, о службе в Советской Армии, провести показательные соревнования на автомобилях и мотоциклах. Одним словом, звать молодежь в наш клуб, в наши команды и секции. Мы гордимся тем, что Пинский клуб не раз завоевывал первое место в республике за отличную подготовку юношей-водителей для народного хозяйства и к службе в армии.

У нас сложились тесные, дружеские отношения с некоторыми автомобильными и танковыми подразделениями Белорусского военного округа. Нередко в клуб приглашаем солдат, сержантов, офицеров, сами выезжаем к воинам. Знакомство с боевыми традициями, техникой, оружием, армейским бытом воспитывает у наших юношей чувство гордости за Советские Вооруженные Силы.

За нашу Советскую Родину!



№ 7-июль-1967  
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ  
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР  
Издается с 1928 года



## Ударный фронт ДОСААФ

Обратитесь к материалам VI съезда — и вы увидите, что вопросы подготовки молодежи к службе в Советских Вооруженных Силах, военно-технического обучения занимали на нем главенствующее место. Вот несколько примеров из отчетного доклада. Каждый четвертый юноша, призываемый в армию, получил военно-техническую специальность в ДОСААФ; до 70 процентов призванных, обучившихся в клубах Общества в 1966—1967 учебном году, сдали нормативы спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины», почти две трети из них стали разрядниками. Немалая заслуга в этом автомотоклубов Общества. В их работе появилось много нового, поучительного.

Слово берет Евгений Викторович КУРОВ. Он — начальник Свердловского автомотоклуба, который был упомянут на съезде среди лучших клубов.

— Бурный технический прогресс, оснащение Советских Вооруженных Сил новыми видами боевого оружия, — говорит он, — предъявляют повышенные требования к тому, что мы называем качеством подготовки технических специалистов. Мы готовим молодых шоферов, которые завтра станут солдатами — водителями танка, бронетранспортера, мощного тягача с ракетной установкой. И чем глубже юноша в стенах автомотоклуба познает технику, чем увереннее он будет ею управлять, тем быстрее, если понадобится, он овладеет и боевой машиной.

Как мы работаем? Прежде всего, стремимся, чтобы каждый педагог стал подлинным мастером своего дела. Частые инструктажи, обмен опытом, показательные уроки, обсуждения лекций, методических разработок, знакомство с новой техникой — все это помогает преподавателям совершенствовать свое педагогическое умение.

Выполняя наши предоктябрьские обязательства, мы создали большой методический кабинет. Он оборудован всем необходимым. Тут всегда можно получить квалифицированные консультации, обменяться опытом, восполнить пробел в своих знаниях.

Высокое педагогическое мастерство преподавателей в сочетании с новыми техническими средствами обучения дает хорошие плоды: почти 100 процентов выпускников сдают экзамены в ГАИ на хорошо и отлично с первого раза. И в автохозяйствах, и в армии наши питомцы получают похвальные отзывы.

Разговор на эту тему продолжил начальник Чимкентского автомотоклуба (Казахская ССР) Борис Владимирович ТРУХАЧЕВ.

— Забота об отличной подготовке водителей стоит и у нас на первом плане. И здесь я хотел бы обратить внимание на социалистическое соревнование внутри автомотоклубов и между учебными организациями. Оно помогает повысить требовательность к людям, улучшить воспитательную работу, развернуть рационализацию, изобретательство.

Сейчас все чаще и чаще мы слышим слова «учебный пункт». Их произносят и молодые ребята и ветераны войны. Один потому, что с этими словами связано желание получить военно-техническую специальность, другие — чтобы помочь в этом молодым людям. Учебных пунктов уже тысячи: на заводах, стройках, в колхозах, совхозах, вузах. А ведь появились они совсем недавно.

К. В. Шутки: Я думаю, учебный пункт — хорошая форма первоначального военного обучения молодежи призывного и допризывного возраста. Но при условии, если пункт имеет добротную материально-техническую базу, если досаафовская организация работает в тесном контакте с профсоюзами, комсомолом. Так на нашем заводе и поставлено дело. Для учебного пункта выделено — прямо на территории завода — просторное помещение, где и оборудовано пять учебных классов. Кроме того, имеется самостоятельный спортивно-технический клуб. В нем пять автомобилей, 15 мотоциклов. Есть моторные лодки, радиооборудование, спортивное оружие. Мы обучили уже сотни шоферов, мотоциклистов, радистов, водномоторников. Многие из них стали спортсменами-разрядниками. Молодые рабочие, ушедшие в армию и на флот, как правило, служат в технических подразделениях, являются отличниками боевой и политической подготовки.

В разговор вступает Амандурды ОРАЗБЕРДИЕВ, начальник Дейнауского районного спортивно-технического клуба (Туркменская ССР).

— Хочу сказать несколько слов о комплексе «Готов к защите Родины». Наш спортивно-технический клуб невелик, но всех, кто учится, — шоферов, мотоциклистов, трактористов, водителей хлопкоуборочных машин — мы обязательно привлекаем к сдаче норм этого комплекса. В 1966—1967 учебном году 800 человек стали обладателями значков «Готов к защите Родины», при этом больше половины сдали разрядные нормы по техническим видам спорта.

Е. В. Куров: На Урале комплекс «Готов к защите Родины» тоже популярен. В прошлом году среди юношей, призванных в армию из Свердловской области, было 98,4 процента значкистов ГЗР, 85,4 процента — спортсменов-разрядников. В нынешнем, юбилейном году эта цифра будет еще выше. Посудите сами: кроме учебных пунктов, спорттехклубов, у нас стали открывать военно-спортивные лагеря для молодежи. Их уже семьдесят шесть.

## Водительский всеобуч

В 1962—1966 годах ДОСААФ подготовил для народного хозяйства свыше двух миллионов семисот тысяч шоферов, около 900 тысяч радиоспециалистов и большое число электромехаников, мотористов и других специалистов.

О том, какой заметный вклад вносят в подготовку массовых технических профессий оборонные коллективы, рассказывали участники встречи за «круглым столом». Один из них — Маматкул НАЗАРОВ, председатель первичной организации ДОСААФ колхоза имени Ленина Науского района Таджикской ССР.

— Наше хозяйство, — говорит Маматкул Назаров, — одно из самых крупных в республике. О его размерах могут дать представление такие цифры: в колхозе 367 тракторов, 116 автомобилей, 52 хлопкоуборочные машины, хорошо оборудованные авторемонтные и тракторные мастерские. В личном пользовании колхозни-

ков 37 автомобилей и 400 мотоциклов. И, естественно, нужны кадры технических специалистов, механизаторов. Подготовку их полностью взяла на себя первичная организация ДОСААФ. Своими силами мы создали колхозный самостоятельный спортивно-технический клуб, снабдили его необходимыми учебными пособиями, а преподавателей нашли среди инженерно-технических работников. Все они ведут занятия в свободное время. Иногда после окончания уборки правление колхоза сокращает им на три-четыре часа основной рабочий день. Весной этого года мы обучили 40 водителей хлопкоуборочных машин, подготовили 65 водителей мотоциклов и 12 шоферов.

Десятки механизаторов, получивших специальность на курсах ДОСААФ, трудятся просто замечательно. Мы гордимся тем, что воспитанник клуба механик-тракторист Р. Талибов в прошлом году удостоен высокого звания Героя Социалистического Труда, воспитанница клуба водитель хлопкоуборочной машины Х. Разыкова награждена орденом Ленина. Еще восемнадцать механизаторов членов ДОСААФ награждены орденами и медалями. А недавно колхоз удостоен высшей правительственной награды — ордена Ленина.

Маматкула Назарова дополняет председатель Руставского горкома ДОСААФ (Грузинская ССР) Георгий Илларионович ГАЧЧИЛАДЗЕ.

— Рустави — новый промышленный центр республики. У нас много молодежи. На химическом комбинате, комбинате синтетического волокна и других предприятиях юноши и девушки стремятся овладеть военно-техническими знаниями, приобрести специальность шофера, научиться управлять мотоциклом.

Мы считаем нужным, чтобы молодой человек получил не одну, а две-три технические специальности и к тому же был разносторонним спортсменом. Результаты этих усилий налицо. В одном только самостоятельном спортивно-техническом клубе Руставского металлургического завода десятки молодых людей научились водить автомобиль, мотоцикл, стали спортсменами-разрядниками.

О. А. Горяинов

К. В. Шутки

Г. С. Воевода

Е. В. Куров

Б. В. Трухачев

А. Оразбердиев

М. Назаров





## Спартакиада! Это слово звучит повсюду

14 миллионов участников, 1,5 миллиона спортсменов-разрядников. Эти цифры, характеризующие первый этап соревнований IV Спартакиады народов СССР, посвященной 50-летию Великого Октября, были названы в отчетном докладе съезду ДОСААФ. Они свидетельствуют о зрелости технических видов спорта, о том, что организации оборонного Общества прочно взяли спорт на вооружение в своей работе по подготовке молодежи к труду и обороне.

О подъеме автоспорта, о юбилейной Спартакиаде, конечно, зашла речь и за «круглым столом».

— Я счастлив, что смог одним из первых в этом году ознаменовать дорожку для нас всех дату — 50-летие Октября — победой в первенстве мира по мотогонкам на льду, — начал свое выступление прославленный спортсмен, неоднократный чемпион страны Борис САМОРОДОВ.

На съезд меня избрала организация ДОСААФ Башкирии — республики, которую называют мотоциклетной, — так много в ней любителей этого спорта. А ведь я помню время, лет 10 назад, когда на всю Башкирию не набралось бы больше 30 мотоспортсменов всех специальностей. О гаревых гонках тогда мы и понятия не имели. Теперь же у нас около 50 гаревиков — мастеров спорта и перворазрядников, — примерно 500 новичков. Это не считая других видов соревнований.

С начала летнего сезона я участвовал в целой серии состязаний. А когда вернулся домой, особенно отчетливо увидел, какой высокий темп взяла юбилейная Спартакиада... В дни республиканских и зональных соревнований слово «Спартакиада» звучало повсюду. Везде афиши и плакаты, призывающие друзей спорта на стадионы, мототреки, кроссовые трассы.

Даже для нашей республики, имеющей, можно сказать,

прочные мотоциклетные традиции, Спартакиада собрала невиданное количество участников: свыше 100 человек выступало только на первенстве по мотокроссу. Что больше всего отрадно: мотоциклетный, да и автомобильный спорт имеет опорные пункты не только в Уфе и еще двух-трех городах, а повсюду, по всей Башкирии, причем и в сельских районах.

К беседе подключается другой известный гонщик, мастер спорта из Кировограда Леонид ЧЕРНЫЙ.

— Мне хотелось бы подчеркнуть еще одну особенность Спартакиады — резкое омоложение отряда ведущих спортсменов. Многим именитым мастерам пришлось уступить первые места. Это результат прежде всего умелой работы в юношеских секциях. Спартакиада всколыхнула юных любителей мотоспорта.

Юбилейная Спартакиада поставила в повестку дня много новых вопросов, связанных с автоспортом. Она вызвала к жизни интересные начинания, которые, бесспорно, найдут продолжение.

Об одном из них рассказал Е. В. Куров:

— В день 45-летия пионерской организации мы, наверно, впервые в стране провели мотокросс «Пионерия».

Со Спартакиадой связано у нас рождение первого уральского ралли, гаревых гонок и — это уже имеет отношение не столько к спорту — проведение первого автомобильного праздника, по примеру московского.

В заключение хотел бы сказать о том, что успех нашей работы во многом будет зависеть от заботы комитетов ДОСААФ о строительстве учебных помещений, гаражей, спортивных сооружений. Капитальное строительство, дальнейшее расширение и укрепление материально-технической базы Общества — надежный путь к новым достижениям в подготовке специалистов для народного хозяйства и Вооруженных Сил, к развитию технических видов спорта.

# Подне-к юбилею



Фото Н. Добровольского

## «ВОЛГА» № 1000 000

Незадолго перед этим Горьковский автозавод отпраздновал знаменательное событие: он выпустил на дороги страны грузовик с цифрой «5 000 000». И вот наступило рабочее утро 23 июня — новый большой праздник горьковских автозаводцев: на главном конвейере появился еще один автомобиль-миллионер. Это наша замечательная «Волга».

С какой гордостью глядели на нее ветераны завода. Ведь это они и их сверстники закладывали первые производственные корпуса, монтировали в цехах оборудование. Это они 29 января 1932 года отравили первые автомобили в подарок XVII партийной конференции. На их глазах первенец советских пятилеток, ГАЗ стал одним из ведущих автомобильных предприятий страны. С момента пуска завод освоил свыше шестидесяти модификаций автомобилей. Среди них и грузовики, и легковые — ГАЗ-А, «Эмки», «Победы», ГАЗ-12, «Чайки», «Волги».

Теперь на конвейере «Волга» с цифрой «1 000 000». Как и положено юбиляру, собрать его было поручено передовым бригадам, лучшим производственникам. С волнением и гордостью люди выполняли почетное задание. Тут бригадир слесарей кузовного цеха А. П. Павлов, мастер ОТК С. Н. Моисеев, слесарь В. П. Христов, начальник цеха Г. К. Хмуро, десятки других тружеников.

Почетное право вывести юбилейную машину из цеха предоставили одному из старейших работников завода Павлу Ивановичу Марычеву. Как только автомобиль появился на заводском дворе, раздались горячие овации тысяч людей, собравшихся встретить с почестями юбиляра. Выпуск миллионного легкового автомобиля стал большим праздником для всего коллектива-гиганта.

Партия и правительство высоко оценили очередную победу горьковчан.

«Славный коллектив вашего завода, — говорится в приветствии ЦК КПСС и Совета Министров СССР в связи с выпуском миллионной «Волги», — внес огромный вклад в дело развития технического прогресса в отечественном автомобилестроении, является активным участником повышения уровня организации производства и улучшения качества продукции машиностроения».

Отвечая на теплые слова приветствия, рабочие, инженеры, техники — все работники завода единодушно заявили: высокие обязательства, взятые в честь 50-летия Октября, будут выполнены!

Сейчас коллектив Горьковского автомобильного завода готовится к выпуску новой модели легкового автомобиля — ГАЗ-24. Он будет отличаться от своего предшественника комфортабельностью, более красивыми формами, лучшими техническими данными и высокой скоростью. Первой партией ГАЗ-24 автозаводцы обещают ознаменовать 50-летие Советского государства.

Миллионы советских автомобилистов, автолюбителей желают коллективу Горьковского автозавода новых побед в труде, в успешном выполнении заданий пятилетки.

Г. И. Гачечиладзе

Б. А. Самородов

Л. Н. Черный





# Вперед к юбилею

## «МОСКВИЧ»-ФУРГОН

С главного конвейера МЗМА начали сходить автомобили «Москвич» новой модели — 433.



«Москвич-433» с кузовом «фургон» — грузовой и предназначен для перевозки одного пассажира, шофера и груза. Грузоподъемность — 400 кг на дорогах с гладким и ровным покрытием и 250 кг на всех остальных дорогах.

Кроме кузова, он отличается от модели 408 рессорами и колесами. Рессоры — жесткие, диски колес — шире и рассчитаны на шины большего размера.

## МИЛЛИОННЫЙ МОТОЦИКЛ

Машины Минского мотовелозавода хорошо знают и в нашей стране и за ее пределами. Завод еще очень молод. В 1947 году здесь был выпущен первый велосипед, а в 1951 году — первый мотоцикл. И вот теперь, в преддверии великого юбилея, со сборочного конвейера сошел мотоцикл № 1 000 000 — трудовой подарок к 50-летию Октября.

Его собрала смена мастера М. Г. Ефремова — ветерана завода. А другой ветеран, заместитель начальника сборочного цеха Г. А. Стриженко на миллионном мотоцикле торжественно, в окружении почетного эскорта объехал вокруг завода. Мотоцикл № 1 000 000 станет самым ценным экспонатом заводского музея.

Весь коллектив завода напряженно трудится. За первый квартал этого года было выпущено 498 мотоциклов сверх плана.

В апреле завод перешел на пятидневку, и результаты не замедлили сказаться: только за первую пятидневную рабочую

неделю с конвейера сошло 13 мотоциклов сверх плана.

Большой вклад вносят заводские рационализаторы и изобретатели. Экономический эффект предложений одного только наладчика станков Эдуарда Радкевича превысил 34 тысячи рублей.

Уже поступила в магазины установочная партия новых мотоциклов М-105. В этом, юбилейном году начнется их серийный выпуск. А в конструкторских чертежах рождаются новые модели, более мощные, более совершенные.

## НОВЫЕ АВТОМАГИСТРАЛИ АРМЕНИИ

Началось строительство новой автомобильной дороги Ереван — Севан. Это будет скоростная трасса с двухрядным движением в каждом направлении и зеленой разделительной полосой в 3,5 метра. Хотя она будет лишь на пять километров короче существующей, автомобили пойдут по ней вдвое быстрее, чем теперь. Новая магистраль станет трассой международного туризма. Другое шоссе пройдет вдоль берега Севана до Камо и заменит трудную горную дорогу, построенную много лет назад.

У самого берега озера Севан прокладывается дорога, которая откроет движение на Дилижан в объезд города Севана. В недалеком будущем прямее и удобнее станет дорога к Дилижану. Машины не будут взбираться на Севанский (Семеновский) перевал, а пройдут под горой через новый туннель.

Точно так же сократит дорогу на Степанаван туннель под Пушкинским перевалом, строительство которого намечено закончить в 1969 году.

Большие строительные работы ведутся на участке от Эчмиадзина до Октемберяна. Эта магистраль пойдет в обход селений. 20-километровый участок шоссе строители обязались сдать в эксплуатацию к 50-летию Великого Октября.

## ЕЩЕ ОДИН АВТОВОКЗАЛ

В городе Бендеры (Молдавская ССР) недавно сдан в эксплуатацию новый автовокзал. Это подарок автотранспортники 50-летию Великого Октября.

Фото А. Молодченко



## ЛЕНИНСКАЯ ПРЕМИЯ СОЗДАТЕЛЯМ ШИНЫ «Р»

По утрам из ворот Научно-исследовательского института шинной промышленности, ревя моторами, выезжают грузовики с табличкой «проба». Шины, рожденные в институте, держат экзамен и на асфальте, и на проселке, и на бездорожье. А шины типа «Р» этот экзамен уже выдержали с самой высокой оценкой — ее создатели удостоены Ленинской премии.

Что же принципиально нового внесли ученые и инженеры, сконструировавшие шину? Ответом на этот вопрос служит не только сама «обувь» автомобиля, но и толстые тома научных отчетов: работа началась с больших исследований в области теории.

Вкратце смысл новой конструкции заключается в следующем. Для ходимости шины очень важным является расположение нити корда. В шинах обычной конструкции он укладывается, образуя ромбическую оплетку. При этом в процессе качения область контакта шины с дорогой увеличивается чрезмерно. Поэтому протектор довольно быстро истирается. Приступая к шине типа «Р» — радиальной, ученые прежде всего изменили конструкцию нордного каркаса, уложив нити корда в меридиональном направлении. Кроме того, часть корда пущена под углом, близким к 90 градусам по отношению к радиусу, и рисунок ячейки корда образует треугольник. Эта конструкция ограничивает деформацию шины при качении, так что зона контакта с дорогой оказывается строго регулируемой. Именно участок шины, который больше всего «работает», соответственно и укрепляется — в нем вместо восьми (у обычной) одиннадцатый слой того же корда. Зато оказалось, что другую, менее нагруженную часть можно сделать пятислойной.

В итоге новая шина типа «Р» пробегает в полтора-два раза больший путь, чем обычные. Есть у нее и другие преимущества: в частности, резко уменьшилось проскальзывание, и благодаря этому выросла на 5—8 процентов допустимая скорость, а расход топлива сократился на 5—7 процентов — так гласят данные государственных испытаний.

Советские исследования, начатые в НИИ шинной промышленности десять лет назад, явились фундаментальным вкладом в решение этой очень сложной и важной для автомобилистов проблемы. Второй, и не менее трудной задачей была разработка технологии изготовления новых шин.

За эти работы заместитель директора Научно-исследовательского института шинной промышленности доктор технических наук Василий Федорович Евстратов, начальники отделов института кандидаты технических наук Владимир Алесандрович Пиннегин и Иван Иванович Селезнев, главный инженер Кировского шинного завода Галина Павловна Голоулина и главный конструктор завода Николай Степанович Голошумов удостоены Ленинской премии 1967 года.

В шины типа «Р» уже обустраивают семейства минских автомобилей и новый автобус ЛиАЗ-677. А в плане поисковых работ института создание новых шин, пробег которых должен достичь 200 тысяч километров, шин, специально рассчитанных для передних и задних колес грузовика, и многие другие новинки, которые улучшат и облегчат эксплуатацию автомобиля.

— Наши успехи, — говорит один из лауреатов Иван Иванович Селезнев, — неотделимы от того общего подъема шинной промышленности, который характерен для последних времен. И нам особенно приятно, что Ленинская премия, являющаяся признанием успешной работы наших шинников — ученых, инженеров, рабочих, — присуждена в славном юбилейном году.



Финиширует четвертая, юбилейная Спартакиада народов СССР. В ее программе, кроме других видов спорта, картинг и мотоциклетная многодневка, гаревые мотогонки и автомобильное двоеборье, мотокросс и автотралли. Уже позади областные, краевые, республиканские соревнования. В их протоколах много новых имен, и не только среди вышедших на старт, но и среди призеров.

О первых чемпионах спартакиады — победителях областных соревнований по мотокроссу в Туле и автомобильному двоеборью в Московской области рассказывают короткие зарисовки наших специальных корреспондентов.

### Круг за кругом



● Александр Игнатов — победитель спартакиады Тульской области по мотокроссу в классе 175 см<sup>2</sup>.

«Постойте... Игнатов... Игнатов... Это не тот ли, из Тульского политехнического института?»

И вот уже разговор идет об этом стройном двадцатилетнем юноше, члене сборной команды области, кандидате в мастера спорта.

Еще школьником Саша стал неразлучен с мотоциклом. Маргарита Евгеньевна всячески поощряла эту привязанность сына. Она прощала ему испачканные маслом брюки, не охала при виде сбитых в кровь пальцев. А студенты любили смышленного парнишку и не только доверяли ему промывать детали и заворачивать гайки, но и дали заброшенный мотоцикл-инвалид. Но для Саши Игнатова это был настоящий спортивный «аппарат». Он сумел привести его в порядок, и вот настал момент, когда Саша вышел на свой первый старт. Красный флажок судьи сорвал с места спортсменов-юношей.

Как сейчас, он помнит сладковатый запах «выхлопа», прыгающую колею. Все шло, казалось, неплохо, но вдруг замолк мотор. Саша, съехав в сторонку, безуспешно пытался пустить двигатель...

## Цель — массовость

Зато к следующим соревнованиям Саша дал другую машину, и он занял второе место среди юношей. Проходит еще год. Выступая уже в финальных соревнованиях среди мужчин, Игнатов прочно захватывает лидерство и финиширует первым. С каждым соревнованием росло мастерство спортсмена. И вот в этом году он стал чемпионом юбилейной областной спартакиады. Саша так стремительно «печатал» круги, что судьи не успели подготовиться и дать отмашку, а он, увлеченный гонкой, не заметил, что пошел лишний круг.

Подчас Александру Игнатову приходится нелегко: в институте мотоспорт не очень-то в почете, тренера нет. Выручают настойчивость и работоспособность. Он успешно закончил первый курс, готовит товарищей (а их в группе двадцать пять человек) к сдаче экзаменов по вождению мотоцикла. Есть у него и еще один подопечный на курсе — Володя Муха, которого Саша тренирует на кроссовой трассе.

г. Тула

### Олег и его товарищи

В жизни каждого спортсмена есть особо примечательные события. Таким событием для Олега Кучменко стал финал областной спартакиады. Команда автотоклуба из Мытищ, в которой он выступал, в третий раз завоевала кубок Московского областного комитета ДОСААФ по двоеборью.

Воспитанник Мытищинского автотоклуба, Кучменко после окончания техникума и службы в армии вернулся к «родным пенатам».

Встретились мы в гараже. Первое, что бросилось в глаза, — многочисленные афиши соревнований. Олег и его товарищи были участниками каждого из них. А сейчас впереди новые, особо ответственные старты, и дел хоть отбавляй.

Вот и Кучменко не отходит от своей «Волги», которую готовит к ралли. Вчера собрал двигатель, установил его, а сейчас идет окончательная проверка. Сегодня выходной день, но жена занята, и поэтому рядом с Олегом в машине дочка. Девочке нравится, когда папа берет ее с собой. И не случайно считают, что в автотоклубе у Кучменко двадцать один ученик — двадцать спортсменов и дочка.

В кабинете начальника клуба Виктора Сергеевича Еремина полный шкаф призов, грамот. Они добыты Олегом и его товарищами.

● В спартакиаде Московской области первое место по двоеборью в группе автомобилей ГАЗ-51 заняла команда Мытищинского автотоклуба: (слева направо) О. Кучменко, Г. Улякова и В. Драгошанский.



Фото М. Рунова и Г. Свешникова

### Надежный помощник

— Просяников, на старт!

Юрий быстро подходит к своему ГАЗ-51, вскакивает в кабину, и вот уже зарокотал мотор. Глаза — на судейский флажок. Взмах — и машина въехала в круг — поплыли справа и слева тонкие прутки с красными флажками-огоньками, играющими на солнце. Нужно пройти совсем рядом и не «обжечься». Но вот один затрепыхался, словно от порывистого вдоха ветерка, качнулся и упал. Каждая неточность — это штрафные очки. Сложные упражнения пройдены отлично!

Мастерство! Без него Юрию Просяникову не обойтись ни на работе, за рулем такси, ни на спортивных трассах. Невысокий, худощавый, он не производил внушительного впечатления, когда садился за руль грузовика. На старте соревнований по двоеборью никто не ожидал, что скромный второразрядник оставит позади и мастеров спорта и перворазрядников. Что ж, областной финал спартакиады выявил немало талантливей молодежи.

Родился он в Северной Осетии. Сразу после школы работал слесарем и учился на шофера. Потом водил грузовик по горным дорогам Кавказа. А когда призвали в Советскую Армию — сел за руль бронетранспортера. После демобилизации работал на строительстве дорог. Но мечта заняться автоспортом не покидала Юрия. Как-то на ралли он подошел к спортсменам, и те дали ему адрес Мытищинского автотоклуба. Приняли его там с радостью. Уже через год Юрию доверили участвовать в крупных международных ралли «Русская зима». Позже, в 1966 году, выступал Просяников и в спринте, и в подьеме на холм. Тогда он впервые вошел в число призеров. И вот наконец — первое место в областной спартакиаде.

— Знаете, я люблю больше выступать на грузовой машине, — признается он.

И Просяников рассказывает, как спорт помогает ему в работе. Он говорит, что неплохо бы почаще проводить соревнования по двоеборью среди водителей на первенство автохозяйств. Ведь фигурное вождение и соревнования на экономию топлива, составляющие двоеборье, — подспорье каждому водителю.





## ШОФЕР, СЫН ШОФЕРА

Николай запомнил отца сидящим за столом. Всегда, немного подавшись вперед, он чуть сутулился, будто в кабине грузовика. Его большие руки с огрубевшими пальцами отдыхали на белой скатерти, словно только что снятые с руля. Зорко еще смотрели из-под густых бровей ввалившиеся карие глаза. Сколько же фронтовых дорог повидали они! В полинявшей гимнастерке батя сидел сердитый на свою бездеятельность и болезнь. О чем он думал? Как устанавливали на Кубани Советскую власть? Как в станице Попутная появился трактор и люди решили доверить машину ему — Федору Герасименко? А может быть, о том, как прибыли первые автомобили, и ему, лучшему трактористу, поручили осваивать новую технику?

