

Новый малолитражный
с маркой ВАЗ



За рулём

ИЮНЬ · 1968 · № 6



ГРОЗНАЯ СИЛА, ГОРДОСТЬ НАРОДА

Еще недавно эту могучую технику, ракеты различных классов и назначения — грозную силу Советской Армии, гордость народа — наши юноши, призывники, воспитанники автотоклубов ДОСААФ, видели лишь на больших парадах, на кинолентах. Теперь, надев военную форму, юные патриоты стали участниками многих полевых занятий и учений, где проверяется техническое мастерство, боевая готовность советских воинов.

На верхнем снимке: командир отличного подразделения ракетчиков инженер-капитан В. Будняк. На второй фотографии запечатлен ракетный удар. Подвижные ракетные установки на марше (нижний снимок).

Фото А. Сергеева и Е. Удовиченко



Этот новый раздел в нашем журнале непосредственно обращен к будущим воинам, к тем, кто сегодня трудится на заводах и полях, сидит за школьными партами и в студенческих аудиториях, а завтра станет в ряды защитников Родины. «Разговор по душам» — непринужденная беседа ветеранов, умудренных жизненным и боевым опытом людей с молодежью, готовящейся к службе в Советских Вооруженных Силах.

Первое слово мы предоставляем прославленному военачальнику, маршалу Советского Союза Филиппу Ивановичу Голикову. Это слово о самом близком, дорогом и возвышенном — о нашей любимой Родине, социалистическом Отечестве, защита которого является священным долгом всех советских граждан.

Филипп Иванович относится к людям того поколения, на плечи которого легло много трудовых и боевых обязанностей по защите страны Советов, укреплению ее оборонного могущества. Активный участник гражданской войны, Филипп Иванович прошел путь от рядового бойца Красной Армии до маршала Советского Союза. В годы Великой Отечественной войны, в самое суровое для страны время, он командовал армией, был заместителем командующего фронтом, командующим фронтом, участвовал в битвах под Москвой, Сталинградом и других сражениях. После войны возглавлял Главное управление кадров Министерства обороны, Главное политическое управление Советской Армии и Военно-Морского Флота.

К беседам с будущими воинами редакция намерена привлечь также других прославленных советских полководцев, генералов, офицеров, партийных, советских работников, писателей, очеркистов, ветеранов войны и труда, которые расскажут молодежи о советском патриотизме, руководящей роли Коммунистической партии в строительстве Советских Вооруженных Сил.

В новом разделе пойдет также разговор на темы воинского воспитания: о героических традициях советских воинов, о присяге на верность Родине, воинском товариществе, о Знамени части, обо всем том, что составляет символ доблести и славы нашей армии.

Военная служба всегда требовала высокой дисциплины, особой четкости, выдержки, быстрого, беспрекословного исполнения всех распоряжений. Эти требования тем более важны в современных условиях, когда Советские Вооруженные Силы оснащены могучей техникой, ракетами, средствами автоматизации и электроники. Теперь малейшая оплошность одного военнотруженика может быть чревата опасными последствиями. Познакомить будущего воина с требованиями воинской дисциплины, с жизнью по уставам и приказам командира — такова еще одна задача нового раздела.

Юным читателям, которые мечтают стать офицерами-танкистами, автомобилистами, мы расскажем об автомобильных и танковых училищах, о их жизни, боевых традициях, о порядке поступления на учебу, требованиях к воину в мундирных погонах.

Надеемся, что эти беседы расширят у читателей представление о нашей славной армии, ее исторических задачах, помогут молодым людям глубже осмыслить свое назначение и место в жизни, будут способствовать формированию у них высоких нравственных качеств — верности коммунизму, любви к Советским Вооруженным Силам, готовности с оружием в руках защищать свою любимую социалистическую Отчизну.

За нашу Советскую Родину!

За рулем

№ 6 - Июнь - 1968

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

ОТЧИЗНЫ СЫН, ОТЧИЗНЫ ВОИН



Беседу ведет
маршал
Советского Союза
Филипп Иванович
ГОЛИКОВ

Дорогие юные друзья! Разверните географическую карту своей страны — Союз Советских Социалистических Республик, окиньте мысленным взором наши просторы. Велики, необъятны они. Когда на Черноморском побережье расцветают абрикосы, на Севере еще бушует пурга, когда Москву озаряют первые лучи восходящего солнца, на берегах Тихого океана уже начинается вечер... На десятки тысяч километров протянулись границы Родины — от Кушки до мыса Челюскин, от Балтийского до Охотского моря. На более чем 22 миллионах квадратных километров площади СССР проживает свыше 200 миллионов наших сограждан. Это национальности и народности, объединенные в 15 союзных, 18 автономных республик, 10 национальных округов. Все это наша великая социалистическая Родина.

Ни на минуту не сомневайтесь: вы уже многое о ней знаете и питаете к ней большие сыновьи чувства. И не только по школьным учебникам изучаете ее природу, экономику, традиции, характер и обычаи народа. Мне известно: большинство из вас, читателей журнала, связано с автомобильной и мотоциклетной техникой, моторными видами спорта. Вам приходится много ездить, встречаться с людьми, восхищаться щедростью родной природы, видеть, как растут новые прекрасные города, огромные заводы, гигантские плотины электростанций. Все это расширяет наши представления о своей социалистической стране, ее прошлом и настоящем. А открытие мира в жизни каждого человека — это прежде открытие Родины, осознание основ народного бытия, волшебных звуков родной речи, первые и самые памятные впечатления от природы своего Отечества.

Михаил Иванович Калинин хорошо сказал в свое время: воспитание патриотизма начинается с глубокого познания Родины.

В самом деле: чем больше вы будете ее знать, тем ярче, во всем многоцветии красок, многообразии своих дел и замыслов она встанет перед вами. Вы увидите ее страной дерзновенного подвига, возвышенных человеческих свершений. И ваши нежные сыновьи чувства, любовь к ней будут углубляться, крепнуть и мужать. А это и есть патриотические чувства.

Понятия «Родина», «Отечество», «патриотизм» — понятия, в сущности, идентичные, равнозначные. Они и происходят от одного греческого слова «патрис» — соотечественник, патриот. И, конечно, патриот тот, кто любит родную природу, отчий дом, улицу, на которой живет, школу, в которой учится, завод, колхоз, где работает, кто любит свою семью, друзей, песни, народные обычаи.

Но патриотизм в широком смысле слова — это не дань детству. Это прежде всего зрелое гражданское сознание, это глубокий государственный разум народа, помогающий ему яснее видеть грандиозность и величие того достоинства, которое принес нашей Родине Великий Октябрь, видеть всю меру своей ответственности за сбережение и приумножение социалистических завоеваний, за коммунистическое будущее родной страны.

У русского народа, народов, населяющих нашу страну, патриотические чувства

ЗДЕСЬ ВЫСТУПАЛ ИЛЬИЧ

Очевидцы этой исторической встречи рассказывают о ней так. Владимир Ильич по лесам недостроенного здания поднялся на второй этаж, где его ожидали рабочие и их семьи. Бурной овацией встретили они вождя. А когда он начал свою речь, все стихло. В. И. Ленин говорил о трудностях молодой Страны Советов, о задачах на ближайшее будущее. Его речь слушали с огромным интересом. Рабочие про себя уже строили планы: как наладить выпуск отечественных машин.

Их ободрили слова Владимира Ильича, сказанные после митинга:

— Вы через четыре-пять лет будете здесь выпускать свои, советские автомобили.

Это было 50 лет назад — 28 июня 1918 года. В стране полыхала гражданская война. Глава государства, до предела занятый делами обороны Советской Республики, партийным, хозяйственным руководством, нашел время побывать на Симоновской заставе, встретиться с рабочими автомобильного завода АМО. В сущности, завода в прямом значении этого слова тогда еще не было. Мастерские, находившиеся в Туфелевой роще, собирали автомобили из узлов и деталей различных марок.

Со временем предприятие стало расширяться. В 1921 году была выпущена первая партия отечественных двигателей. В. И. Ленин телефонограммой горячо поздравил амовцев с большим успехом.

А в седьмую годовщину Великого Октября по Красной площади прошли десять автомобилей АМО-Ф-15, изготовленные по чертежам советских конструкторов, из советских материалов до последнего винтика. Вся страна отметила эту замечательную победу.

...Недалеко от того места, где 50 лет назад выступал В. И. Ленин, — на центральной магистрали Московского автомобильного завода имени И. А. Лихачева — высится бронзовый монумент. Десятки тысяч зиловцев рано утром, в полдень, поздно вечером проходят мимо Ильича, с волнением всматриваются в дорогие черты, с гордостью думают: как порадовался бы вождь революции тем громадным изменениям, которые произошли за истекшие пятьдесят лет.

Первенец отечественного автомобилестроения, автозавод имени Лихачева давно уже стал высокотехнологичным и автоматизированным предприятием. Здесь работают сотни автоматических линий, конвейеры протянулись на многие десятки километров. Непрерывным потоком идут с завода первоклассные автомобили ЗИЛ-130 и ЗИЛ-131. На очереди — новая модель — ЗИЛ-133 — машина высокой грузоподъемности. И нет такого уголка в нашей стране, где бы не трудилась грузовики Московского автозавода.

В. АПАТОВ,
Н. УШАТИКОВ,
сотрудники многотиражной газеты
«Московский автозаводец»

проявлялись и раньше — в борьбе за национальную независимость, за народную свободу. Из истории вам известно, что именно чувство патриотизма вдохновляло передовых людей русского общества на борьбу против социального гнета. Огонь патриотизма нес в своей душе Радищев, гневно выступивший против народного бесправия. Этот огонь горел в глазах Пушкина, когда он проникновенно призывал:

Пока свободою горим,
Пока сердца для чести живы,
Мой друг, отчизне посвятим
Души прекрасные порывы!

Тысячи и тысячи революционеров, этих рыцарей света, шли на виселицы, какому движимые высоким патриотическим стремлением: видеть Россию раскрепощенной, богатой, а народы, ее населяющие, — свободными и счастливыми.

Какая воля и твердость духа, какое ясное понимание ответственности за судьбы Отчизны обнаруживались в людях, какой несокрушимой оказывалась их преданность Отечеству, когда над страной нависала угроза иноземного порабощения! Примите во внимание, какое это было время. «Наш народ, — справедливо писал Алексей Толстой, — прежде поднимался на борьбу, хорошо понимая, что и спасибо ему за это не скажут ни царь, ни псарь, ни боврин. Но горяча была любовь народа к своей земле, к непасковой Родине своей, неугасимо в уме его горела вера в то, что настанет день справедливости, скинет он с горба всех захребетников, и земля русская будет его землей, и распашет он ее под зопотую ниву...»

И это время пришло. Его принесла Октябрьская социалистическая революция. Благодаря титанической борьбе трудящихся, ведомых Коммунистической партией, на земле родилось новое, первое в мире социалистическое Отечество рабочих и крестьян, государство нерушимой дружбы народов, подлинная родина людей труда. Возвращаясь мыслями к годам своей юности, могу сказать, как это высокое чувство хозяина своей страны уже тогда вдохновляло нас, граждан молодой Советской республики, на подвиги.

Молодость свою помню тревожной, огневой. На республику Советов со всех сторон наседали враги. Разные они носили мундиры, на разных языках говорили, а цель ставили одну: загасить факел Октября, задуть народную власть. И когда глава Советского государства великий Ленин, Коммунистическая партия бросили клич «Социалистическое отечество в опасности!», тысячи и тысячи сынов нашего народа, трудовая молодежь с огромным воодушевлением пошли в ряды родной Красной Армии, не щадя своих жизней, с оружием в руках защищая свое подлинное Отечество — Советскую республику, страну свободы и счастья трудового народа.

Теперь, после Октября 1917 года, любовь к Родине, преданность ей, готовность к ее защите приобрели новый глубокий смысл и новое идейно-политическое содержание. Экономической основой советского патриотизма стали социалистическая система хозяйства, социалистические производственные отношения. Политической основой — советский государственный строй. Марксизм-ленинизм, творческое учение о коммунизме духовно питает, одухотворяет патриотические чувства советских людей.

Великая гордость живет в сердце каждого нашего человека, гордость за свою страну, ставшую саечетом и надеждой для простых людей всей Земли, высоко несущую победоносное знамя идей Маркса и Ленина. Эта законная гордость, этот патриотизм — чувства действенные, активные, зовущие к подвигам в труде и в бою. И не удивительно, что единым бессмертным подвигом народа обозначены годы Великой Отечественной войны. Природа этого подвига, природа нашей военной победы заключена в коллективной воле людей, на жизнь и смерть скрепленных воедино долгом перед Советской Родиной.

Вы, молодые люди, это знаете по книжкам, а мы помним раннее утро 22 июня 1941 года, когда черные силы фашизма внезапно, воровски обрушились на наши мирные города и села сотни тысяч тонн смертоносного груза. Они хотели смести с лица земли Страну Советов, уничтожить наш свободолюбивый и трудолюбивый народ — таков был чудовищный замысел маньяка Гитлера и его банды.

Четыре года, день за днем, не стихая ни на минуту, продолжалось гигантское единоборство советского народа с вооруженными до зубов гитлеровскими разбойниками. В героическую летопись нашего народа вписаны немеркнущие страницы беспримерного мужества, стойкости советских воинов. Даже тогда, когда было невыносимо тяжело, наши люди, твои, юный друг, соотечественники, не щадя себя, шли на смерть во имя свободы и независимости социалистической Отчизны. Со связками гранат бросались они под гусеницы танков, звывали грудью амбразуры дотов, переносили все невзгоды окопной жизни, задыхались в огне и дыму сражений, поднимались в атаки, чтобы ты со дня своего рождения не знал, что такое война, чтобы тебе дышалось легко, чтобы стены твоей школы и твоего института не сотрясла взрывы снарядов и бомб.

Сколько потрясающих душу, исполненных великого значения завещаний героев Великой Отечественной войны еще и сегодня находят наши люди. «Моя партия, моя Родина, мой героический народ! Погибаю, но не сдаюсь!», «Смерть фашистским оккупантам, да здравствует Советская Отчизна!», «Вперед, за Родину!» — с этими гордыми патриотическими призывами воины шли в атаку, их писали кровью на камнях мостовых и стенах домов. Клялись Отечеству, народу своему разгромить оккупантов.

Вот совсем недавно в порыве фавшей солдатской фляге, более 26 лет пролежав-

шей в земле, найдена записка, принадлежащая человеку высокой стойкости и преданности родной стране:

«Я коммунист, с честью выполнил свой долг перед партией, перед народом. Бейте фашистов беспощадно, они сильны перед слабыми, а перед сильными — они ничто. Не бойтесь смерти. Она приходит один раз. Прославляйте Родину своей преданностью...

Коммунист, разведчик стрелкового полка старшина Исланов. 28.12.1941 года под городом Старицей Калининской области».

Героизм советских людей был массовым, подвиги беспримерными. Воспитанные Коммунистической партией, беспредельно преданные Отчизне, наши воины на фронте, рабочий класс и колхозное крестьянство в тылу отдавали все свои силы, не щадили жизней своих во имя свободы и независимости Родины. И вам, молодым людям, готовящимся к выполнению воинского долга, к службе в Вооруженных Силах, есть у кого брать уроки мужества, есть на кого равняться.

Скоро вы наденете военную форму. Это почетная форма, как почетна и вся служба воинская. Ведь наша армия — это живая частичка народа, яркое выражение народного характера, сущности общества, создавшего ее.

То, что многие из вас избрали профессию шофера, увлекаются техникой, весьма полезно и похвально. Вы только вдумайтесь, насколько могуча и грозна наша техника и как ее много в войсках: быстроходные бронетранспортеры, могучие танки, сверхзвуковые реактивные самолеты, мощные автомобили-вездеходы, тягачи, новейшая техника десантников, инженерных войск, средства наблюдения, разведки и связи... С любым из этих технических средств вооружения кто-то из вас сразу же столкнется, надев солдатскую шинель.

Свою несокрушимую силу Советская Армия демонстрирует в самых сложных условиях на полях учений, в обстановке, близкой к боевой.

Вы должны отдавать себе ясный отчет и в том, что технику приводят в действие люди, наши замечательные воины, безгранично верные Родине, делу коммунизма, священному солдатскому долгу. Это люди мужественные, волевые, исполненные высокого нравственного, гражданского долга. Вот эту высокую нравственность, мужество, верность Отчизне надо воспитывать в себе сегодня, завтра, всегда, пока бьется сердце. Только это замечательное качество, помноженное на знание техники, на глубоко осмысленные, умелые действия, принесет успех в современном бою.

Дорогие юные друзья! Закончу беседу тем, с чего ее начал. Необъятны просторы нашей Отчизны, велики ее богатства. Вся она сейчас в стройках, в горячем труде, в победоносной битве за коммунизм. На каком бы языке советский человек ни говорил, к какой бы национальности он ни принадлежал, он преисполнен высокими патриотическими чувствами: сделать свою Родину еще более могучей, надежно защищенной от любых посягательств.

Мы знаем: над миром снова сгущаются грозные тучи. Американские империалисты, попирая законы разума и совести, пулей, напалмом, бомбами пытаются подавить свободу народов, насадить свои человеконенавистнические порядки. Грохот войны во Вьетнаме, бряцание оружием в других уголках земного шара мы воспринимаем как боевую тревогу, как набат, зовущий нас к непримиримой ненависти к врагу, к величайшей бдительности, мобилизационной и боевой готовности.



Вооруженные защитники Родины неустанно совершенствуют свое боевое мастерство: изучают технику, водят автомобили, тягачи, отрабатывают все элементы действий у боевых установок.

На снимке: воины-ракетчики получают инструктаж перед тем, как приступить к боевой работе.

Фото А. Сергеева

ВЫСОКИЙ ДОЛГ ЮНОСТИ

Если вы попадете в Азербайджан, вам долго и горячо будут рассказывать о строительстве Сумгаитского химического комбината. На Севере, в Архангельской и Мурманской областях, вы узнаете о больших стройках целлюлозно-бумажных предприятий в Котласе, Архангельске, комбинатов «Апатит», Ждановского горнообогатительного. На Урале, в Казахстане, в Ирнурской области, Красноярском крае танки новостроек вам назовут десятки. Это и комбинат «Каратау», и Джамбульская ГРЭС, и Норильский горно-металлургический комбинат, и Братский лесопромышленный комплекс. Свыше ста крупнейших строен пятилетки объявлены Всесоюзными ударными комсомольскими.

Среди строителей немало ребят призывного возраста. А у наших юношей, комсомольцев замечательная традиция: в мирные дни неустанно готовить себя и вооруженной защите Родины, выполняя высокий патриотический долг.

Чтобы помочь юношам овладеть основами военного дела, освоить технические специальности, хорошо подготовиться к службе в армии, ЦК ДОСААФ недавно принял постановление «О мерах по улучшению оборонно-массовой работы на крупнейших новостройках пятилетки».

Считать важнейшей задачей первичных организаций ДОСААФ новостроек, — говорится в постановлении, — дальнейшее усиление военно-патриотического воспитания молодежи и практическое выполнение Закона СССР о всеобщей воинской обязанности, привлечение большинства юношей и девушек к изучению основ военного дела и занятиям военно-техническими видами спорта.

Среди мер, предусмотренных постановлением, большое место отводится развешиванию действенных и яркой пропаганды ленинских заветов о защите социалистического Отечества, деятельности партии и правительства по укреплению и совершенствованию Вооруженных Сил, славной истории и боевых традиций Советской Армии и Военно-Морского флота. Указывается на необходимость широко развернуть подготовку кадров массовых технических профессий — шоферов, трактористов, бульдозеристов, мотоциклистов, мотористов. В этих целях оборонным комитетам предлагается обеспечить техникой, имуществом, наглядными пособиями, учебниками в первую очередь учебную сеть ДОСААФ новостроек.

Постановление обязывает комитеты Общества создавать на строящихся предприятиях команды, секции по различным военно-техническим видам спорта, в том числе активно развивать мотоциклетный, автомобильный спорт, систематически проводить соревнования, сдачу норм комплекса «Готов к защите Родины», готовить разрядников.

ЦК ДОСААФ рекомендует комитетам Общества широко развернуть социалистическое соревнование на лучшей постановку оборонно-массовой работы среди молодежи Всесоюзных ударных комсомольских строек.

ТАК РОЖДАЕТСЯ АВТОЗАВОД

Хроника строительства

Учитывая значение и сжатые сроки сооружения комплекса Волжского автозавода, VII пленум Куйбышевского областного комитета партии определил строительство как важнейшую хозяйственно-политическую задачу всей областной партийной организации.

По-ударному трудятся строители и монтажники. Широко развернулись работы на всех основных объектах. Сейчас успех стройки решают темпы укладки бетона, монтажа стальной арматуры, сборного железобетона и металлоконструкций.

За один месяц на строительстве Волжского автомобильного завода выполнены следующие работы: переработано 625 тысяч кубометров грунта,

уложено 49 180 кубометров бетона, смонтировано 3800 тонн металлоконструкций и 15 730 кубометров сборного железобетона,

уложено 2928 кубометров кирпича, 2300 квадратных метров полов и кровли, проложено 9100 погонных метров керамических, железобетонных и стальных труб.

На вооружении строителей — 1530 автомобилей, 140 бульдозеров, 860 строительных кранов, 75 кубовых экскаваторов, 16 скреперов и другая техника.

Изыскатели в установленные сроки выполнили все угловые, линейные и высотные измерения, сделали съемку на площади более 20 квадратных километров. Таким образом было обеспечено проектирование основных корпусов.

Затем геодезисты, топографы, геологи приступили к решению другой задачи. Южнее села Русская Борновка на площади 12 квадратных километров развернулись изыскательские работы, связанные с постройкой нового города. Эти работы проводятся на месте будущих четырех крупных объектов — коммунальной зоны, медицинского городка, питомника и набережной.

Сооружение Волжского автозавода — лаборатория передового опыта. Здесь применяются новые материалы и конструкции. Впервые в отечественной практике осваивается изготовление и монтаж стальных профилированных настилов, устройство кровли с применением эффективного утеплителя.

По новому графику, предусматривающему непрерывную рабочую неделю, стали работать бетонные заводы предприятий стройиндустрии города Тольятти.

Управление Автозаводстроя получило новый административный корпус на площадке производственной базы автозавода. В корпусе разместятся оперативный штаб стройки, проектно-сметный отдел «Гидропроект», отдел сетевого планирования Куйбышевгидростроя.

Бригада монтажников Георгия Алтухова из треста «Стальконструкция» завершила монтаж металлоконструкций на первом пролете склада металла прессового корпуса. В пролете длиной около 800 метров и высотой 23 метра верхолазы в короткий срок смонтировали три тысячи тонн металлоконструкций.

Объединенный постройком Куйбышевгидростроя присвоил звание «Мастер труда» бригадире Спецстроя Михаилу Кулинову, бригадире Автозаводстроя Геннадию Рубустову, монтажнику Химэнергостроя Николаю Зубнову, бульдозеристу управления механизации Петру Досаеву и другим передовикам.

Партийно-хозяйственный актив Куйбышевгидростроя принял решение об усилении массово-политической и идейно-воспитательной работы на стройке.

Газета «Волжская коммуна», откуда взяты приведенные выше факты, сообщает о непрерывном нарастании темпов строительства Волжского автомобильного завода.



Наши читатели, очевидно, помнят статью «Назовите их имена», опубликованную в майском номере журнала за 1966 год. В ней среди фронтовых водителей — Героев Советского Союза — называлось имя гвардии старшего сержанта П. И. Назаренко, шофера «катуши», героически погибшего в боях с гитлеровскими захватчиками на территории Белоруссии.

О подробностях подвига Павла Назаренко и его товарищей рассказывается на этих страницах.

Памятник Героям Советского Союза гвардейцам — старшему сержанту П. И. Назаренко, сержанту Т. И. Светличному и рядовому С. Д. Бородулину.

Так получилось, что в Сенно, тихий городок на Витебщине, я прибыл в воскресенье. О делах, естественно, нечего было думать, и тогда я отправился на почту. По пути меня догнала группа мальчиков и девочек, которые о чем-то с азартом спорили. Походная экипировка, рюкзаки или просто хозяйственные сумки в руках подсаживали — это местные туристы.

«Отправились путешествовать, — подумал я. — Да, видать, не очень дружны или не поделили чего?» Но, уловив обрывки разговора ребят, я насторожился и прибавил шагу.

— Ты откуда знаешь? — горячился беловолосый мальчишка.

— А вот знаю, — не сдавался другой, покореннее. — Я с папкой приезжал и знаю, где улица Назаренко. Понял? Спроси у кого хочешь, если не веришь.

Тогда беловолосый подошел ко мне и спросил, как пройти на улицу Назаренко. Я объяснил ему и, в свою очередь, поинтересовался, откуда они и куда идут. Оказалось, ребята совершают поход по местам боев, сами из соседнего села, но город знают плохо, оттого и возник спор.

— Ну, если так, вы должны знать, кто такой был Павел Назаренко.

— А мы знаем, — хором ответили ребята, — он Герой Советского Союза, на «катуше» воевал.

— Наш отряд его именем назван, — сказала одна из девочек.

— А других героев тоже знаете?

— Знаем, — отвечали ребята. — Тимофей Светличный и Сергей Бородулин. Их портреты висят в нашем клубе.

Я не стал больше расспрашивать следопытов: у них дела поважнее, чем разговор с первым встречным. Но что мне было дорого в этой встрече? Я, военный человек, с благодарностью подумал о тех взрослых, кто заинтересовал школьников, направил их энергию на изучение героики прошлого, кто помогает молодому человеку понять величие подвига отцов, до конца выполнивших свой солдатский долг перед Родиной. Сейчас лишь старожилы помнят ту июньскую ночь сорок четвертого, когда у переправы на берегу речки Оболянки грохотал ожесточенный бой. И я решил рассказать то, что знаю о героях-гвардейцах, чьи имена носят три улицы города Сенно.

Это было после прорыва обороны гитлеровцев под Витебском. Наши войска развивали наступление, окружая крупную группировку врага. Под Богушевском в прорыв вошла конно-механизированная группа генерала Н. С. Осликовского. Громя вражеские резервы и тылы, она продвигалась к Сенно. В составе одного из передовых отрядов находилась батарея 3-го отдельного гвардейского минометного полка. Вслед за конниками по разбитым лесным дорогам, преодолевая заболоченные участки, шли вперед боевые и транспортные машины.

В кабине рядом с шофером Павлом Назаренко — командир боевого расчета «катуши» сержант Тимофей Светличный, наводчик рядовой Сергей Бородулин. Второй год воюют они вместе. За это время крепко сдружились. Командир полка гвардии майор Золотайко не раз отмечал мужество и отвагу расчета в сражениях под Смоленском и Городком, на подступах к Витебску.

Павел Назаренко в боях с первых дней войны. Награжден орденом Красной Звезды, медалями «За отвагу» и «За оборону Сталинграда», Тимофей Светличный — орденом Отечественной войны; двадцатилетний Бородулин награжден медалью «За боевые заслуги»...

К вечеру миновали сожженную деревню. Груды угля, обгоревшие бревна да черные печные трубы оставил после себя враг. Горький дым пожара врывался в открытое окно кабины. Солдаты молчали. И все трое невольно подумали о своих

ПОДВИГ У ПЕРЕПРАВЫ

родных и близких. Павел Назаренко — о жене Прасковье и дочурке Рае — так и видел их в письмах, где выучена наизусть каждая строка. Тимофей Светличный вспомнил мать, Евдокию Андреевну, дом на Харьковщине, а Сергей Бородулин — свою деревню Лебеде, что в Кировской области.

О чем еще могли они думать в перерыве между боями? И кто знал, как повернется их фронтовая судьба через несколько часов?

У переправы через заболоченную реку Оболянку колонна встала. Бой впереди приутих, а где-то справа все ухало и ухало, и сполохи разрывов подсвечивали темнеющее небо.

Гитлеровцы появились неожиданно. Прорываясь из окружения, они устремились к единственной в этом районе переправе. И здесь столкнулись с гвардейцами-минометчиками. Ночную темноту прорезали вспышки выстрелов.

Батарея оказалась отрезанной от остальных сил передового отряда, уже переправившегося через реку. Гвардейцы заняли круговую оборону. У переправы — боевой расчет Светличного. Огненными молниями обрушился первый залп «катуш» на фашистов. Короткая передышка — и снова атаки, одна за другой. Огнем из боевых установок, автоматов, гранатами гвардейцы отражали ожесточенный натиск гитлеровцев. Много их уже полегло, но враг любой ценой решил захватить переправу и, не считаясь с потерями, продолжал яростно наседавать.

Наступило утро, а бой не утихал. Фашисты бросили против отважных гвардейцев «фердинанды» и свежие силы пехоты.

Тяжело ранен Светличный. Но не оставляет боевого поста, продолжает руководить расчетом. Водитель Назаренко, отстреливаясь из автомата, успевает сменить позицию. Бородулин тоже ранен, но силы не покидают его, и значит, «катушка» должна стрелять. Залп за залпом обрушивается на гитлеровцев.

И вот теперь ранен Павел Назаренко. Руки еще держат руль, в диске есть патроны. Огнем из автомата шофер прикрывает работающих на установке товарищей. А разрывы снарядов все ближе, ближе.

Тимофей Светличный успел сделать еще один, последний залп... Вражеский снаряд ударил в «катушку». Ярким факелом вспыхнула машина. Вместе с ней, до конца выполнив долг перед Родиной, погибли отважные воины Назаренко, Светличный, Бородулин.

Шесть часов сражались гвардейцы и выстояли, удержали переправу до подхода наших главных сил. Более пятисот гитлеровцев, тринадцать автомобилей и артиллерийскую батарею уничтожили минометчики.

Родина высоко оценила подвиг своих верных сынов: многие участники боя у переправы были награждены боевыми орденами и медалями, а П. И. Назаренко, Т. И. Светличному и С. Д. Бородулину Указом Президиума Верховного Совета СССР присвоено звание Героя Советского Союза.

...Если тебе, дорогой читатель, доведется проезжать через город Сенно, побывай в старом парке. Там увидишь на высоком пьедестале фигуру советского воина-освободителя. Это памятник трем героям-гвардейцам, верным патриотам, мужественным защитникам Родины.

Поклонись им, товарищ!

Н. КИРИЛЛОВ, подполковник



Павел Назаренко.

Тимофей Светличный.

Сергей Бородулин.

Фотографии военных лет

Преподаватели, инструктора, мастера производственного обучения, общественный актив клубов многое делают для улучшения качества обучения будущих водителей, повышения уровня идейного их воспитания, физической закалки. А как оперативнее распространять накопленный ими опыт? Раньше для этого использовались методические совещания, сборы, периодически проводимые как на местах, так и в центре. Такие совещания и сборы будут проводиться и впредь. В дополнение к этому при ЦК ДОСААФ создан учебно-методический кабинет по подготовке водительских кадров.

Задача кабинета — оказывать всестороннюю методическую помощь преподавателям, инструкторам, всем, кто причастен к обучению водителей в наших автомотоклубах, советами, литературой, обобщать и распространять передовой опыт.

Каковы первые шаги учебно-методического кабинета? Составлен и разослан проект руководства (наставления) по организации и методике подготовки водительских кадров в учебных организациях ДОСААФ, в котором определены обязанности работников автомотоклубов, даны рекомендации по части основных форм политико-воспитательной работы,

ДЛЯ ТЕХ, КТО УЧИТ

составлен перечень всей плановой и учетной документации по учебному процессу и эксплуатации учебных автомобилей, подробно разработаны методические указания по организации и проведению теоретических и практических занятий, рекомендованы формы методической работы, определен порядок проведения выпускных экзаменов.

Учебно-методический кабинет выпустил три информационные бюллетеня, в которых даются советы, как правильно проводить занятия по изучению устройства автомобиля, разборочно-сборочным работам, техническому обслуживанию. В одном из бюллетеней даны схема учебного автодрома и советы по его оборудованию. В дальнейшем бюллетени будут выпускаться ежеквартально и рассылаться в организации ДОСААФ.

Задача состоит в том, чтобы кабинет стал настоящим центром распространения всего ценного, передового, что накоплено и накапливается в учебных организациях Общества. А этого можно достичь лишь при условии, если будет организован широкий обмен опытом, если начальники автомотоклубов, преподаватели, инструктора пойдут нам навстречу, будут сообщать о новых интересных, действенных формах обучения и воспитания молодежи. Новинки немало — и в военно-патриотической работе, в планировании учебного процесса, в методической подготовке преподавателей, и в создании учебно-наглядных пособий своими силами. Особенно важно сейчас поделиться опытом внедрения в практику обучения программированных устройств, тренажеров, кино, диафильмов, действующих моделей агрегатов и механизмов.