Старший сын Николай ни на шаг не отходил от отца,

когда тот возился с машиной.

— Что ты его не гонишь домой, Федор? — удивлялись товарищи. — Посмотри, какой чумазый, не отмоет жинка...

— Ничего! Пусть привыкает!

И Федор Герасименко, пропахший железом и мазутом, весело кричал сыну: — Колька, подай-ка ключ, живо!

Закончив ремонт, брал мальчика к себе в кабину и позволял даже нажать черную кнопку сигнала. Николай никогда не забудет, как однажды отец посадил его на колени и он цепкими ручонками схватился за подрагивающий, точно живой, круг руля и сам повел машину. Когда вдали показалась повозка, отец остановил грузовик.

— На первый раз хватит. — И похвалил: — Молодец, Николай! Будешь шофером!

Потом война. Коммунист Федор Герасименко ушел на фронт, а вернулся тяжело раненным. Попал под бомбежку. Крупный осколок пробил дверцу и ранил в бедро. Все-таки он довез груз. Остановил автомобиль и упал, потеряв сознание. Дома, уже инвалидом, не оставил руля: слишком нужны были стране рабочие руки. А здоровье угасало. Когда болезнь совсем свалила, передавая машину своему напарнику, сказал:

— Слышь, возьми к себе Кольку... Я, видно, отработал... А он теперь не хуже меня шоферит.

И стал Николай ездить с Федором Андреевичем Кривченко. Потом доверили ему водить фургон передвижной мастерской. Доставит, бывало, слесарей на место аварии и с ними приступает к ремонту. Двигатели уже тогда знал так, что даже старые механизаторы поговаривали:

— Баткина школа!

Стал возить с собой младшего брата Володьку. Последовал Николай примеру отца: «Раз парень интересуется техникой — обучи-ка его нашему делу!» Ученик оказался способным. Когда подошла пора служить Николаю в Советской Армии — передал машину в надежные руки брата. Так за династией Герасименко прочно укрепилось имя — «автомобильная».

Николай частенько вспоминает армейские будни — это была хорошая школа. Там он заслужил право носить на гимнастерке нагрудный знак отличника.

В Карпатах, где проходил службу, водить нелегко, слу-

чалось всякое в горах, на бездорожье. Но ведь и полюбил он шоферское дело не потому, что оно легкое.

Вернулся Николай Герасименко после демобилизации домой, в родное Отрадненское автохозяйство. И вскоре стал одним из лучших водителей на Кубани. Рос и его авторитет среди товарищей. Навсегда запомнился Владимиру случай, когда Николай в дороге отдал совершенно незнакомому шоферу запасное колесо. Да, братья Герасименко, как, бывало, и их отец, никогда не проедут мимо поднятого капота. Это уж у них в крови.

Водительские «университеты» Владимир, как и Николай, проходил не только в армии. Был он и на лесозаготовках в Заполярье, где работал по комсомольской путевке. Там о нем говорили и писали много хорошего. А как же могло быть иначе у потомственного шофера? Владимир всегда помнит пример отца. Во всем старается подражать старшему брату, коммунисту. Первым в автохозяйстве значительно раньше срока Николай выполнил семилетний план. Не зря его называют и лучшим рационализатором: человек он думающий, настойчивый.

Как-то во время затора на вывозке из колхозов сахарной свеклы Николай зашел к секретарю парторганизации.

— Знаете, — начал он, — уж больно досадно работать так, как мы. И не водители в этом виноваты. Ведь грузят вручную. Время теряем.

— Ты что-то опять придумал?

— Надо создать специальные бригады. Например, мы имеем заказ из колхоза перевезти столько-то тонн свеклы — едем всей бригадой со своими автопогрузчиками, которые у нас сейчас бездействуют. Забрали весь урожай, потом в другое место. Автомобили не будут простаивать, и людей для погрузки потребуется меньше.

— А ты прав! Государственная у тебя голова, Николай!

И Николай Герасименко возглавил первую такую бригаду. А сейчас все хозяйство и не мыслит работать по-иному.

Как-то докатилась до станицы Отрадной недобрая весть: в южных районах Дагестана землетрясение. Нужно срочно послать опытного водителя на «Колхиде» в помощь пострадавшим. «Да, мы в дороге помогаем одному, а тут попали в беду

многие... Если бы не заболела жена...» Вечером он рассказал об этом дома.

— Ну, что ж, сынок, — вздохнула мать, — если надо, поезжай. Елена чувствует себя лучше. А дети у тебя уже не маленькие. — Посмотрела на первенца своего и подумала: «Вот и батька, бывало, тоже, не по-советовавшись, не уедет. Да разве ж можно отказать в помощи людям...»

Утром Николай явился к начальнику Отрадненского автохозяйства.

— Григорий Иванович, разрешите я поеду.

Вернулся он домой с благодарностью Совета Министров Дагестанской АССР.

В юбилейном, 1967 году Отрадненское автохозяйство поставило перед собой большие задачи: всемерно помочь сельскому хозяйству района в доставке грузов. Нередко на дороге встречаются машины братьев Герасименко, но останавливаться некогда. Поприветствуют друг друга сигналом — и дальше. А в выходной собираются вместе — сидят, обсуждают дела шоферские. Сынишка Николая, школьник, рядом — он здесь не лишний. Не случайно, когда его спрашивают, кем будешь, не задумываясь, отвечает:

— Ясно — шофером!

Осенним днем прошлого года в автохозяйство пришла радость. Сам Николай Федорович узнал об этом последним: вернулся из дальнего рейса, и вдруг друзья вытащили его из кабины грузовика и начали качать. Ничего не поймет. Подошли начальник автохозяйства Г. И. Пересада и секретарь парторганизации С. Е. Макаренко, улыбаются:

— Полегче, товарищи, не помните героя!

Протянули газету, где общалось, что ему, Николаю Федоровичу Герасименко, присвоено звание Героя Социалистического Труда.

А утром разыскал его и Федор Андреевич Кривченко, старый коммунист, товарищ отца, теперь пенсионер. Пришел специально поздравить своего воспитанника.

— Жалко, батька твой не дождал до этого дня. Как сейчас помню его слова: «Он теперь не хуже меня шоферит!» — И обнял Федор Андреевич своего бывшего ученика: — Молодец, Колька!

Геннадий НЕКРАСОВ,  
спец. корр. «За рулем»

Станица Отрадная  
Краснодарского края





Ленинградские мотоциклы. Их не встретишь на дорогах. Каждый день мы видим ирбитские, киевские, ижевские, ковровские, минские машины. Но ленинградские? Между тем, именно здесь, в Ленинграде, осенью 1931 года была выпущена первая промышленная партия отечественных мотоциклов.

Экспериментальные работы в этой области велись в Советском Союзе и раньше. Еще в 1929 году на Ижевском заводе было изготовлено несколько опытных моделей, однако первенство в организации серийного производства принадлежит ленинградскому заводу «Красный Октябрь».

Конструкторская группа под руководством Петра Владимировича Можарова, высококвалифицированного инженера, ранее экспериментировавшего в Ижевске, разработала чертежи мотоцикла, которому был присвоен индекс Л-300. В состав группы входили конструкторы А. А. Иванов, А. М. Лутс, Б. А. Иванов, Н. С. Головин, А. Г. Ревков, Г. И. Гусев и автор этих строк.

Сейчас «Красный Октябрь» — так была названа модель Л-300 — уже музейная редкость.

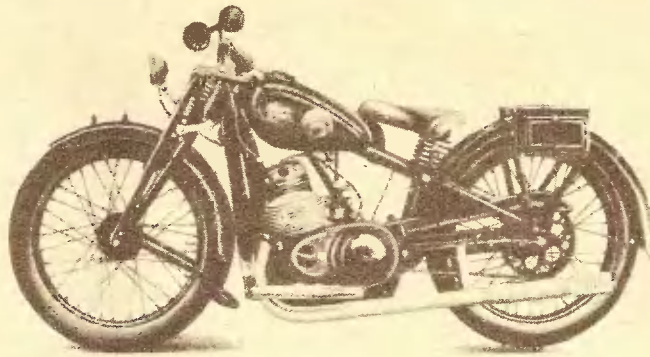
Молодежи (а на нынешних «Восходах», «Планетах», «Уралах» чаще можно встретить молодых людей), вероятно, небезынтересно будет познакомиться с этой машиной.

Одноцилиндровый двухтактный двигатель рабочим объемом 300 см<sup>3</sup> при 3000 об/мин развивал мощность только в 6—6,5 л. с. Максимальная скорость мотоцикла составляла 75—80 км/час, средний расход бензина — 4—4,5 л/100 км. Сухой вес — 125 кг. Для моторной и задней передачи использовались роликовые цепи, защищенные с одной стороны штампованными щитками. Ручной рычаг переключения устанавливался непосредственно на трехступенчатой коробке передач.

Наиболее слабой частью была система электрооборудования. В маховичном магдино одна катушка обслуживала зажигание, а две другие соединялись с небольшой фарой. Ни заднего фонаря, ни электрического сигнала на мотоцикле не было. Применение такой упрощенной схемы позволяло получить довольно яркий свет при движении на первой передаче, однако на больших оборотах лампочка фары нередко перегорала. При переходе на высшие передачи сила света заметно уменьшалась, что, разумеется, было весьма неудобно.

Освоение нового вида продукции и сейчас, при прекрасном оборудовании, оснащенных по последнему слову науки лабораториях, отработанных технологических процессах — дело довольно непростое. Надо ли говорить, что в те, ставшие уже далекими времена, когда мы не обладали опытом, все обстояло гораздо сложнее.

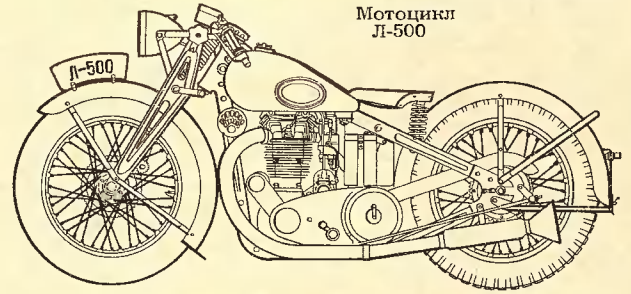
Взять хотя бы сборку. От начала до конца мотоциклы собирали на стационарных постах, к которым постепенно подавали все комплектующие детали, примерно так, как это делается при постройке корабля на стапеле. Это приводило к тому, что порой задержка деталей заставляла мотоцикл простаивать в сборке по многу дней. В результате «Красный Октябрь» выпускал машин за год значительно меньше, чем теперь сходит ежедневно с конвейеров наших заводов. Дело еще осложнялось из-за невысокого качества самих деталей и



**50**  
ГЕРОИЧЕСКИХ  
ЛЕТ

Мотоцикл  
Л-300  
завода  
«Красный  
Октябрь».

## ИХ РОДИНА— ЛЕНИНГРАД



Мотоцикл  
Л-500

узлов. Особенно много хлопот доставляли трансмиссионные цепи. Плохая сталь, неточности в термической обработке приводили к тому, что цепи быстро вытягивались и нередко рвались. В результате у мотоциклов одной серии наблюдались довольно значительные различия в динамических показателях, устойчивости и т. д.

Конечно, с высоты современного уровня развития техники легко критиковать прежние, и в особенности первые модели. Однако нельзя забывать о том, что тысячи людей тогда впервые получили возможность сесть в седло мотоцикла. А главное, кадры рабочих, конструкторов и технологов накопили практический опыт, послуживший фундаментом для организации производства последующих, более совершенных типов мотоциклов.

Л-300 открыл многим молодым людям дорогу в спорт: он широко использовался в довоенные годы в шоссейных и ипподромных гонках, кроссах, рекордных заездах и дальних пробегах на тысячи километров. Из этих соревнований «Красный Октябрь» часто выходил победителем, конкурируя на равных с мотоциклами зарубежных марок.

С 1931 по 1937 год постоянно совершенствовалась технология, улучшалось качество мотоциклов, увеличивался их выпуск. Вместе с тем назревала необходимость перехода на новую, более современную модель.

Инженеры «Красного Октября», хорошо узнав недостатки своего первенца, разрабатывали новые конструкции. Из них, пожалуй, наибольший интерес представлял первый советский спортивно-дорожный мотоцикл Л-500. На нем был установлен четырехтактный верхнеклапанный одноцилиндровый двигатель рабочим объемом 500 см<sup>3</sup>. Мощность около 18 л. с. обеспечивала максимальную скорость 115—120 км/час. В системе электрооборудования были предусмотрены все элементы, необходимые для удобства эксплуатации, — зажигание от магнето, аккумулятор, генератор, мощная фара, задний фонарь и электросиг-

нал. Мотоцикл показал хорошие ходовые качества, но в серийное производство не попал, так как технологические возможности завода не соответствовали сложной конструкции этой машины.

Решительный шаг был сделан в 1938—1939 годах, когда на смену Л-300 пришел мотоцикл Л-8 с четырехтактным верхнеклапанным двигателем класса 350 см<sup>3</sup>. Такая замена имела под собой достаточные веские технические обоснования.

Если теперь двухтактные и четырехтактные двигатели могут считаться равноценными по своим основным показателям, то в те времена первые значительно уступали по конструкции вторым.

Таким образом, переход к производству Л-8 означал более высокую ступень в развитии отечественной мотоциклетной техники. Новый двигатель обладал мощностью 13,5 л. с. при 4900 об/мин, а максимальная скорость достигала 105 км/час. Мотоцикл оснащался полной системой электрооборудования, а его трехступенчатая коробка передач впервые имела ножной механизм переключения. В конструкции Л-8 были сохранены и некоторые элементы первой модели, в частности прочная разборная рама из штампованных деталей.

В этот период мотоциклетное производство было перебазируется на ленинградский завод «Промет».

Стоит вспомнить, что на базе Л-8 было создано много гоночных модификаций, мощность которых достигала 26 л. с. Их максимальная скорость составляла около 140 км/час.

После войны производство мотоциклов в Ленинграде не было возобновлено. Вспоминая о достижениях ленинградских мотоциклостроителей, которые с большим энтузиазмом развивали новую отрасль советской промышленности, можно отметить, что их труды способствовали быстрому прогрессу нашего мотоциклетного производства, ныне занимающего одно из первых мест в мире.

**В. БЕКМАН,**  
инженер

Ленинград





В ноябрьском номере за прошлый год наш журнал познакомил читателей с новым «Запорожцем». В № 3 за этот год мы рассказали о его кузове, в № 5 — о шасси, ниже публикуется материал о системе вентиляции и отопления. Но автолюбители с нетерпением ожидали очной встречи. Недавно она состоялась. Машины поступили в продажу. Вы видите на фото первую партию «Запорожцев», прибывших в Южный порт Москвы.

# Новый «Запорожец»

## Система вентиляции и отопления

«Запорожец» — единственный отечественный автомобиль с двигателем воздушного охлаждения. С наступлением зимних холодов владельцы «Волг» и «Москвичей» с завистью поглядывают в сторону легкого, без хлопот заводящихся «Запорожцев».

Но, кроме легкого пуска двигателя, зимой требуется многое другое. Надо, чтобы в машине было тепло, чтобы стекла не обмерзали и т. д. Все это заботило конструкторов при разработке новой модели.

Система отопления и вентиляции здесь совершеннее, чем установка прежнего «Запорожца». Она воздушная и работает независимо от двигателя автомобиля. Преимущества такого отопителя очевидны — он обогревает салон при неработающем двигателе.

Отопительная установка удобно размещалась в багажнике. Такая конструкция позволила, и это главное, избежать потерю тепла при подаче нагретого воздуха в машину. От помещения багажника она отделена специальным щитком, который одновременно оберегает отопитель от случайного удара.

Система отопления в автомобиле «Запорожец-966В» сделана по принципу рециркуляции. В отопитель поступает не наружный воздух, а находящийся в салоне, то есть сравнительно теплый. Происходит постоянный обмен — нагретый воздух идет из отопителя в салон, а охладившийся здесь возвращается в отопитель. Такая схема дает возможность наиболее полно использовать тепло от отопителя. А через лючок забора наружного воздуха можно в любой момент «проветрить» салон.

Отопитель нового «Запорожца» работает от электродвигателя МЭ-201 с большим, чем у прежнего, числом оборотов. Теплопроизводительность возросла до 1750 килокалорий в час.

Отопитель 1 (рис. 1) установлен стационарно. К выпускному патрубку 19 приварен фланец 13. Двумя болтами 12 через уплотнительную металлоасбестовую прокладку отопитель жестко крепится к фланцу газоотвода. А тот, в свою очередь, прикреплен шестью винтами 16 к днищу багажника. В газоотводе две полости, одна из которых

(выпускная) заканчивается срезанным на конус патрубком 15. В нее вварена труба 14, которая сообщается со сливной трубкой, идущей из камеры сгорания отопителя. Когда неисправен отопитель, по этой трубке из камеры сгорания отводится бензин.

С салоном отопитель соединяется двумя патрубками. Резиновые прокладки 10 герметизируют соединение. Из правой передней части кузова около брызговика воздух через патрубок поступает в отопитель. Здесь он подогревается и идет в распределитель.

В отопителе воздух греется за счет тепла, выделяющегося при сгорании бензина. Полости 21 и 17, по которым воздух подается соответственно для нагревания и горения, а также каналы выхода продуктов сгорания разделены. Это полностью исключает проникновение выпускных газов в салон.

Теплообменник 11, сделанный из жаропрочной стали, образует вместе с жаровой трубой камеры сгорания 6 и догорания 7. К нему приварены футорка (втулка с внутренней и внешней резьбой) для крепления температурного переключателя 8, бонка (втулка с внутренней резьбой) свечи накаливания и трубка для крепления бензопровода 4. Камера сгорания отопителя ограничена с одной стороны центробежным нагнетателем, с другой — перегородкой, имеющей отверстие в центре для выхода пламени и продуктов сгорания. В нижней части камеры сгорания в небольшой подштамповке — отверстие и трубка 18 для слива топлива, скапливающегося в камере сгорания, когда неисправен регулятор или свеча накаливания.

В камеру сгорания равными порциями из дозатора 3 поступает бензин. В момент пуска, когда спираль свечи накаливания раскалена, попадая на нее, он воспламеняется. Центробежный нагнетатель создает завихрения в камере сгорания и перемешивает пары бензина с воздухом. Горение происходит по периметру камеры сгорания, при этом сильно нагреваются стенки жаровой трубы. Когда достигнута нужная температура, температурный переключатель 8 отключает свечу накаливания. На этом

заканчивается розжиг, и бензин продолжает гореть под действием температуры стенок камеры сгорания. Раскаленные газы попадают из нее в камеру догорания, а оттуда, через окна — в следующие полости теплообменника и, наконец, в газодвигатель. Раскаленные газы и нагреваемый воздух движутся дальше по принципу противотока. Это повышает к. п. д. отопителя.

В передней части жаровой трубы закреплен корпус электродвигателя 20, на концах вала которого посажены две крыльчатки: пластмассовая 2 — осевого вентилятора и металлическая 5 — центробежного нагнетателя.

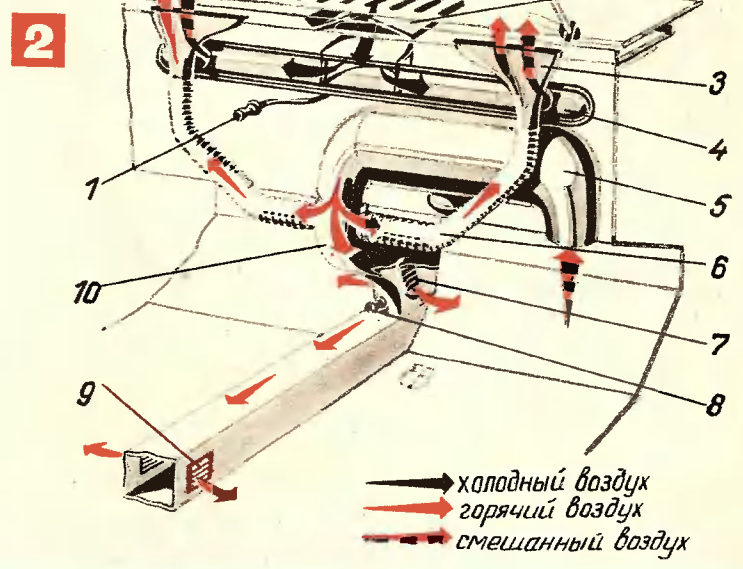
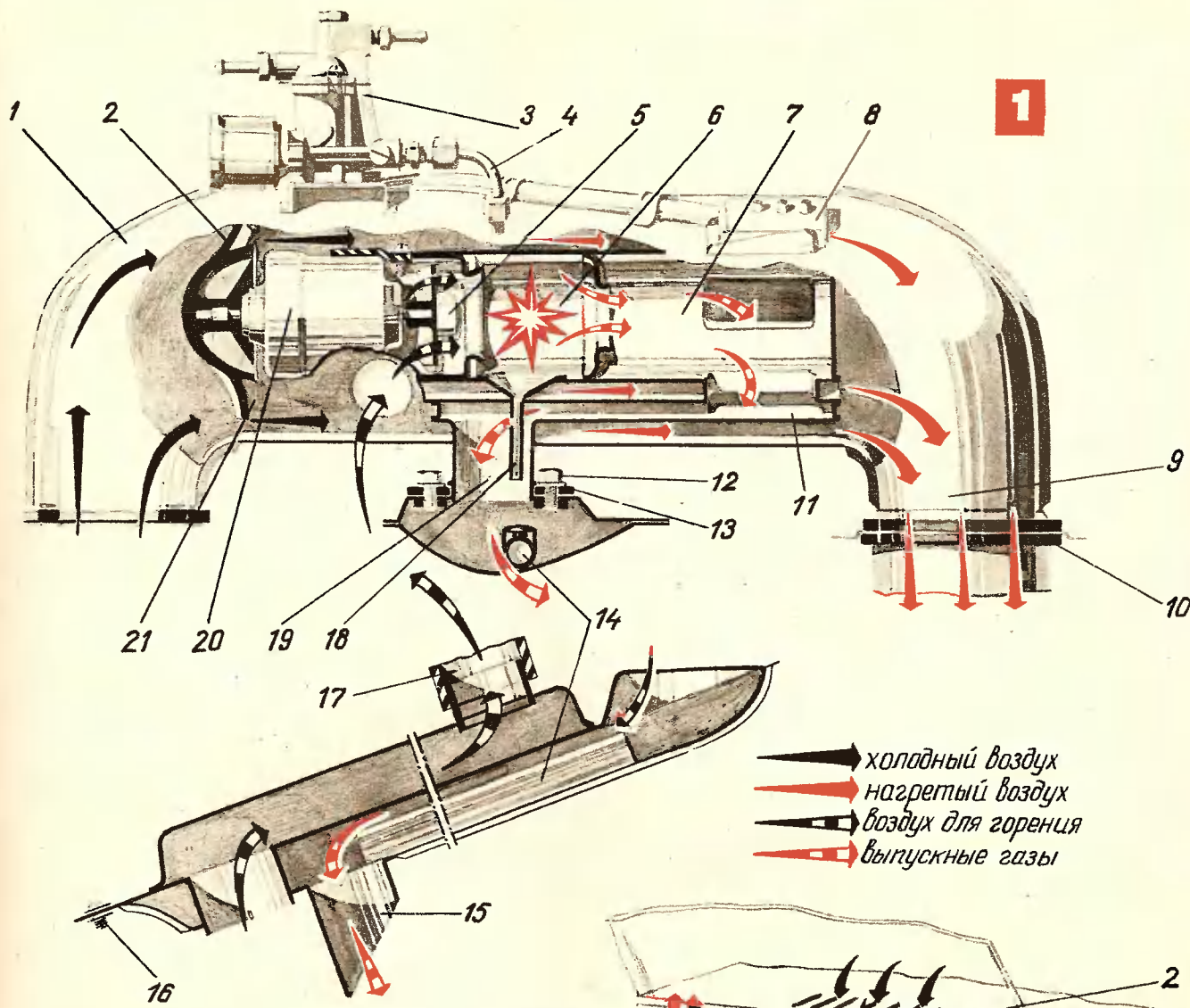
К корпусу отопителя крепится винтами предохранительный щиток, на котором имеется специальный короб, соединенный с одной стороны с всасывающим патрубком отопителя, с другой стороны — с каналом газоотвода, по которому подается воздух на горение. В верхней части короба сделано отверстие, через которое поступает дополнительный воздух на горение, оно же исключает образование сажи в газоотводе.

Электрический бензонасос, расположенный справа в моторном отсеке, питает отопитель бензином. Из общей бензомагистрали двигателя через тройник, насос и фильтр-отстойник бензин попадает в бензопровод. Сливной шланг регулятора расхода топлива выведен возле правого переднего колеса. Он связывает надплавковую полость дозатора с атмосферой и всегда должен быть чистым.

Регулятор расхода топлива обеспечивает постоянную равномерную подачу его в камеру сгорания через жиклер и питательную трубку в количестве 350—400 см<sup>3</sup>/час. Чтобы бензин не перебивался через сливную трубку во время движения автомобиля по неровным дорогам, в нижней части иглы под поплавком установлена демпферная пружина.

Как мы уже говорили, расположение отопительной установки в передней части автомобиля позволило сократить потери тепла в трассах разводки, полнее использовать напор воздуха от вентилятора для улучшения обзорности. Теплый воздух поступает в короб разводки





ки 10 (рис. 2). В верхней части корпуса приварены два наконечника, на которые надевают шланги 6, соединенные вторыми концами с дефростерами 3 обдува лобового стекла. Дефростеры имеют еще по одному дополнительному отводу. На наружной стороне панели под ветровым стеклом установлен короб 4. Он непосредственно связан с этими отводами дефростеров. В коробе есть лючок 2, управляемый механическим приводом 1 с панели приборов. Через лючок свежий холодный воздух поступает непосредственно в дефростеры. Здесь он смешивается с тем, который идет от отопителя 5. Летом, когда отопитель не работает, лючок используют для вентиляции салона.

Нижний конец корпуса разводки установлен на туннель пола. С правой и левой стороны в нем сделаны решетки 7 с заслонками. Пользуясь ими, можно нагретый воздух подать в сторону водителя, либо пассажира, либо в обе стороны сразу. При желании решетки можно закрыть. Тогда весь нагретый воздух направится на стекла и в туннель пола. К ногам тех, кто сидит сзади, теплый воздух поступает через окна 9. В коробе предусмотрена заслонка 8. Ею перекрывают доступ нагретого воздуха в туннель пола.

**Л. СПЕКТОРОВ,**  
инженер, общественный  
корреспондент «За рулем»

г. Запорожье

**Рис 1.** Схема устройства отопителя: 1 — отопитель; 2 — крыльчатка центрального нагнетателя; 3 — дозатор; 4 — бензопровод; 5 — крыльчатка центробежного нагнетателя; 6 — камера сгорания; 7 — камера догорания; 8 — температурный переключатель; 9 — патрубок подачи теплого воздуха в салон; 10 — резиновая прокладка; 11 — теплообменник; 12 — болт; 13 — фланец; 14 — труба отвода бензина; 15 — патрубок; 16 — винт; 17 — полость подачи воздуха для горения; 18 — сливная трубка; 19 — выпускной патрубок; 20 — электродвигатель; 21 — полость подачи воздуха для нагревания.

**Рис 2.** Система разводки воздуха: 1 — механический привод; 2 — лючок; 3 — дефростер; 4 — короб; 5 — отопитель; 6 — шланг; 7 — решетка с заслонкой; 8 — заслонка; 9 — окно; 10 — короб разводки.





Толпы москвичей приветствовали колонну новейших моделей автомобилей.

Вновь, как и в прошлом году, выстроились в этот день вдоль Ленинградского проспекта, Садового кольца, улицы Горького десятки тысяч москвичей. Они вышли на улицы, чтобы увидеть грандиозное шествие: праздничных автомобилистов, посвященный 50-летию Великого Октября.

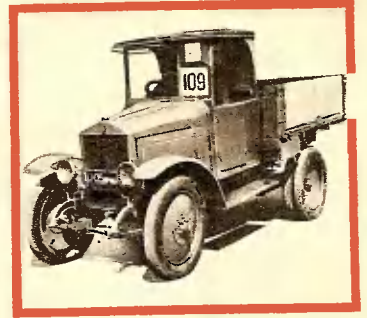
Их было почти четыре сотни, самых разных машин. Высокие, немного чопорные «безлошадные экипажи» семидесятилетней давности сменялись сверкающими моделями 1967 года. А следом, будто сознавая, что последнее слово за ними, с достоинством двигались опытные образцы новейших автомобилей. Вчера, сегодня и завтра автомобильного транспорта встретились здесь, на празднике, разделенные не десятилетиями, а лишь десятками метров. Достаточно было перевести взгляд с АМО-Ф-15 на сегодняшний ЗИЛ-131 или с КИМ-10 на миллионный «Москвич-408», чтобы убедиться, какой огромный путь прошло за годы Советской власти отечественное автомобилестроение.

С уважением было встречено появление прославленных «газиков», «эмков», «полупорон», машин, которые воссоздали годы становления нашей промышленности. Листая ожившие страницы автомобильной истории, мы, к сожалению, не увидели славных «трехтонок», первой малолитражки НАМИ, военных автобусов. Наверное, надо Министерству автомобильной промышленности взять ветеранов под свою опеку, убедить редкие уже экземпляры от автогена.

Но вернемся к празднику. Семь колонн автомобилей, расцвеченных транспарантами, торжественным маршем двигались по улицам столицы. Их вели школьники из клуба юных автомобилистов, мастера спорта, выпускники автомобильных школ и курсов ДОСААФ, автотуристы. Шли спортивные автомобили и «самоделки», цементовозы и молочные цистерны, тягачи и самосвалы, пожарные и санитарные машины.

Вся эта передвижная автомобильная выставка завершилась в Парке культуры имени Горького, куда переместился центр праздника. Здесь можно было подробно рассмотреть динозавры «Де-Дио-Бутоны» и «Бенцы» тех лет, когда у нас не было своей автомобильной промышленности. Гордо возвышался среди этих «чужеземных гостей» ярко-алый АМО — советский первенец. С завистью смотрел большими фарами один из первых ГАЗ-А на своих элегантных потомков.

В парке около современных машин яблоку негде было упасть.



Первый советский полутонный грузовик АМО-Ф-15 (1924 г.).

«Москвич-426», ЛАЗ-699 «Украина», ЛиАЗ-677, на могучий БелАЗ-540.

А на эстрадах и площадках парка перед тысячами москвичей выступали руководители автопромышленности, конструкторы, передовики труда, ведущие автоспортсмены. Здесь же редакция «За рулем» совместно со своим авторским антивмом провела устный выпуск журнала.

Завершился праздник награждением участников автомобильного шествия. Специальный приз «Вечное движение» (велосипед Харьковского завода) получил инженер А. Бельский, сумевший сохранить на ходу «Бразье» 1909 года. Приз «Новинна» — за модель нового автобуса ПАЗ-665Т — достался коллективу Павловского автобусного завода, а приз «Домашний волшебник» — за самодельный автомобиль «Спутник-3» — вручен рабочему Б. Макарову.

Второй Московский автомобильный праздник прошел успешно, и можно с уверенностью сказать, что сотни тысяч автомобилистов столицы чувствовали себя в этот день настоящими хозяевами.

Двухцилиндровый «Стевер» 1898 года из коллекции Политехнического музея самостоятельно прошел всю дистанцию.



Фото М. Рунова





Самолет  
совершил  
посадку  
с помощью...  
автомобиля



## СМЕЛЫЕ ЛЮДИ

История эта началась в воздухе.  
— Волжанка, я 45654-й, разрешите посадку! — услышал диспетчер Хабаровского аэропорта.

— Посадку разрешаю... Проверьте закрылки, шасси.

Пассажирский самолет уже вошел в круг и готовился к предпоследнему развороту. Бортмеханик нагнулся вперед, привычно двинул рычаг выпуска шасси. На приборной доске загорелся зеленый глазок: все в порядке. Прошла секунда, две, три... Второго щелчка почему-то не было слышно. Там, где должна вспыхнуть еще одна зеленая лампочка, тревожно мигал красный огонек.

— Не вышла правая нога шасси! — доложил бортмеханик.

— Спокойно, — сказал командир корабля. — Попробуй убрать и еще раз выпустить.

Вскоре на командно-диспетчерском пункте раздалось:

— Волжанка! Волжанка! Я 45654-й, не выпускается правая нога, правая. А левая не убирается...

— Вас понял. Уходите на второй круг. Ждите нашей команды!

Выпустить, убрать. Попробовать еще раз. Бортмеханик двигает рычагом шасси впустую. Самолет кружит над аэродромом, как подбитая птица над своим гнездом.

Экипажу, попавшему в беду, надо помочь. Но как? Короткий совет наземных служб аэропорта. Решение: посадить самолет на одну ногу и носовое колесо. На пробеге в момент потери скорости — подогнать под правое крыло маслозаправщик. Его высокая цистерна станет подвижной опорной точкой. Автомобиль

заменит недостающее шасси. Самолет не рухнет на плоскость, пассажиры будут спасены.

Закипела работа. Каждая секунда стала намного дороже. Маслозаправщик ЗИЛ-150 готов. Чтобы смягчить удар — сверху на цистерне закрепили несколько ватных чехлов.

Самое трудное — на скорости 70 километров подъехать под крыло мчащегося самолета. Поставить машину так, чтобы не попасть под вращающийся винт и не слишком близко к концу крыла, а то оно обломится. Тогда самолет упадет на бетон, закружится как волчок — не сдобровать автомобилю и людям.

Руководитель автобазы Яков Зиновьевич Рабинович решил ехать сам. А кого взять с собой? Нужен водитель первого класса, мастер, смелый человек... Подослел к начальнику колонны Виктору Тимофеевичу Пастернаку. Без слов тот все понял...

А в самолете было тихо и тепло. Бортпроводница угощала пассажиров карамелью, улыбалась. Некоторые из них, ожидая посадки, уже застегнули ремни. Смотрели в иллюминаторы на город, раскинувшийся внизу, на Амур. Кое-кто еще дремал.

Маслозаправщик, пожарная машина и карета скорой помощи стояли наготове у взлетно-посадочной полосы. Вот корабль снизился. Левое колесо коснулось бетона — взметнулось облачко дыма, и тут же растаяло. Одноногий самолет стремительно катился по дорожке. Действуя элеронами, командир корабля не давал ему свалиться на крыло. Но вот скорость стала падать. Самолет начал медленно крениться вправо.

Маслозаправщик стрелой летел по бетону. За рулем — Пастернак. Рабинович давал команды, стоя на подножке и ухватившись за кабину: так лучше видно, а в случае чего — можно прыгнуть. Виктор Тимофеевич тоже продумал все: если промахнется и самолет рухнет на кабину, он кинется вниз, на сиденье.

Вот автомобиль рядом с самолетом. Сейчас подойдет под крыло.

— Чуть правее держи! Правее мотогондолы! — кричит Рабинович. Пастернак отворачивает машину, дает полный газ. Заправщик уже под крылом! Самолет и автомобиль мчатся вровень. Постепенно скорость самолета гаснет, и крыло ложится на цистерну. Все медленнее, медленнее бежит эта необычная пара по полосе. Встали. Вот и все: воздушный корабль и пассажиры в безопасности.

Яков Зиновьевич и Виктор Тимофеевич грисели метрах в тридцати от самолета, закурили. Первым заговорил Рабинович:

— Бывало горячо на ринге, но так не потел. И работка вроде бы не тяжелая. Всего-то километра полтора проехали...

Необычная посадка прошла вполне благополучно. Наверное, это единственный подобный случай за всю историю авиации. Рабинович по-прежнему возглавляет коллектив шоферов. Он общественный автоинспектор. Как судью республиканской категории по боксу его хорошо знают и спортсмены города. Пастернак тоже занят любимым делом в автохозяйстве и учится в техникуме.

**В. ДАНИЛЕНКО,**  
инженер Аэрофлота

г. Хабаровск



# Трибуна читателя

Уважаемая редакция!

Недавно руководительница 7-го класса Вильнюсской средней школы № 2 имени Саломеи Нерис Лайма Скиркайте попросила меня провести с ребятами беседу о правилах движения автотранспорта. Вы знаете, сказала она, я уже третий год подряд рассказываю им, как переходить улицу. Надоело и им и мне. Может быть, вы что-то скажете новое?

Начал я беседу с эпизода из истории Великой Отечественной войны.

...Лето 1944 года. Идут тяжелые бои за освобождение Литвы. По шоссе в сторону фронта движутся колонны советских войск. Тягачи с орудиями, грузовики со снарядами, с пехотой, продовольствием. А навстречу — другой поток машин. Многие из них везут раненых. Дорога запружена до предела. Высоко в небе появились вражеские бомбардировщики. Тревожная команда «Воздух!». Грохнула первая бомба, взметнув к небу столб земли и дыма. В несколько секунд шоссе обезлюдело. Многие машины остались на дороге. Водители укрылись в ямах, в оврагах, под кронами редких деревьев. Еще бомба, еще. Самолеты с черными крестами один за другим ныряли вниз, спеша освободиться от груза — фашисты знали, что с востока вот-вот примчатся краснозвездные истребители. И в спешке мазали. Но вот раскаленные осколки ударили по колонне. Над тяжелым трехосным грузовиком со снарядами закрутился дымок.

Грозная опасность нависла над колонной. Что будет, когда рванут пять тонн снарядов, когда один взрыв вызовет другой... Плотнее вжались солдаты в землю, ожидая страшной минуты. И вдруг из канавы, неподалеку от дороги, к горящему «студебеккеру» метнулся высокий парень с погонами старшего сержанта. Вскочил в кабину, завел мотор и, круто повернув машину, прямо по полю погнал ее к темнеющему вдаль лесу.

Самолеты все кружили, стучали зенитки — уже шел бой. Но в эту минуту никто не смотрел в небо. Привстали солдаты, гадая, кто выиграет поединок в горящем автомобиле: смельчак-шофер или смерть?

Быстро удалялся грузовик. Вот он уже на краю поля. Дальше кусты, потом лес. Еще десяток метров — и водитель выпрыгнул из кабины, пробежал немного и упал на землю. И в это время дрогнула земля, клуб огня взметнулся над кустами, взрывающая волна пронеслась над колонной.

А несколько минут спустя, перед тем, как двинуться дальше, командир артиллерийской бригады здесь же, в толпе взволнованных пережитым бойцов, снял со своей груди орден Красной Звезды и вручил его смельчаку.

К удивлению многих, старший сержант Геннадий Мадзюк, девятнадцатилетний комсомолец, оказался вовсе не шофером, а командиром отделения артиллерийской разведки.

— А где же ты ездить научился, орел? — спросил полковник.

— В школе. Когда в девятом классе учился...

Эту маленькую историю, героем которой был мой друг и коллега по автомобильному кружку в Ухтинской (Коми АССР) средней школе в 1941 году, ребята слушали затаив дыхание. А потом посыпались вопросы.

Да, говорили ребята, мы хотим изучать не только правила движения, но и автомобиль, мотоцикл. И не только теоретически. Хочется и самим поехать, пусть с инструктором, пусть на закрытых трассах.

И думается, это не прихоть, не стремление к развлечениям. Из тех тысяч школьников, которые мечтают стать юными водителями, возможно, вырастут шоферы-профессионалы, знатоки автомобильного дела, техники, инженеры-автотранспортники, автомобилестроители.

Директора школ, преподаватели, работники отделов народного образования, комсомольские активисты, пионервожатые, с которыми мне довелось беседовать, в один голос заявляют: ребята тянутся к техническим знаниям, им надо помочь. Общими руками голосуют за создание в школе автомотокружков и работников автоинспекции. Совершенно ясно, говорят они, что в интересах безопасности на дорогах выгоднее с детства обучать людей правилам движения. Другой довод «за» — немало облегчится в будущем подготовка водителей-профессионалов (а сколько их требуется в ближайшие годы!). Массовое вовлечение подростков в изучение автотехники сделает автомобиль и мотоцикл более популярными среди молодежи, да и поднимет уровень советского автототоспорта. А какое огромное значение это имеет для армии! Ведь в ее ряды будет приходиться пополнение, уже знакомое с техникой. И, на-

конец, довод не менее важный: удастся занять хорошим делом подростков, иной раз болтающихся по улицам в поисках «романтики».

Короче говоря, все «за», но...

Но как только дело доходит до организации изучения автомобиля и мотоцикла, обнаруживаются десятки препятствий: то нет помещения, то агрегатов, механизмов, плакатов.

Возникает множество других вопросов: кто должен стать организатором? В какую форму должно это вылиться — в кружок? Курсы? Юношеский автомотоклуб? Кто будет учить? На каких условиях?

Полагаю, что главными опорными пунктами в распространении технических знаний среди учащихся, подростков должны стать внешкольные учреждения — дома пионеров и школьников, комсомольцев и школьников, станции юных техников, дворцы пионеров. Эти учреждения имеют, как правило, добротные помещения, штат работников, денежные средства, материально-техническую базу.

Но и в самих средних школах нужно организовывать автомотокружки, спортивные секции. Наша школа — политехническая — и, следовательно, изучение автомотодела, занятия техническими видами спорта должны приобрести организованный характер, быть узаконены приказами и распоряжениями Министерства просвещения СССР, министерств просвещения союзных республик, органов народного образования на местах. Надо, чтобы в их планах, планах школ всегда находилось место для работы кружков, юношеских автомотоклубов, курсов, спортивно-технических соревнований юных автомобилистов и мотоциклистов, многих других мероприятий, где проверяются технические знания и умение ребят управлять техникой.

Львиную долю организаторской работы нужно взять на себя комитетам ДОСААФ школ с помощью местных автомотоклубов и спорттехклубов. Это и есть то живое, интересное дело, которым можно и нужно увлечь ребят.

Говорю это, основываясь на собственном опыте. Я литовец, но родился и жил до войны в России. Накануне войны учился в средней школе в городе Ухта Коми АССР. Осенью 1940 года 19 ребят и девчат нашего 9-го класса — все комсомольцы — по своей инициативе решили изучать автодело. Освоавиахим пошел навстречу и выделил преподавателя Александра Сучкова, бывшего мастера Московского автозавода. Вместе с ним мы раздобыли списанный ЗИС-5, разобрали его. Раму, двигатель и другие агрегаты притащили в класс и стали заниматься по два вечера в неделю.

Когда грянула война, мы проходили стажировку. А затем заменили взрослых шоферов, ушедших на фронт. Немного позднее призвали и нас на фронт. Из числа окончивших наш кружок многим пришлось иметь дело с техникой. Так, Марк Калужский был водителем «катуши», Георгий Панин — командир танка, награжден орденами Красного Знамени и Отечественной войны. После войны он — автомеханик, затем начальник гаража в Ухте. О Геннадии Мадзюке я рассказал в начале письма.

Безусловно, найдутся энтузиасты, которые будут работать с ребятами безвозмездно, как это сделал без всяких указаний «сверху» в литовском городе

## ШКОЛЬНИК

## ХОЧЕТ СТАТЬ

## ШОФЕРОМ



# МОТОЭСТАФЕТА ЮНОСТИ



Биржай старший госавтоинспектор Павел Эльтерман. Сегодня воспитанники Эльтермана, вчерашняя «гроза» биржайских улиц, — участники многих мотосоревнований.

Убежден, что автомобили и мотоциклы для изучения найдутся. Есть автохозяйства, шефствующие предприятия, совхозы, колхозы, автомотоклубы ДОСААФ. Каждый год в металлолом идет немалое количество списанной техники. И будет только польза, если списанный автомобиль или мотоцикл с коляской попадут не на переплавку, а в Дом пионера и школьника. Небольшой ремонт (с помощью тех же шефов и с участием будущих водителей) — и, пожалуйста, учиться теории, ремонту. В отдельных случаях (особенно на селе в то время, когда кончаются полевые работы) для обучения ребят вождению можно, видимо, выделять и не списанные автомобили.

Понадобятся закрытые трассы, площадки, автодромы для учебной езды. Но и это не проблема. Оборудовать их помогут сами же учащиеся, автомотоклубы, шефы.

Словом, давайте подумаем, поговорим, поспорим. Пора нам обучению школьников автомотоделу, развитию технических видов спорта среди учащихся придать больший размах и лучшую организованность.

Пятрас РИМКЯВИЧЮС

г. Вильнюс

От редакции. Публикуя это письмо, редакция считает, что многие предложения его автора заслуживают пристального внимания. В самом деле, нынешний век — век моторов. Советская страна в текущей пятилетке намного продвинется вперед в области автомобилестроения. Увеличится потребность в водительских кадрах. Знакомство молодого человека с техникой, умение управлять автомобилем, мотоциклом, строить модели — первый шаг к большому труду, к науке; учащиеся старших классов, овладевшие автомотоделом, — важный резерв рабочего класса. Это и резерв Советских Вооруженных Сил, техническое оснащение которых из года в год повышается. Именно поэтому VI Всесоюзный съезд ДОСААФ поставил задачу совместно с органами народного и профессионально-технического образования, комитетами ВЛКСМ добиться резкого улучшения военно-патриотического воспитания учащихся, придать оборонно-массовой работе в школах и училищах более конкретный и содержательный характер.

Как правильно ставит вопрос автор письма, овладение автомобилем, занятия техническими видами спорта должны быть узаконены соответствующими приказами и распоряжениями Министерства просвещения СССР, министерств просвещения союзных республик, органов народного образования на местах. Именно эти учреждения обязаны взять на себя организационную работу и нести всю полноту ответственности за распространение технических знаний и развитие технических видов спорта среди учащихся. Разумеется, в этом большом и важном деле примут самое активное участие комитеты ДОСААФ, автомотоклубы, комсомольские, профсоюзные организации школ, шефствующих над школами предприятий, научных и других учреждений.

Печатаю письмо, мы надеемся, что наши читатели, директора школ, работники народного образования, активисты ДОСААФ, комсомола, родительская общественность выскажут свои соображения о том, как лучше решить проблему обучения школьников автомотоделу, приобретения их к техническим видам спорта. А решать ее надо серьезно, по-государственному.

В год пятидесятилетия Великого Октября по дорогам нашей страны движется всесоюзная мотоэстафета «Комсомол — Октябрю». Лучшие представители нашей молодежи — передовики предприятий, студенты, воины Советской Армии — принимают участие в этом мотоциклетном пробеге по Советской стране.

Эстафета отправилась в путь с исторической Дворцовой площади в Ленинграде. Отсюда, из колыбели революции, повезли факел, зажженный от огня Слета комсомольцев и молодежи, участвовавших в походах дорогами подвигов и славы.

Мотоэстафета описывает гигантское кольцо по стране. В него вливаются радиальные маршруты из прилегающих районов, областей, краев и республик. В Красноярске присоединится дальневосточная ветвь, взявшая начало в Комсомольске-на-Амуре в день финиша третьего этапа ралли «Родина».

На всем пути мотоэстафеты — слеты и митинги, встречи, посвященные революционным, боевым и трудовым традициям.

Почти 24 тысячи километров — таков путь факела, передаваемого из рук в руки. Вместе с рапортами лучших представителей молодого поколения он прибывает в канун юбилея Октября в столицу нашей Родины. Обойдя всю страну, факел, символизирующий огонь сердец героев революции, станет почетным гостем нашего всенародного праздника.

Н. ТЕЛЕГИН

## В знак нерушимой дружбы



Короткий митинг — и колонна мотоциклистов двинулась от стен Московского Кремля к государственной границе ЧССР. Она повезла послание братской дружбы от советских людей трудящихся Чехословацкой Социалистической Республики. А в Праге на исторической Староместской площади взяла старт другая колонна традиционной эстафеты.

На границе состоялась встреча посланцев дружбы. В празднике, завершившем финиш эстафеты, участвовало более шести тысяч жителей близлежащих населенных пунктов Закарпатья и Восточной Словакии.

На снимке: экипаж голевой машины эстафеты Москва — Прага многократные чемпионы СССР по мотоспорту механик Московского городского автомотоклуба ДОСААФ мастер спорта И. Хохлов (слева) и преподаватель института имени Губкина заслуженный мастер спорта Е. Косматов.

Фото М. Рунова



# ГОЛДЫ ФАКТЫ

● 1920 г., 29 ЯНВАРЯ. На общезаводском собрании АМО обсуждался вопрос о ремонте маршрутных поездов. После собрания амовцы взяли со станции Кожухово два неисправных паровоза и 40 вагонов. Отремонтировали их во внеурочное время и в воскресные дни. А вскоре группа заводчан отправилась на восстановленном транспорте в Поволжье и Прикамье для заготовки продовольствия, необходимого фронту и рабочим заводом.

● 1920 г., МАРТ. Центральная автомобильная секция ВСНХ объединила все авторемонтные заводы и мастерские. В ее ведение перешло 23 предприятия со штатом 6300 рабочих и 1900 служащих.

● 1920 г., МАРТ. На заводе АМО организованы курсы автомобильных механиков, на которых обучалось 15 молодых рабочих. Они овладевали теорией, изучали механику, физику, химию, черчение.

● 1920 г., 10 ИЮНЯ. Совет Народных Комиссаров издал декрет, подписанный В. И. Лениным, «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям». В декрете предусмотрены средства, регламентирующие использование автотранспорта: регистрация автомобилей, номерные знаки, путевые листы, меры по предотвращению опасности в связи с движением автомобилей, создание автоинспекции и другие.

● 1920 г., АВГУСТ. На Московском ипподроме впервые разыграно первенство Москвы, а затем РСФСР по мотоциклетному спорту. В дальнейшем эти соревнования стали традиционными.

● 1921 г., АПРЕЛЬ. Коллектив завода АМО приступил к изготовлению автомобильных двигателей. В. И. Ленин высоко оценил достижение амовцев. В телеграмме, посланной на АМО, глава Советского правительства писал:

«Завкому и всем рабочим 1-го государственного автомобильного завода.

Многоуважаемые товарищи! Я получил от председателя вашего завкома тов. Смирнова сообщение о выпуске двигателей и приглашение на праздник 7.IV.

Поздравляю вас, товарищи, с успехом работы и с годовщиной курсов автомобильных механиков. От всей души желаю бодрой работы, которая, несомненно, принесет дальнейшие успехи...»

● 1922 г., 4 МАРТА. Комиссия по восстановлению крупной промышленности под руководством В. В. Куйбышева приняла решение об организации специального объединения заводов автомобилестроения под названием ЦУГАЗ. В решении комиссии указывалось: «... признать принципиально необходимым постановку в России автомобилестроения в массовом масштабе».

● 1922 г., АВГУСТ. На бывшем Русско-Балтийском заводе в Филях (под Москвой), эвакуированном еще в 1915 году из Риги, началось производство легко-

вых автомобилей из частей, привезенных заводом во время эвакуации. Вследствие ненадежности производства выпуск машин был вскоре прекращен.

● 1922 г., СЕНТЯБРЬ. Проведена первая в послереволюционное время автомобильная гонка по маршруту Петроград — Псков — Петроград (573 км). Лучший результат показал Мякиннин на автомобиле «Мерседес» (время 11 часов 36 минут).

● 1923 г., ЯНВАРЬ. Вышел первый номер журнала «Мотор» («Журнал механического транспорта на суше, на воде и в воздухе»). Среди других материалов в нем опубликована статья «К динамике автомобиля», написанная выдающимся русским ученым Н. Е. Жуковским — отцом русской авиации, как его назвал В. И. Ленин.

● 1923 г., МАРТ. Открыт «Московский автомобильный клуб» Союза транспортных рабочих, который объединился с Московским обществом мотоциклистов и велосипедистов. Одновременно открыт автотоклуб в Петрограде.

● 1923 г., ИЮНЬ. Дан старт первому Всероссийскому пробегу легковых автомобилей по маршруту Москва — Смоленск — Витебск — Псков — Петроград — Москва (1953,7 км); в путь отправились 50 человек.

● 1923 г., СЕНТЯБРЬ. Состоялся первый Всероссийский испытательный пробег грузовых автомобилей по маршруту Москва — В. Волочек — Москва (629,5 км); в нем приняло участие 15 человек.

● 1924 г., 8 АВГУСТА. Открылось регулярное автобусное движение в Москве.

● 1924 г., 1 НОЯБРЯ. Собран первый автомобиль АМО-Ф-15. К 6 ноября сумели собрать уже десять машин. Колонна первых советских автомобилей прошла по Красной площади в день празднования седьмой годовщины Великого Октября.

● 1924 г., НОЯБРЬ. Для проверки качества АМО-Ф-15 организован испытательный пробег трех автомобилей по маршруту Москва — Ленинград — Смоленск — Москва.

● 1925 г., 21 ИЮНЯ. На улицах Москвы появились первые такси. Газеты сообщали: «Пока крейсирует 15 таксомоторов системы «Рено». В будущем, ввиду симпатий, завоеванных такси среди москвичей, и сравнительной дешевизны стоимости проезда, количество их значительно увеличится». Сейчас в столице курсируют 11 тысяч автомобилей-такси отечественного производства.

● 1925 г., АВГУСТ — СЕНТЯБРЬ. Организован пробег легковых автомобилей по маршруту: Ленинград — Москва — Тула — Орел — Курск — Харьков — Артемовск — Ростов — Владикавказ — Тифлис — Москва (4984 км), и грузовых машин по маршруту: Ленинград — Москва — Тула — Орел — Курск — Москва (1724 км). В пробегах приняли участие 124 автомобиля.

Многие читатели просят рассказать, что представляет собой бензин той или иной марки, какова роль отдельных входящих в его состав компонентов.

Для ответа на эти вопросы мы предоставляем слово начальнику сектора эксплуатационных испытаний отдела топлив и смазочных материалов Государственного научно-исследовательского института автомобильного транспорта Михаилу Ивановичу БОРИСОВУ.

Каждый водитель хорошо знает эту легкоиспаряющуюся горючую жидкость. Речь, конечно, идет о бензине. Он имеет резкий специфический запах, легче воды и практически не растворим в ней. Плотность (удельный вес) его 0,700—0,770 г/см<sup>3</sup>.

Требования, предъявляемые к бензину, многообразны. Он должен обеспечивать легкий и надежный пуск, бесперебойную работу двигателя при любых практически встречающихся условиях эксплуатации автомобиля. Бензин должен обладать качествами, обеспечивающими нормальное горение рабочей смеси, не быть коррозионно-агрессивным, не содержать механических примесей и воды, а также не изменять своих свойств при длительном хранении.

Одно из важнейших его эксплуатационно-технических свойств — антидетонационная стойкость. Оценивается она октановым числом. А оно принимается численно равным процентному содержанию изооктана в такой его смеси с нормальным гептаном, которая равноценна данному бензину по антидетонационной стойкости. Между октановым числом и антидетонационной стойкостью прямо пропорциональная зависимость. Изооктан и нормальный гептан — специальные углеводороды, имеющие близкий физико-химический состав и свойства, но прямо противоположную способность противостоять детонации. Октановое число изооктана условно принято за 100, а нормального гептана — за 0.

В нашей стране для большинства марок бензинов приняты моторный (ГОСТ 511-61) и исследовательский (ГОСТ 8226-61) методы оценки октановых чисел. Октановые числа, оцененные по моторному методу, в большей степени отвечают условиям работы автомобиля на загородных магистралях, а по исследовательскому — в крупных городах. Двойной контроль антидетонационной стойкости необходим для более полной оценки бензина по основному показателю качества.