Материалы по обмену опытом просьба направлять по адресу: Москва, Д-362, Волоколамское шоссе, 88, Учебно-методический кабинет ЦК ДОСААФ. Желательно, чтобы описания пояснялись схемами, чертежами.

К. ШЕСТОПАЛОВ,
начальник учебно-методического кабинета ЦК ДОСААФ по подготовке
водительских кадров

От редакции. Наши читатели, работники автомотоклубов и других учебных организаций ДОСААФ, вероятно, знакомы с опубликованными в журнале в прошлом и этом году материалами «Электрифицированный макет», «Фронтальный способ обучения», «На двадцать четыре рабочих места», «До того, как сесть за руль», «Автодром». Они как раз и преследуют цель помочь преподавателям, инструкторам, всем, кто занят обучением и воспитанием автомобилистов для армии и народного хозяйства. Редакция намерена и впредь публиковать материалы такого характера. Мы надеемся, что работники автомотоклубов, преподаватели, инструкторы, рационализаторы, изобретатели, специалисты автомотодела будут активно делиться своим опытом, педагогическим мастерством, рассказывать на страницах журнала о всем том новом, что внедряют они в практику обучения, чем обогащают учебную базу автомотоклубов.



НОВЫЙ МАЛОЛИТРАЖНЫЙ

ВАЗ 2101

◆ **ВАЗ-2101. СЕГОДНЯ ЭТО ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ, ЗАВТРА — НАИБОЛЕЕ МАССОВЫЙ ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ В НАШЕЙ СТРАНЕ.**

◆ **ПЯТИМЕСТНЫЙ. МАЛОЛИТРАЖНЫЙ. ВЕС 860 КГ. МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 140 КМ/ЧАС. МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ — 60 Л. С.**

◆ **СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ — ЗАКРЫТОГО ТИПА. ОХЛАЖДАЮЩУЮ ЖИДКОСТЬ НЕ НУЖНО МЕНЯТЬ В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ ЛЕТ.**

◆ **УВЕРЕННЫЙ ПУСК ДВИГАТЕЛЯ СТАРТЕРОМ ПОСЛЕ ДЛИТЕЛЬНОЙ СТОЯНКИ ПРИ МОРОЗЕ МИНУС 25 ГРАДУСОВ.**

◆ **АВТОМОБИЛЬ, В ПОЛНОЙ МЕРЕ СООТВЕТСТВУЮЩИЙ НАШИМ КЛИМАТИЧЕСКИМ И ДОРОЖНЫМ УСЛОВИЯМ.**

Рождение новой машины — всегда праздник для автомобилистов. Правда, мы уже начинаем привыкать к автомобильным новинкам. За «Москвичом-408» последовал «Москвич-412». Всем уже знаком облик «Залороща» модели «966». Появилось несколько опытных образцов современных автобусов, специализированных для городских и междугородных перевозок. Выпуск серии микрогрузовиков начал Ульяновский автозавод. Не за горами массовое производство «Волги» ГАЗ-24.

Все это естественно. Претворяется в жизнь пятилетний план, в котором достойное место отведено автомобилестроению. Напомним одну цифру: в 1970 году выпуск только легковых машин в соответствии с директивами XXIII съезда КПСС достигнет 600 тысяч, то есть увеличится по сравнению с 1965 годом втрое. Особенно увеличится их производство в последние два года пятилетки. Никогда еще наша страна не знала таких темпов роста легкового автомобилестроения. Возводятся новые автозаводы, значительно расширяются действующие.

Как известно, в качестве базовой модели Волжского автозавода принят автомобиль ФИАТ-124. Совместными усилиями итальянских и советских конструкторов машина модернизирована в соответствии с климатическими и дорожными условиями нашей страны — повышена мощность двигателя, усилен кузов, увеличен дорожный просвет, сделан ряд других конструктивных изменений. Об этом автомобиле подробно расскажет главный конструктор Волжского автомобильного завода Владимир Сергеевич Соловьев.

Итак, знакомьтесь с легковым малолитражным автомобилем ВАЗ-2101 (у него пока еще нет «имени собственного»). Сегодня это опытный образец. Пройдет несколько лет, и он станет самым массовым легковым автомобилем в нашей стране.

В конце будущего года выйдут на дороги первые автомобили с маркой ВАЗ. Все, кто интересуется автомобильной техникой, уже знают, что эта машина спроектирована на базе ФИАТ-124, а смысл всех изменений, внесенных в его конструкцию, в том, чтобы автомобиль наилучшим образом отвечал условиям эксплуатации в нашей стране.

ВАЗ-2101 — экономичный малолитражный автомобиль с весьма рациональной компоновкой. При малых габаритах и весе он обладает достаточно большой вместимостью. В нем свободно размещаются пять человек (включая водителя). Для машины характерны простота конструкции и отсутствие каких-либо излишеств. В то же время в ней предусмотрено все необходимое для легкого

управления и удобной посадки водителя и пассажиров.

Компоновочная схема классическая: двигатель расположен спереди, ведущие колеса — задние. Кузов отличается строгостью линий и рациональностью форм.

Несомненное достоинство автомобиля — простота и очень малая трудоемкость обслуживания. Так, полностью исключены точки шприцевой смазки, а сроки смены масла значительно увеличены: для двигателя — до 10 тысяч километров, для агрегатов трансмиссии — до 30 тысяч километров пробега. Количество точек, требующих регулировки, сведено к минимуму. Автомобиль надежен в эксплуатации, долговечен. Срок его службы до капитального ре-

монта — не менее 100 тысяч километров.

Достаточно высоки и динамические качества. Максимальная скорость 140 км/час, на разгон с места до скорости 80 км/час требуется всего 12 секунд. Экономичность автомобиля характеризуется средним расходом топлива — 8—9 л/100 км.

Двигатель — современный по конструкции, с высокими удельными показателями, создан специально для автомобиля ВАЗ-2101. Его рабочий объем 1,2 л, мощность 60 л. с. при 5600 об/мин, степень сжатия 8,8. Он рассчитан на бензин с октановым числом не менее 92 по исследовательскому методу (бензин АИ-93 по ГОСТу 2084-67).

Высокие мощностные показатели двигателя сочетаются с надежностью и долговечностью.

Конструкторы приняли верхнеклапанную схему с расположением распределительного вала на головке цилиндров. Кулачки вала действуют на клапаны через небольшие рычаги (без толкателей и штанг).

Привод к распределительному валу — двухрядная роликовая цепь, снабженная для бесшумной работы натяжителем и гасителем колебаний.

Блок цилиндров — чугунный, тонкостенный, головка — алюминиевая. В верхней час и цилиндры запрессованы короткие гильзы-вставки из антикоррозионного чугуна.

Масляная система двигателя имеет полнопоточный фильтр (очищающий все масло) со сменным бумажным элементом. Воздушный фильтр также имеет сменный бумажный элемент.

Система охлаждения — закрытого типа, с расширительным бачком. При сборке автомобиль заправляют специальной охлаждающей жидкостью, не замерзающей до минус 40 градусов, не выкипающей, с антикоррозийной присадкой. Эту жидкость не нужно менять в эксплуатации в течении двух лет. При необходимости система охлаждения может быть заправлена и обычной водой.

Трансмиссия соответствует современным требованиям, предъявляемым к надежному малолитражному автомобилю.

Сцепление — однодисковое, сухое, с диафрагменной нажимной пружиной и гидравлическим приводом. Усилие на педали сцепления — небольшое. Коробка передач — четырехступенчатая, с

синхронизаторами на всех передачах, кроме заднего хода. Рычаг коробки расположен на полу. Это обеспечивает четкость и надежность включения передач. Карданная передача состоит из двух валов с промежуточной опорой. Передний шарнир (за коробкой передач) — резиновый. Два другие шарнира карданного вала — жесткие крестовины на игольчатых подшипниках. Главная передача — пара гипоидных шестерен.

Задний мост представляет собой жесткую балку. Передача толкающих усилий, реактивного момента и боковых усилий осуществляется четырьмя продольными и одной поперечной штангами, имеющими на концах резиновые втулки.

Подвеска автомобиля обеспечивает хорошую плавность хода и устойчивость при движении как по хорошим, так и по плохим дорогам. Задняя подвеска — с двумя цилиндрическими пружинами и телескопическими амортизаторами. Передняя подвеска — независимая, бесшворневая, на поперечных рычагах, с цилиндрическими пружинами и телескопическими амортизаторами. Шарниры подвески не требуют смазки в эксплуатации.

Рулевое управление — обычного типа. Рулевой механизм — червяк и двухгребневый ролик — заключен в алюминиевый картер. Шарниры рулевых тяг защищены резиновыми колпачками и не нуждаются в смазке (она закладывается при сборке автомобиля).

Тормоза высокоэффективны. Передние — дисковые, задние — барабанные с алюминиевыми барабанами. Привод тормозов гидравлический, для повышения безопасности движения сделан раздельным на передние и задние колеса. При выходе из строя одной из систем вторая продолжает работать. Для повышения устойчивости автомобиля при торможении на высоких скоростях в гидравлическом приводе к задним тормозам предусмотрен регулятор, который ограничивает давление на тормозные колодки, не допуская «юз».

Привод ручного тормоза к колодкам задних тормозов — тросовый, от рычага, расположенного между сиденьями.

Шины — низкопрофильные, размер 6,15—13.

Электрооборудование автомобиля — 12-вольтовое. Генератор переменного тока со встречным выпрямителем. На-

дежность работы потребителей тока, и особенно работы стартера при пуске двигателя зимой, обеспечивается применением аккумуляторной батареи емкостью 55 амперчасов.

Проектирование, изготовление опытных образцов и доводка автомобиля ВАЗ-2101 проводились совместно фирмой ФИАТ, Научным автомобильным и автомобильным институтом (НАМИ) и Отделом главного конструктора Волжского автомобильного завода.

Опытные образцы ВАЗ-2101 подвергались всесторонним испытаниям вместе с серийными ФИАТ-124. В конструкцию автомобиля были внесены изменения, устранявшие выявленные при этом недостатки и обеспечившие его высокую прочность, надежность и долговечность. В частности, для повышения проходимости дорожный просвет был увеличен со 140 до 175 мм; значительно повышена прочность кузова, балки заднего моста, деталей подвески, более долговечными сделаны шарниры передней подвески и рулевых тяг. Разработанная заново конструкция передних дисковых тормозов и замена дисковых задних тормозов барабанными обеспечили значительное повышение их работоспособности. Введена пусковая рукоятка двигателя, осуществлен ряд других изменений.

Особое внимание при испытаниях обращалось на пуск двигателя. В результате достигнута возможность уверенного пуска стартером после длительной стоянки при морозе минус 25 градусов без применения каких-либо дополнительных мер (в картер двигателя при этом заливается «зимнее» масло).

Несколько слов о салоне кузова. Отопление — весьма эффективное, в салоне зимой тепло, хотя равномерно температуры по всему кузову пока еще не достигнуто. Хорошо работает система обдува лобового стекла теплым воздухом. При продолжительной езде очищаются от намерзшего льда и стекла передних дверей.

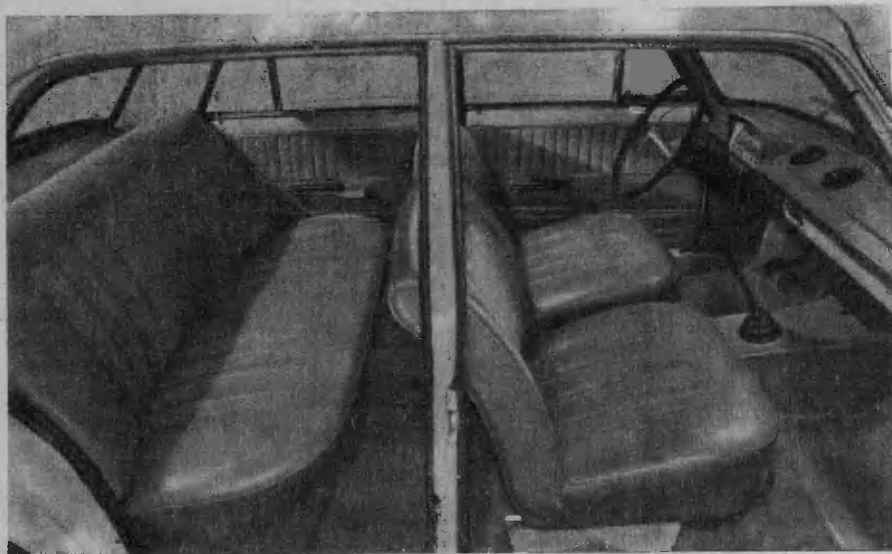
Очень удобны сиденья. Длительная езда не вызывает утомления. Передние сиденья — отдельные для водителя и пассажира, каждое имеет регулировку по длине автомобиля и по углу наклона спинки. Спинки передних сидений можно откидывать до горизонтального положения — тогда образуются спальные места.

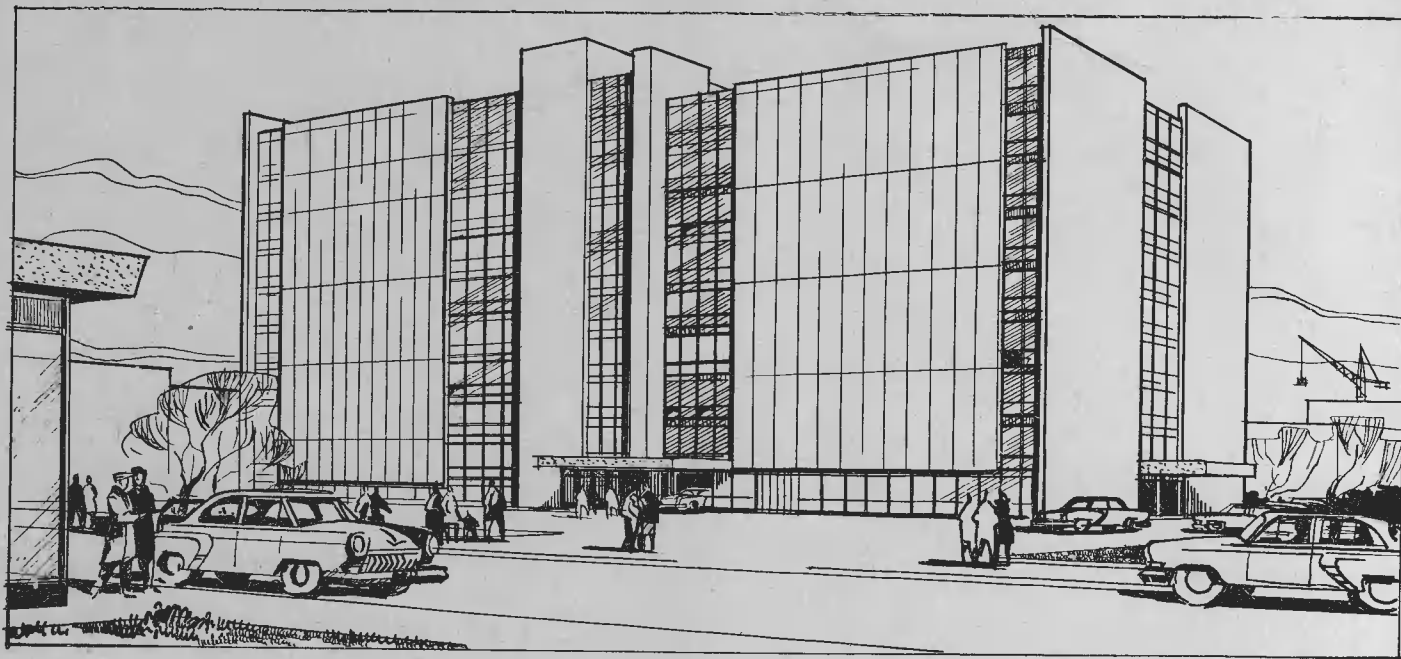
Размеры и вес автомобиля

База, мм	2420
Колея, мм	
передних колес	1343
задних колес	1300
Длина, мм	4030
Ширина, мм	1625
Высота, мм	1440
Дорожный просвет, мм	175
Вес (с запасным колесом и комплектом инструмента), кг	860

В. СОЛОВЬЕВ,
главный конструктор Волжского
автомобильного завода

г. Тольятти





ВЫСОТНЫЙ ДОМ АВТО- МОБИЛЯ

Современные города стремительно растут ввысь и всё заметнее наполняются автомобилями. И то и другое неизбежно. Автомобилю все больше находится работы в хозяйстве и в быту. А высотное строительство предопределено тем, что благоустройство городских земель с их многочисленными транспортными и коммунальными коммуникациями, сетью радио- и телефонных проводов, асфальтированием, озеленением и освещением территории — дело очень трудоемкое, и использовать эту дорогую площадь надо рационально.