Октановое число определяет возможную полноту использования в двигателе

## АВТОМОБИЛЬНЫЕ БЕНЗИНЫ



Физико-химические показатели бензинов	Нормы по маркам бензина							ВТУ НП-67-60 «Экстра»
	ГОСТ 2084-56				ЭТУ 618-60			
	А-66	А3-66	А-72	А-76	А-90	А-93	А-98	
Октановое число определяемое моторным методом (не менее)	66	66	72	76	83	85	89	—
определяемое исследовательским методом (не менее)	не нормируется		76	80	90	93	98	95
Содержание ТЭС, г на 1 кг бензина (не более)	0,82	0,82	—	0,41	0,73	0,73	0,75	—
Упругость насыщенных паров, мм рт. столба (не более)	500	700	500	500	500	500	500	—
Содержание серы, проценты (не более)	0,15	0,15	0,15	0,15	0,10	0,05	0,05	0,10
Содержание смол, мг на 100 мл (не более)	20	20	10	10	5	2	2	2
Индукционный период, мин (не менее)	360	360	480	480	500	500	500	600
Цвет	от красного до оранжевого (этилированный)		—	от синего до зеленого (этилированный)		от розового до красного		—

энергии, содержащейся в топливе. Увеличение его позволяет повысить степень сжатия, а следовательно, мощность и экономичность двигателя. Повышают октановые числа, совершенствуя технологию производства бензина или применяя так называемые антидетонаторы — специальные присадки.

Наиболее распространенный антидетонатор — тетраэтилсвинец (ТЭС), который используют в виде этиловой жидкости. Отсюда и термин «этилированный бензин». Эти бензины токсичны. Поэтому при работе с ними необходимо строго соблюдать специальные санитарные правила, утвержденные Главным государственным санитарным инспектором СССР.

Чтобы можно было легко отличить их, этилированные бензины окрашивают специальными красителями.

Бензин — это продукт переработки нефти, смесь различных углеводородов. Поэтому он не имеет какой-либо определенной температуры кипения. Фракционный состав его определяют, нагревая, а затем и испаряя 100 мл испытуемого топлива. При этом в начале нагревания из бензина выкипают легкие углеводороды (фракции), а затем более тяжелые.

Характерными точками являются температура начала кипения, температура, при которой испаряется 10, 50 и 90 процентов топлива, и температура конца кипения. Как правило, они и указываются в ГОСТах и паспортах качества бензина.

ГОСТ и паспорт качества — два очень важных документа. Первый показывает, каким требованиям должен отвечать тот или иной продукт, а второй — каков он по результатам лабораторных испытаний.

По существующим правилам поставщик обязан снабжать каждую партию нефтепродуктов паспортом качества, копия которого должна быть на каждой АЗС и предъявляться по первому требованию потребителя.

Зимой необходим бензин с хорошими пусковыми свойствами, то есть с низкими температурами начала и конца кипения. Летом следует применять бензин более тяжелого фракционного состава.

Помимо фракционного состава на испаряемость бензина в значительной мере влияет давление упругих (насыщенных) паров. Упругостью паров называется давление, при котором пары бензина над его поверхностью находятся в состоянии начала конденсации. Чрезмерно высокая упругость паров может стать

причиной нарушения подачи горючей смеси и образования паровых пробок в системе питания двигателя. Особенно часто такое бывает летом.

Имеющаяся в бензине сера влияет на износ двигателей (в первую очередь цилиндров и поршневых колец), октановое число и эффективность действия антидетонаторов. Исследованиями было установлено, что повышение ее содержания в топливе с 0,65 до 0,3 процента снижает моторесурс двигателя в 3—3,5 раза.

Немаловажное значение при определении качества бензина имеет и то, как много в нем содержится смол. Осмоление карбюратора, бензонасоса, бензопроводов, впускного трубопровода, повышенное нагарообразование в камерах сгорания, на стержнях клапанов и зависание клапанов — все эти «беды» происходят из-за большого содержания смол в бензине. Поэтому нефтеперерагонные заводы строят технологию получения бензина так, чтобы в нем было минимальное количество смол.

Способность бензинов не окисляться и не осмоляться в течение определенного времени в среде кислорода при температуре 100 градусов называется индукционным периодом, который оценивается в минутах. Чем выше индукционный период, тем более стабильным является бензин.

Основные физико-химические показатели качества бензинов приведены в таблице.

По действующим в нашей стране стандартам и техническим условиям выпускаются следующие марки автомобильных бензинов: по ГОСТ 2084-56: А-66, А-72, А-76; по ВТУ НП-67-60: «Экстра»; по ЭТУ 618-60: А-90, А-93, А-98. Кроме того, с учетом специфических условий эксплуатации автомобилей в различных климатических условиях, предусмотрен выпуск специальных, так называемых зональных автомобильных бензинов — по ГОСТ 2084-56 — А3-66 и по ВТУ НП-190-65 — А-76 «Северный».

А3-66, А-66 и А-76 выпускаются как этилированными, так и неэтилированными, А-72 и «Экстра» — только неэтилированными, а А-90, А-93 и А-98 — только этилированными.

Некоторые виды поршневых двигателей работают на бензинах, октановое число которых составляет 100 и даже выше. Это бензины, в которые добавле-

ны изопропиловый эфир, ацетон и этиловая жидкость.

Специальными исследованиями было установлено, что двигатели автомобилей старых моделей — «Москвича-400», «Москвича-401», «Победы», — имеющие степень сжатия 6,2—6,3, могут нормально работать на бензине с октановым числом 66. Поэтому их и рекомендуют эксплуатировать в южных районах все-сезонно и в средней полосе СССР в летнее время на А-66, а на А3-66 зимой в средней полосе СССР и все-сезонно в северной климатической зоне.

Автомобили «Запорожец-965», «Москвич-402», «Москвич-403», «Москвич-407», «Волга ГАЗ-21», ГАЗ-12 рекомендуется эксплуатировать на А-72 во всех климатических зонах.

Новые машины — «Запорожец-966», «Москвич-408», ГАЗ-21Д, ЗИЛ-130 и ГАЗ-53А — и их модификации должны работать в летнее время в средней полосе и все-сезонно в южных районах на бензине А-76, а зимой в средней полосе и все-сезонно в северных районах на бензине А-76 «Северный».

Автомобили высшего класса всегда эксплуатируются на бензине «Экстра».

Как правило, заменять бензин какой-либо маркой можно только более высокооктановым топливом. Как исключение допускается применение смесей. Например, вместо бензина А-72 применить смесь А-66 и А-76 по объему 1 : 1, а бензин А-76 можно заменить составом из 90—92 процентов бензина А-72 и 8-10 процентов А-98.

Некоторые автолюбители считают, что чем выше октановое число бензина, тем лучше. Это ошибочное мнение. Эксплуатация автомобиля на бензине со слишком низким для него октановым числом вызывает детонацию двигателя. Но если, например, заставить работать мотор «Москвича-400» или «Победы» на бензине А-76, то он будет перегреваться, возможен даже прогар клапанов. Поэтому во всех случаях следует пользоваться бензином, который предназначен для данного двигателя. В этом залог его надежной, безотказной работы и повышения моторесурса.

М. БОРИСОВ,  
инженер

**И**НЖЕНЕРЫ  
отвечают  
читателям



На двадцатом заседании нашего «Клуба» («За рулем», 1965 г., № 8) автолюбитель М. Чернявский выступил с предложением устанавливать телескопические амортизаторы «двойного» действия в переднюю подвеску «Москвичей»-«ветеранов» по разработанному им способу. Очередь оставалась за задней подвеской.

Эту задачу решили московский инженер В. И. ЕВЛАНОВ и автолюбитель В. П. ВОЛОСТНИКОВ из Хабаровска. Им мы и предоставляем слово сегодня.

### ● СПОСОБ В. ВОЛОСТНИКОВА

— более простой. Надо изготовить верхние и нижние кронштейны крепления амортизаторов, просверлить четыре отверстия в основании кузова и закончить монтажом.

Нижний кронштейн (рис. 1) делают из шестигранника со стороной  $S=22$  мм. Правую накладку стремянок задней рессоры надо поставить на левую рессору, а левую — на правую рессору, что дает возможность отодвинуть амортизатор от картера заднего моста. Затем устанавливают (резьбовым концом назад) на нижней поверхности площадок крепления прежних амортизаторов предварительно изготовленные кронштейны-пальцы и крепят их двумя болтами  $M12 \times 46$ . Детали нижнего крепления амортизатора показаны на рис. 2. Для верхнего крепления амортизатора надо изготовить комплект деталей по образцу рычажного амортизатора автомобиля ГАЗ-51: проушину, палец, стальную и резиновую втулки. Проушину приваривают дуговой сваркой к пластине, размеры которой показаны на рис. 3.

Теперь нужно определить место установки верхнего кронштейна на наклонной поверхности основания кузова. Для этого амортизатор, собранный с верхним кронштейном, надевают на палец (пока не затягивая) и подводят верхним концом к основанию кузова с таким расчетом, чтобы при полном ходе сжатия задней подвески, когда стремянки будут касаться основания кузова, амортизатор имел некоторый запас — мог еще немного укоротиться (на тот аварийный случай, если резиновый буфер сжатия будет сбит или сильно поврежден). Поэтому во время «примерки» буфер надо снять, а заднюю часть нагрузить так, чтобы кузов сел на стремянки. Ориентировочно верхний кронштейн должен находиться на линии, отстоящей на 70—80 мм от продольной оси кузова (см. рис. 2) под углом примерно 45 градусов.

Затем через отверстия в пластине верхнего кронштейна намечают отверстия, которые нужно просверлить в основании кузова. При сборке необходимо и с внутренней стороны багажника подложить пластину — такую же, как пластина верхнего кронштейна. Верхние кронштейны крепят болтами  $M12 \times 25$ .

### ● СПОСОБ В. ЕВЛАНОВА

требует больших затрат труда (надо выколотить усилитель панели пола), но позволяет смонтировать телескопические амортизаторы в лучшем положении. В упрощенном варианте они имеют большой наклон и работают слабее, осо-

бенно на поворотах при кренах кузова. На рис. 4 показано (ориентировочно) положение амортизаторов, установленных по первому и второму способам. Кроме того, установка пластины 7 (см. рис. 2) под углом 45 градусов, приводит к непараллельности осей пальцев, что заставляет резино-металлический шарнир верхнего ушка работать в тяжелых условиях и нагружает шток изгибающим моментом. От этих недостатков свободен способ с постановкой усилителя панели пола, приведенный на рис. 5. Здесь амортизаторы работают с полной эффективностью и без перекосов.

Усилитель (рис. 6) надо выколотить из 2—2,5-миллиметровой листовой стали по металлической или деревянной болванке. Перед его установкой необходимо снять бензобак и, конечно, освободить багажник.

Форма усилителя подобрана так, что имеющиеся в нем отверстия располагаются над задним мостом на расстоянии 75 мм от его оси (как показано на рис. 5). Сначала его приваривают к панели по контуру детали в местах плотного прилегания, а затем участки неплотного прилегания усилителя подбивают вплотную к металлу панели пола и также приваривают.

Перед установкой верхнего кронштейна амортизатора необходимо промять снизу металл панели пола вокруг отверстий в усилителе, предварительно подрубив основание. Размеры этих площадок надо сделать немного большими опорной плоскости кронштейна, показанного на рис. 7. По отверстиям усилителя прибавляют панель пола.

После снятия старых, рычажных амортизаторов с накладок стремянок на освободившиеся места устанавливают нижние кронштейны амортизаторов.

На рис. 8 изображен левый кронштейн, правый — такой же (зеркальное отображение). Нижний кронштейн 8 (см. рис. 5) устанавливают на накладку 13 стремянок снизу и крепят с ней двумя болтами 12 ( $M12 \times 30$ ), а верхнюю площадку кронштейна надевают двумя отверстиями на стремянки и также закрепляют гайками.

Перед установкой в заднюю подвеску телескопический амортизатор надо подсобрать с его верхним кронштейном и укрепить на панели пола двумя болтами 1. На том же рис. 5 показаны сборка амортизатора с верхним кронштейном, установка на панель пола и соединение нижней проушины с нижним кронштейном. Во всех местах под гайками, где на рисунке показаны пружинные (разрезные) шайбы, их необходимо установить.

Детали крепления амортизатора не поставляются в запчасти, поэтому их придется изготовить. Деталей, показанных на рис. 7, 9, 10, 11, нужно по две штуки.

### ● РЫЧАЖНЫЕ ДВУХСТОРОННЕГО ДЕЙСТВИЯ ВМЕСТО РЫЧАЖНЫХ ОДНОСТОРОННЕГО

У многих автолюбителей есть задние рычажные амортизаторы от «старой» «Волги» или «Победы». Опыт установки этих амортизаторов на «Москвичи» моделей 400 и 401 уже имеется. Тов. Волостников, например, сообщил, что у него после установки «волговских» машина стала «жесткой».

Инженер Евланов, разработавший для нашего «Клуба» и этот вариант, советует: если заднюю часть кузова будет сильно встряхивать, нужно уменьшить жесткость амортизатора, поставив прокладки между корпусом и торцами пробки обоих его клапанов. Толщину шайб подбирают опытным путем: толще шайба — меньше сжатие пружины, меньше усилие амортизатора. Кстати, у рычажных амортизаторов пробки находятся снаружи, что значительно упрощает эту операцию. Можно использовать амортизаторы, снятые с «Победы» или «Волги» из-за понизившейся жесткости. О таком опыте сообщил автолюбитель В. Олтаржевский из г. Советска.

Что необходимо? Либо амортизатор правый 21-2915006 и левый 21-2915007, либо 20-2915006-Б1 и 20-2915007-Б1 («победовские»).

Далее — две стойки 20-2905424, четыре чашки ГАЗ-11-18077 и четыре резиновые подушки ГАЗ-11-18081. Эти детали нетрудно найти или изготовить. На рисунках приведены необходимые данные.

Для крепления амортизаторов нужно изготовить левый и правый (зеркальное изображение) кронштейны (рис. 12). Кронштейны крепления стоек старых амортизаторов удаляем.

Здесь надо внести ясность: теперь все будет «наоборот», то есть корпуса амортизаторов двухстороннего действия окажутся сверху (на панели пола), а стойки закрепятся в накладках стремянок.

Переходим к установке изготовленных кронштейнов. Для этого в панели пола нужно рассверлить по два отверстия с каждой стороны (они остались после удаления заклепок), расположенные ближе к продольной оси кузова, до диаметра 10,5 мм. Через эти отверстия пропускаем болты  $M10 \times 25$  и прикрепляем кронштейны. Каждый кронштейн надо установить так, чтобы его вертикальная стенка располагалась вдоль продольной оси кузова.

После этого, ориентируя сверло по отверстиям в передней части кронштейна, просверливаем в панели пола еще по два отверстия таким же сверлом 10,5 мм, которое, пройдя через нее, должно при этом одновременно пройти через середину фланца (полки) поперечины, расположенной под зад-







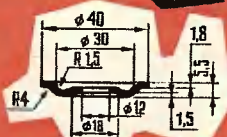
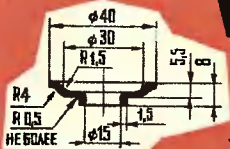
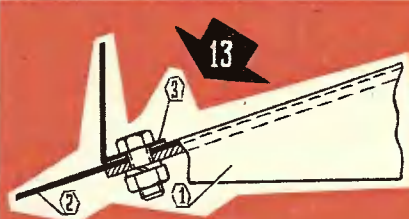


Рис. 13. Правильное крепление верхнего кронштейна (1) к панели (2) пола с использованием фланца (3) поперечины.

Рис. 14. Установка стойки левого амортизатора: 1 — рычаг амортизатора; 2 — гайка M12×1,25; 3 — стойка в сборе; 4 — наружная чашка; 5 — резиновая подушка; 6 — внутренняя чашка; 7 — накладная стремянок; 8 — гайка M11×1; 9 — шплинт; а — привалочная плоскость амортизатора.

Рис. 15. Внутренняя чашка.

Рис. 16. Наружная чашка.

Рис. 17. Резиновая подушка.

ним сиденьем. В просверленные отверстия устанавливаем болты M10×25 и закрепляем кронштейны амортизаторов. Правильное положение болтов показано на рис. 13. Отверстия получаются посередине фланца поперечины так, что, стянутая болтами, она тоже воспринимает усилия, как принято говорить, «ра-

ботает». С таким расчетом и выбраны места отверстий на кронштейнах.

Однако это делалось по номинальным размерам. На практике (в силу отклонений за счет допусков и различных деформаций) может случиться, что отверстия уйдут на край фланца поперечины (тогда она не будет служить усилителем) или, что еще хуже, сместятся к вертикальной стенке поперечины, и болты не удастся установить. Поэтому лучше отверстия в кронштейнах сначала просверлить меньшими (например, диаметром 5 мм) и через них наметить такие же сверлом отверстия в панели пола и фланце. Если попали на середину, тогда вторым проходом просто увеличиваем диаметр до 10,5 мм. А если обнаружится, что отверстия уведены, их можно распилить в сторону.

Амортизаторы прикрепляем к плоскости кронштейна при помощи двух болтов M14×1,5×75 со стороны, обращенной к оси кузова. Однако окончательно затягивать гайки пока не следует. Надо еще проверить положение стойки 3 (рис. 14), которая должна размещаться в вертикальной плоскости (если смотреть сзади). Поэтому, чтобы обеспечить нормальную работу резиновых подушек стойки, перед установкой амортизаторов на кронштейн, нужно изогнуть их рычаги, а для этого изменить расстояние от привалочной плоскости амортизатора до торца гловки рычага, равное 57,5 мм, на 30 мм (см. рис. 14). Изгибать рычаг можно без нагревания.

Если при установке окажется, что стойка не вертикальна, нужно снять амортизатор и еще немного подогнуть рычаг. Стойку амортизатора (от «Победы») надо укоротить до длины 160 мм за счет средней части. При соединении двух частей стойки сваркой ее головку необходимо предохранить от нагревания. Укорочение стойки полностью исключает касание головки рычага амортизатора о панель пола при крайнем положении хода сжатия.

Обе накладные стремянок надо снять с автомобиля, а затем в площадках, на которых крепились прежние амортизаторы, просверлить по одному отверстию диаметром 18 мм. Они предназначены для установки с обеих сторон внутренних чашек (рис. 15) и должны располагаться на линии двух отверстий, ближе к переднему, на расстоянии 16—20 мм от него.

В отверстие каждого рычага амортизатора устанавливаем конусный палец стойки амортизатора и «наживляем» гайку M12×1,25. Окончательно же затягиваем ее при среднем положении рычага амортизатора после соединения нижнего конца стойки с накладкой стремянок. Это соединение показано на рис. 14.

При отсутствии в продаже внутренних и наружных чашек (рис. 15 и 16) и резиновой подушки (рис. 17) их можно изготовить самостоятельно. Чашку — из листовой стали толщиной 1,8 мм, подушку — из мягкой резины (твердость по Шору 40—60).

Детали крепления стойки, показанные на рис. 15, 16 и 17, нужно по четыре штуки.

Теперь можно подвести итоги. Каждый из трех способов имеет свои плюсы и минусы, о которых мы рассказали, — остается выбирать. Конечно, многое будет продиктовано наличием деталей, времени и технических возможностей.

## СНОВА О «КОЛЫБЕЛЬКЕ»

Автолюбители проявили интерес и опроницидывателю-«колыбельке» (о ней шла речь на тридцатом заседании «Клуба» — «За рулем» № 6 за 1966 г.). В адрес «Клуба» продолжают поступать письма с вопросами по ее конструкции.

Ответить на эти вопросы мы пригласили автора разработки варианта «нолыбельки» (для «Мосвича-407» и «402») автолюбителя В. В. ХАБАРОВА. Предоставляя ему слово, мы обращаемся одновременно к тем, кто, может быть, разработал и изготовил опроницидыватели для машин других моделей: присылайте материалы в редакцию — спрос на них есть.

Еще раз хотим напомнить читателям (об этом мы уже сообщали в № 4 «За рулем» за 1967 г.) о том, что Карловский механический завод (г. Карлова Полтавской области) по просьбе редакции освоил серийное производство опроницидывателей-«колыбелок». Кроме того, редакция получила ряд писем от других предприятий, в которых сообщается, что они также готовы начать серийный выпуск колыбелок. Поэтому можно с уверенностью сказать, что в недалеком будущем автолюбители смогут приобрести это простое и удобное приспособление.

Некоторые автолюбители просят указать величину углов опорных планок 13 и 21 вилки (см. рис. «б» на 4-й странице вкладки № 6 журнала за 1966 г.).

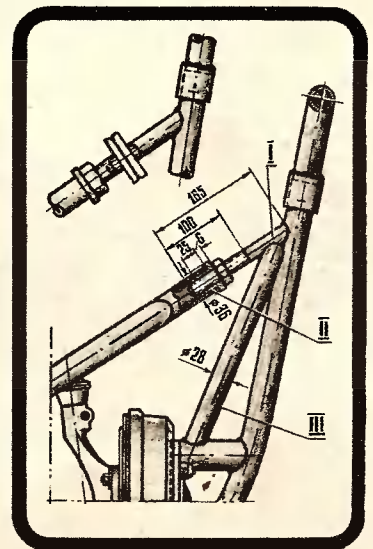
Эти планки в каждом секторе лучше установить по месту (когда сектор будет собран), прихватить сваркой в таком положении и затем приварить окончательно.

И еще одно. Опыт эксплуатации «колыбелки» членами Московского клуба автомобилистов показал, что в передний сектор для увеличения прочности желательно ввести дополнительную распорку III (см. рисунок). Размеры ее определяются по месту.

Кроме того, узел крепления вилки с дугой можно значительно упростить. Новый вариант этого узла приведен на том же рисунке.

Втулка II имеет внутренний диаметр 21 мм, а наружный выполняется в соответствии с внутренним размером средней трубы вилки 14 (см. чертеж в № 6 журнала за 1966 г.). Ее приваривают к трубе. Угол соединения болта I (диаметр 20 мм) с сектором 1 (чертеж в № 6 журнала) устанавливают только по месту. Сначала прихватывают болт электросваркой, а потом окончательно закрепляют газовой сваркой.

Модернизация переднего сектора: I — болт; II — втулка, III — распорка. Вверху показан прежний вариант соединения средней трубы вилки с ее хвостовиком, который заменяется болтом.





## ТРИ ВОПРОСА — ТРИ ОТВЕТА

Владельца «Москвича-408» Б. Шейкина из Пензы интересует, чем можно промыть двигатель автомобиля, кроме специально для этой цели предназначенного масла. Он спрашивает также, как отрегулировать производительность ускорительного насоса и должна ли полностью открываться дроссельная заслонка дополнительной камеры карбюратора.

Как заменитель масла для промывки системы смазки двигателя можно применять то, которое заливается в него во время эксплуатации автомобиля. Детали разобранного двигателя обычно промывают керосином.

Производительность ускорительного насоса и момент включения клапана экономайзера (длина штока клапана экономайзера) регулируются на заводе на весь срок службы карбюратора. Клапан экономайзера должен включаться за 3—5 градусов до начала открытия дополнительной камеры карбюратора К-126П.

Длина штока поршня ускорительного насоса (производительность насоса) регулируется так, чтобы между планкой привода и регулировочной гайкой на штоке был зазор не более 1,0 мм.

Полное открытие дроссельной заслонки дополнительной камеры (ее вертикальное положение — 90 градусов) не обязательно. Если она прикрыта даже на 20 градусов, то на мощностные и экономические показатели двигателя это не влияет.

## СНОВА О МАСТИКЕ

Читатель П. Петрик из Николаева спрашивает, каким составом можно пользоваться взамен битумной мастики заводского производства, покрывая дно кузова «Запорожца».

Битумные мастики №№ 579, 580, 213 и 112 состоят из многих компонентов. Их изготавливают обычно в заводских условиях. В индивидуальном гараже можно сделать состав из 30 процентов олифы (желательной натуральной) и 70 процентов битума ГОСТ 9812-61 (для изоляции нефтегазопроводов) или ГОСТ 9548-60 (нефтяной кровельный). Можно также применить дорожный или строительный битум.

Битум растворяют в олифе, подогревая их в посуде на огне.

Прежде чем покрывать мастикой нелицевую часть кузова, зачистите ее, чтобы удалить коррозию, и протрите тампоном, смоченным в каком-либо растворителе. Далее кистью или пульверизатором нанесите слой грунта 138 или 147 и просушите его. Мاستину перед нанесением следует подогреть до 40—60 градусов, чтобы она стала жидкой.

При температуре 20—25 градусов мастика высыхает за пять-семь дней. Она остается мягкой, но если прикасаться рукой, то не оставляет следов, не пачкает. После небольшого пробега поверхность мастики покрывается дорожной пылью и образует подобие корки.

## ДВЕ «БОЛЕЗНИ» «МОСКВИЧА»

«В моем «Москвиче-407» резко повысился расход картерного масла и самопроизвольно выключается первая передача. Каким образом можно устранить неисправности? Может быть, изнасились вкладыши?» — с таким вопросом обращается читатель М. Стукач из Иркутской области.

Когда двигатель начинает расходовать очень много масла, надо заменить изношенные или неправильно подобранные при ремонте компрессионные и масляные кольца, а также поршни. Но только после тщательного замера величины износа сопрягаемых деталей двигателя можно судить о целесообразности ремонта. Не исключено, что потребуются и более серьезные «лечения».

При изношенности цилиндров свыше 0,15 мм и овальности более 0,07 мм обычно требуется расточка цилиндров под соответствующий ремонтный размер.

В запасные части для двигателя модели 407 поршни и кольца поставляются увеличенные на 0,25; 0,5; 1,0 и 1,5 мм.

Признак износа вкладышей — снижение давления масла в двигателе. Вкладыши коренных подшипников изнашиваются меньше, чем шатунных.

При овальности и конусности коренных и шатунных шеек более 0,03 мм надо ремонтировать коленчатый вал.

Чтобы первая передача сама не выключалась, следует установить в коробку передач комплект 407-1701110 (шестерня первой передачи со ступицей в сборе). Надо снять со вторичного вала старый и установить новый комплект. При этом переставлять шестерню на шлицах ступицы не рекомендуется. Гайка крепления набора деталей на вторичном валу должна быть надежно затянута. После монтажа коробки передач отрегулируйте тяги.

Поскольку коробка передач автомобиля «Москвич» не имеет синхронизатора на первой передаче, включая ее на ходу, нужно применять «прогазовку» двигателем при нейтральном положении передач или включать первую передачу после остановки автомобиля.

## ВЛАДЕЛЬЦАМ «ЯВ» И «ЧЕЗЕТОВ»

«Просим дать совет, где можно получить квалифицированную рекомендацию по ремонту чехословацких мотоциклов». Такое письмо прислал нам по поручению группы мотолюбителей Ю. Горелов из г. Витебска.

На это и аналогичные письма отвечает представитель чехословацкой экспортной организации «Мотонов» Л. Петрус.

Кроме того, редакция, идя навстречу пожеланиям читателей, публикует адреса гарантийных мастерских по ремонту мотоциклов.

За последние годы в СССР из Чехословакии было поставлено почти 500 тысяч мотоциклов с двигателями разных рабочих объемов.

В настоящее время в СССР поставляются мотоциклы «Ява-50/05» идеала, «Ява-250» типа 559/04 и «Ява-350» типа 360. Готовится к производству ряд новых моделей мотоциклов улучшенных конструкций. Мы уверены в том, что они найдут ту же популярность, что и их предшественники.

В адрес завода-изготовителя ежемесячно поступает огромное количество писем. Среди них чаще всего встречается адрес «Ява» — ЧССР, из СССР.

Прежде всего мы хотим извиниться перед авторами писем, которые получили от нас только краткий ответ или вовсе его не дождался: ведь такое большое количество писем даже прочитать очень трудно. Поэтому, прибегая к помощи журнала «За рулем», мы хотели бы дать ответ советским мотолюбителям на наиболее часто встречающиеся вопросы.

Большая часть владельцев мотоциклов обращается на завод с просьбой дать тот или иной технический совет для устранения обнаруженных дефектов. К сожалению, невозможно каждому из них ответить индивидуально. Поэтому рекомендуем всем обращаться прежде всего в гарантийные мастерские, которые обязаны (и у них для этого есть все возможности) дать квалифицированный совет. В СССР 23 таких мастерских.

Много писем мы получаем из-за того, что владелец мотоцикла не знает, как правильно поступать, если в течение гарантийного срока появится тот или иной дефект. Мы хотим подчеркнуть, что качество мотоциклов гарантируется на шесть месяцев со дня покупки или на пробег в 6000 километров. В течение гарантийного срока за владельцем машины сохраняется право на бесплатный ремонт. Но такому ремонту не подлежат поломки, возникшие из-за неправильного обращения с мотоциклом (противоречащие инструкции) или в результате аварии. Возмещение расходов на гарантийный ремонт урегулировано специальным договором между поставщиком и импортной организацией. Поэтому владелец мотоцикла должен обращаться исключительно в гарантийные мастерские. Считаем нужным сообщить, что каждая мастерская обязана принимать мотоциклы для гарантийного ремонта независимо от места покупки.

В случае, если вы не удовлетворены ремонтом, рекомендуем обращаться в организацию, которым гарантийные мастерские подчинены.

Многие пишущие к нам обращаются с вопросом, где взять запасные части, или просят прислать эти детали в их адрес. На основе договора комплектные мотоциклы и запасные части к ним постав-

ляются только по заказам импортной организации. Для отдаленных областей с неразвитой торговой сетью запасные части высылают «Посылторг».

В денежном выражении поставки запасных частей к «Явам» в СССР составляют приблизительно 30 процентов стоимости поставляемых комплектов мотоциклов. Эти детали получают не только гарантийные, но и другие мастерские. Большая их часть направляется 16 базам, которые снабжают запасными частями магазины.

В дополнение к ответу представителя «Мотонова» сообщаем адреса мастерских РСФСР

г. Москва, Д-364, проезд Досфлота, д. 10, Центральный спортивный клуб «Трудовые резервы»;

г. Ленинград, проспект Кондратьевский, д. 5, ремонтный завод, цех № 3; г. Волгоград, Колхозный рынок, механическая мастерская Рембыткомбината;

г. Краснодар, ул. Кузнечная, д. 21, краснодарский комбинат «Металлобыт-ремонт»;

г. Ростов-на-Дону, Далмаковский пер., д. 183, автомастерская;

г. Саратов, Астраханский переулок, д. 28, цех ремонта мотоциклов станции технического обслуживания автомобилей.

### УКРАИНСКАЯ ССР

г. Киев, ул. Павловская, д. 28, металло-ремонтный завод;

г. Винница, ул. Глеба Успенского, д. 79, фабрика «Бытремонт»;

г. Днепродзержинск, ул. Каруна, д. 9, мастерская по ремонту мотоциклов;

г. Донецк, Путиловка, ул. Университетская, д. 6а, мастерская по ремонту мотоциклов;

г. Запорожье, Правый берег, ул. 7-го мая, д. 14, мастерская по ремонту мотоциклов, мотоколясок и автомашин;

г. Кривой Рог, рудник им. Фрунзе, автотехстанция;

г. Луганск, ул. Аккумуляторная, д. 1, станция технического обслуживания мототранспорта;

г. Львов, ул. академика Курчатова, д. 17, мастерская по ремонту мотоколясок и мотоциклов;

г. Одесса, ул. Буденного, д. 30, мото-мастерская № 1;

г. Симферополь, ул. Училищная, д. 40, автомастерская;

г. Харьков, ул. Пискуновская, д. 5, цех № 2 по ремонту мотоциклов и мотоколясок.

### БЕЛОРУССКАЯ ССР

г. Минск, ул. Жданова, д. 1, станция технического обслуживания легковых автомобилей.

### ЛИТОВСКАЯ ССР

г. Вильнюс, пр. Красной Армии, д. 217, предприятие технического обслуживания автомобилей.

г. Каунас, ул. Ангаречу, д. 110, объединенный комбинат бытового обслуживания, мастерская по ремонту мотоциклов.

### МОЛДАВСКАЯ ССР

г. Кишинев, ул. Армянская, д. 51, «Электрометаллобытремонт».

### ЛАТВИЙСКАЯ ССР

г. Рига, ул. Радиотехники, д. 49, мастерская по ремонту мотоциклов.

### ЭСТОНСКАЯ ССР

г. Таллин, ул. Кайдула, д. 34, мастерская гарантийного ремонта мотоциклов.

Кроме того, москвичи и гости столицы могут воспользоваться услугами станции технического обслуживания № 11 производственного комбината «Автотехобслуживание» (Москва, Наримановская ул., д. 4), выполняющей все виды технического обслуживания и ремонта чехословацких машин.

## ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ

### НА РУЛЕВОЙ КОЛОНКЕ

«Как установить переключатель световых сигналов поворота П-36 на рулевую колонку автомобиля «Победа»? — спрашивает читатель И. Лебеда из Хабаровска.

Без существенных переделок это сделать невозможно. Лучше воспользоваться прибором типа П-105. Его легко поставить на «Победу» без всяких переделок.



## ВЫХОД ИЗ ЗАТРУДНИТЕЛЬНОГО ПОЛОЖЕНИЯ

Ночью на неосвещенной дороге трудно подавать назад автомобиль, у которого нет фонарей света заднего хода.

Под панелью приборов своего «Москвича-403», слева, я укрепил кронштейн и установил на нем двухпарный тумблер (рис. 1), два средних контакта которого переключил. Крайние же контакты (рис. 2) соединил с клеммами указателей поворота, которые расположены с левой стороны под резиновым ковриком выше ножного переключателя (по электросхеме автомобиля — желтый и красный провода).

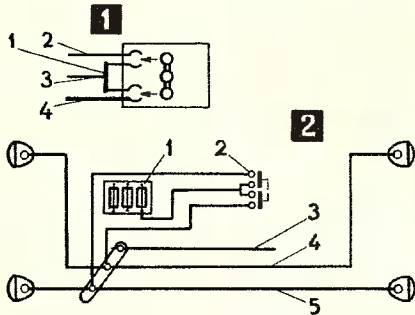


Рис. 1. Схема выключателя: 1 — переключатель; 2 и 4 — провода к клеммам; 3 — провод к сети на предохранитель.

Рис. 2. Электросхема всего устройства: 1 — блок плавких предохранителей; 2 — выключатель; 3 — черный провод (к звуковому сигналу); 4 — красный провод; 5 — желтый провод.

Переключатель соединил с первой, ближайшей от кузова клеммой блока плавких предохранителей, пропустив провод под капотом.

Теперь при движении задним ходом я включаю тумблер, и на автомобиле одновременно загораются оба задних сигнала поворота. Дорога достаточно хорошо освещена.

Ю. СТЕПАНОВ

г. Петрозаводск-5,  
ул. Правды, 32, кв. 6

## ПЫЛЬ НЕ СТРАШНА

На «Явах-350» выпуска 1965 года установлен воздухоочиститель с бумажным фильтрующим элементом. В руководстве по обслуживанию мотоцикла замена микрофильтра рекомендуется через 20 000 километров пробега (очевидно, имеются в виду асфальтированные дороги). Но при езде по пыльным проселкам (а где туристы не бывают?) срок его работы, естественно, сокращается. Он постепенно замасливается, а поры забиваются мел-

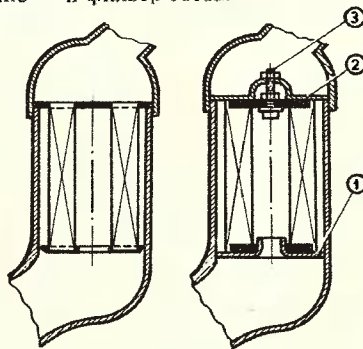
кой пылью. Такой фильтр чистке практически не поддается, а поэтому его приходится выбрасывать и заменять новым.

Я поступаю в таких случаях иначе. Прежде всего воздухоочиститель я сделал разборным. Переделка состоит в следующем. Обрезав острым ножом кромки основного фильтра, снял верхнюю сетку. После этого обрезал бумагу в месте соединения ее с каркасом. Из листового алюминия толщиной 2 мм вырезал по внутреннему диаметру корпуса глушителя нижнее основание 1 каркаса (см. рисунок). В центре его сделал отверстие с меньшим на 10 мм диаметром, чем в каркасе. Затем края загнул и плотно подогнал под это отверстие.

Чтобы установить фильтр в корпусе глушителя шума впуска, необходимо фиксирующее устройство. Для этой цели я вырезал из такого же алюминия пластинку 2 шириной 10 мм и изогнул ее, как указано на рисунке. Это необходимо для того, чтобы фильтр было удобнее извлекать из корпуса. Длина готовой пластинки не должна превышать наружный диаметр корпуса глушителя. В пластинке и в центре верхнего основания каркаса я просверлил отверстие диаметром 3 мм, которые затем скрепил болтом 3.

Теперь необходимо изготовить фильтрующий элемент. Он состоит из обычной фильтровальной бумаги, пропитанной 5—7-процентным спиртовым раствором бакелитового лака (подробно о таком фильтре рассказано в журнале «За рулем» № 4 за 1965 год, стр. 14).

Бумажную ленту нужно вырезать высотой по размеру фильтра и длиной не менее 1,5 м. После этого складываем ее в гармошку и помещаем в каркас. Места соединения бумаги с основаниями каркаса проклеиваем клеем БФ-2. Надеваем верхнюю сетку, вставляем нижнее основание — и фильтр готов.



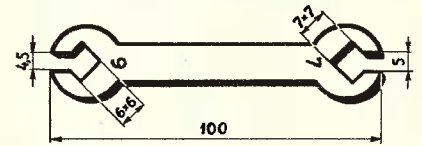
Стандартный фильтр (слева) и видоизмененная конструкция (справа): 1 — нижнее основание каркаса; 2 — алюминиевая пластинка; 3 — болт.

В. КОЛПАКОВ

Кемеровская область,  
г. Осинники,  
ул. Кирова, 51, кв. 16

## КЛЮЧ ДЛЯ СПИЦ

Я давно езжу на мотоциклах различных марок. И хорошо знаю, сколько хлопот доставляют мотоциклистам рвущиеся спицы колес. Особенно часто это происходит с задним колесом у тяжелых мотоциклов. Необходимо проверить натяжение спиц и своевременно подтягивать их.



Но подтянуть старую спицу обычным рожковым ключом не так-то просто. В результате усилия часто срезаются грани nipples. Я предлагаю конструкцию ключа, который позволяет избежать этой неприятности. Сделал я такой ключ из стали 45 толщиной 5 мм, обработав ее и закалив. Сторона ключа 6 мм подходит для спиц с резьбой М4,5 мотоцикла М-72, с отметкой 7 — для спиц с резьбой М5 колес К-750 и «Урала».

П. СМЕРНОВ

г. Рига-41,  
ул. Волунтес, 15, кв. 1

## УДОБНО В ДОРОГЕ

Госавтоинспекция не разрешает, и справедливо, ездить на грязной машине. Между тем моет у нас еще мало, а способ с ведром и тряпкой трудоемок и неудобен. И здесь может прийти на помощь простое устройство.

Состоит оно из стандартных деталей автомобиля — генератора Г-21, масляного насоса от ГАЗ-51, шлангов любой длины и провода с вилкой. К пластине, которой закрывают входной и выходной каналы масляного насоса, следует приварить наконечники для крепления шлангов. Щетку якоря и обмотки возбуждения надо замкнуть проводом. Теперь остается лишь укрепить на деревянной площадке генератор и жестко соединить с его валом масляный насос.

Поставив машину возле любой речки, озера или пруда, опускаем шланг в воду. Вилку с идущим от генератора проводом вставляем в гнездо для переносной лампы. Мойка начинает работать сразу же, создавая достаточно большой напор. Если на автомобиле слабый аккумулятор, следует пустить двигатель.

После окончания мойки воду из насоса надо удалить. А затем залейте в него немного масла для того, чтобы шестерни не корродировали.

В. ЗАГОРСКИЙ

Новгородская область, п/о Веретье,  
колхоз «Ленинский путь»

## Домашний адрес

К сожалению, я ивович среди подписчиков журнала «За рулем». Мне нравится то, что в «Советах бывалых» указывается точное место проживания автора каждого совета. Это, видимо, делается для того, чтобы читатель мог дополнительно проконсультироваться у более опытного товарища.

Мне хочется сказать пару слов о двух «бывалых». Естественно, имя мотолюбителя из Томска почему-то нет желания упомянуть. Для улучшения освещения он предложил применять полупроводниковые диоды. Но на один из «частных» вопросов автор совета так и не собрался мне ответить.

А вот автор заметки «Такой переключатель удобнее» («За рулем», № 2, 1967 г.) москвич Игорь Николаевич Фомичев не только берет в руки перо, но и радуется иснаителей запчастей посылками. В своем письме он сообщает:

«Сегодня послал Вам прерыватель указателя поворотов и лампочки... Если пригодится, буду рад».

«Не удивляйтесь, — говорится во втором письме, — что письмо в отличие от первого написано другим почерком: в ответ на заметку в журнале получил уже около двух десятков писем с самыми различными просьбами и вопросами; стараюсь

всем ответить. Вот и пришлось просить помощи у жены — пишем вдвоем...».

Сколько доброты и отзывчивости в сердце этого человека! В третьем письме Игорь Николаевич рассказывает о себе: «Вероятно, любовь к технике, стремление мастерить — все это передалось мне по наследству. После школы без раздумий пошел в технический вуз. В 1962 году окончил авиационный институт по специальности «приборостроение». Жена (Галина Павловна) тоже инженер. В одной группе учились...».

Как тут не позавидовать сегодняшней молодежи! Я же окончил одномесячные курсы трактористов да полновую школу танкистов. И теперь, спустя тридцать пять годочков, думаю: а не есть ли мой молодой друг сын моего однополчанина Фомичева? А вдруг?... А покамест большое спасибо Игорю Николаевичу и Галине Павловне!

Право же, журнал недаром знакомит читателей с домашними адресами своих корреспондентов! Наша переписка перерастает в дружбу людей двух поколений.

В. ПЕТРИШИН

г. Винница-14, ул. Литвиненко, 110



## Где же конфликт?

Все началось с телеграммы. Тревожная и короткая, как «SOS», она легла на редакционный стол: «Просим вашей помощи. Срочно пришлите к нам корреспондента. Водители Ялтинского таксомоторного парка». И все. Ни слова о существе дела. Но ведь трудно предположить, что такую телеграмму кто-то отстучит без надобности, просто так. И корреспондент отправился в Аэрофлот за билетом...

Последние сто километров пути мы проехали на «Волге» с шашечками на борту. Этот факт должен еще раз напомнить читателю о том, что на Южный берег Крыма воздушные лайнеры пока не летают и железнодорожные экспрессы еще не ходят. Здесь бог и царь — автомобиль. От четкой работы автотранспорта зависит очень и очень многое. Этот неоспоримый факт — отправная точка для понимания всего дальнейшего.

Поездка в такси оказалась на руку еще и тем, что позволила с места в карьер приступить к теме. И надо сказать, знакомство было приятным. Парк — единственное на Украине таксомоторное хозяйство, которое перешло на новую систему планирования и экономического стимулирования. Есть, стало быть, у людей, работающих здесь, те качества, что необходимы в новаторском деле, та зрелость, которую подразумевает эта система. Увиденное лишь подтвердило эти мысли.

Таксомоторный парк расположился в Ливадии, на самом склоне горы. Небольшая аккуратно заасфальтированная площадка, на которой «прописались» около 200 «Волг» и необходимые службы, просматривается с шоссе вся, и жизнь парка у всех как на ладони. Но это, разумеется, чисто внешние впечатления. Чтобы постичь глубинные процессы, надо было «копнуть» поглубже. И тут нам повезло: в парке началась переквалификация водителей — серьезный экзамен на право работать шофером такси. Много часов провели мы рядом с членами авторитетной рабочей комиссии, подолгу беседовавшими с глазу на глаз с каждым водителем. Помимо чисто «шоферских» вопросов — по безопасности движения, правилам технической эксплуатации — перед экзаменуемыми ставились различные вопросы экономики производства — по хозрасчету, планированию, заработной плате, тарифам. И, как правило, водители демонстрировали солидную подготовку. То, что новое здание, именуемое хозяйственной реформой, встало на такой прочный фундамент, на наш взгляд, во многом и предопределило производственные достижения Ялтинского таксомоторного парка.

О преимуществах самостоятельного планирования и распределения доходов здесь не надо сегодня много говорить: они заметны даже стороннему человеку. Простор для личной инициативы привел к росту производительности труда, значительно эффективнее стали использоваться автомобили (коэффициент платного пробега достиг 0,9). До 130—140 рублей повысился средний заработок водителей, к тому же в каждой бригаде образовался солидный фонд материального поощрения. Конечно, и здесь есть малюверы. Но не они делают погоду.

Вместе с моральными экономическими стимулы создали прямую заинтересованность в повышении всей культуры обслуживания пассажиров. Насколько вдумчиво и серьезно подходят в парке к этим вопросам, можно судить и по заочной конференции «За наш, советский сервис!» (жителям и гостям курорта были разосланы 5 тысяч анкет), и по циклу лекций о культуре поведения водителя такси, и по обязательному изучению каждым из них истории Крыма, и по визитным карточкам лучших водителей.

Обо всем этом можно было бы написать отдельную статью. Но нас прежде всего беспокоил другой вопрос: чем же все-таки вызвана телеграмма в редакцию? Где тот конфликт, который почему-то не смогли решить на месте? А лежал он, оказывается, за воротами парка.

## «Слезай, приехали!»

— Алло! Такси! Это из гостиницы «Ореанда». Пришлите, пожалуйста, машину!

— Хорошо. Только пусть клиент придет к кинотеатру. К гостинице не подъедешь — запрещено...

— Алло! Такси? Подвезите к водолечебнице, ходить трудно.

— Не могу, там запрещающий знак...

— А где же приемное отделение санатория?

— До него еще с километр.

— Так довезите меня!

— Не могу. Видите — знак...

Да, дорогой товарищ, в Ялте не привезет вас такси к санаторию или гостинице, не говоря уже о том, чтобы быстро да кратчайшим путем. Не покажет вам водитель многих крымских достопримечательностей. Потому что проехать к ним он не может. Все города и поселки Большой Ялты, протянувшейся от Гурзуфа до Фороса, завешены «кирпичами» — знаками «Въезд запрещен».

Запрещающие знаки устанавливают все, кому не лень. Персонал санаториев, жильцы домов и еще бог знает кто. Да что там знаки — самовольно железные шлагбаумы воздвигают, и не где-нибудь, а почти в самом центре Ялты. А тон, как ни странно, задает сама автоинспекция.



## КОМАНДИРОВКА ПО ПРОСЬБЕ ЧИТАТЕЛЕЙ

Директор таксомоторного парка Михаил Владимирович Ушац рассказал, смеясь, притчу об одном чуде, который, видя причину многих аварий в том, что водители ездят по правой стороне, предложил перевести автомобили одного из автохозяйств на левостороннее движение и посмотреть, что получится. К чему это могло привести, нетрудно догадаться. А вспомнилась эта притча потому, что автоинспекция Ялты нередко выступает в роли такого незадачливого экспериментатора, что называется, едет по левой стороне, против движения. К сожалению, это не шутка. Все последние решения исполкома об упорядочении движения, проекты которых готовили работники ГАИ, сводятся в основном к... запрещению движения, стоянки и самого пребывания автомобиля в городе. Почему-то именно так понимают здесь организацию движения.

Однако на поверку оказывается, что все эти устрашающие «кирпичи» — далеко не стена. Под них спокойно ездят автомобили многих учреждений и предприятий города, весь обслуживающий транспорт, то есть машины, перевозящие продукты, товары, топливо и т. п., автомобили медицинской помощи, машины спецназначения. Кому же нельзя? Такси.

— Что ж это получается! — жалуются водители. — Человек платит деньги за удобства, комфорт, а мы не можем доставить его к месту. Часто на автобусе удобнее ездить, чем на такси.

— А почему это из-за одного человека остальные должны испытывать неудобства? — возражают работники милиции.

Так обнаружили две противоположные точки зрения на сервис. И последняя, признаться, просто удивляет. Неужели надо доказывать, что такси — общественный транспорт, и в равной мере служит всем?



Спору нет, в Ялте особые, курортные условия и в некоторые места доступ транспорту должен быть закрыт. Но ведь нельзя не учитывать, что курорт этот разместился прямо в городе. По территории многих санаториев пролегали улицы, здесь живут люди, работают различные учреждения и предприятия. И если уж следовать букве принятого горисполкомом решения, надлежало на всех улицах установить совсем другие знаки, которые в ГОСТе так и называются — «Движение запрещено». Эти знаки никого не вводили бы в заблуждение, так как разрешают местный подъезд на небольшое расстояние, что и происходит в действительности. Зачем же дискредитировать непрерываемый для водителей знак «Въезд запрещен»? Зачем приучать к мысли, что и под «кирпич» ездить можно? А если он в самом деле где-то будет установлен перед участком дороги, по которому движение невозможно (кстати, в Крыму провалы, оползни, камнепад совсем не редкость), а шофер поедет по привычке и разобьется?

Работники автоинспекции говорили нам, что они, вроде бы, не наказывают водителей за отступление от требований тех запрещающих знаков, что установлены без их ведома. Но поди разберись, где тут чей знак. И, подумайте сами, в какой поистине адский труд превращается работа водителей, когда нужно держать в голове, под какой знак можно ездить, а под какой нет. Более того, надо, оказывается, помнить, куда нельзя ездить и при отсутствии запрещающих знаков. Потому что в местах, где действительно должны стоять соответствующие дорожные знаки и указатели, их, как ни странно, нет.

Вот уже несколько лет прошло с тех пор, как на многих улицах Ялты ввели одностороннее движение. Но лишь на бумаге, потому что положенных в таких случаях указателей горкоммунхоз до сих пор не установил. Так что на любой из этих улиц ежедневно и ежечасно автомобили могут сталкиваться лоб в лоб. Это не предположение. Подобное уже происходит. Не так давно на улице Красноармейской «Москвич» врезался в мотоцикл. Водитель «Москвича» В. Калинина слышала, что на каком-то участке Красноармейской введено одностороннее движение, но на каком точно, не знала. В результате — происшествие, в котором серьезно пострадали водитель мотоцикла и его пассажир. И мы не возьмемся утверждать, что здесь нет вины работников автоинспекции и коммунального хозяйства города.

## Ортодоксы и парадоксы

Может быть, у кого-нибудь возникнет мысль: а стоит ли заводить разговор по поводу нескольких неправильно установленных знаков? Но речь не столько о знаках, сколько об организации труда водителей. Профессия водителя тем и специфична, что автобаза или парк для него лишь проходная в цех, который лежит далеко за их пределами — на улицах города и дорогах области. Можно прилагать самые большие усилия по улучшению условий труда шоферов в самом автохозяйстве, но если на улицах и дорогах, где им приходится работать, нет четкого порядка, если научно обоснованных расчетов нет в самой организации и регулировании движения, толку не будет. Вот тут-то на сцену и выступает ГАИ.

К месту сказать здесь, что чем ближе знакомилась мы с жизнью и делами Ялтинского таксомоторного парка, тем чаще на ум приходила мысль о том, что между произошедшими здесь переменами в управлении и методах хозяйствования и полученной редакцией телеграммой существует самая непосредственная связь. Конфликт назревал давно. Но теперь он стал неизбежен.

Что такое новая система планирования и экономического стимулирования? Прежде всего это мощный рычаг для повышения производительности труда каждого рабочего, эффективности производства в целом. В применении к автомобильному транспорту и, в частности, таксомоторам это следует

понимать как увеличение объема перевозок пассажиров, уменьшение холостых пробегов, что может быть достигнуто только при более рациональной организации движения. У нас же сложилось впечатление, что работники ГАИ ждут каких-то специальных постановлений на этот счет.

В Крыму масса ограничений скорости, и довольно жестких — до 30—20 км/час. Эти ограничения действуют во все времена года и суток. Ну а дает это что-нибудь? Говорят, что дает. Но вот факты, причем взятые из статистических отчетов самой ГАИ: число дорожно-транспортных происшествий в Ялте никак «не реагирует» на спады в движении. В разгар ли сезона, когда у моря яблоку упасть негде, а стоянки не в состоянии вместить прибывающие автомобили, в зимнюю ли пору, когда автолюбителя и не встретишь, зарегистрировано почти одно и то же количество происшествий — в марте прошлого года их было 5, а в мае — 6, в июле и августе — по 6, в декабре тоже 6. Стало быть, не интенсивность и скорость движения причина всяких ЧП на дорогах.

Но, увы, работников автоинспекции эти факты пока не беспокоят. Они по-прежнему главного врага видят в скорости движения. И ведут с ней ожесточенную борьбу, в которой немало преуспели, как им кажется. Вот несколько дорожных эпизодов, которые мы выписали из административных протоколов ГАИ. Автоинспектор Ходак определил, что водитель двигался «со скоростью до 50 км/час при знаке «40 км». Автоинспектор Матыцин был еще «точнее» — он сумел уловить на глаз расхождение в скорости... на 5 км/час. С ним спорничают инспекторы Тропизонов и Девлятов: они тоже наказали водителей за превышение скорости до 5 км/час, то есть на величину, на которую даже не все спидометры реагируют. Можно было бы насчитать еще немало подобных случаев, где выигрыша никакого, а проигрыш огромный — рождаются бесконечные конфликты между водителями и автоинспекцией, недоверие друг к другу. И страдают от этого пассажиры, несет убытки автохозяйство.

Да, претензии ялтинских водителей к работе автоинспекции справедливы. И их сигнал о помощи должен быть услышан. Однако факты, приведенные выше, у работников областной ГАИ в Симферополе никакой тревоги не вызвали, а потому вмешательство в происходящее Госавтоинспекции Украины, на наш взгляд, сейчас просто необходимо.

Здесь можно было бы и поставить точку, если бы все свелось к простым частностям. Но из этих частностей слагается определенный стиль работы, и свойствен этот стиль, к сожалению, не только ялтинской ГАИ.

Автоинспекция отвечает за безопасность движения. А на дорогах нет-нет да и случаются происшествия. Надо реагировать. Но как это делается? Чаще всего появляется очередная «кирпич» или знак с цифрами «30», «20». Вот так подчас происходит подмена: вместо полезной деятельности — видимость деятельности.

Автомобилизация в нашей стране достигла такого уровня, когда следующая ступень может быть взята только при качественном изменении всей работы по организации и регулированию движения транспорта. Научными методами надо вооружиться и работникам ГАИ. Автоинспекции пора привыкать считать, определять экономическую целесообразность, перспективность предлагаемых мер по безопасности движения, народнохозяйственную эффективность всяких нововведений.