Настало время и автомобилю-горожанину перебираться в высотную квартиру. Переполнившим городские улицы машинам все труднее устраиваться на ночной отдых.

Правда, находятся еще противники размещения машин на многоэтажных стоянках. Они высказывают мнение, что такое скопление автомобилей вызовет загрязнение атмосферы, ссылаются на санитарные нормы, требующие больших разрывов между гаражами и жи-

лыми зданиями. Вроде бы это продиктовано заботой о здоровье человека. Но так ли уж обоснованы их возражения? Грозит ли чем-нибудь многоэтажная автостоянка здоровью окружающих? На наш взгляд, абсолютно ничем. Подчеркиваем, речь идет не о гараже с оборудованием для ремонта и обслуживания автомобилей, а о стоянке-хранилище. Загазованность воздуха на такой высотной стоянке во много раз меньше, чем на улице.

Не следует опасаться и того, что многоэтажные сооружения для хранения автомобилей окажутся чужеродными в городском ландшафте, будут портить его.

Конечно, опыта в подобном строительстве еще недостаточно. Поэтому небезынтересен проект одного из первых в Москве гаражей-стоянок, созданный мастерской № 4 Управления по проектированию общественных зданий и сооружений института «Моспроект-2».

Девятиэтажный корпус гаража-стоянки займет площадь всего 40 на 70 метров. Он будет покоиться на фундаменте, представляющем собой монолитную ребристую железобетонную плиту, которая увеличит жесткость сооружения и «погасит» возможную разницу в осадке различных частей здания. Выбор наиболее рационального шага несущих колонн позволит разместить на каждом этаже свыше сотни машин, а всего в гараже найдут для себя место 969 легковых автомобилей различных марок.

Здание гаража-стоянки в плане делится на три части: правый и левый отсеки для хранения машин и связывающая их центральная вставка. Она включает лестницы, подъемники, полупандусы, вентиляционные камеры и другие помещения. Поднимать автомобили на верхние этажи будут два грузовых лифта, предусмотрен и пассажирский лифт. Весь правый отсек смещен по вертикали ниже левого ровно на половину этажа. Это сделано для того, чтобы уменьшить длину и крутизну соединяющих их наклонных плоскостей-полупандусов, по которым машины в случае необходимости смогут своим ходом подниматься или опускаться на следующие этажи.

— Ну, а как будет выглядеть новый гараж внешне? — спросили мы у авторов статьи.

— Взгляните! — ответил архитектор Ю. Погарский и предложил нам вот этот рисунок.

Так как гараж проектируется для автотбазы, то в цокольном этаже, кроме стоянки на 72 машины, разместятся бытовые помещения для шоферов, гардероб, санитарные узлы и душевые установки, щитовая, тепловой пункт с камерой для тепловой завесы, насосная и помещение с аппаратурой автоматического противопожарного устройства. Кроме того, мусоропровод и санитарные узлы предусмотрены на каждом этаже.

Каркас здания будет изготовлен из типовых сборных железобетонных конструкций гаражной серии 02. Ограждающими конструкциями здания с торцов и в центральной части служат кирпичные стены, обеспечивающие необходимую жесткость всей постройки. С главных фасадов здание будет облицовано трехслойными панелями, покрытыми стеклянной плиткой. Металлические витражи обеспечат максимальную освещенность проездов и лестничных клеток.

По такому проекту при незначительной переделке первого этажа может быть построен гараж-стоянка для автопроката или автомобилей индивидуальных владельцев.

Конечно, этот проект не универсален. Сама жизнь подсказывает необходимость разработать серию проектов типовых гаражей-стоянок в 9—13 этажей (для машин различных марок), которые должны быть в каждом жилом микрорайоне.

Сделан только один из первых шагов в этом направлении. А дело требует большого коллективного труда проектировщиков, строителей, работников строительной индустрии и научно-исследовательских институтов. И за эту работу нужно брать.

Ю. ПОГАРСКИЙ, архитектор,
В. ИЛЛАРИОНОВ, инженер

ДВОЙНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

В помощь
учебным
организациям
ДОСААФ

Тысячи грузовых автомобилей с надписью «учебный» каждый день выезжают на наши улицы и дороги. Большая армия опытных инструкторов занята подготовкой водителей для народного хозяйства и Вооруженных Сил. Высокое качество обучения будущих воинов составляет важную задачу автомотоклубов ДОСААФ. Привить курсантам практические навыки, научить лучшим приемам вождения и грамотному техническому обслуживанию автомобиля — таково главное требование программы.

Практическое вождение — дело ответственное. К нему должны быть хорошо подготовлены как инструктор, так и техника. Учебный автомобиль нужно содержать в исправном состоянии, чтобы обеспечить безопасность движения в любых условиях.

Этой цели можно достичь, если на учебной машине безотказно действует двойное управление, при помощи которого в нужный момент инструктор вмешивается в действия ученика и берет управление автомобилем «на себя». К сожалению, наша промышленность не выпускает машин, оборудованных для учебных целей, хотя в этом есть большая необходимость. Серийные транспортные автомобили приспособляют для учебной езды непосредственно в автомотоклубах, исходя из местных условий, причем делают это не всегда технически грамотно.

Мы предлагаем гидравлический вариант двойного управления, разработанный и изготовленный инструктором-методистом Одесского автомотоклуба ДОСААФ Анатолием Ивановичем Денисюком.

На учебном автомобиле ГАЗ-51 в кабине справа перед инструктором на передней стенке установлен (схема А) стандартный кронштейн 1 педалей автомобиля М-21 (деталь № 21—3504050), и на нем смонтированы две подвесные педали: педаль 2 сцепления и педаль 3 тормоза (детали № 21А-1602410 и 21А-3504010). С обратной стороны передней стенки кабины, в моторном отсеке, под капотом установлен и соединен с педалями главный цилиндр 4 тормоза и выключения сцепления автомобиля М-21 (деталь № 21А-3505010). Кроме того, в системе гидравлического привода сцепления и тормозов установлены два рабочих цилиндра (деталь № 21А-1602510), один из них 8, как показано на схеме Б, — для параллельного, независимого от действия основной педали выключения сцепления, и второй, 12 (схема В) — для приведения в действие тормозной системы, также независимо от действий обучаемого. Соединив трубопроводами эти рабочие цилиндры (8 и 12) с соответствующими отсеками главного цилиндра 4, мы получим замкнутую гидравлическую систему привода второго управления сцеплением и тормозами.

Когда инструктор нажимает на свою педаль 2 сцепления, поршень левого отсека главного цилиндра 4 создает давление жидкости в системе привода сцепления и перемещает поршень рабочего цилиндра 8, при этом шток 5 цилиндра через соединенную с ним муфту 6 воздействует на вилку 7 и выключает сцепление (см. схему Б). Независимое воздействие на тормозную систему инструктор осуществляет, нажимая на свою педаль 3 тормоза. Перемещение поршня правого отсека главного цилиндра 4 приводит в действие шток 9 второго рабочего цилиндра 12, установленного на оси главного тормозного цилиндра 11 автомобиля ГАЗ-51, при этом шток 9 рабочего цилиндра 12 перемещает соединенную с ним вилку 10 и через шток главного тормозного цилиндра 11 приводит в действие систему тормозов автомобиля (см. схему В).

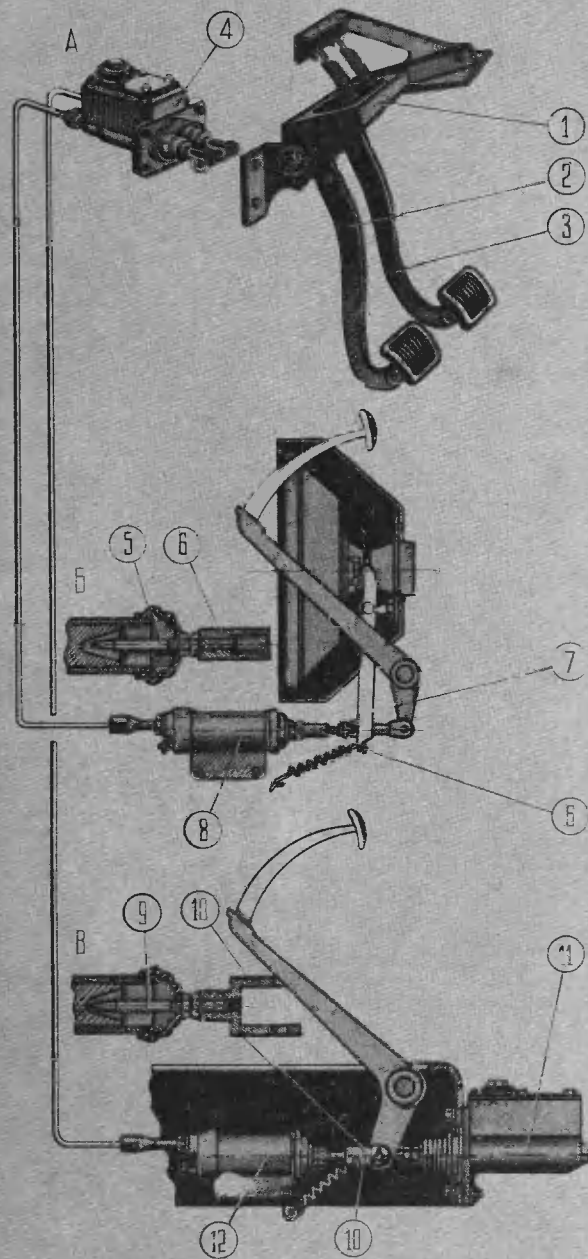
Таким образом, гидравлическая система второго привода управления сцеплением и тормозами учебного автомобиля ГАЗ-51 монтируется из стандартных деталей и узлов автомобиля М-21 за исключением соединительных деталей — штоков 5 и 9, муфт 6 и вилок 10. Изготовление этих деталей не представит затруднений. Резьбовые соединения соединительной муфты 6 и вилок 10 со штоками 5 и 9 рабочих цилиндров 8 и 12 обеспечивают регулировку второго привода управления сцеплением и тормозами.

Гидравлический вариант двойного управления автомобиля ГАЗ-51, как показала эксплуатация, действует надежно и безотказно. Он обладает рядом преимуществ перед механическим: кабина учебного автомобиля освобождается от нагромождения системы соединительных рычагов, труб и зацепов (шарниров); удобнее стоят подвесные педали, не мешая инструктору или пассажиру; молодой водитель лучше чувствует органы управления, свободный ход педалей, состояние регулировок, быстрее и точнее осваивает приемы самостоятельного управления автомобилем.

Преимущества очевидны. А как со стоимостью? Где достать детали и узлы автомобиля М-21, необходимые для двойного управления?

Стоимость деталей для одного комплекта двойного управления невелика, а монтаж их по представленным здесь схемам весьма прост и доступен любому автомотоклубу ДОСААФ. Требуемые для монтажа детали и узлы можно приобрести на складах «Сельхозтехники» и в автохозяйствах. Полагаем, однако, что полезно было бы рассмотреть вопрос о централизованном снабжении учебных организаций этими деталями.

К. ШАПАРОВ,
начальник автомотоклуба



Гидравлический вариант двойного управления учебного автомобиля ГАЗ-51.

А. Узлы и детали автомобиля М-21, используемые для монтажа двойного управления учебного автомобиля ГАЗ-51: 1 — кронштейн педалей; 2 — педаль сцепления; 3 — педаль тормоза; 4 — главный цилиндр тормоза и выключения сцепления.

Б. Схема гидравлического привода выключения сцепления автомобиля ГАЗ-51: 5 — шток цилиндра; 6 — резьбовая муфта; 7 — вилка выключения сцепления; 8 — рабочий цилиндр выключения сцепления.

В. Схема двойного гидравлического привода тормозов ГАЗ-51: 9 — шток цилиндра; 10 — вилка привода тормозов; 11 — главный тормозной цилиндр; 12 — рабочий цилиндр привода тормозов.

ЧТО ТАКОЕ ХОРОШО И ЧТО ТАКОЕ ПЛОХО

Пятилетним планом развития народного хозяйства СССР предусматривается значительное увеличение выпуска двигателей для автомобильной промышленности. Вступают в строй новые моторостроительные заводы, реконструируются существующие. В производство внедряются перспективные модели и типы двигателей.

Дизели для наших грузовых автомобилей будут выпускаться только четырехтактные — они более долговечны, экономичны и надежны в эксплуатации. Основными моделями являются двигатели Ярославского ордена Ленина моторного завода. Славному коллективу предприятия предстоит за пятилетку удвоить производство дизелей, завершить реконструкцию завода.

Выпускаемые заводом с 1963 года дизели ЯМЗ-238, которые устанавливаются на машины кременчугского и белгородского автозаводов, завоевали всеобщее признание.

Характерная черта коллектива ярославских моторостроителей — постоянный поиск нового, творческое стремление к совершенствованию продукции.

В юбилейном, 1967 году завод выпустил первые 250 12-цилиндровых дизелей ЯМЗ-240 мощностью 360 л. с., предназначенных для самосвалов БелАЗ-540 и седельных тягачей. Два таких двигателя общей мощностью 720 л. с. будут устанавливаться на автомобиле-самосвале БелАЗ-549 грузоподъемностью 65 тонн.

Большим шагом вперед явилось проектирование и изготовление опытной партии дизелей ЯМЗ-240Н мощностью 500—520 л. с. с турбонаддувом. Это самый мощный двигатель из всех когда либо выпускавшихся Ярославским моторным заводом. Он предназначен для самосвала БелАЗ-548 грузоподъемностью 40 тонн.

Дизели с турбонаддувом ЯМЗ-238Н и ЯМЗ-240Н экспонировались на Выставке достижений народного хозяйства. За создание конструкций новых двигателей и освоение их выпуска группа работников завода — главный конструктор Г. К. Чернышев, главный инженер В. А. Долецкий, главный технолог Р. Н. Арсеньев, токарь Г. Ф. Прохоров и другие удостоены медалей выставки.

В нынешнем пятилетии намечена дальнейшая «дизелизация» автомобильного парка страны. Конструкторы Ярославского моторного завода ведут большую работу по созданию семейства быстходных дизелей для автомобилей большой грузоподъемности московского, горьковского и уральского автозаводов, по дальнейшему повышению моторесурса двигателей.

Труд моторостроителей по достоинству оценен. Коллектив завода получил на вечное хранение памятное знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.

БОКОВОЙ ПРИЦЕП ДЛЯ «ИЖЕЙ»

Владельцы мотоциклов-одиночек «ИЖ-Юпитер 2» смогут в нынешнем году увеличить на 100 кг грузоподъемность своих машин. Более двадцати тысяч новых боковых прицепов БП-65 для них выпустит к концу года Киргизский завод автомобильного машиностроения.

При длине 1900 мм, ширине 1100 мм и высоте 1250 мм прицеп весит 90 кг. Дорожный просвет — 170 мм.

Сваренная из стальных труб круглого сечения рама, торсионная подвеска колеса, пружинная подвеска кузова позволяют использовать прицеп и на плохих дорогах. Ветровой щиток из органического стекла и фарук из прочного кожзаменителя защищают пассажира от пыли.

Прицеп комплектуется присоединительными деталями, ведущей звездочкой главной передачи и втулками для передней вилки. Завод позаботился и о подержании хорошего внешнего вида прицепа в эксплуатации — к нему прилагается 100 г краски.



Автомобиль — не музей. Не заклеивайте его картинками. Если хотите обязательно сохранить в памяти пройденные дороги и страны, собирайте такую коллекцию, но... не на стеклах автомобиля. Посмотрите, как год от год конструкторы стараются увеличить обзорность. Не сводите их усилия к нулю.

Некоторые водители, не довольствуясь картинками на стеклах, развешивают по машине плюшевых и резиновых животных и кукол. Если медведь действительно необходим вам для управления автомобилем, как ребенку для крепкого сна, то пусть он лежит по крайней мере на сиденье. Не кладите крупные пакеты, вещи и на площадку перед задним стеклом. Помните: с каждым квадратным сантиметром свободного для обзора стекла ваша безопасность увеличивается.



Автомобиль — не клетка для перевозки животных. Между тем мы нередко видим собак и кошек, свободно разгуливающих по машине, прыгающих на плечи водителю и взбирающихся на полку у заднего стекла. Жесткая неосторожность. Животные в закрытой машине чувствуют себя, что называется, не в своей тарелке. Оставьте их лучше дома. Если же приходится брать их в дорогу, то принимайте необходимые меры предосторожности и никогда не оставляйте животных без привязи. Лучше всего привязывать собаку за спинкой переднего сиденья на коротком поводке, чтобы она не могла достать до водителя.