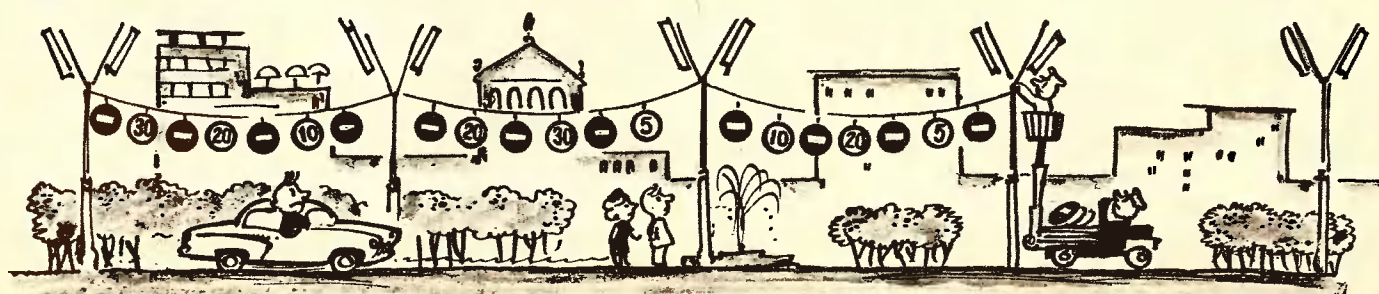
Это, конечно, непростое дело. Его не осилить, если нет отчетливого представления о характере и размерах движения, нет умения разбираться в истинных причинах дорожных происшествий, нет желания заглянуть в завтрашний день. Принимая те или иные решения, надо понимать сущность транспортного процесса, видеть за внешними признаками и конкретными обстоятельствами закономерности явления. Без всего этого пытаться всерьез улучшить условия движения транспорта невозможно.

И только такой стиль работы будет соответствовать духу времени.

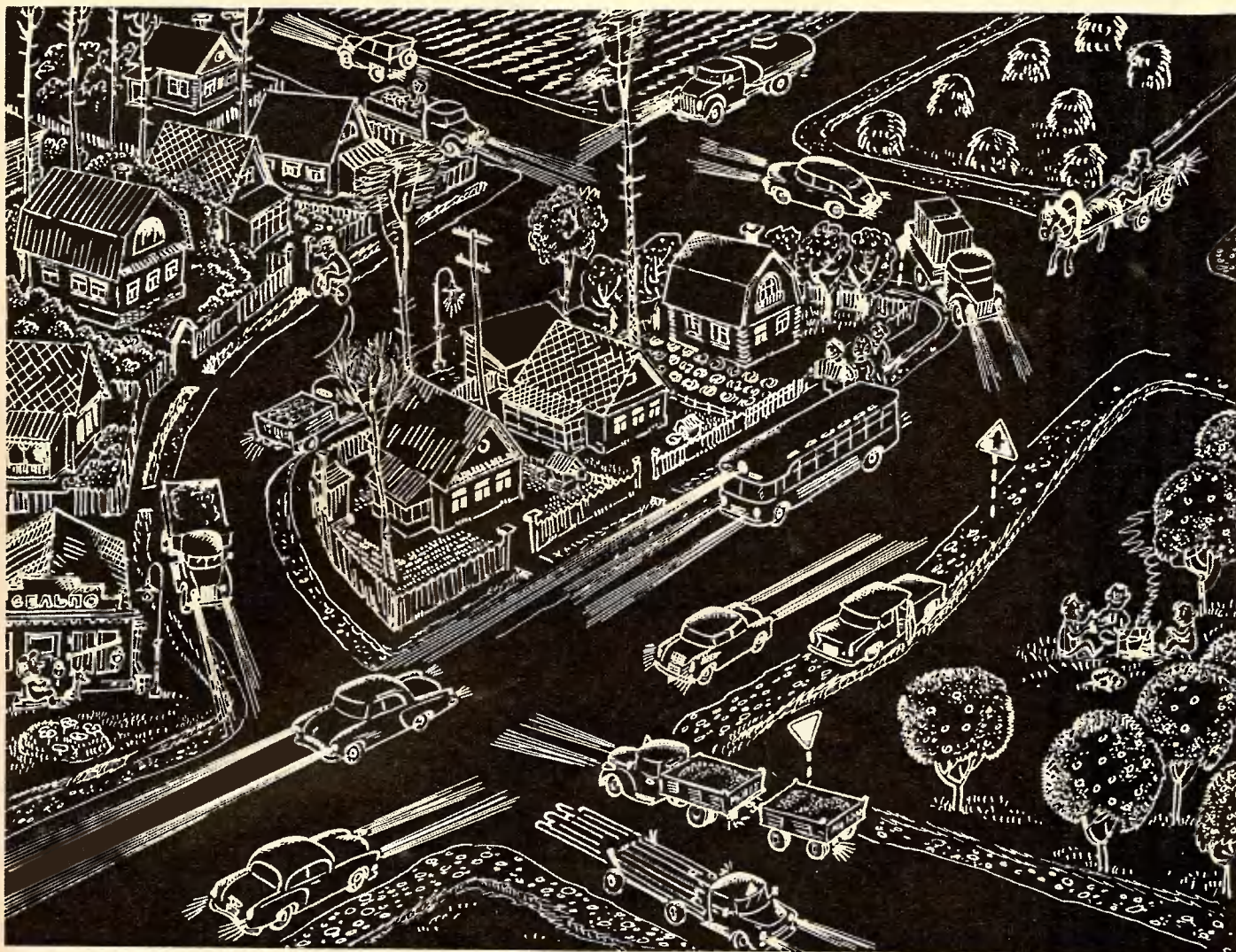
Г. ЗИНГЕР,  
спец. корр. «За рулем»

Симферополь — Ялта

Рис. К. Невелера







## ОТВЕТНЫЙ СИГНАЛ

Новички за рулем выполняют правила движения особенно ревностно. Опасливо озираясь на каждого милиционера, они как бы спрашивают: я все правильно делаю? Так было на первом году водительской практики и со мной. С завидным постоянством я следовал статье 50-й, которая устанавливает порядок обгона на дорогах. Обгоняемый, сказано там, восприняв сигнал обгона, обязан подать ответный сигнал правого поворота и дополнительно — звуковой сигнал. Я так и делал. Всем меня обгонявшим подавал сигнал правого поворота, на всякий случай прижимался к краю шоссе и сигнализировал, как бы говоря: «Я вас вижу, пожалуйста, обгоняйте!» И что же? В ответ я замечал удивленные взгляды, ироническое покачивание головой, а один водитель самосвала даже выразительно покрутил пальцем у виска. Наконец я обратил внимание, что инок на дорогах это требование не выполняет, а автоинспекция на том и не настаивает. Я тоже прекратил подачу ответных сигналов и сразу перестал быть объектом недоуменного любопытства шоферов.

Позднее, с наступлением водительской зрелости, я на практике убедился, что в обычных спойных дорожных условиях подача ответного сигнала не обязательна. Она лишь отвлекает внимание шофера. Двигается, например, тихоходный грузовик, и все время его обгоняют одна за другой вереницы машин. Водителю этого грузовика, если точно выполнять Правила, придется больше вглядываться в зеркало заднего вида, чем смотреть вперед, и почти непрерывно включать правую «мигалку». Час такой езды его вымотает больше, чем нормальный рабочий день.

Но иногда встречаются ситуации, когда этот сигнал крайне необходим. Вот что однажды случилось со мной. Впереди меня шли один за другим два самосвала. Начиная гадать, не пойдет ли задний на обгон. Вроде бы — нет. Даю сигнал обгона, выхожу влево, приближаюсь. Ответного сигнала, конечно, нет. Когда до самосвала осталось несколько метров, вижу, что он тоже пошел на обгон и стал выходить в левый ряд. Я был наготове, резко затормозил, столкновения не произошло. Выручили тормоза и сухая дорога. Мне пришлось наблюдать, как водители в подобных ситуациях совершали неумышленный двойной обгон, за что несли ответ перед автоинспектором, а истинный виновник, создавший аварийную обстановку, уходил безнаказанным.

Так что здесь ответный сигнал был нужен. Вот почему мне кажется, что текст 50-й статьи Правил движения полезен было бы уточнить. Не нужно требовать обязательной подачи ответного сигнала обгоняемого во всех случаях. Эту статью необходимо конкретизировать, указав те дорожные условия, когда водитель действительно обязан подать обгоняющему ответный сигнал «Вас вижу!»

В. ФОМИН, автолюбитель

*На дорогах  
всего света*

## США

Эксперты по автодорожным вопросам пришли к неожиданному заключению: улучшение качества автомобильных магистралей приводит в США к увеличению числа аварий и катастроф. Причина их — чрезмерная утомляемость водителей которые стремятся преодолевать без отдыха все более длинные дистанции. Проблема эта вызывает серьезную озабоченность тех, кто ведет вопросы безопасности движения.

## ФРАНЦИЯ

Французская дорожная полиция решила выяснить, какого размера и цвета номерные знаки автомобилей читаются лучше всего. Такой эксперимент был проведен. Оказалось, что наиболее различимыми являются таблички размерами 520×120 сзади и 240×130 мм спереди с надписями и цифрами, выполненными на белом фоне черной или красной краской. Такие номерные знаки хорошо читались даже при высоких скоростях движения.



## АВТОБУС

**А** Многоместный пассажирский автомобиль — такое энциклопедическое значение этого термина. В зависимости от размеров, а следовательно — вместимости, различают автобусы следующих групп: особо малые (микроавтобусы) и малые — длиной до 7,5 метра; средние, большие, особо большие и сочлененные — более 7,5 метра. Такой градации, придерживаются и Правила движения (ст. 124).

По назначению, от которого зависит внутренняя планировка и оборудование кузова, автобусы подразделяются на городские и пригородные, местного сообщения и междугородные, туристские, экскурсионные и общего назначения. Ясно, что в потоке машин установить принадлежность автобуса к той или иной группе трудно, а иногда и невозможно. Поэтому перед Правилами движения они, как говорят, все равны. Под термином «автобус» Правила подразумевают все без исключения пассажирские автомобили этого типа, независимо от их принадлежности и характера выполняемых заданий. И не только современные автобусы так называемого вагонного типа, но и автобусы с кузовом, установленным на шасси грузовика, так как тип автомобиля определяется не конструкцией шасси, а устройством кузова.

Управлять автобусами могут только водители первого и второго класса. Поэтому пункт «а» статьи 18, обязывающий водителя иметь при себе соответствующее удостове-

ние на право управления транспортным средством, для водителей автобусов означает, что, кроме «Удостоверения на право управления автомобилем», они должны иметь на руках свидетельство о сдаче экзамена на шофера второго или первого класса (с указанием номера и даты приказа о присвоении квалификации) или ранее выдававшийся «Квалификационный талон». Разумеется, если само удостоверение (а такие прежде выдавались) не подтверждает этой квалификации.

Верхний предел скорости движения автобусов всех групп и любого назначения в городах и других населенных пунктах — 60 км/час (ст. 34).

Статья 111 запрещает перевозить пассажиров в кузове любого буксируемого или буксирующего автобуса (движение автобусных поездов с прицепами не рассматривается как буксировка).

Наряду с общими для всех автобусов требованиями и ограничениями Правила движения допускают и ряд исключений, распространяющихся, правда, лишь на маршрутные автобусы общего пользования. Речь идет не о принадлежности автобуса, а о характере работы, выполняемой в каждом конкретном случае. Например, экскурсионные автобусы, хотя и движутся иногда по заранее разработанному туристскому маршруту, все-таки не пользуются никакими исключениями: это транспорт заказной, а не общего пользования. Даже водитель маршрутного автобуса во время нулевого пробега от гаража до выхода на маршрут и обратно обязан полностью выполнять все без исключения требования Правил.

А исключение для маршрутных автобусов общего пользования состоит в том, что на них не распространяется действие запрещающих знаков 2.1—2.3, 2.14, 2.15, а также всех предписывающих знаков.

## РЕГУЛИРОВАНИЕ ДВИЖЕНИЯ

**Р** Одно из значений слова «регулировать» — управлять. Регулирование движения — это управление пересекающимися потоками транспорта и пешеходов для безопасного разезда транспортных средств на перекрестках, а также для поочередного пропуска встречных потоков транспорта в местах сужения проезжей части.

Движение может регулироваться либо милиционером-регулирующим, либо при помощи специальных оптических устройств — светофоров. Светофорное регулирование по способу управления разделяется на ручное и автоматическое. Автоматическое работает по заданной программе («жесткий режим») самостоятельно на каждом перекрестке или нескольких с одинаковой характеристикой движения, а также согласованно для всех светофоров, расположенных на одной трассе («зеленая волна» и другие системы), причем часто разрабатывают несколько программ, а включают их в зависимости от интенсивности движения и времени суток.

Автоматика может использовать и счетно-решающие устройства, учитывающие фактическую интенсивность движения в каждый момент и переключающие сигналы в сочетаниях и интервалах, которые обеспечивают наиболее высокую пропускную способность перекрестка. Светофором могут управлять и приборы «вызывного действия», включаемые пешеходами или проходящими транспортными средствами.

Способ регулирования выбирают, исходя из конкретных условий: планировки перекрестка или площади, характера и величины потоков транспорта и пешеходов.

## Происшествие с выводом

Тяжело смотреть на этот снимок. Изуродованная и, видимо, закончившая свою жизнь «Волга», опронинувшийся тяжелый грузовик... А ведь водитель его, шофер Московского автокомбината № 4 И. Хвостов, вел свой ЗИЛ по улицам столицы спокойно и уверенно. Дорога была

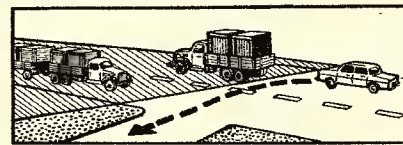
сухая, день солнечный, настроение отличное.

В кузове машины и прицепа — тяжеловесные контейнеры с грузом. Все шло нормально. Но только грузовик выехал на Ульяновскую улицу и тут...

В. Жуков, шофер автобазы № 6 Управления таксомоторного транспорта, за рулем недавно — всего около года. Конечно, многие тонкости водительского ремесла ему еще не известны. Но то, о чем приходится говорить здесь, честное слово, азбучные истины.

А дело было так. «Волге» надо было повернуть с Ульяновской улицы в переулок. Перестроившись в левый ряд, она на небольшой скорости приближалась к месту поворота. Перед ней около осевой линии двигался грузовик. Высокий борт его лишил водителя «Волги» обзорности почти полностью.

Какая обстановка сложилась на улице, видно из помещаемой нами схемы. Здесь бы Жукову остановиться и, отпустив грузовик вперед, убедиться в безопасности, посмотреть, нет ли встречного транспорта.



За несколько мгновений до аварии.

Однако водитель почему-то этого не сделал. Выскочив из-за грузовика на поворот, он не только попал под удар встречного ЗИЛа, но и поставил его водителя в крайне тяжелое положение. Пытаясь избежать столкновения, тот круто свернул вправо, и его машина тут же опрокинулась.

Так неразумность и легкомыслие одио-го водителя стали причиной серьезной аварии.

В. ПРОДУВАЛОВ,  
инспектор ОРУД—ГАИ Москвы





## Комментарий с горчичкой



## Улита едет...

«А как же с кольцом?» — под таким названием в первом номере журнала за этот год был помещен репортаж о встрече за «круглым столом» редакции, где ведущие тренеры, конструкторы, гонщики высказали свои соображения о причинах упадка мотоциклетных шоссейно-кольцевых гонок. В пятом номере «За рулем» разговор на эту тему продолжил председатель Федерации мотоспорта СССР В. Рогожин.

Все участники обсуждения были едины во мнении, что «кольцо» сузило до предела в основном из-за пренебрежительного отношения промышленности к нуждам мотоспорта. Резюмируя итоги встречи за «круглым столом», журнал писал: «Жизнь, как говорят, действительно требует, чтобы Главмотовелопром и ведущие мотозаводы — Ижевский и Ковровский — по-настоящему взялись за выпуск добротных спортивных машин для основной массы гонщиков и создание гоночных мотоциклов для сборных команд страны.

Необходимо уже сейчас наладить производство малыми сериями спортивных машин для шоссейно-кольцевых гонок на базе выпускаемых заводами серийных дорожных мотоциклов. Такая модернизированная модель стала бы для молодежи основной спортивной машиной».

Несколько месяцев понадобилось Главмотовелопрому, чтобы ответить редакции. Приводим этот ответ полностью.

«Главное управление по производству мотоциклов и велосипедов рассмотрело статью «А как же с «кольцом»?», помещенную в первом номере журнала «За рулем» за 1967 год.

Затронутые в ней вопросы, касающиеся судьбы шоссейно-кольцевых гонок, как массового вида спорта, действительно требуют безотлагательного принятия мер как с нашей стороны, так и со стороны Федерации мотоспорта СССР и ЦК ДОСААФ СССР.

В Главном управлении вопрос разработки шоссейно-кольцевых мотоциклов не раз обсуждался с заводами. Результатом этого было включение в план новой техники на 1967 год заводам Управления тем, предусматривающих создание таких машин. Минский мотозавод, Рижский мотозавод «Саркана Звайгзне», Ирбитский мотозавод уже приступили к составлению проектного задания на шоссейные мотоциклы: в этом году начнут разработку технической документации и

с 1968—1969 года смогут приступить к выпуску партий таких мотоциклов.

Не совсем благополучно обстоит дело с количественным выпуском спортивных мотоциклов, и в частности шоссейных, на заводах. Заводы Главного управления в настоящее время находятся в состоянии реконструкции.

Экспериментальные базы, цехи мелких серий, так необходимые для массового выпуска спортивных мотоциклов, очень слабы или вообще отсутствуют.

В связи с создавшимся положением заводы смогут выпускать мотоциклы для шоссейно-кольцевых гонок лишь в ограниченных количествах. Расширение выпуска возможно только после окончания реконструкции заводов. В проектах реконструкции заводов предусматривается создание цехов мелких серий для выпуска спортивных мотоциклов, удовлетворяющего заявки ЦК ДОСААФ СССР.

Главный инженер

Главного управления А. Киковачев».

При беглом ознакомлении с письмом может показаться, будто в Главмотовелопроме принимаются оперативные, действенные меры по выступлению журнала. Но если вчитаться, то нетрудно установить, что Главк по сути дела отодвигает решение вопроса на неопределенное время. Судите сами: в этом году в план новой техники включены лишь темы по созданию кольцевых машин, а само создание их, то есть промышленный выпуск, отодвигается на 1968—1969 (читай 1969) годы. В письме приводится одна оговорка за другой, заранее оправдывающие невыполнение или задержку даже тех, прямо скажем, куцых мероприятий, которые намечил Главк.

Где же здесь безотлагательные меры для положительного решения судьбы шоссейно-кольцевых гонок, как массового вида спорта, о которых говорит в начале письма главный инженер?

Да, у наших мотозаводов много нерешенных задач, много трудностей. И все же нельзя поверить, что они не в состоянии на базе серийных мотоциклов выпустить несколько десятков спортивных машин для «кольца».

Журнал как раз и предлагал в качестве первоочередного шага организовать выпуск простейших спортивных машин, рассчитанных на молодежь. Главк ушел от ответа на это предложение, как, впрочем, и на другое.

За «круглым столом» шла речь о том, что ВНИИМотопрому необходимо оказать срочную помощь в создании уникальных гоночных мотоциклов для сборной команды страны, которая могла бы достойно представлять за рубежом нашу великую индустриальную державу. Главмотовелопром, которому непосредственно подчинен этот институт, ни словом не обмолвился о том, что предполагается сделать в этом направлении. Таким образом, весь ответ, несмотря на наличие хороших слов в защиту «кольца», воспринимается как желание отложить в долгий ящик решение неотложных дел.

Интересы советского спортивного движения требуют, чтобы мотоциклетная промышленность повернулась лицом к мотоспорту, завоевавшему в нашей стране невиданную популярность среди молодежи. Спортивная общественность рассчитывает на то, что Главмотовелопром найдет возможным еще раз рассмотреть высказанные в журнале предложения с тем вниманием, которого заслуживает наш мотоспорт.

Фельетон по письмам читателей

«Для новых моделей машин требуется бензин А-72 и А-76. Но для автолюбителей Киселевска это несбыточная мечта. На нашей АЗС даже бензин А-66 в прошлом году был большой редкостью».

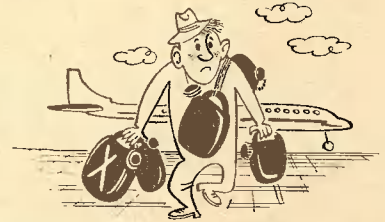
И. ЮНЕВИЧ

«У нас на АЗС не бывает ни шигрола, ни гипойдной смазки, а рессорную смазку здесь никто и не видел. Чтобы приобрести ее, приходится отправляться в тысячекилометровое путешествие в Красноярск или в Минусинск».

Л. ПЕТРУШЕВ

г. Киселевск Кемеровской области

## Как я свет повидаю



Как заправский домосед,  
Путешествий не любил я.  
Но решил: увижу свет —  
Из окна автомобиля!

И купил автомобиль...  
Мне сперва казалось: «Сказка!»  
Но потом я понял: «Быль!» —  
Не достав бензин и смазку.

Подсказал один сосед  
(У него давно машина):  
— В Инск езжайте — мой совет —  
Изобиле там бензина.

За свой счет  
И на свой риск —  
Расстояние не помеха! —  
За горючим в город Инск  
Я НА ПОЕЗДЕ ПОЕХАЛ.

Есть бензин! Но смазки нет...  
И, заботой новой полон,  
В город Анск — не ближний свет! —  
ПОЛЕТЕЛ я за автолом.

Есть бензин. И масло есть.  
Нет колец — опять несчастье...  
ТЕПЛОХОДОМ в город Анск  
Я ПОПЛЫЛ — купить запчасти.

Так изъездил тыщи миль.  
Впечатления обильны!  
Хоть стоит автомобиль,  
Сам зато я стал мобильным.

И сбылась мечта моя.  
На судьбу мне быть в обиде ль:  
Жизнь всю в Энске прожил я,  
А теперь — весь свет увидел!

Михаил ВЛАДИМОВ

## Испытывается журналом «За рулем»

Прежде чем решить вопрос о выпуске той или иной новой модели автомобиля, мотоцикла, ее подвергают самым различным испытаниям. В ходе их и определяется работоспособность агрегатов и механизмов, их технический уровень, надежность и прочее. Испытания проводят заводы, институты. Но последнее слово все-таки за потребителями, за теми, кому предстоит водить эти машины.

С началом серийного производства испытания не заканчиваются, а лишь вступают в новую фазу. Письма и предложения автомобилистов и мотоциклистов, адресованные конструкторским бюро, заводам, редакции — это и есть итог самых массовых испытаний, которые проводят самые заинтересованные экзаменаторы.

С этого года редакция журнала «За рулем» будет проводить свои испытания новых моделей, поступающих в продажу для авто- и мотоциклистов.

Первое из них посвящено чехословацкому мотоциклу «Ява-350» выпуска 1967 года, который для этих целей был любезно предоставлен редакции внешнеторговым объединением «Моторов».

В конце года мы расскажем нашим читателям об итогах этих испытаний.



Более трех четвертей выпускаемых в настоящее время автомобилей оборудуются тормозами с гидравлическим приводом. Такая система получила наибольшее распространение благодаря тому, что она проста, постоянно готова к работе, имеет высокий коэффициент полезного действия. Но у гидравлического привода и свои недостатки — он отказывает в работе, если нарушается герметичность, попадает воздух в систему или в ней образуются паровые пробки; к.п.д. гидропривода при низких температурах окружающего воздуха уменьшается.

Однако наиболее опасно нарушение герметичности системы. В этом случае, как правило, гидропривод сразу же выходит из строя.

Недавно был проведен анкетный опрос 50 водителей автомобилей наиболее распространенных моделей («Москвич-402, 407, 403», «Победа», «Волга», «Запорожец», ГАЗ-51 и ГАЗ-69). Стаж работы их колебался от одного года до 25—30 лет. Установлено, что из 50 машин у 29 (58 процентов) по целому ряду причин 3В раз отказывал гидропривод тормозов. Опыт водителям не помогал — тормоза не слушались одинаково и новичков, и точно так же водителей, с большим стажем. Восемь причин вызывали неисправности, которые

## НАДЕЖНОСТЬ ТОРМОЗОВ

могли привести к аварии. Данные об их частоте приводятся в таблице.

Неисправности гидропривода	Количество случаев	Проценты
Разрыв манжеты главного тормозного цилиндра	1	2,63
Заклинивание поршней колесных цилиндров	6	15,78
Течь в тормозных цилиндрах	21	55,29
Течь в главном тормозном цилиндре	3	7,89
Набухание манжет	3	7,89
Течь в соединениях	2	5,26
Разрыв трубок (шлангов) высокого давления	1	2,63
Засорение отверстия клапана главного тормозного цилиндра	1	2,63
	38	100

Как видим, наиболее часто дает о себе знать течь в тормозных цилиндрах. Для выяснения причины, приводящей к ее появлению, необходимо кратко рассмотреть условия работы тормозных цилиндров.

При интенсивном торможении часть тепла, выделяющегося от трения тормозных колодок о барабан, расходуется на нагревание тормозных цилиндров. Установлено, что температура жидкости и деталей цилиндров может возрасти до 100 градусов и выше. Давление жидкости в системе гидропривода в отдельных случаях достигает 80—100 атмосфер. Понятно, что резиновые манжеты, уплотняющие тормозные цилиндры, работают в тяжелых условиях.

Бывает, что от длительного нагрева резиновые манжеты теряют эластичность, становятся жесткими и, естественно, разрушаются. Причина — в неправильной регулировке («затяжке») тормозов. Манжеты теряют эластичность и при низких температурах окружающего воздуха. Обычно это случается при длительном безгаражном хранении автомобилей в зимнее время. По мере нагрева тормозов течь чаще всего прекращается.

Подтекание жидкости в тормозных цилиндрах вследствие износа зеркала цилиндра и уплотняющих кромок манжет обычно возникает, когда применяется жидкость низкого качества. Гидротормозные жидкости БСК и ЭСК (спирто-касторовые) имеют хорошие смазывающие свойства и, как правило, не вызывают значительного износа, приводящего к появлению течи.

Нередки случаи, когда грязь, продукты износа и коррозии, попав под уплотняющие кромки манжет, вызывают течь в тормозных цилиндрах. Она возникает и после замены изношенных накладок тормозных колодок, если при этом не очистить систему гидропривода от грязи и продуктов износа. Это явление несложно объяснить. По мере износа тормозных накладок поршни и манжеты смещаются к наружным сторонам цилиндров, а на освободившихся поверхностях оседают продукты износа и коррозии. После установки колодок с новыми накладками, большей толщины по сравнению со старыми, поршни с манжетами займут первоначальное исходное положение, а частицы износа и коррозии при этом могут попасть под уплотняющие кромки манжет. Поэтому-то при смене тормозных накладок и надо тщательно промывать систему гидропривода.

Применяемые в гидроприводе резиновые детали изготавливаются из натурального каучука, и любая нефтяная жидкость, даже в небольшом количестве попавшая в систему гидропривода, может вызвать серьезные их повреждения. Ошибочное же заполнение системы нефтяной жидкостью, например, амортизаторной, выведет гидропривод из строя в течение нескольких часов. Даже масляные отпечатки пальцев на резиновых деталях могут стать причиной их набухания с теми же последствиями. Поэтому во время ремонта гидропривода необходимо следить за чистотой рук, пользоваться чистыми обтирочными материалами, а детали складывать на чистую бумагу.

Вода, попавшая в систему, также может вызвать течь жидкости. Ведь растворенные в ней соли ускоряют коррозию и износ трущихся деталей. А попасть в систему вода может из-за небрежности при заливке жидкости. Тормозные жидкости ЭСК и БСК вода расслаивает. Это видно даже невооруженным глазом. А вот «обводнение» тормозной жидкости ГТЖ-22 в обычных условиях установить трудно, так как вода и эта жидкость взаимно растворимы.

Зная причины выхода из строя гидропривода тормозов, предупреждая их, можно эксплуатировать автомобиль, не опасаясь, что тормоза подведут.

С. КЛЮШНЕВ, П. ФИЛАТОВ,  
инженеры

Водитель едет, но настораживается: машина как-будто стала плохо слушаться руля. Неудобство нарастает. Догадываясь, в чем дело, и теперь уже удерживая себя — замедляет движение только ручным тормозом и, наконец, съезжает на обочину. Так и есть: спустила задняя шина.

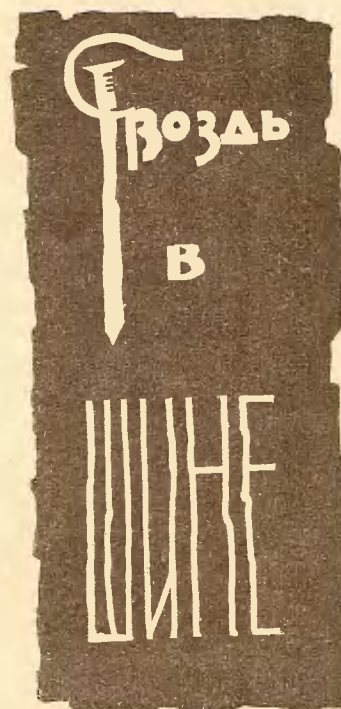
— Долго ли я так ехал? — беспокоится водитель.

Поддайся он первой реакции и нажми на педаль тормоза, крышка провернула бы в обод и вырвала вентиль из камеры.

Подвеска эластична, и именно поэтому малоопытные водители слишком поздно обнаруживают недостаток воздуха в шине, а потом удивляются, увидев вдруг, что корд боковины покрышки стал как мочало. В подобной ситуации лучше остановиться и проверить давление в шине. Парадоксально, но старые мотоциклы в этом отношении были лучше: при жестком креплении колеса сильного толчка не прозевашь.

Для бывалого мотоциклиста все очень просто. Снять колесо, размонтировать шину, сменить или заклеймить камеру и т. д. Максимум полчаса возни — и можно продолжать путь. «Зеленому» водителю этот небольшой ремонт подчас доставляет крупную неприятность. Дело в том, что многие из покрышек монтируются на обод и снимаются очень туго. Главным образом по этой причине молодые, да и не только молодые водители, вынужденные применять силу, дырявят монтажными лопатками камеру и обрывают ими бортовую проволоку.

Наш мотоциклист не был простаком





и, подняв мотоцикл на подставку, принялся внимательно осматривать каждый сантиметр покрышки. Удача! Свернула шляпка гвоздя. По крайней мере, не надо будет канителиться, мазать слюной подозрительные места камеры или искать лужу. Теперь важно только, не повредив ее, снять и надеть покрышку.

Предстоящая работа в общих чертах известна всякому (по аналогии с велосипедом), и поэтому многие считают совершенно напрасной тратой времени заглянуть в книгу и поинтересоваться, что там сказано о монтаже мотоциклетных шин. «Потерпевший» будет главным образом стараться засунуть понадежней под борт монтажную лопатку и, придерживая ногой колесо, изо всех сил перетягивать борт через закраину обода. Правда, его может озадачить, что монтажные лопатки гнутся, а борт не поддается. Но в конце концов усилия увенчались успехом, шина размонтирована, а прокол быстро заклеен. При монтаже затруднения возобновились; сначала в борту покрышки даже как будто хрустнуло, но затем дело пошло легче. Наконец неприятная работа окончена. Но накачать шину не удалось, несмотря на энергичные действия насосом. Теперь надо вторично вытаскивать камеру. И тогда, обнаружив в ней вдобавок к маленькому, заклеенному проколу еще две рваные дыры, сделанные монтажной лопаткой, водитель убеждается, как часто торжество бывает преждевременным.

Приходится пускаться в дело запасную камеру и набраться терпения. С исправной камерой шина быстро наполнилась воздухом, но как заколдованная стала сваливаться с обода, хотя водитель заталкавал ее обратно монтажными лопатками и даже в отчаянии защемял ногой. Трудно сразу поверить, что произошло неоправдимо: лопнула бортовая проволока.

Повреждение камеры и покрышки собственными руками большая неприятность. Поэтому позволюсь еще раз напомнить о приемах монтажа.

Основное правило состоит в том, чтобы борт, за исключением небольшой, поддетой монтажными лопатками части, мог беспрепятственно войти в углубление обода.

Перед тем, как снять покрышку, необходимо выпустить из камеры оставшийся воздух и втолкнуть вентиль внутрь обода. Затем обжать покрышку с боков ногами, чтобы снимаемый борт отстал от полка обода и входил в его углубление (если между бортом и ободом защемялена камера, ее осторожно затапливают внутрь покрышки). Поддевая монтажной лопаткой борт около вентиля, одновременно вдавливают его противоположную полуокружность в углубление обода. Затем, выводя второй монтажной лопаткой небольшие участки борта наружу, удерживают еще не снятую его часть в углублении обода.

Желательно пользоваться монтажными лопатками с хромированными или полированными концами, а очень тугие покрышки смачивать (включая борт) мыльной водой или слегка смазывать консистентной смазкой.

Снятую покрышку необходимо осмотреть и ошупать внутри: нет ли в ней гвоздя, осколка стекла и т. п. Не успокаивайте себя тем, что один гвоздь уже извлечен. Изнутри покрышки может тор-

чать еще одно острие, которое только и ждет, чтобы продырявить камеру. Проверьте, не отслоились ли нити корда — они протирают в камере дыры не хуже гвоздя. Дочиста удалите при помощи тряпки и насоса, попавший в покрышку сор. Придирчиво осмотрите камеру, потому что гвоздь нередко прокалывает сразу две дыры, а если покрышка перед остановкой повернется, то прострочит камеру, как швейная машина; подозрительные места в порядке профилактики целесообразно заклеить. Попудрите слегка накачанную камеру и покрышку изнутри.

Монтируя шину на траве, подложите что-нибудь, а то захватите бортом траву. Укладывая в покрышку камеру, прежде вставляют в отверстие обода вентиль и следят, чтобы она расположилась без складок. Слегка поддутая камера реже защемяется бортом и монтажной лопаткой. Об этом надо помнить. Начинают заправлять полуокружность борта, противоположную вентилю, и заканчивают около вентиля. Чтобы последний участок около вентиля было легче перетянуть через закраину борта, надо надавить на борт ногой или ударить по нему деревянным молотком, продолжая удерживать надетую часть в углублении обода.

Некоторые обода имеют в углублении поперечные ребра, которые предотвращают соскакивание покрышки на ходу при разрывах камеры, но мешают при монтажных работах. В этом случае начинают монтаж около вентиля и заканчивают на середине участка с ребрами; демонтаж начинают на участке ребер, предварительно толкнув в обод вентиль.

Монтажную лопатку можно всовывать под борт только неглубоко, чтобы кончик ее не доходил до флэпа, а надавливая, необходимо ощущать, упирается ли она в металл обода или в камеру. При этом, пока возможно, место упора конца лопатки под покрышкой контролируют пальцем.

Если на боковине покрышки нанесена балансировочная метка красного цвета (самое легкое место), то покрышку располагают меткой около вентиля. В отверстии вентиль должен установиться прямо. Выравнивают его, повертывая покрышку на ободе вправо и влево при ненакачанной камере.

Накачивая камеру, следят, чтобы расстояние от центрирующего круга на боковине покрышки до края обода везде было одинаковым: если надо, выравнивают его, ударяя боком полунакачанной шины о землю. Лучше накачать шину дважды. Конечно, мало кому охота долго работать насосом, но благодаря этому приему в первом случае камера, расправляясь, посадит борта покрышки на полки обода, а во втором (после того, как вы выпустите часть воздуха), накачанная вторично, наверняка уляжется без складок и не защемятся бортом покрышки.

Заклеивание камеры менее надежно, чем вулканизация. Это известно всем, кто пользуется пневматическими шинами. Правда, у «холодного» способа есть свое преимущество: многим он знаком еще с детских лет. Напомни только, что прочнее держится заплатка, обшуканная молотком и присыпанная тальком. Методов вулканизации в пути много, и любой из них хорош, если освоен



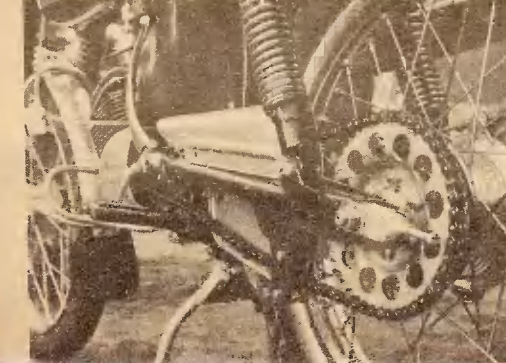
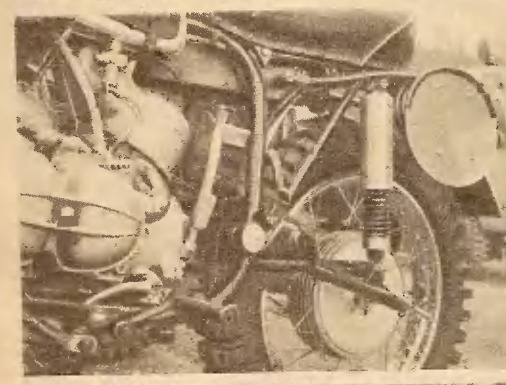
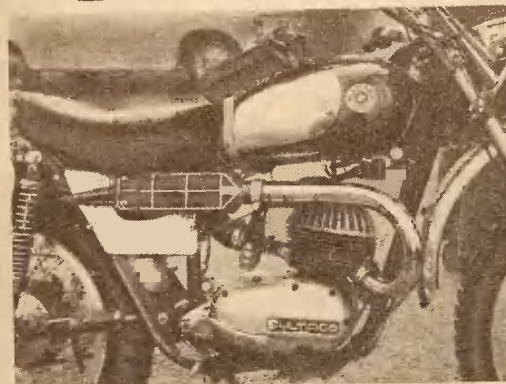
водителем. Лучше других — с применением свежих горючих брикетов (старые подведут — слабо греют) и струбцины. Но нередко пытаются прогреть заплату, прикладывая ее к выпускной трубе, и перегревают при этом резину или делают из маленького прокола дыру с пятючок. Те, кто умеет вулканизировать «без промаха», не нуждаются в наших советах. А вот тем, кто собирается осваивать это тонкое искусство на обочине, советуем не рисковать единственной камерой, а не мудрствуя, наклеить временную заплату и при первой возможности воспользоваться вулканизацией. Пороха тут не изобретешь, а камеры можешь лишиться. Правда, о некоторых выдумках по этой части уместно напомнить.

В прошлом проколотое место эластичной камеры из натурального каучука защемяли согнутой пополам мелкой мочалкой. Покрышку с размочаленным кордом теперь спасают, намазывая внутри восковой пастой для полировки автомобилей. Не очень «научно», но возразить трудно, потому что, например, бросовая покрышка, намазанная пастой, третий год исправно работает на заднем колесе мотороллера, не причиняя беспокойства водителю.

Если пробьет покрышку, внутрь устанавливают манжету из прорезиненной ткани со срезанными наискось краями, стянутую веревкой так, чтобы накачанная камера умеренно расpirала покрышку. Хотя, надо заметить, такой ремонт оправдан только тем, чтобы не «пустить корни» на обочине.

М. ГИНЦБУРГ





# Зарубежные МОТОЦИКЛЫ для МНОГОДНЕВКИ

Сегодня все чаще мотозаводы обращаются к многодневным соревнованиям как к средству, помогающему совершенствовать конструкции дорожных мотоциклов. Уже более 30 предприятий из 11 европейских стран принимают активное участие в многодневках. Они строят для этого небольшими сериями специальные мотоциклы, которые должны стать прообразом новых дорожных моделей недалекого будущего. Следовательно, то, что сейчас характерно для современных «многодневных» конструкций, завтра сможет определять лицо массовой продукции мотозаводов.

В настоящее время анахронизмом стали на многодневках тяжелые мотоциклы с моторами 500 и 750 см<sup>3</sup>. Роль главных героев в состязаниях на выносливость перешла теперь к машинам классов 175 и 250 см<sup>3</sup>. Мало того, за последние три-четыре года на многодневках резко возросло число 75- и даже 50-кубовых мотоциклов. На шестидневных соревнованиях ФИМ самой большой урожай золотых медалей был собран на мотоциклах от 50 до 100 см<sup>3</sup>.

Эти изменения отражают в первую очередь требования спроса на обычные дорожные мотоциклы. Не секрет, что львиная доля их производства в ФРГ, например, приходится на класс 50 см<sup>3</sup>. Да и промышленность Италии, ЧССР, ГДР, Польши сосредоточила внимание на выпуске двухтактных мотоциклов классов 125—250 см<sup>3</sup>.

Главным в развитии конструкции «многодневных» мотоциклов являются впечатляющие успехи, достигнутые в области форсировки двигателей. Создатели двухтактных моторов овладели искусством гармоничного подбора (для этого даже стали употреблять музыкальный термин «настройка») глушителей, впускных каналов, фаз газораспределения и форм камер сгорания. В результате мощность двигателей в классах 125 и 250 см<sup>3</sup> достигает 15 и 26 л. с. Лет 12—15 назад такой мощностью могли похвастаться лишь лучшие гоночные мотоциклы. Следует ожидать, что через несколько лет и дорожные мотоциклы подтянутся по мощностным показателям до уровня «многодневных».

Однако столь высокая форсировка не дается даром. Двигатель при работе теряет «гибность», резко сужается рабочий диапазон оборотов. Взять хотя бы 50-кубовый «Цюндапп-Г50» (ФРГ). Его мотор развивает максимальную мощность при 7500 об/мин, а максимальный крутящий момент достигается при 7200 об/мин! Здесь даже пятиступенчатая коробка передач не спасает положения. После этого неудивительно, что, например, у 75-кубовых «Симсонов» (ГДР) восемь передач.

Одна из важных задач, стоящих перед конструкторами мотоциклов для многодневок, — добиться лучших динамических показателей, и в первую очередь приемистости, которая тем выше, чем больше мощности приходится на единицу веса мотоцикла.

## На фото сверху вниз

На мотоциклах «МЦет» спортсмены Германской Демократической Республики одержали за последние четыре года блистательные победы в международных шестидневных соревнованиях.

У мотоциклов «Симсон-ГС 75» (ГДР) — двойное зажигание, надежная защита картера двигателя и развитое оребрение цилиндра.

Мотоцикл «Бультак-шерпа» (Испания) снабжен двигателем размерностью 72×60 мм; при рабочем объеме 250 см<sup>3</sup> и степени сжатия 8,0 он развивает 18 л. с. при 8000 об/мин.

Рычажная задняя подвеска 600-кубового ВМВ (ФРГ), последнего из четырехтактных «могиан» на многодневке.

Мощная задняя подвеска 125-кубового «Цюндаппа» (ФРГ). Скоба предохраняет от ссаживания цепь задней передачи.

Решая проблему «мощность — вес», многие конструкторы видят, что дальнейшее наращивание мощности не оправдано, и серьезно задумываются над снижением веса. Стеклопластик, алюминий, титан, магниевые сплавы получают широкое применение, а опыт постройки мотоциклов для кроссов позволяет создавать прочные и в то же время изящные конструкции. Несмотря на длинный глушитель, внушительный воздушный фильтр и дополнительное оборудование, современный мотоцикл для многодневок существенно сбавил в весе. Так, 250-кубовая «Хускварна» (Швеция) весит 100 кг, в то время как гоночные машины этого класса — 125 и даже 130 кг.

Для многодневных моделей, как, впрочем, и для дорожных, важнейшее значение имеет надежность. В связи с этим герметичные кожухи цепи задней передачи, двойная система зажигания, хорошо продуманная конструкция воздухоочистителя, предохранительные скобы вокруг цепей, наконец, мощные амортизаторы — все это нашло сегодня широкое применение.

Каковы же характерные особенности мотоциклов каждой из кубатур?

## Класс 50 см<sup>3</sup>

Мощность двигателей — 6,8—8,5 л. с. при 8500—9000 об/мин. Малый объем цилиндра позволяет применять высокую степень сжатия (до 13,5—14,0). Коробки передач, как правило, шести-восьмиступенчатые. Если два-три года назад у 50-кубовых мотоциклов экипажная часть была довольно ажурной, то сегодня — это прочные рамы: хребтовые («Симсон») и двойные трубчатые (западногерманские «Цюндапп», ДКВ). Общепринятые теперь телескопическая передняя и рычажная задняя подвески имеют довольно большой ход (соответственно 160 и 110 мм). Передние шины выросли до размера 2,75—21, а задние — до 4,00—18. Вес машин колеблется от 78 («Геркулес», ФРГ) до 90 кг (ДКВ). Лучшими в этом классе считаются мотоциклы «Цюндапп» и «Геркулес».

## Класс 75 см<sup>3</sup>

В нем преобладают «расточенные» 50-кубовые двигатели. Их мощность колеблется от 9 л. с. («Симсон») до 9,8 л. с. («Цюндапп»). Эти две марки и задают тон в классе. Для новых «Симсон-ГС 75» (ГДР) характерен отказ от длиннорычажной передней вилки в пользу телескопической.

## Класс 100 см<sup>3</sup>

Его лучшие представители, как например, «Цюндапп», располагают мощностью до 13 л. с. при 8100 об/мин. Большая часть мотоциклов этого класса (равно как и других малых кубатур) снабжена двигателями западногерманской фирмы «Сакс». У моторов «Сакс» 100 см<sup>3</sup> чугунные цилиндры, в то время как на других мотоциклах (ДКВ 100 см<sup>3</sup>, «Симсон» 75 см<sup>3</sup>) применяются алюминиевые цилиндры с чугунной гильзой, а на «Цюндаппах» — алюминиевый цилиндр с покрытием зеркала слоем твердого хрома.

## Класс 125 см<sup>3</sup>

Двигатели здесь уже менее форсированы. Степень сжатия — 9,5—13,0. Мощность колеблется от 14 л. с. на чехословацких «Чезе-



тах» до 15 л. с. на мотоциклах «Пух» (Австрия) и «Геркулесах». При этом максимальное число оборотов удерживается на уровне 8000—8300 об/мин. Коробки передач встречаются и четырехступенчатые («Пух») и шестиступенчатые («Геркулес», ДКВ). Некоторые машины этого класса весят 85—90 кг («Пух», «Цюндапп»), а вес ДКВ и чехословацкого «Чезет» доходит до 100 кг.



## Спортивный ГЛОБУС

### Среди лидеров— советский гонщик

Чемпионат мира по мотокроссу в классе 500 см<sup>3</sup> открылся соревнованиями в австрийском городе Зиттендорфе. Советский гонщик Гуннар Драугс на мотоцикле «Чезет-380» выиграл оба заезда и стал победителем первого этапа. В тройку призеров вошли также два шведа — Б. Нильссон («Хускварна») и Я. Юханссон («Линдштром»). Четвертым был Р. Хикман (БСА), а пятым наш спортсмен — В. Погребняк. Фаворит соревнований Д. Смит, впервые стартовавший на новом БСА (41 л. с., 105 кг), сошел из-за обрыва цепи.

Драматические события развернулись на втором этапе, в Италии. Гуннар Драугс с большим преимуществом выиграл в первом заезде у прошлогоднего чемпиона мира П. Фридрикса (ГДР). Однако во втором заезде наш гонщик попал в завал на старте. Несмотря на это, он мужественно боролся и смог с двадцатого места переместиться на третье. По итогам двух заездов три спортсмена — Драугс, Фридрихс и англичанин В. Иствуд — набрали одинаковое количество очков. Судьбу призовых мест решила сумма времени. Первым оказался Фридрихс, вторым — Иствуд.

В Швеции проходил третий этап. В очень острой борьбе победу завоевал

На снимке: Г. Драугс на трассе в Зиттендорфе.



англичанин Д. Бикерс. Он шел на модернизированном «Чезет-400» с 39-сильным двигателем. Швед Г. Хаммаргрей («Хускварна») вышел на второе место, Д. Смит на БСА был третьим и П. Фридрихс («Чезет») — четвертым. Драугс, хотя и занял восьмое место, продолжает лидировать в чемпионате. У него — 12 очков. Столько же набрал Бикерс. На очко от них отстает Фридрихс.

### Класс 175 см<sup>3</sup>

Эти мотоциклы нельзя назвать самостоятельными конструкциями. Все они — «перерожденные» машины либо класса 125, либо 250 см<sup>3</sup>. К лучшим образцам относятся чехословацкие «Явы» (20 л. с., пять передач, 115 кг), «Чезет» (19 л. с., пять передач, 112 кг), «МЦет» (18 л. с., пять передач, 115 кг) и шведские «Хускварны» (18 л. с., четыре передачи, 100 кг).

### Класс 250 см<sup>3</sup>

Наиболее многочислен. Здесь ведущую роль играют три марки почти равноценных мотоциклов («МЦет», «Ява», «Хускварна»). Моторы «ведущей тройки» отличаются развитым оребрением цилиндра, однотрубной выпускной системой, двойным зажиганием и степенью сжатия порядка 11,0. Мощность их лежит в пределах 26—27 л. с. при 6500—6700 об/мин. Полагая, что такая мощность достаточна, конструкторы этих машин основное внимание уделили теперь расширению диапазона числа оборотов. В этом отношении особенно примечателен «МЦет». Тем не менее и на «МЦет» и на «Явах» сохранены пятиступенчатые коробки передач; у «Хускварны», «Майко» (ФРГ) и «Бультако» (Испания) — четыре передачи.

Особенностью «Явы» является крепление двигателя на резиновых подушках. Интересное новшество ввел и завод «Хускварна» — установку рядом двух цепных звездочек задней передачи (одна для кроссовых, другая — для скоростных частей). «Хускварна», как и «Бультако», весит 100 кг; «МЦет» и «Ява» — соответственно 115 и 120 кг.

### Класс 350 см<sup>3</sup>

Мотоциклы по экипажной части существенно не отличаются от своих 250-кубовых собратьев. Здесь доминируют те же марки: «МЦет», «Ява» и «Хускварна» с двигателями мощностью 28—30 л. с. Это позволяет им при оптимально подобранной для многодневки передаче развивать скорость около 135 км/час (у 250-кубовых машин — 130 км/час). На «Явах» и «МЦет» цепь задней подвески — в герметичном кожухе.

Машины «МЦет» имеют меньший рабочий объем — 300 см<sup>3</sup>, но, несмотря на это, они зарекомендовали себя самыми быстроходными и, главное, надежными.

### Класс 500 см<sup>3</sup>

Как уже указывалось, на современных многодневных трассах мотоциклы этой кубатуры бесперспективны. Зато прекрасные результаты показывают «расточенные» 350-кубовые «Чезет», «Ява» и «Хускварна». Имея рабочий объем 360 см<sup>3</sup>, они развивают 30—32 л. с. при 6200—6500 об/мин, а весят всего 105—125 кг. Все это вместе взятое обеспечивает им полное превосходство над тяжелыми четырехтактными английскими БСА, «Триумфами», АЖС и западногерманским БМВ мощностью 37—45 л. с.

Как мы уже говорили, многодневные мотоциклетные соревнования вносят ощутимый вклад в развитие конструкции дорожных мотоциклов. Благодаря поддержке мотоциклетной промышленности этот вид соревнований приобрел широкий размах.

### После шести этапов

Местом действия очередного, четвертого, этапа первенства мира по мотокроссу в классе 250 см<sup>3</sup> была песчаная трасса в Гехтеле (Бельгия). Прекрасно знакомый с ней бельгиец Ж. Робер смог одержать уверенную победу, отстегнув Т. Халльмана. Сюрпризом этих соревнований явилось третье место финского гонщика И. Сторма, выступавшего на «Хускварне». Снова не повезло Арбекову, который попал в завал и не показал высокого результата.

Неудачно сложился для Арбекова и пятый этап. Здесь, в ФРГ, он выиграл первый заезд. Но во втором с ним столкнулся местный гонщик, и наш спортсмен из-за поломки машины вывел из борьбы. Победил швед Т. Халльман, опередивший своего соотечественника О. Петерссона (оба на «Хускварнах»). Третьим был З. Страд (ЧССР) и четвертым — советский гонщик Ю. Яковлев (оба выступали на мотоциклах «Чезет»).

Шестой этап (Голландия) выиграл Ж. Робер. В. Арбеков занял второе место, оставив позади И. Сторма, Ф. Сигманса и Л. Шинкаренку.

После шести этапов лучшая сумма очков у Робера (32), далее идут Халльман (28) и Арбеков (19).

### „Хонда“ уступает

Еще до начала первенства мира по кольцевым мотогонкам японская фирма «Хонда» объявила, что больше не намерена официально выступать в классах 50 и 125 см<sup>3</sup>. Первые два этапа чемпионата показали, что отныне лишь две марки — «Сузуки» и «Ямаха» — будут господствовать в этих кубатурах. Приводим технические результаты соревнований.

Большой приз Испании в Барселоне: 50 см<sup>3</sup>: 1. Г. Аншайдт — средняя скорость 107,7 км/час; 2. И. Катаяма (оба «Сузуки»); 3. В. Грау («Дерби»). 125 см<sup>3</sup>: 1. У. Айви — 116,6 км/час; 2. Ф. Рийд (оба «Ямаха»); 3. И. Катаяма («Сузуки»), 250 см<sup>3</sup>: 1. Ф. Рийд («Ямаха») — 118,0 км/час; 2. Р. Брайанс («Хонда»); 3. Х. Медрано («Бульгако»), 500 см<sup>3</sup> с коляской: 1. Г. Ауэрбахер и Э. Дайн — 109,6 км/час; 2. К. Эндерс и Р. Энгельгард; 3. З. Шауцу и Г. Шнайдер (все БМВ).

Большой приз ФРГ в Хоненхайме: 50 см<sup>3</sup>: 1. Г. Аншайдт («Сузуки»), — 143,6 км/час; 2. Р. Шмальцле («Крайдлер»); 3. Х. Буск («Дерби»). 125 см<sup>3</sup>: 1. И. Катаяма — 164,0 км/час; 2. Г. Аншайдт (оба «Сузуки»); 3. Л. Сабо (МЦет).

250 см<sup>3</sup>: 1. Р. Брайанс («Хонда») — 172,7 км/час; 2. Ф. Рийд («Ямаха»); 3. Г. Роснер (МЦет). 350 см<sup>3</sup>: 1. М. Хэйлвуд («Хонда») — 179,0 км/час; 2. Д. Агостини («МВ Агуста»); 3. Р. Пазолини («Бенелли»). 500 см<sup>3</sup>: 1. Д. Агостини («МВ Агуста») — 180,8 км/час; 2. П. Уильямс; 3. Д. Финдлей (оба — «Матчлесс»). 500 см<sup>3</sup> с коляской: 1. К. Эндерс и Р. Энгельгард — 155,9 км/час; 2. Г. Ауэрбахер и Э. Дайн; 3. Э. Уэйкфилд и Г. Мильтон (все БМВ).

### Борьба разгорается

Ворьба за звание чемпиона Европы по авторалли продолжается. Четвертый этап проходил в ФРГ. Дистанцию 2210 км завершили 35 экипажей из 101 стартовавшего. Победили англичане В. Эльфорд и Д. Стоун. Прошлогодний чемпион поляк С. Засада и его напарник Е. Пах были третьими.

Следующий этап, ралли «Пневмайт» (1780 км), состоялся в ГДР. Здесь местные гонщики на отечественных машинах «Вартбург-353» показали свое полное превосходство. Они заняли первые три места в абсолютном зачете. Победил экипаж Г. Рютингер и Г. Борк.