Отправляясь в путешествие, не превращайте машину в бензоцистерну: перевозка бензина дело опасное. Вам ведь не придет в голову жонглировать над крестом бутылками с бензином. Не делайте такого опыта и с автомобилем. Если же вы вынуждены везти с собой небольшой запас бензина, предусмотрите все, чтобы снизить риск. Канистру надо установить в багажнике надежно, чтобы она не опрокинулась в пути. Расположить ее следует подальше от электропроводки, страхуясь на случай возможного короткого замыкания. Ну и, наконец, почаще проверяйте герметичность пробки канистры.

Вредная привычка — открывать все окна в автомобиле, а тем более высовывать головы и руки. Помните таблички в вагонах трамвая и поезда «Не высовываться!»? В автомобилях такие предупреждения еще более необходимы: вагон

НЕПРАВИЛЬНЫЕ ВЗГЛЯДЫ

Медленное движение — гарантия безопасности.

Другим водителям еще надо поучиться ездить.

У меня хорошие тормоза — мне нечего болтаться.

Я держусь правой стороны, значит, я в безопасности.

Все женщины ездят плохо.

При заносе несчастного случая не избежать.

ДУРНЫЕ ПРИВЫЧКИ

движется по неизменной траектории, а автомобиль маневрирует и может коснуться любого препятствия.

Само курение за рулем не опасно. Опасны моменты, когда водитель закури- вает или гасит сигарету. А тем более когда прикуривает у пассажира, сидящего рядом, ища глазами дрожащий огонек пламени. В это время он не глядит впе- ред, а на дорогу смотрит пассажир, хотя это совершенно бесполезно. Надо делать наоборот. Если вы просите огня у соседа, то не отрывайте взгляда от дороги, пусть он ищет вашу сигарету. В интересах малоопытного водителя вообще отказаться от курения во время движения. Во всяком случае, всегда убавляйте газ, когда прикуриваете или кладете сигарету в пепельницу.



ПОЛЕЗНЫЕ ПРИВЫЧКИ

Следите за чистотой лобового стекла автомо- били, оно не должно быть повязкой на глазах водителя. Нельзя поддаваться гипнотическому действию дороги, которое заставляет водителя всячески откладывать очередную остановку до «следующего» часа. В пути каждому из нас приходилось видеть автомобили, у которых все стекла залеплены раздавленной мошкаркой, а водители продолжают движение, теряя время из-за невольного снижения скорости и рискуя без- опасностью. Зачем? Если стекло загрязнилось, не колеблясь остановитесь в первом же удоб- ном месте и протрите его замшей. Минуты, которые вы потеряете при этом, ес- ко нагонятся, так как дальше вы поедете, несомненно, быстрее.

Надо уметь и постоянно пользоваться зеркалом заднего вида, а если есть — и бокового вида. Водитель должен всегда знать, что делается вокруг. Когда я собираюсь обогнать автомобиль, то всегда сначала проверяю всю обстановку на дороге. При этом обязательно смотрю в зеркало на крыле передней машины, и если вижу в нем глаза ее водителя, то спокоен и уверен: он меня видит, и можно без опасений идти на обгон. Если его глаз не видно, я жду и удваиваю осторож- ность. Перед выездом всегда проверяйте, как установлено ваше зеркало, и делай- те так, чтобы наблюдение при помощи него не требовало дополнительных дви- жений.



ИСКУССТВО ВОЖДЕНИЯ

...при дожде. При первых же каплях дождя уменьшите нажим на акселератор и сократите приблизительно на треть скорость движения, особенно на поворотах. Не ждите сильного дождя, чтобы только тогда замедлить движение. Когда дождь разошелся, то опасность в основ- ном уже прошла. Самый опасный момент имен- но тогда, когда дождь только начинается, так как, смешиваясь с пылью и другими частицами на дороге, влага образует очень скользкую пленку, которая при сильном дожде смывается с по- крытия.

Помните, что в зависимости от состояния и типа покрытия дороги значи- тельно различаются по скользкости. Под дождем особенно остерегайтесь гля- нцевого или стекловидного блестящего покрытия.

...в гололед. Здесь наблюдаются две крайности. Одни водители с появлением гололеда просто оставляют машину в гараже, другие продолжают ездить, но как бы смертельно напуганные, поминутно судорожно стискивая руль, что пред- ставляет собой — и это совершенно точно — самую большую опасность при гололеде. Вождение в гололед требует большой осторожности, но в меньшей степени оно зависит и от умения владеть своими нервами.

Полностью оледеневшая дорога менее опасна, чем внезапные участки льда, особенно на поворотах. Поэтому постарайтесь замечать такие участки как можно раньше. Если же все случилось внезапно, не пугайтесь, не теряйте самооб- ладания и не тормозите. Забудьте, что у вас есть тормоза! Замедляйте движе- ние двигателем, плавно приотпуская педаль газа.

На оледенелой дороге исключительно важно поддерживать постоянную ско- рость движения, любое ее изменение надо выполнять мягко, плавно. Для этого нужно смотреть намного дальше, чем при нормальных условиях движения, чтобы избежать резких маневров, которые в таких ситуациях очень опасны. Не пугайтесь небольших заносов, они менее опасны, чем попытки тормозить или резко выправить положение.

...если лопнула шина. Решающее условие успеха в такой ситуации — пра- вильно сидеть за рулем и твердо держать руль обеими руками. При разрыве передней шины автомобиль резко тянет в сторону, и в этот момент необходима вся сила ваших рук, чтобы удерживать его на прямолинейном курсе. Одновремен- но сбрасывайте газ, но ни в коем случае не тормозите, пока скорость не упадет километров до 50 в час. Если разрыв шины произошел на повороте, действовать надо еще более точно и, управляя рулем, постепенно ослаблять нажим на акселератор.

При разрыве задней шины нередко возникает занос. Выводить из него авто- мобиль следует, плавно поворачивая колеса и оставляя некоторый газ. Тормозить на большой скорости не надо, или в крайнем случае делайте это плавно.

КИЛОМЕТРОВ ОН НЕ СЧИТАЛ

Иван Петрович любит, когда свежий, бодрящий ветер рвется в открытое окно кабины. Летит по шоссе автомобиль, гла- за привычно ощупывают дорогу. И по- рой ничего не говорящего стороннему че- ловечу лужина, березка, камень у лю- бета навевают воспоминания.

Вот ответвился от шоссе проселок. А тридцать лет назад такими были почти все «автострады» в Оренбуржье. Как не помнить их Ивану Петровичу Долгих, если тогда впервые он занял место в ка- бине автомобиля. Сейчас уже нигде не найдешь «старушку» АМО. А для Ивана в то время эта машина была мечтой...

Как-то недавно Иван Петрович подвез демобилизованного солдата. Торопился парень домой — не стал дожидаться автоса.

— Отслужил, значит?

— Так точно!

И опять что-то знакомое всплыло в па- мяти, отозвалось в сердце. Совсем моло- дым пошел Иван Петрович в армию. Только вот служить пришлось порядком: почти восемь лет! Из них добрая поло- вина — в боях.

С противотанковым орудием на прице- пе его машина прошла по многим доро- гам. Долгих участвовал в битве на Вол- ге. Летом 1943 года «охотники за танка- ми» громили гитлеровский броневой ку- лак на Курской дуге. Дванды за войну лежал Долгих в госпиталях. Первый раз его ранило под Ржевом, во второй — уже в Венгрии, в марте 1945 года. Тяже- лое пулевое ранение обеих ног.

В госпитале профессор-хирург поин- тересовался:

— Шофер? Ну, это народ сильный, а без ноги оставаться ему никак нельзя.

И сегодня порой, особенно ночью, нет- нет, да и напомним о себе старая рана. Но не бросает руля бывший армейский шофер. На освоении целины он был в числе лучших водителей. Возил первое зерно. Из Озерного в Шнльду около 170 километров. По два рейса делал. О том времени напоминает полученная за освоение целины медаль. Первая тру- довая награда — в добавление к фрои- товым...

Тридцать лет, как держит в своих ру- ках руль автомобиля Иван Петрович Долгих. Это его юбилей. Все поздравляли его, а шофер смущенно улыбался:

— А что особенного... Каждый выпол- няет свой долг. Все работают...

И уж совсем ему было неловко, когда не смог он ответить: а сколько же кило- метров наездил за эти три десятка лет? Сколько раз объехал земной шар, Иван Петрович? Нет, не считал километров шофер. Да разве в этом главное!

Л. БУРАКОВ

г. Оренбург,

автотранспортное предприятие № 5

Иван Петрович Долгих.

Фото И. Зайкова



скольку в дальнейшем они не используются. Без этого, пожалуй, даже нельзя обойтись, так как конструктивно реактивный рычаг выполнен неразборным.

Отверстия в головках рычагов — ступенчатые. Такая поверхность может ухудшить условия работы резиновых втулок и сделает неудобным их монтаж. Кроме того, острые кромки резьбового отверстия под пресс-масленку будут постепенно разрушать резину. Чтобы избежать этого, а также увеличить длину резино-металлического шарнира и тем самым улучшить условия его работы и продлить срок службы, в головке рычага устанавливаем металлические втулки (см. рис. 2).

Перед установкой втулок головки рычагов надо механически обработать, как показано на рис. 3. Поверхность отверстия остается прежней — ступенчатой, но с меньшим диаметром ($30^{+0.1}$ мм).

Согласно рис. 4 изготавливаем четыре втулки и каждую запрессовываем в головки рычагов до упора. Затем развальцовываем у каждой выступающую с противоположной стороны ее часть, не допуская надрывов. В крайнем случае втулки можно аккуратно расчеканить молотком. Положение запрессованной развальцованной втулки в головке рычага показано на рис. 5. Для большей надежности втулку можно приварить (прихватить), как показано на том же рисунке, с обязательной последующей очисткой ее внутренней поверхности от окалины и сварочных брызг.

Поскольку необходимы запрессовка и развальцовка, материал для втулок во избежание надрыва фланца лучше выбирать из более «мягких» сталей, например, использовать сталь 20.

Продолжением токарных работ является изготовление двух передних (рис. 6) и двух задних (рис. 7) пальцев. Здесь необходимо применить сталь 40 X. Не протволпоказана, конечно, и легированная сталь более высокого качества, скажем, от изношенных автомобильных деталей.

Твердость пальцев после термообработки должна быть 30—35 единиц по Роквеллу. Для пальцев передних шарниров нужно подобрать или изготовить из стали 35 две корончатые гайки M12×1,25 (рис. 8) и две плоские шайбы (рис. 9). Корончатые гайки (M16×1,5 и M10×1), которыми крепились пальцы реактивных рычагов, желателно сохранить, так как место и способ крепления рычагов к кронштейнам на цилиндрах подвески и щитам тормоза не меняются.

Теперь подготовим резиновые втулки. В передние шарниры (см. рис. 2) — по две втулки 2, которые применяются в ушках рессор автомобилей «Москвич» моделей 402, 407, 403 и 408 (они имеют номер 402 — 2912028 или 408—2912028). Для задних шарниров наиболее удобны резиновые втулки нижних рычагов передней подвески моделей 402 и 407 (402 — 2904040 A) — по одной на каждый шарнир.

Для резино-металлических шарниров реактивного рычага можно применить резиновые втулки, устанавливаемые в аналогичных шарнирах других автомобилей. До нужных размеров их можно проточить.

Б. А. Озолина использовала, например, в задних шарнирах втулки от ушков рессор «Победы» (можно — и «Волги»). Эти втулки (20 — 2912028) перед установкой надо проточить снаружи, как показано на рис. 10.

Резиновые втулки (402 — 2912028), предназначенные для установки в передние шарниры, надо подрезать до длины 17 мм и уменьшить их буртик, как показано на рис. 11. При использовании этих втулок без подрезки получаются слишком длинные пальцы, которые при работе могут задевать о детали подвески. Если для установки в передний шарнир использовать резиновые втулки от ушков рессор «Москвича-408» (408 — 2912028), надо учесть, что они немного длиннее. Это позволяет вместо двух таких же втулок от моделей 402, 407 и 403 (с предварительной их подрезкой) обойтись одной. Надо только подрезать ее фланец до размеров, приведенных на рис. 12.

Сборка значительно облегчится, если при постановке резиновых втулок в гнезда применить мыльную пену.

Окончательно затягивают гайки (6 и 9 на рис. 2) и ставят шплинты после того, как рычаг займет в подвеске свое среднее положение. Это обеспечит равномерное закручивание резиновой втулки в обе стороны.

При сборке и в процессе эксплуатации втулки надо оберегать от попадания минеральных масел или бензина, которые вызывают набухание резины и преждевременное ее разрушение.

Рис. 1. Реактивный рычаг до переделки: 1 — передний палец; 2 — реактивный рычаг; 3 — опорный вкладыш; 4 — нажимной вкладыш; 5 — заглушка; 6 — пружина; 7 — обойма пружины; 8 — грязезащитная шайба; 9 — задний палец; 10 — гайка; 11 — пресс-масленка.

Рис. 2. Модернизированный рычаг: 1 — передний палец; 2 — резиновая втулка; 3 — металлическая втулка; 4 — реактивный рычаг; 5 — шайба; 6 — гайка; 7 — шплинт; 8 — задний палец; 9 — гайка; 10 — кронштейн; 11 — резиновая втулка.

Рис. 3. Обработка головок рычага.

Рис. 4. Переходная втулка.

Рис. 5. Установка переходной втулки.

Рис. 6. Передний палец.

Рис. 7. Задний палец.

Рис. 8. Гайка переднего шарнира.

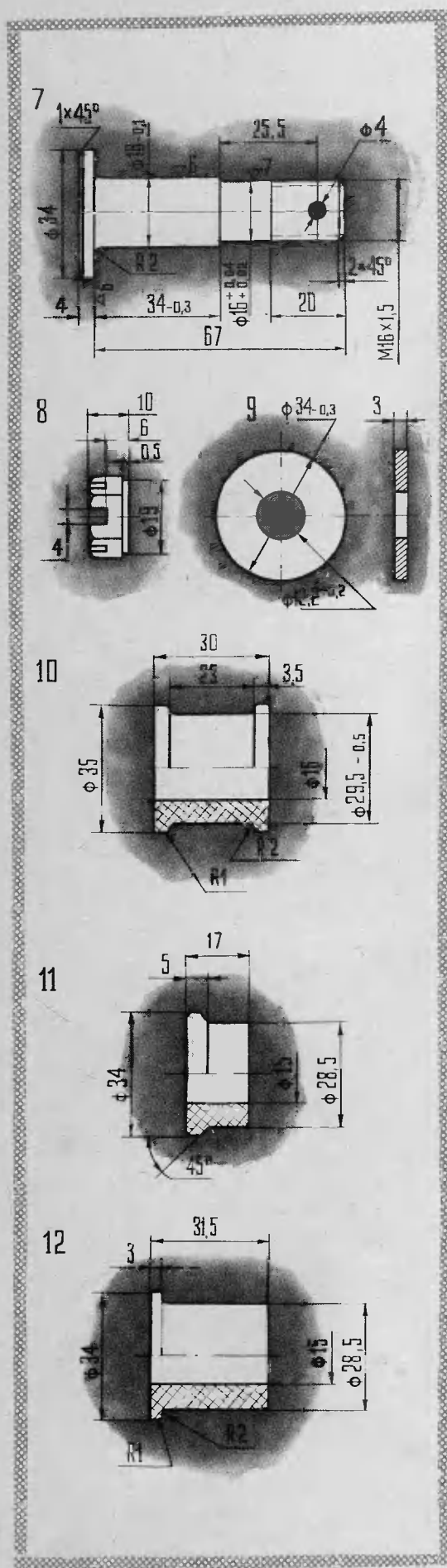
Рис. 9. Шайба переднего шарнира.

Рис. 10. Проточка резиновой втулки 20—2912028 для заднего шарнира.

Рис. 11. Подрезка резиновой втулки 402—2912028 для переднего шарнира.

Рис. 12. Подрезка фланца резиновой втулки 408—2912028 для переднего шарнира.

шарнира.



ВЕТЕРАНЫ



СТАРТЫ КРОССМЕНОВ

Чемпионат СССР по мотокроссу в классах 250 и 500 см³ начался в этом году рано. Первые этапы прошли в Сумгаите, Тбилиси и Сухуми. Вот результаты соревнований.