На «Ралли тюльпанов» в Голландии убедительную победу одержал экипаж В. Эльфорд и Д. Стоун на 2-литровом «Порше-911С» (160 л. с., 236 км/час). Выступавшие на машинах «Мини-Купер-С» экипажи Т. Мякинен и П. Истер, Р. Аалтонен и Г. Лиддон вышли соответственно на второе и третье места.

Седьмым этапом являлось «Альпийское ралли» в Австрии. Победителем в абсолютном зачете стал польский экипаж С. Засада и Е. Добжанский на «Порше-911С». По сумме очков в чемпионате лидирует В. Эльфорд (48), С. Засада — на втором месте (23).

### Финишировало шестеро

Автомобильные гонки на «Большой приз Монако» (второй этап чемпионата мира) в этом году отличались тем, что их закончили лишь шесть участников из 16 стартовавших. У одних вышли из строя машины (в том числе у Д. Брэбэма и Д. Сертисса), другие (среди них Л. Бандини) попали в аварию. Таким образом победителем неожиданно оказался австралиец Деннис Хьюэлл на машине «Бребхэм-Репко». Показав среднюю скорость 122,14 км/час, он на целый круг (3,14 км) оторвался от финишировавшего вторым Г. Хилла, который выступал на «Лотосе». Третье место занял К. Эймон на «Феррари».



**Советские автобусы  
на Международном  
конкурсе в Ницце**

Ассоциация французских строителей автобусных кузовов в 1948 году положила начало Международной автобусной неделе в Ницце, ставшей ныне традиционной. Сначала она включала только так называемый Конкурс автобусных кузовов. Это оценочное соревнование, где лучшие кузова награждались специальными призами.



Автобус ПАЗ-665Т

значение участию в Автобусной неделе.

В нынешних соревнованиях, восемнадцатых по счету, впервые приняли участие советские автобусы. В Ниццу отравились три машины Львовского завода. Среди них были новейшая

этого трудный экзамен. За абсолютно лучшие показатели во всех классах автобусу ЗИЛ-118 присужден «Большой приз отличия», а автобус «Украина» отмечен «Призом отличия» за победу в своем классе.

После этого международного жюри, в которое входили ведущие специалисты-автобустроители, начало подсчет очков конкурса кузовов. Обзорность, вентиляция, удобство входа и выхода, внешняя и внутренняя отделка, безопасность, даже простота и удобство уборки салона — ничто не ускользнуло от всевидящего ока членов жюри. И вот итог — наши машины получили серебряную медаль.

При этом комплексно учитывались внешний вид машин, комфортабельность, совершенство и новизна конструкции. Позже в программу Недели включили испытательное туристическое ралли на дистанцию около 4000 километров. Затем были добавлены технические испытания автобусов на динамику, эффективность тормозов и подвески. И, наконец, в программу вошел еще один вид экзамена — на маневренность и точность вождения автобусов, своего рода автобусная «фигурка».

Теперь Автобусная неделя стала действительно всесторонними, комплексными испытаниями автобусов. Она приобрела международный характер и ныне постоянно привлекает внимание ведущих автобусных заводов мира, таких, как французские «Берлие», «Савиэм», «Верней», западногерманские «Кэсборер», «Аувертер-Неоплан», «Даймлер-Бенц», «Бюссинг», итальянские «Виберти» и ФИАТ, бельгийский «Ван Хол», голландский ДАФ, английский АЭС, швейцарский «Эггли». Эти фирмы придают большое

модель — междугородный ЛАЗ-699 «Украина» и два образца серийных туристских ЛАЗ-699А. Павловский завод направил свой новый автобус ПАЗ-665Т, а завод имени Лихачева — комфортабельный ЗИЛ-118 «Юность» (см. «За рулем» № 8 за 1963 год).

Неделя началась для наших машин со старта в ралли. Начав путь из Москвы, Киева, Ленинграда, Минска и Львова, они прошли по 3500 километров и успешно финишировали в Ницце.

Главный приз — приз Президента Французской республики — по результатам туристического ралли был присужден советскому автобусу ЗИЛ-118. Призы оргкомитета Недели за последние места также завоеваны советскими машинами «Украина», ЛАЗ-699А и ПАЗ-665Т.

Потом в Ницце нашим посланцам предстояло еще более сложное испытание. Беспристрастные приборы регистрировали приемистость и тормозные свойства автобусов, плавность хода, уровень шума внутри кузова, дымность и шумность двигателей. Советские машины с честью выдер-

Но это было еще не все. Предстояли соревнования на мастерство вождения. Здесь намного опередил всех соперников водитель-испытатель из Львова С. Борим. Выступая за рулем «Украины», он занял абсолютное первое место и завоевал «Большой приз отличия» и медаль Французского автоклуба.

Смотр новейших мировых достижений автобусной техники закончен. Каковы же итоги? Наши автобусы оказались «героями дня». На них выиграны три из четырех основных призов Недели, а всего завоевано двенадцать разных призов, «больших» и «малых». Этот успех радостен сам по себе, а в особенности потому, что это был наш дебют в столь сложных и представительных соревнованиях: в Автобусной неделе 1967 года принимали участие лучшие машины восьми стран.

Примечательно, что этот успех одержан советскими автобустроителями в канун пятидесятилетия великого Октября.

**Л. АФАНАСЬЕВ,**  
руководитель советской делегации, председатель Федерации автомобильного спорта СССР

## 12 призов — наши



Автобус ЛАЗ-699 «Украина»

## МОДИФИКАЦИЯ «ШКОДЫ»

В Чехословакии началось серийное производство новых моделей полубоббишего во всем мире автомобиля «Шкода 1000 МВ» — «Шкода 1000 МВ-люкс» и «Шкода МВХ».

Новые модели отличаются прежде всего повышенной мощностью двухкамерного двигателя — 52 л. с. (против 42 л. с. у старой модели) и увеличенным максимальным крутящим моментом — 7,1—7,5 кгм при 3000 об/мин (вместо 7,0 кгм). Максимальная скорость также возросла — со 120 до 125 км/час. Этого удалось добиться благодаря измененной конфигурации кулачкового валика и улучшенному фазораспределению. В целях повышения надежности распределительного механизма на каждый клапан поставлена дополнительная внутренняя пружина.



«Шкода 1000 МВХ»

«Шкода 1000 МВ-люкс» получила новый, со вкусом отделанный салон и задние фонари, загорающиеся при включении передачи заднего хода.

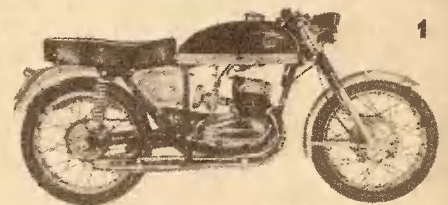
«Шкода 1000 МВХ» — четырехместный двухдверный лимузин. У него новая решетка, закрывающая канал, через который поступает воздух для охлаждения двигателя, и оригинальной конструкции боковые стекла: при опускании их полностью убирается и промежуточная стойка, так что создается впечатление езды в открытом купе с жесткой крышей. Эти и некоторые другие усовершенствования сделали автомобили из Млада Волеславы еще более популярными у автолюбителей.

## ИСПАНСКИЕ МОТОЦИКЛЫ

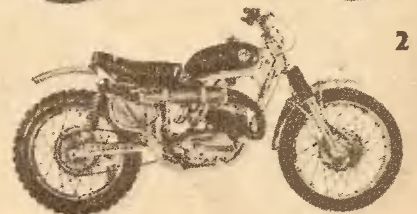
Продукция испанских фирм — мотоциклы классов 50, 100, 125, 150, 175, 200, 250 и 350 см<sup>3</sup>. Но предпочтение отдается рабочему объему 150—200 см<sup>3</sup>. Двигатели — главным образом двухтактные, с обычной системой распределения. Рамы, тормоза и подвески также обычной для мировой промышленности конструкции.

Вот основные модели испанских машин.

Дорожный мотоцикл «Вультако» (фото 1). Две модели — «Тралла» и «Матралла» — имеют одинаковую ходовую часть.



1



2

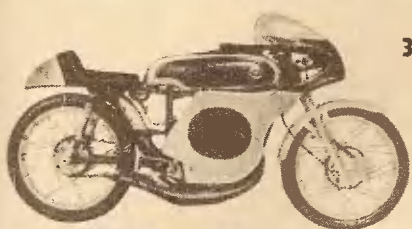


Но двигатели разного рабочего объема. У первой двухтактный двигатель 125 см<sup>3</sup> мощностью 15 л. с. при 7500 об/мин (степень сжатия 11,2). Скорость 115 км/час, расход топлива 2,7 л на 100 км. У «Матралья» мотор 200 см<sup>3</sup>.

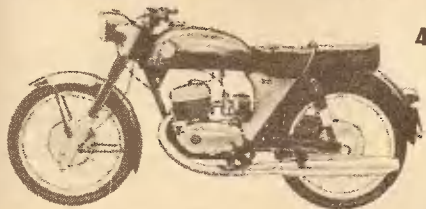
Кроссовый мотоцикл «Бультако шерпа S» (фото 2) выпускается в трех вариантах — с двигателями 125, 175 и 200 см<sup>3</sup>. Модель 125 см<sup>3</sup> имеет двигатель мощностью 19,8 л. с. при 8500 об/мин (степень сжатия 14); у модели 175 см<sup>3</sup> мощность 26,5 л. с. при 9000 об/мин (степень сжатия 14); двигатель 200 см<sup>3</sup> развивает 27,5 л. с. при 9000 об/мин (степень сжатия 12).

На гоночный мотоцикл «Бультако TSS» (фото 3) устанавливаются двигатели 125, 175 и 250 см<sup>3</sup>. В варианте 125 см<sup>3</sup> мощность двигателя 27,5 л. с. при 11 500 об/мин (степень сжатия 13,5).

Мотоцикл «Монтеза импола» (фото 4) выпускается в двух модификациях — дорожной и спортивной. У дорожной машины двухтактный двигатель 175 см<sup>3</sup> мощностью 10,5 л. с. при 5500 об/мин. Скорость 100 км/час, расход топлива 3,3 л на 100 км. Спортивная модификация снабжается двигателем 250 см<sup>3</sup> мощностью 18 л. с. при 7000 об/мин. Скорость 131 км/час, расход топлива 4,2 л на 100 км. Ходовая часть почти неизменная.



3



4



5

У мотоцикла «Монтеза» (фото 5) двухтактный двигатель «Ило» мощностью 2,5 л. с. Скорость 40 км/час, расход топлива 1,5 л на 100 км.

## «СТАР-200» НА СТАРТЕ

Автозавод в Стараховице (Польша) готовится к выпуску нового грузовика «Стар-200», испытания которого недавно закончились. Он придет на смену нынешнему «Стар-25». По сравнению с предшественником у «Стар-200» будет увеличена до 6 тонн грузоподъемность, значительно более удобное управление. Пробег без капитального ремонта достигнет 200 тысяч километров.

Двигатель новой модели — шестцилиндровый (6830 см<sup>3</sup>) дизель с непосредственным впрыском топлива мощностью 150 л. с. при 2800 об/мин. Сцепление — сухое однодисковое. Коробка передач — пятиступенчатая. Примечательной конструктивной особенностью машины является независимая торсионная подвеска передних колес, уникальная для машин такой грузоподъемности. Задняя подвеска — обычная рессорная.

В интересах повышения безопасности гидравлические тормоза имеют две отдельные гидросистемы: переднюю и заднюю. В тормозную систему включен пнев-



Грузовик «Стар-200».

матический усилитель. Машина может буксировать прицеп, тормоза которого имеют пневмопривод. Рулевой механизм — без усилителя, но с большим передаточным числом — 23,5.

Что касается рамы, то она выполнена по классической схеме из профилированной швеллерной секции.

Большое внимание уделено эстетике кабины водителя. Хорошая звуко- и теплоизоляция, отличная обзорность, эффективные отопление и вентиляция значительно облегчают эксплуатацию машины.

Новый грузовик имеет базу 3,4 м, колею колес 1,9 м (спереди) и 1,75 м (сзади). Его скорость 90 км/час.

Помимо базовой модели «200», завод намерен освоить пятитонку повышенной проходимости (модель «244») с обемными ведущими осями. Кроме того, появятся длиннобазный грузовик модели «200-Л», автокран, самосвал, пожарный автомобиль и автобетономешалка.

Для облегчения перехода на новую модель завод некоторое время будет выпускать, переходные модели «Стар» — «28» и «29».

## НЕОБЫЧНЫЙ ГАРАЖ

Под городом Сан-Франциско строится гараж на 8 тысяч легковых автомобилей. Сейчас закончена первая очередь, вмещающая 2800 легковых автомобилей.

Гараж является составной частью международного аэропорта Сан-Франциско и связан с ним в единый архитектурный комплекс.

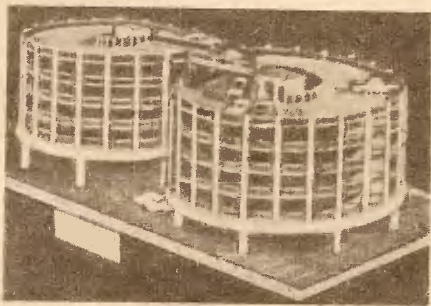
Согласно проекту предполагается, что пассажиры, прибывающие в аэропорт на своих автомобилях, ставят их в гараж, выгружают багаж и на эскалаторах, расположенных в подземных переходах, попадают в зал ожидания аэровокзала.

Новый гараж представляет собой своеобразную четырехэтажную стоянку. Первый этаж находится под землей, второй на 0,6 метра ниже уровня земли — так называемой нулевой отметки. А верхний поднят всего на 7 метров над уровнем земли. Это удешевляет строительство. Для въезда и выезда служат круговые пандусы.

Старушки третий и четвертый этажи должны быть облицованы железобетонными решетками, которые закрывают стоянку и одновременно служат для нее опорой.

Размеры одного стояночного места 2640×5486 мм, причем оно расположено под углом 68 градусов. Такие большие размеры предусматриваются с тем, чтобы водитель мог выгрузить багаж.

Работой гаража управляет электронно-счетная машина, которая контролирует количество автомобилей, подсчитывает плату за стоянку, командует световыми табло, указателями и т. д. Кроме того, в гараже установлена система промышленного телевидения.



● Газета «Унита» — центральная орган итальянской Коммунистической партии — опубликовала корреспонденцию, которую мы печатаем с небольшими сокращениями.

## Каждый час — три кражи

Их похищают двадцать шесть тысяч каждый год. Они могут быть любого типа, любой марки, любого цвета и любой степени изношенности. Более семидесяти автомобилей в день — это среднее число заявлений о кражах, которые ежедневно поступают в полицию и отряды карабинеров.

«Черные зоны» Монтеверде и Сан Джованни в Риме. В них воров действуют поразительно методично. Это «идеальные» кварталы, в которых все можно сделать быстро: там мало гаражей, огромное количество автомобилей брошено у тротуаров, множество кривых, плохо освещенных улочек.

Но и в других районах города дела обстоят не лучше. Более редки кражи в поселках, где воров главным образом ищут определенного типа машины, чтобы снять с нее определенную деталь.

Каждая кража автомобиля связана с «деятельностью» организации, специализированной банды. «Рынок деталей» постоянно нуждается в новом материале, который вводится в «обращение». Основная торговля ведется в Порте Портезе, но ответвления ее необычайно широки, особенно на некоторых частых заводах. Радиоприемники, покрышки, батареи, части мотора — это детали, которые пользуются наибольшим спросом, и их пускают в продажу без всякого опасения. Однако довольно широк спрос и на такие детали, как дверцы, крылья, амортизаторы.

Часто происходят и необычайно страшные кражи допотопных автомобилей, которые обнаруживаются спустя несколько месяцев со снятыми дефицитными деталями.

Следов многих украденных автомобилей обнаружить не удастся. Например, более 450 автомобилей, похищенных за январь и февраль 1967 года, так и не были найдены.

На украденных машинах «работают» банды, состоящие из семи-восьми человек. Каждая группа бандитов имеет строго определенное задание. Как рассказывают, в Сан Витале они подделывали номера (клеймо) на шасси, производили небольшие исправления в автомобиле и пускали его затем в продажу как новый. Другие автомобили, с которых были сняты главные детали, находят брошенными в пещерах близ Кампаньяно или в реке Тибр; эти места превратились в своего рода кладбища машин. Обломки, брошенные на улицах, затем перевозят на свалки.

Несчастливым владельцам часто удается полюбоваться своим только что купленным автомобилем лишь в течение нескольких часов. Вот случай с одним синьором, который, едва выйдя от концессионера, оставил свою новую машину на улице Марсала, чтобы сделать покупки. Возвратившись через несколько секунд, он больше не увидел автомобиля. Или, лучше сказать, он нашел в конце дня лишь его обломки. Есть множество людей, у которых похищали автомобили дванды или трижды.

Опытный вор угоняет автомобиль в течение 5—10 секунд. Достаточно иметь шпильку для волос, чтобы открыть дверцу, достаточно разорвать провода стартера, находящиеся под щитом, и соединить их — и игра выиграна. Можно спокойно воровать автомобили, и никакому патрулю не придет в голову предотвратить это.

Заявление о краже делается лишь на следующий день, и во всех случаях ни один агент никогда полностью не просматривает длинейший список похищенных автомобилей. В действительности агенты ограничиваются тем, что держат под контролем наиболее «горячие» районы, такие, как Монтеверде, Сан Джованни, как Саларно, Прати, Номентано, наиболее пораженные этим видом преступлений.

Перевод с итальянского  
Л. Ваулиной



## Читатели

### О КНИГАХ

«Правила проезда перекрестков и площадей». Книга под таким названием сразу привлечет внимание водителя. А заглянув в нее, он убедится, что для разговора выбран совершенно правильный путь: из 110 страниц книги 94 — занимают задачи-схемы. И это закономерно. Есть ли более подходящий способ изучения правил движения на перекрестках, чем иллюстрации? Они наглядно показывают, кто и куда может двигаться в той или иной обстановке.

Однако, намерившись решить поставленные перед собой задачи подобным образом, авторы должны быть предельно внимательными и точными в каждом штрихе, каждой детали рисунка, в противном случае любая на

\* А. Ахмедов, Ю. Глазков. Правила проезда перекрестков и площадей. Издательство ДОСААФ, 1966, 100 000 экз., 15 коп.

первый взгляд малозначащая небрежность обернется серьезными ошибками. Именно небрежность виной тем ошибкам, которые я обнаружил на страницах книги А. Ахмедова и Ю. Глазкова, ибо трудно предположить, что авторам не известно принятое сейчас размещение сигналов светофора (стр. 5), будто они не ведают, что транспортные средства, движущиеся по площади, пользуются преимущественно перед въезжающими на нее (на схемах 92—94 их пути показаны односторонними линиями).

Или возьмем другой пример. На схемах 7 и 9 изображены перекрестки улиц, равных по ширине. Однако авторы в каждом случае одну из улиц относят к главным, создавая тем самым у читателей ложное представление, что всякая улица с трамвайным движением или размеченными рядами движения будет главной. Список подобных неряшливостей в иллюстрациях можно было бы продолжать.

Но беда не только в них.

Обидно, что авторы мало что добавляют к примерам, приведенным в официальном издании Правил движения. Многие вопросы из тех, что чаще всего ставят водителей в затруднительное положение, в книге как раз и не рассматриваются. В частности, проезд перекрестков У-образной формы, развилки, сложных перекрестков и т. п.

Всего этого полезного в общем хорошо задуманной книге значительно снижается.

В. ЛЕРНЕР,  
нештатный автоинспектор

г. Луганск

Мне хотелось сказать несколько слов о вышедшей недавно книге «Правила проезда перекрестков и площадей». Рассматривая иллюстрации (а это здесь главное), мы сталкиваемся с каким-то пренебрежением к принятому самими авторами условному обозначению разрешенных направлений движения транспортных средств».

Если, например, не читать подрисовочных подписей, то и не поймешь, в какой же последовательности проезжают перекрестки транспортные средства, показанные на схемах 6, 8 и других. В то же время неясно, какими соображениями руководствовались авторы, показывая пунктирными линиями («условно разрешенные» пути двух автомобилей, одновременно выполняющих левый поворот при обозначенном центре перекрестка (схема 18). Ведь на рисунке никаких помет для беспрепятственного движения автомобилей нет, а если они подразумеваются, то этот принцип надо выдерживать и в остальных схемах.

Не помогают, а скорее вносят путаницу и неудачные иллюстрации к правилам проезда площадей. Вообще было бы неплохо видеть в пояснительных текстах под схемами ссылки на соответствующие статьи Правил.

Н. ВОЗЖЕННИКОВ,  
инженер

Ленинград

## ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ «КОВРОВЕЦ»!

1. При уменьшении зазора в прерывателе угол опережения зажигания уменьшится, при увеличении — увеличится.
2. Возможен пропуск масла через уплотнения и недостаточно герметичные резьбовые соединения.
3. 24 штуки.
4. Устойчивое движение двухколесного одноколейного транспортного средства основано на стабилизации передне-

## СМОТРИ В ОБА!

Перед Вами на этот раз ночная картина. Правила движения днем и ночью, разумеется, одни и те же. Но есть в то же время и некоторые особенности — необходимость строго выполнять правила пользования осветительными приборами. Именно из-за незнания, а чаще — пренебрежения этими требованиями и происходит большинство ночных дорожных происшествий. Наиболее распространенные ошибки из тех, что обычно совершают водители, мы постарались показать на этом рисунке.

Первая из них, вероятно, сразу бросается в глаза: в левом нижнем углу рисунка один из водителей при встречном разъезде не переключил свет фар на ближний. Тут же справа показан автомобиль, везущий длинномерный груз, который не освещен, как этого требуют правила движения.

Водитель автобуса тоже отступает от правил: ведь при встречных разъездах фару-прожектор надо обязательно выключать. Рядом четвертая ошибка — в темноте оставлять на обочине автомобиль без света нельзя. Мы не говорим уж о том, что при длительной остановке его вообще надо убирать за пределы дорожного полотна.

На перекрестке в правом верхнем углу рисунка преимущественным правом проезда пользуется гужевая повозка, а не автомобиль, так как она движется по главной дороге (обратите внимание на знак, установленный перед перекрестком). На следующем перекрестке влево тоже нарушитель — водитель автоцистерны. В темноте двигаться со светом лишь в правой фаре запрещено.

Две последние ошибки — седьмая и восьмая — связаны с правилами движения велосипедистов и пешеходов. Во-первых, повороты налево и развороты велосипедистам разрешены только на перекрестках улиц, да и то не на всех. Во-вторых, пешеходы вдоль дорог должны ходить по левой обочине.

## Ответы на вопросы четвертого тура (см. «За Рулем», 1967, № 4)

го колеса, обеспечиваемой «плечом устойчивости», наклоном рулевой колонки и гироскопическим эффектом колес.

5. Четыре пружины.
6. Каждый подшипник имеет по 21 шарик.
7. Три соединения имеют левую резьбу: ось переднего колеса — М14×1,5 мм; первичный вал коробки передач — М14×1,5 мм; вторичный вал (основная шестерня) — М22×1 мм.

8. 14 поверхностей трения.
9. Да, взаимозаменяемы.
10. Четыре наименования.

## Ответы на задачу, помещенную на стр. 23

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

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

Корректор И. П. Замский

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны: К 8-52-24 (общий); К 8-37-64 (отделы воспитания и обучения; спорта и туризма; безопасности движения и обслуживания); К 8-33-28 (отдел науки и техники); К 8-36-60 (отделы писем и оформления). Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 23.5.67 г. Бум. 60×90%. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 1800 000 экз. Подп. к печ. 29.6.67 г. Цена 30 коп. Г-42344

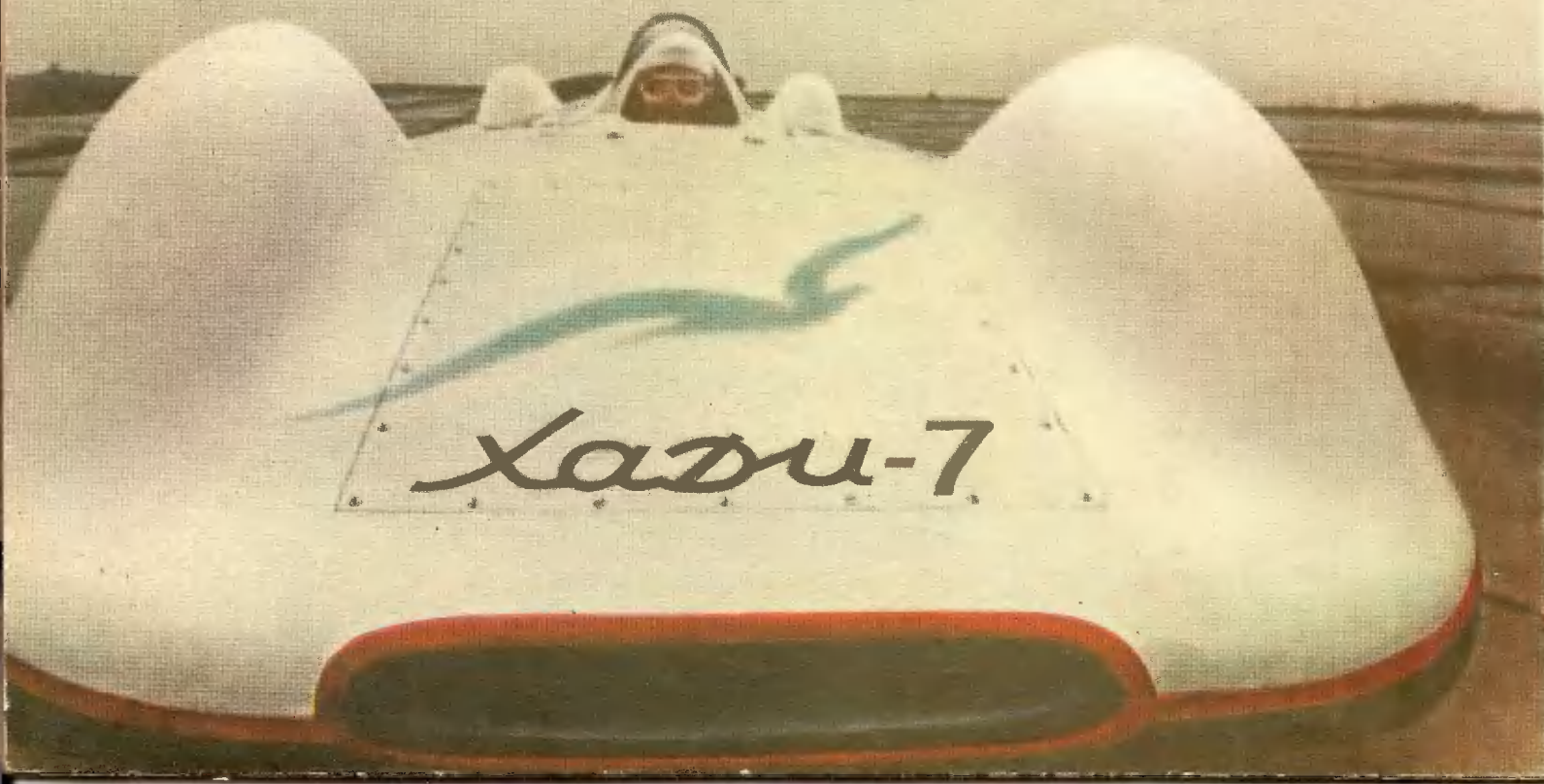
Отпечатано с диапозитивов 3-й типографии Воениздата, (Москва, Д-7, 1-й Беговой проезд, 7а, корпус 6) в типографии издательства «Звезда», (Минск, Ленинский пр., 79). Зак. 399.







35-39



Хаджи-7