250 см³. I этап: 1. Л. Шинкаренко (УССР); 2. В. Арбеков (Москва); 3. Г. Моисеев (Ленинград); 4. А. Воронин; 5. В. Кавинов; 6. А. Сивяков (все РСФСР).

II этап: 1. В. Арбеков (Москва); 2. Л. Шинкаренко (УССР); 3. Е. Петушков (Москва); 4. А. Квдншвили (Грузинская ССР); 5. А. Воронин; 6. В. Кавинов (оба РСФСР).

III этап: 1. В. Арбеков (Москва); 2. Л. Шинкаренко (УССР); 3. Е. Петушков (Москва); 4. Г. Моисеев (Ленинград); 5. А. Квдншвили (Грузинская ССР); 6. А. Воронин (РСФСР).

Сумма очков по трем этапам: Арбеков — 22, Шинкаренко — 20, Петушков — 8, Моисеев — 7, Воронин — 6, Квдншвили — 5.

500 см³. I этап: 1. Г. Драугс (Латвийская ССР); 2. С. Саар (Эстонская ССР); 3. Ю. Сухов (Москва); 4. И. Деркевиц; 5. А. Клявиньш; 6. В. Брунис (все Латвийская ССР).

II этап: 1. Г. Драугс (Латвийская ССР); 2. А. Лебедев (РСФСР); 3. Г. Бегнашвили (Грузинская ССР); 4. А. Клявиньш (Латвийская ССР); 5. С. Саар (Эстонская ССР); 6. В. Погребняк (Украинская ССР).

Сумма очков по двум этапам: Драугс — 16, Саар — 8, Лебедев — 6, Клявиньш — 5, Сухов — 4, Бегнашвили — 4.

На фото — гонка второго этапа. Снимок прислан Э. Ватазаровым (Тбилиси) на конкурс «Фотоинформация», проводимый в этом году редакцией журнала (см. «За рулем», 1968, № 1).

МЕМОРИАЛ Л. С. КОНОНОВА

Имя Льва Сергеевича Кононова, отдавшего много сил и энергии нашему автоспорту, хорошо известно спортивной общественности. Созданная им в Курском дворце пионеров секция картингистов — сильнейшая в стране. Здесь выросли чемпионы СССР, победители крупных соревнований, здесь родились первые конструкции микроавтомобилей.

Памяти спортивного организатора и тренера посвящаются большие соревнования, которые будут ежегодно проходить в Курске. В мемориале Л. С. Кононова выступают сильнейшие картингисты страны.

Новости,
события,
факты

Откройте спортивный календарь этого года — вы встретите в нем перечень многих автомобильных соревнований: ралли, кроссов, кольцевых гонок, состязаний по картингу, заездов на побитие рекордов. Кажется, не пропущен ни один из разделов современного автоспорта. Звучные названия многих соревнований — «Невские огни», «Янтарная «Волга», «Снежинка», «Фиалки» — подчеркивают их традиционность, и уже как-то трудно представить себе то давнее время, когда советский моторный спорт делал первые шаги.

Свое летоисчисление он ведет с июля 1918 года, с первых мотоциклетных соревнований по маршруту Москва—Клин—Москва, которые провел Всеобщуч в ходе подготовки бойцов для Красной Армии.

Вскоре после окончания Гражданской войны, в сентябре 1922 года состоялся и первый скоростной автомобильный пробег Петроград—Псков—Петроград (победитель его М. Мякишин прошел 573 километра со средней скоростью 49,4 км/час), а в следующем году было уже несколько автомобильных соревнований.

Под Петроградом прошла гонка по кольцу, в столице взяли старт первый всероссийский пробег легковых автомобилей по маршруту Москва—Смоленск—Витебск—Псков—Петроград—Москва (в нем участвовало 50 человек) и всероссийский испытательный пробег грузовых автомобилей.

В те годы не хватало машин, запасных частей, не было хороших дорог, но эти трудности отступали на второй план перед огромной любовью к автомобилю, сознанием того, что соревнования и пробеги послужат созданию своего собственного, советского автомобилестроения.

Сколько потребовалось сил и энергии, чтобы вдохнуть жизнь в пережившие две войны машины. Из обломков старых «Уайтов» и «Фиатов» в Перми были собраны первые пять автомобилей ГАЗУ (Государственные автомобильные заводы Урала). Они шли наравне с «Бюссингами», «Стеверами», «Мерседесами». За рулем их сидели первые автоспортсмены республики Советов — рабочие, красноармейцы. Автоспорт из спорта одиночек, спорта избранных, каким он был до революции, становился спортом массовым, спортом людей труда.

Сотни и тысячи энтузиастов автодела взялись за работу. В 1923 году открылся Московский автомобильный клуб, и уже год спустя на Серпуховском шоссе, под Москвой, сильнейшие спортсмены-автомобилисты разыграли первенство РСФСР.

После этого были и пробеги первых советских автомобилей АМО-Ф-15, и знаменитый каракумский пробег, и спортивные-массовые мероприятия, посвященные 50-летию изобретения автомобиля, и знаменитые километровки, в которых отличались ленинградские автомобилисты, одними из первых построившие гоночные машины.

Особенно бурное развитие получил автоспорт в послевоенные годы. Сотни тысяч водителей участвуют сегодня в соревнованиях, занимаются спортом в автомобильных клубах ДОСААФ, в добровольных спортивных обществах и ведомствах. Но дело не только в количестве. Рекордные времена в таблице международных достижений по автоспорту, показанные нашими прославленными гонщиками Э. Лорентом, В. Никитиным, И. Тихомировым, говорят о творческих поисках спортсменов-конструкторов, об их смелости и мастерстве.

Наш автоспорт прошел большой путь. И, оглядываясь на него, мы с благодарностью вспоминаем имена ветеранов, тех, кто был запевалой, увлекая своим энтузиазмом других. О четырех ветеранах мы рассказываем на этих страницах.

Двадцать восемь рекордов



«Это было в Ростове-на-Дону. Четырнадцатилетним мальчишкой я попал в 1920 году в гараж роты броневиков. С тех пор я неравнодушен к автомобилям. Когда вернулся в Москву, работал автослесарем, а 14 января 1923 года — этот день запомнился на всю жизнь — получил удостоверение на право управления...»

Александр Иванович Пельтцер перелистывает пожелтевшие вырезки из газет, фотографии с обломанными уголками. Вместе с ним мы отправляемся в прошлое. Вот он на строительстве Горьковского автозавода, потом работает в Научном автотракторном институте (НАТИ). Там Пельтцер — председатель автодорожной ячейки и горячий

пропагандист газогенераторных автомобилей. Он участвует в создании этих машин, испытывает и совершенствует их. В 1938 году на газогенераторной «эмке» А. Пельтцер, А. Понизовкин и Н. Титов устанавливают всесоюзные рекорды скорости на 3000 и 5000 км.

И вот тогда-то появилась у Александра Ивановича мечта — построить рекордный автомобиль со сверхмалолитражным двигателем, кубиков на 350. Но осуществить ее удалось только в 1946 году. Низкий, похожий на камбалу автомобиль «Звезда-1» был сделан за три месяца. Пятого ноября 1946 года Александр Пельтцер установил на этой машине первый рекорд. Километровку с хода он прошел со средней скоростью 139,643 км/час.

С тех пор Пельтцер не расстается с миром автогонок. Его заслуга в том, что он создал первые в нашей стране специальные гоночные машины, которые не были «вариациями на тему серийного автомобиля». За двадцать с лишним лет под его руководством были спроектированы и построены рекордные автомобили «Звезда» и «Салют», гоночные НАМИ-041 и НАМИ-048.

Наибольший успех пришелся на долю «Звезды». На шести ее модификациях А. Пельтцер, а позже А. Понизовкин, А. Подкутов, П. Баранов и А. Амбросенков установили 28 всесоюзных рекордов скорости; 19 из них превышали международные.

Полвека за рулем

Дует промозглый мартовский ветер. Шоссе покрыто ледяными стружьями. Мокрый снег залепляет ветровое стекло, набивается в кабину. Легкий ГАЗ-А с брезентовым верхом мчится по выбитому шоссе. В окошечке спидометра мельтешат цифры: 95—100, 95—100. На такой скорости управлять «газиком» — с его жесткой подвеской, узкими шинами — дело нелегкое. За рулем Борис Алексеевич Удольский, один из сильнейших гонщиков страны. Идет труднейшее соревнование на трассе Москва—Ленинград—Москва. Удольский выиграл вместе с Н. Макаровым гонку. В пургу и гололед спортсмены показали тогда, в 1937 году, среднюю скорость 69,326 км/час — новый рекорд страны.

Более полувека связан Удольский с автомобилями. В сентябре 1917 года он начал работать на заводе АМО учеником слесаря. Свершилась революция. Закончив военно-технические курсы, красноармеец Удольский сел за руль броневика. Он сражался с колчаковцами, с басмачами в Туркестане, был ранен.

А потом... Потом он испытывал первые АМО-Ф-15, выступал в скоростных автопробегах, таких, как Москва — Нижний Новгород. Удольский ездил на «Лаурин-Клементях» и «Грэф-Штифтах», «Кадиллаках» и «Амилькарах». В 1929 году, обогащенный опытом работы на машинах самых разных марок, он принял участие в большом северном автопробеге Москва — Архангельск. По существу это был марафонский автокросс, длившийся 23 дня. За ним последовали победы в многочисленных «километровках», гонках Москва — Ленинград и других.

Когда же началась Великая Отечественная война, опытный спортсмен-автомобилист ушел добровольцем в армию. После победы над врагом он продолжал службу в автомобильных частях.

Ныне ветерану советского автоспорта 65 лет. Он по-прежнему полон сил и энергии.



Спортивная душа

Сейчас ему уже за пятьдесят, почти три года, как он не выступает в гонках. Но связей со спортом Валерий Григорьевич Шахвердов не порывает. Он ведет большую общественную работу — и как тренер, и как член Ленинградской федерации автоспорта. Гонщики и механики, судьи и тренеры обращаются к нему за помощью, просят совета. Они всегда могут рассчитывать на его участие, ибо несмотря на занятость Валерий Григорьевич остается все таким же страстным поклонником автоспорта. Шахвердов — мастер спорта, двукратный чемпион страны, известный всей стране гонщик. Впервые он «заболел мотором» тридцать лет назад и остался неравнодушным к нему на всю жизнь. Этому не смогли помешать ни защита диссертации, ни даже перелом ноги в 1961 году на гонках под Каунасом.

В чемпионате СССР 1946 года по мотокроссу В. Г. Шахвердов занимает третье место в классе 500 см³. Год спустя побеждает в зимнем матче мотогонок Москвы и Ленинграда. А в 1950 году вместе с З. Залгаллером Шахвердов дебютирует в чемпионате СССР по автогонкам.

Через семь лет Валерий Григорьевич стартовал уже за рулем гоночного автомобиля ГА-20 собственной конструкции. Это была первая в нашей стране одноступенчатая гоночная машина, построенная специально для «кольца». Летом 1958 года ленинградский спортсмен впервые стал чемпионом страны. С тех пор он выступал на гоночных машинах разных классов и неизменно занимал самые почетные места.

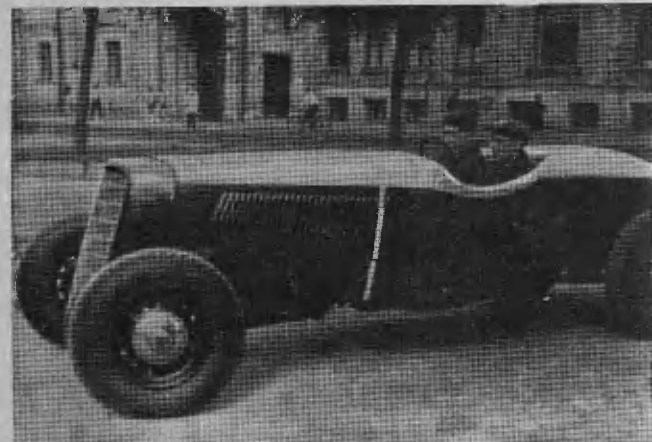
Шахвердова всегда отличала доброжелательность к сопернику, готовность всегда помочь советом, отдать нужную деталь. Человек с душой настоящего спортсмена не может жить и поступать иначе.



Ленинград. У этого города давние спортивные традиции. Здесь зародился отечественный автоспорт, были установлены первые рекорды, выросли многие знаменитые автогонщики. После революции именно в Ленинграде состоялись первые в Советской России автомобильные соревнования. И в километровых гонках на скорость, как их тогда называли, ленинградцы задавали тон, Г. Цветков, А. Лаврентьев, А. Герель и позже Г. Клещев не раз побивали всесоюзные рекорды. Наибольшего успеха добился Георгий Клещев. Сначала пришло увлечение мотоспортом. Но уже в 1937 году 26-летний механик таксомоторного парка загорелся идеей построить гоночный автомобиль.

Дирекция парка дала Клещеву старенький «газик», успевший «набегать» 300 тысяч километров. Из узлов и деталей этого «ветерана» родилась та приземистая гоночная машина, которая представлена на снимке. Форсированный двигатель с двумя карбюраторами и обтекаемым кузовом позволил Г. Клещеву на всесоюзных соревнованиях в Киеве показать рекордную скорость и завоевать приз журнала «За рулем». В следующем, 1938-м году ленинградец улучшил свой рекорд, доведя его до 143,123 км/час. В те годы это было достижением, которое дало толчок дальнейшему развитию нашего автоспорта. И мы видим теперь в скромных по нынешним временам результатах Клещева первый шаг к завоеванию международных рекордов, которые через несколько десятилетий установили прямые его наследники — Э. Лорент, В. Никитин, И. Тихомиров.

Первые шаги



Машина бежит по дорогам Поволжья. Мы в центре России. Старинные русские города, преобразившиеся за годы Советской власти, новостройки, заводы-гиганты, величественные гидроэлектростанции расскажут путешественникам о том, как идеи Ленина воплотились в действительность.

Тут многие места связаны с именем вождя. В Симбирске (ныне Ульяновск) прошли его детство и отрочество. Он учился в Казанском университете, потом организовал в Самаре (теперь Куйбышев) первый кружок марксистов. На территории нынешней Татарской АССР находится деревня Кокушкино, где Ленин отбывал свою первую ссылку.

«Коммунизм — это есть Советская власть плюс электрификация всей страны» — слова, известные сегодня всем. И как расшифровка этой ленинской формулы выросла сеть электростанций, больших и малых, тепловых, гидравлических, атомных. Неподалеку от прежней Самары плещется Куйбышевское море и встала грандиозная Куйбышевская ГЭС, под Волгоградом поднялась плотина Волжской ГЭС.

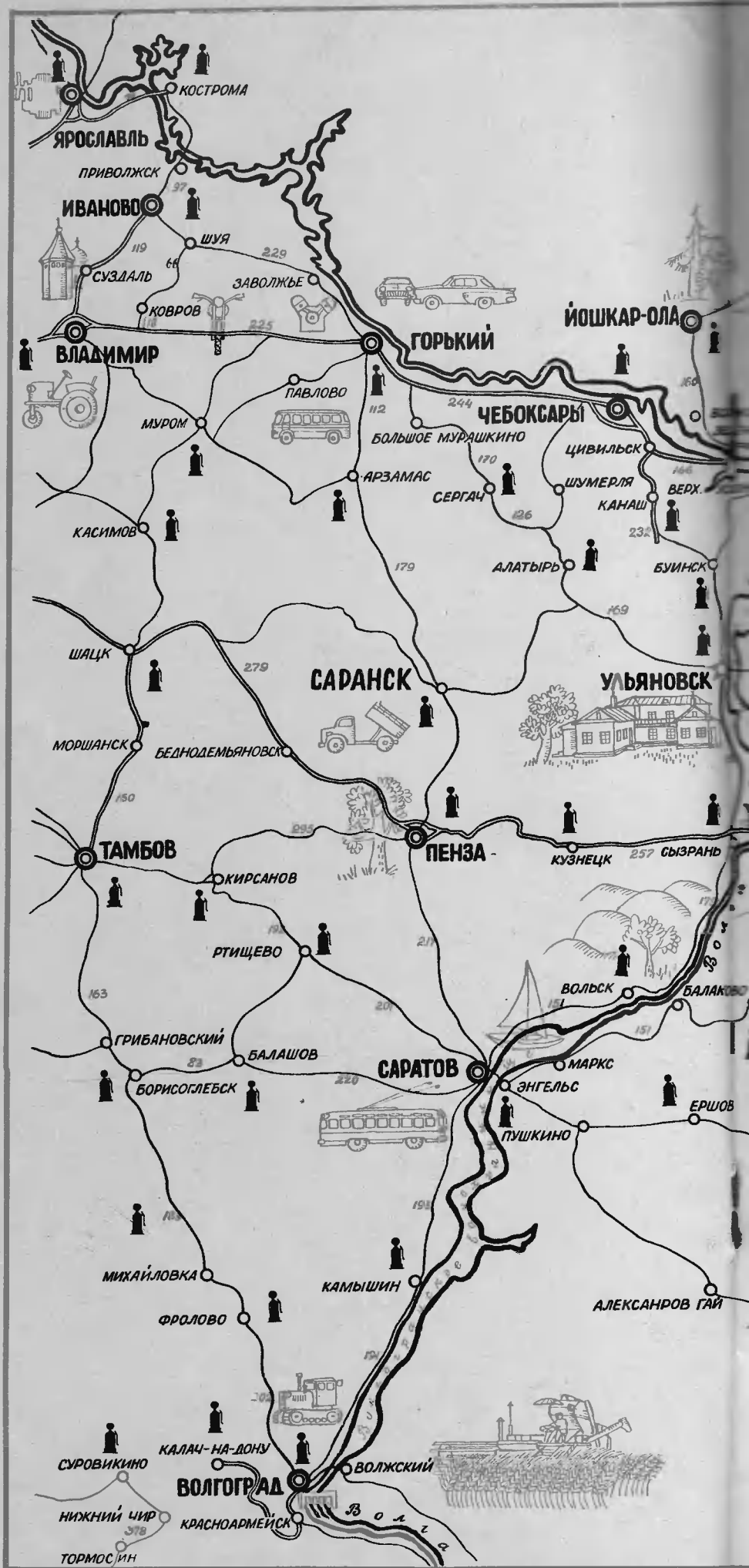
Их током питаются многочисленные предприятия, в том числе автомобильные, моторные, тракторные заводы, выстроившиеся вдоль Волги. Царская Россия не имела этих отраслей промышленности. Только с приходом Советской власти народ под руководством Коммунистической партии, выполняя заветы вождя, сумел сделать древнюю Волгу «автомобильной рекой». Горьковский и Ульяновский автозаводы, Ярославский и Заволжский моторные заводы, Павловский автобусный завод — их машины известны всему миру. Уже в 1969 году даст стране первые легковые машины Волжский завод — крупнейшее автомобильное предприятие страны, чьи корпуса возводятся сегодня в Тольятти.

Направляясь дальше на север, к Уралу, мы познакомимся с городами, хорошо известными своими мотоциклами и мотороллерами — это Ижевск и Вятские Поляны.

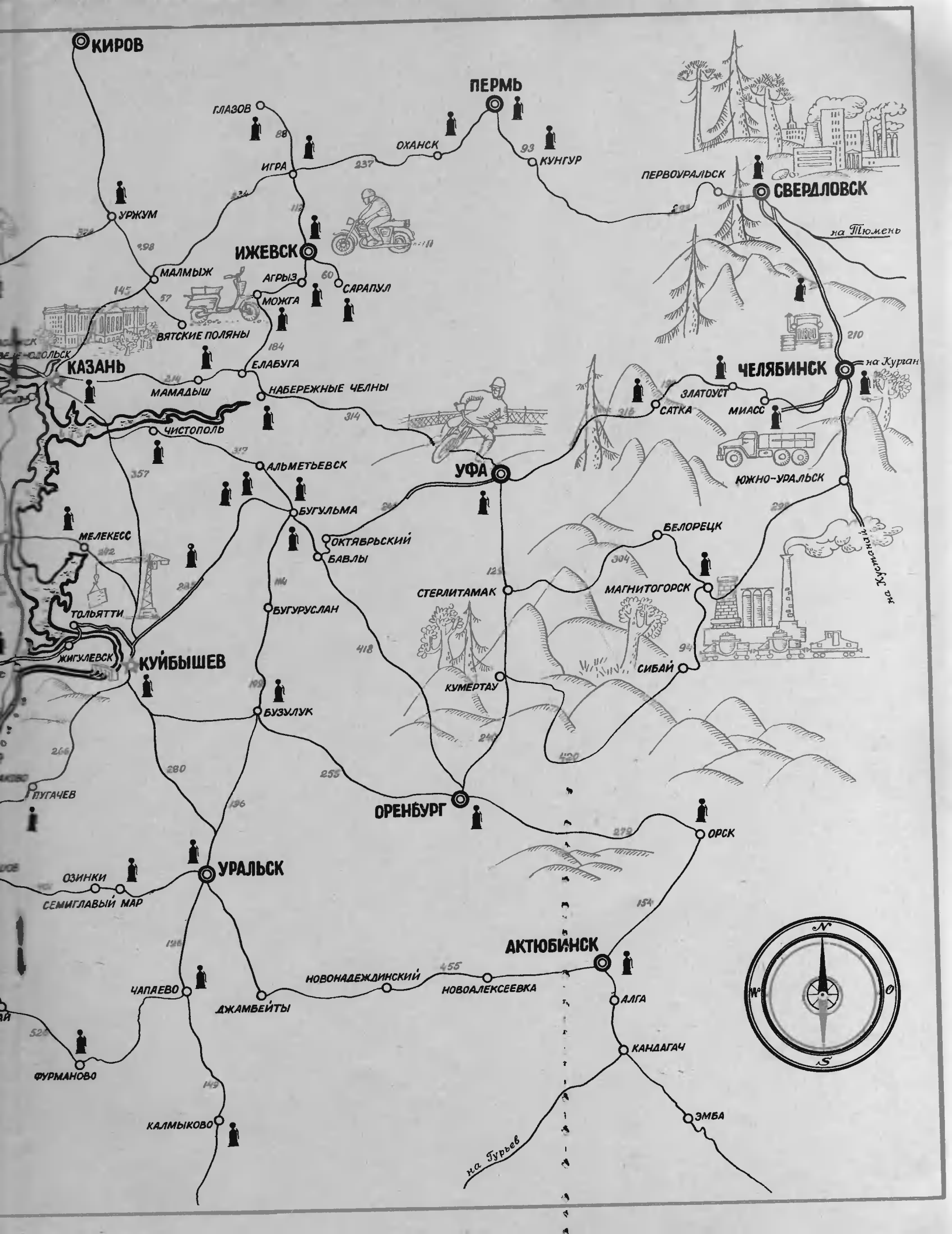
Ведущее место в планах коммунистического строительства Владимир Ильич отводил механизации сельского хозяйства, развитию тракторостроения. Идеи вождя стали явью. Славятся своими машинами тракторные заводы в Челябинске, Волгограде, Владимире.

Повсюду здесь, куда бы мы ни обращали взор, видим наглядные свидетельства торжества великих ленинских предначертаний.

Красными звездами отмечены памятные ленинские места. В помощь участникам соревнований на карте обозначены АЗС и бензоколонки.



В центре России



КИРОВ

ПЕРМЬ

СВЕРДЛОВСК

ИЖЕВСК

КАЗАНЬ

ЧЕЛЯБИНСК

УФА

КУЙБЫШЕВ

ОРЕНБУРГ

УРАЛЬСК

АКТЮБИНСК

УРЖУМ

ГЛАЗОВ

ОХАНСК

КУНГУР

ИГРА

МАЛМЫЖ

АГРЫЗ

САРАПУЛ

МОЖГА

ВЯТСКИЕ ПОЛЯНЫ

ЕЛАБУГА

МАМАДЫШ

НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ

ЧИСТОПОЛЬ

АЛМЕТЬЕВСК

МЕЛЕКЕСС

БУГУЛЬМА

ОКТАБРЬСКИЙ

БАВЛЫ

БУГУРУСЛАН

ТОЛЪЯТТИ

ЖИГУЛЕВСК

СТЕРЛИТАМАК

МАГНИТОГОРСК

БЕЛОРЕЦК

КУМЕРТАУ

СИБАЙ

БУЗУЛУК

ПУГАЧЕВ

ОЗИНКИ

СЕМИГЛАВЫЙ МАР

ЧАПАЕВО

ДЖАМБЕЙТЫ

НОВОНАДЕЖДИНСКИЙ

НОВОАЛЕКСЕЕВКА

АЛГА

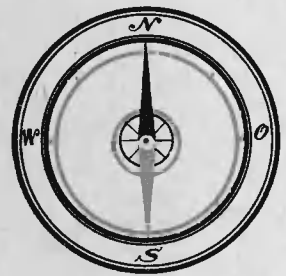
КАНДАГАЧ

ФУРМАНОВО

КАЛМЫКОВО

ЭМБА

на Турев





Вы собираетесь в дальнее путешествие. Туристское оборудование уже подготовлено — о нем шла речь в предыдущем номере журнала. Теперь надо позаботиться, чтобы не подвела машина: ведь ей придется за лето изрядно потрудиться. Что же необходимо делать?

Прежде всего очистить от нагара поршень и глушитель. Бензобак, карбюратор и контактно-масляный воздушный фильтр надо промыть, а бумажный фильтр и бензопровод с трещинами заменить. Осмотрите контакты — они должны быть чистыми и соприкасаться всей плоскостью. Смажьте фетр кулачка и ось молоточка и проверьте установку зажигания, а у двухцилиндрового двигателя — еще и синхронность работы цилиндров. Изношенные щетки генератора замените новыми. Проверьте зарядку и уровень электролита в аккумуляторе, закутайте его до клемм в полиэтиленовый или резиновый мешочек. Нелишне убедиться и в том, что у всех проводов хорошая изоляция, а в местах присоединения они надежно зажаты винтами (для гарантии законтрите резьбу нитрокраской).

Помните: неисправности мотоциклов чаще всего связаны с дефектами в системах питания и электрооборудования — отсюда и особое внимание к ним.

В ходовой части самые уязвимые места — шины и задняя цепь. Камеры лучше иметь новые, в крайнем случае вулканизированные. Покрышки должны быть малоизношенными и без трещин на протекторе.

Вытянувшуюся заднюю цепь замените новой, прошедшей обкатку. Ее надо промыть и проварить в консистентной смазке. Если же цепь закрытая, достаточно смазать ее автолом прямо на машине, вращая заднее колесо. Перед выездом отрегулируйте натяжение цепи на нагруженном мотоцикле, сняв его с подставки, — прогиб должен быть в пределах 20 мм.

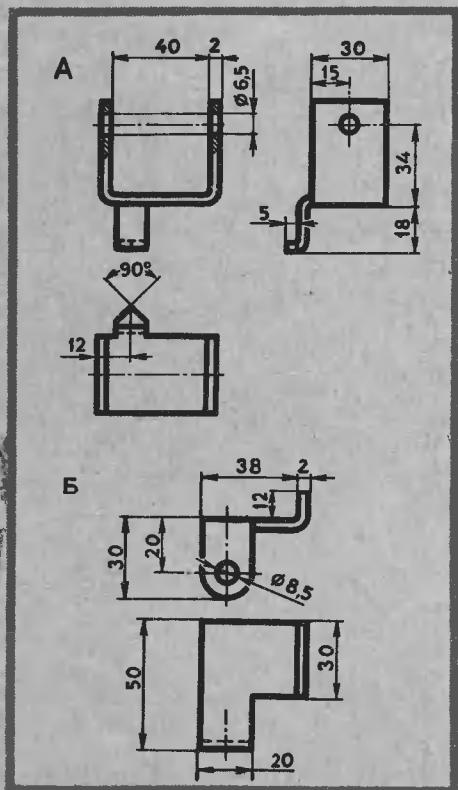
Убедитесь, что амортизаторы заправлены и не подтекают. Смените масло в коробке передач на МК-20 или МС-22, а шток и шарик выжима сцепления смажьте солидолом. Замените масло в картере (четырёхтактного двигателя) и в заднем мосту.

Теперь дело за подшипниками колес. Их смазывают смазкой 1-13; если обнаружите большой люфт — замените их. Отрегулируйте люфт в подшипниках рулевой колонки — это особенно важно на «Явах».

Смазывать тросы, достаточно лишь отсоединить их верхние части. На конец троса надевают кусочек трубки, уплотняют ее на оболочке изоляционной лентой и наливают жидкий автол, пока на конце троса не появятся капли масла.

Осталось немного. Тщательно осмотрите раму, особенно около рулевой колонки. Это удобно сделать при снятом бензобаке. Если на раме есть трещины — заварите их. А теперь возьмите ключи и подтяните все болтовые соединения и нип-

Перед дальней дорогой



пели спиц. У мотоцикла с коляской отрегулируйте развал и схождение колес, проверьте надежность крепления и контровку тяг.

Создав машине все условия для нормальной работы, подумаем о собственном комфорте во время путешествия.

Прежде всего — это удобная посадка. Модные узкие подушки седла не годятся для дальних поездок. Советуем не пожалеть времени и сшить чехол с вкладышами из поролона, расширяющимися подушки водителя и пассажира. Рекомендуем также установить на мотоцикле ветровой щиток (из органического

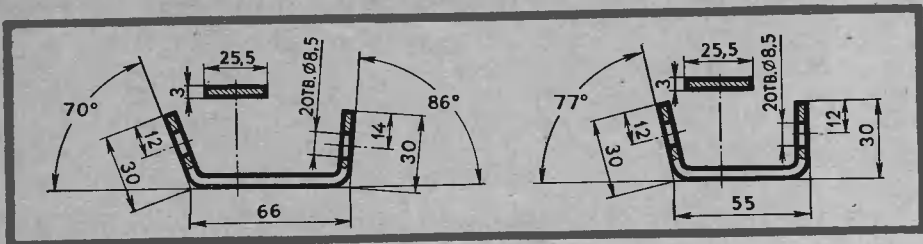
Установка на мотоцикле ветрового щитка, дуг, двоянного сигнала, противотуманной фары и указателей поворота (фото вверху).

Верхний кронштейн насоса для шин (А) крепится на вертикальном подкосе рамы под седлом, а нижний (Б) — болтом левой подножки водителя. Оба сделаны из стали 3.



Инструментальный ящик — в нем располагаются шинный манометр, свечной ключ и свечи (левое фото).

Многое можно уложить и в аккумуляторный ящик (правое фото).



Два варианта кронштейна для спаренных сигналов: слева — для машин со штампованной траверсой вилки, справа — для кованой траверсы.

стекла с основой из дюралюминия). Он не только защитит вас от ветра, пыли, но при удачной конфигурации улучшит аэродинамику мотоцикла.

Очень важна правильная установка «ветровика». На дорогу надо смотреть не через щиток, а поверх него, так как всякое загрязнение стекла ухудшает видимость. Верхняя кромка должна лежать чуть ниже уровня глаз, а наклон щитка — направлять поток воздуха на несколько сантиметров выше головного убора. Но помните, что большой наклон может привести к травме, когда водитель, стоя на подножках, переезжает через препятствия, а чрезмерная ширина щитка ухудшает аэродинамику мотоцикла и при боковом ветре затрудняет управление. Нормальная ширина и радиус изгиба стекла должны обеспечить прохождение воздушного потока в 3—5 сантиметрах от плеч водителя.

Хотелось бы обратить внимание на эстетическую сторону дела. Конструкторы стараются создать красивые формы мотоциклов. Удачно найденные очертания радуют глаз, и надо стремиться, чтобы самодельные багажники, дуги, «ветровик» и другие дополнительные приспособления органически вписывались в обводы мотоцикла.

Теперь о запасных частях и инструменте. Во время туристского путешествия вам предстоит проехать, возможно, не одну тысячу километров вдали от дома, ремонтных мастерских и магазинов запасных частей. Конечно, с собой в запас надо брать «полмотоцикла». Но вредна и другая крайность — встречали мы таких, кто пускался в путь буквально с одной свечой в кармане. С собой нужно взять то, что действительно может понадобиться в дороге: молоточки прерывателей, конденсаторы, свечи, катушку зажигания, предохранители, щетки генератора, лампы освещения, стекло фары, электропровод, несколько звеньев цепи с замочками, комплект тросов (или хотя бы тросы без оболочек, но с зажимами), поршневые кольца, сальники коленчатого вала, прокладки под головку цилиндра, бензопровод, подшипники колес, несколько ведомых дисков сцепления, шток и шарик выжима сцепления, колесные спицы, вязальную проволоку и мотоаптечку для ремонта шин. Для мотоцикла с четырехтактным двигателем могут понадобиться в пути выпускные клапаны и пружины к ним. Некоторые берут с собой пробку бензобака и реле-регулятор. Обязательно надо иметь запасную камеру с золотниками — это не только принесет спокойствие, но и намного сэкономит время, если проколете шину.

Возить покрышки, поршни, цилиндры, коленчатый вал и шестерни бессмысленно. Они редко требуются в пути, зато создадут много неудобств. Поступите иначе. Перед отъездом из дома подготовьте покрышку к отправке по почте (обшейте ее материалом), упакуйте «аварийный запас» из громоздких деталей — друзья смогут оперативно переслать их в указанный вами адрес, если понадобится. Рекомендация проверена практикой.

Какой взять инструмент? Слесарные тиски и паяльную лампу оставьте дома. Прилагаемый к мотоциклу комплект инструмента, дополненный напильником, надфилем, ножовочным полотном, ножницами и маленьким зубилом, позволит выполнить необходимые ремонтные операции без помощи мастерской. Ну, а в крайнем случае... воспользуйтесь услугами любой механической мастерской. Из специального инструмента рекомендуем шинный манометр, ключ рулевой колонки, индикатор установки зажигания и переносную лампу с зажимами типа «крокодил».

Не забудем и о столь необходимых в пути «мелочах». Не стоит прятать свечной ключ и шинный манометр в инструментальную сумку. Их место — рядом с ней в специальных кронштейнах. Тут же, в зажимах — свечи. Чтобы сумка не мешала закрывать инструментальный ящик, ее прижимают к стенке резиновым кольцом. Можно рационально использовать место в аккумуляторном ящике, сдвинув аккумулятор максимально в сторону. Рядом с ним поставьте флагу или баночку на 400—500 г масла, под резиновое кольцо уложите свернутый в спираль бензошланг (1,5—2 метра резиновой трубки, продающейся в аптеках). Здесь у аккумулятора еще есть место и для переносной лампы, индикатора установки зажигания, а также запасных предохранителей и простейшего бензомера, крепящихся в зажимах.

В. АЛЕКСЕЕНКО,
Ф. МАМАЕВ,
мототуристы

ЧЕЛЯБИНСКОЕ РАЛЛИ «ПОБЕДА»

С полезным начинанием выступил клуб автомобильного и мотоциклетного туризма Челябинска. Здесь родилось однодневное туристское авторалли «Победа», которое теперь стало традиционным. Оно проводится ежегодно 9 мая и посвящается Празднику Победы.

Это несложные соревнования, доступные широкому кругу туристов — владельцев автомобилей, мотоциклов, мотороллеров. Неотъемлемой частью программы ралли являются воздание почестей героям Великой Отечественной войны, встречи с участниками боев.

СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОПАНСИОНАТА

началось в одном из живописнейших уголков Закарпатья. Легкое современное здание из стекла и бетона поднимется недалеко от Хуста, в экзотическом ущелье реки Верхнебыстрой. В туристическом комплексе, спроектированном тбилиским филиалом «Союздорпроента», к услугам автопутешественников гостиница на 40 мест, кафе, автомобильный профилакторий и станция технического обслуживания. Интерьеры созданы по мотивам национального украинского искусства. Через год пансионат примет первых автотуристов.

ЮЖНЫЙ ОБЪЕЗД КАУНАСА,

который не так давно вошел в строй, избавит водителей, следующих в направлении Калининграда, от блужданий по улочкам старого города. Подъезжая со стороны Вильнюса, они могут теперь через Петрашюнай и мост Каунасской ГЭС двигаться прямо на Гарляву, экономя около часа времени.

ЕЩЕ ОДНА АЗС

появилась на автомобильной магистрали Москва — Куйбышев. Ее адрес — г. Луховицы. Автозаправочная станция располагает полным ассортиментом бензинов и масел, а восемь автоматических колонок могут обслужить в течение суток более 1500 автомобилей.

ТРИ ПОЛУПОДЗЕМНЫХ ГАРАЖА

для автомобилей личного пользования появятся вскоре в новых жилых массивах Уфы. По типовому проекту здание гаража расположится на площадке 37×19 метров и вместит 26 автомобилей — 12 «Волг» и 14 «Москвичей». Крыша гаража, возвышающаяся над землей всего на 0,8 метра, в зависимости от вида покрытия будет использоваться как хозяйственная, спортивная или игровая площадка. В гараже запроектирован небольшой пост технического обслуживания с осмотровой канавой. Ориентировочная стоимость одного машино-места составит 1300 рублей.

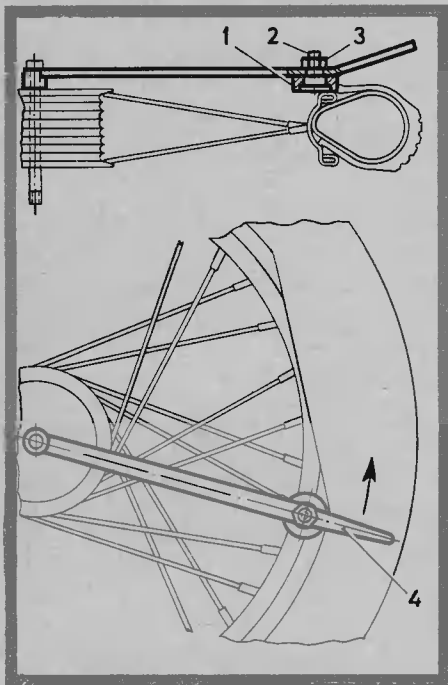
ОСВЕТИТЕЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ,

если ими неправильно пользоваться, могут стать причиной дорожных происшествий. Министерство охраны общественного порядка Грузинской ССР наметило ряд мероприятий по усилению надзора за выполнением правил пользования осветительными приборами на автомобилях в ночное время. Госавтоинспекция Грузии предложила всем автохозяевам к индивидуальным владельцам транспортных средств уделить особое внимание регулировке и содержанию в исправности автомобильных фар и других приборов. Будет повышена требовательность и к водителям. За нарушения правил пользования осветительными приборами при встречных разъездах в темноте или во время стоянки на обочине дороги они могут быть наказаны вплоть до лишения водительских прав.

Новости,
события,
факты

ПРОКОЛ НЕ СТРАШЕН

Два года я успешно применяю несложное приспособление для монтажа шин мотоцикла. Оно проще в изготовлении, чем описанное в журнале (1966, № 3). Принцип его действия построен на использовании рычага 4 (см. рисунок) с роликом 1 при надавливании последних 150—200 мм покрышки.

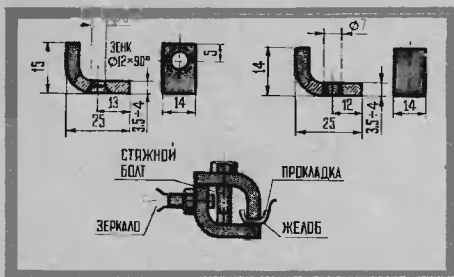


Во время монтажа ось колеса вставляют в отверстие на конце рычага и в ступицу колеса. Ролик на оси 2, закрепленный на рычаге гайкой 3, подводит к кромке покрышки. Затем продолжают осторожно перемещать рычаг по образующей, нажимая роликом на край до тех пор, пока покрышка полностью не зайдет за обод.

Л. КОЛИТВЯНСКИЙ

Луганская область,
г. Петровское, ул. Ленина, 28, кв. 18

СВЕРЛИТЬ НЕ НАДО



Установка на автомобиле «внешнего» зеркала заднего вида обычно связана со сверлением дополнительных отверстий на крыльях, дверях. Я предлагаю легкосъемное крепление зеркала (можно с успехом использовать велосипедное) к

Советы
бывалых

водосточному желобу передней стойки кузова «Москвича-407».

Небольшое приспособление включает две простые детали из стали (любой марки) и болт М6 с потайной головкой (гайку М6 можно заменить барашком). На рисунке приспособление показано в разобранном виде и в закрепленном положении.

М. ГЕЛЛЕРИАН

Москва, Г-34,
Савельевский пер., 8, кв. 27

ВТОРАЯ ЖИЗНЬ ПЛАСТМАССОВЫХ ПОДФАРНИКОВ

Подфарники легковых автомобилей делают из полистирола — прозрачной цветной или бесцветной пластмассы, похожей на органическое стекло. Этот материал не выдерживает сильных ударов, и подфарник нередко раскалывается на мелкие кусочки. А новый не всегда под рукой.

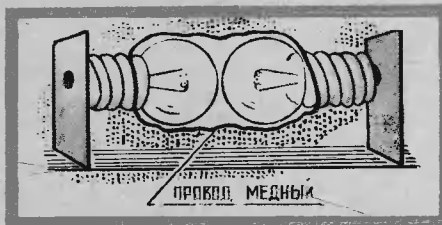
Когда подфарник лишь раскололся, но частицы полистирола не потеряны, легко выйти из положения при помощи пластифицированной поливинилацетатной эмульсии — нового синтетического клея. Если промазать им наружную поверхность подфарника, то он покрывается после высыхания эмульсии прозрачной эластичной пленкой, довольно надежно скрепляющей осколки полистирола. Для повышения прочности склейки можно промазать и внутреннюю поверхность подфарника.

Полимерная пленка, образовавшаяся из эмульсии, практически не уменьшает светопропускной способности подфарника и почти не изменяет его внешнего вида.

В. ВОЙТОВИЧ

г. Горький-5, ул. Нестерова, 5, кв. 1

1 + 1 = 1!



Если у вашего мотоцикла перегорела одна из ламп заднего фонаря, то можно легко выйти из положения, соединив последовательно (как показано на рисунке) медным проводом две лампочки по 3,5 в.

В. СОБОТОВИЧ

Волгоградская область,
Камышинский район,
село Лебяжье, ул. Советская, 23

ПРОСТО И НАДЕЖНО

20 тысяч километров пробега (в основном по булыжным мостовым) привели в негодность упорные подшипники рулевой колонки моего ИЖа. При подтяжке гайки лунки, образовавшиеся на обоямах, затрудняли перемещение шариков, из-за чего руль поворачивался рывками. Новых подшипников для замены у меня не оказалось, и я вышел из положения, установив вместо 19 шариков диаметром 6,3 мм 20 шариков диаметром 6 мм (они применяются в каретке велосипеда).

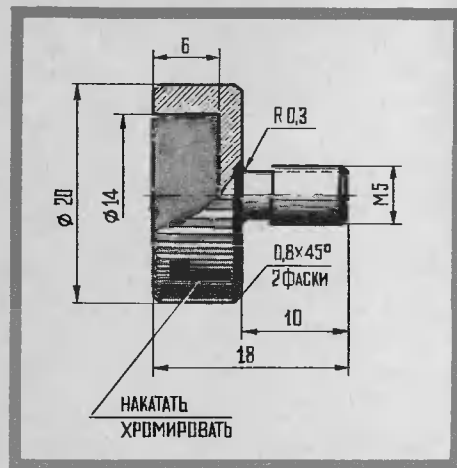
Шарик «занял» новые дорожки на обоямах, и подшипники работают, как новые, хотя за семь лет после ремонта мотоцикл прошел более 45 тысяч километров.

В. ДЯЧКОВ

Брянск-16, ул. Кирова, 66/1

ТАК БЫСТРЕЕ

Щетки стеклоочистителя у «Москвичей» всех моделей, кроме «408», и «Запорожцев» закрепляются винтом с полукруглой головкой и шлицем. Чтобы снять щетку, приходится каждый раз доставать отвертку, которая нередко срывается, ударяя по стеклу.



На своей машине я заменил «штатный» винт на винт типа «барашек» (см. рисунок).

Теперь снимать или устанавливать щетки, особенно при начавшемся дожде, стало удобнее.

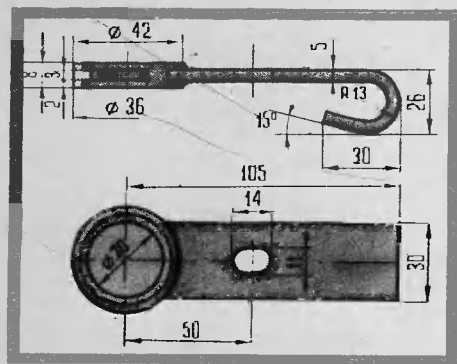
Е. ЖИЖИН

Москва, М-469, Новые Черемушки,
квартал 24, корп. 223, кв. 52

КАК СНЯТЬ КЛАПАННЫЕ ПРУЖИНЫ

На «Москвиче-407» я применяю простое приспособление. На рисунке видно, как его сделать. Нужно изготовить стальную шайбу толщиной 8 мм с отверстием диаметром 30 мм и выточками диаметром 36 мм с обеих сторон. К ней приварить пластинку с овальным отверстием 14×11 мм и изогнутым, как показано на рисунке, концом.

Приспособление устанавливаем на шпильку крепления коромысла выточкой на пружину. Заворачивая гайку, сжимаем пружину до освобождения сухариков.



Чтобы снять первый и восьмой клапаны, приспособление надо перевернуть и поставить на шпильку крепления кожуха клапанного механизма. Монтируем клапаны и пружины при помощи того же съемника в обратном порядке.

В. ЛЕОНТЬЕВ

г. Челябинск-31,
Шоссе металлургов, 19, кв. 16

● „Подвези поближе к дому“

Вечер. Двери районного дома культуры почти не закрываются — сегодня здесь новый фильм. Вот и Николай Парамонов, шофер одного из близлежащих заводов, подъехал за билетами на вечерний сеанс.

— Здорово, Коля!

— Привет, Витя! Ну как, загораешь?

Свой шофер, заводской, Виктор Филиппенко, за пьянку лишен прав на год. Да и сейчас вроде навеселе.

— Пойдем, пивком побалуемся.

— Ты что? Вот через час, перед сеансом — можно.

— Ну, подвези тогда поближе к дому.

— Садись, подброшу.

Автомобиль, набирая скорость, двинулся по улице. Случайные прохожие видели, как он «быстро поехал, потом почему-то приостановился, опять поехал, но как-то неуверенно, виляя из стороны в сторону». Затем машина вдруг въехала на тротуар, сбила забор и вломила в палисадник ближайшего дома. Те, кто был свидетелем этой сцены, в каком-то оцепенении стояли минут две, потом побежали. А со двора уже несся крик, плач, и все поняли — случилось несчастье. Когда подбежали к автомобилю, не было в нем никого — ни водителя, ни его пассажира...

● Кто сидел за рулем?

Парамонов задал следователю не легкую задачу. По его словам, в пути он уступил просьбе Виктора Филиппенко и дал ему руль — соскучился, мол, парень по машине. Он и завел ее на тротуар.

— Ничего подобного, — говорил на допросе Филиппенко, — не сидел я за рулем. Да и как я мог сделать это на ходу, машина-то ведь не останавливалась.

Видно, этот довод подействовал на следователя: за наезд с тяжкими последствиями был привлечен к уголовной ответственности шофер второго класса Парамонов Николай Поликарпович, ранее не судимый, с образованием 8 классов.

На суде Парамонов частично свою вину признал. Виноват, мол, в том, что руль передал. А наезд совершил Виктор Филиппенко утверждал обратное. Когда суд пригласил свидетеля Станислава Петровича Ступицына, в зале стало тихо-тихо. Ступицын — единственный человек, который был возле места происшествия и все видел. Может быть, он поможет суду разобраться, кто же находился за рулем. Немного взволнованный обстановкой свидетель говорит тихо, но твердо, без запинки. Да, он видел, как машина вдруг повернула влево и поехала на тротуар.

— Вправо, — поправил судья.

— Нет влево, я ведь навстречу шел. Слышу удар, крики, побежал к машине. Смотрю, из машины справа, где сидит шофер...

— Слева, слева сидит шофер, — опять вмешивается судья.

Н Е передавай РУЛЬ

— Нет, справа, я ведь лицом к радиатору стоял, так вот справа выходит человек в плаще, среднего роста и бежит в одну сторону, а слева, где пассажир сидит, выходит парень повыше, в костюме и в другую сторону бежит.

— Посмотрите на подсудимого, на свидетеля... Свидетель Филиппенко, подойдите сюда.

— А чего подходить, он то справа, то слева говорит.

— Не могу я их признать, товарищи судьи, не разглядел, метров десять было до машины, уже стемнело. Помню только, один в плаще, другой — в костюме.

Все свидетели допрошены, выступили прокурор, защитник, последнее слово сказал Николай, и сидит, обхватив голову руками, — что-то там суд решит. А суд, видно, не торопится. Час прошел, другой. Наконец, «Встать, суд идет». Но вместо приговора — определение: «Вернуть дело на дополнительное расследование. Установить, как были одеты Парамонов и Филиппенко в день происшествия. Провести следственный эксперимент: мог ли свидетель в 10 метрах от машины вечером различить людей по одежде. И другой — могли ли они, не останавливая автомобиль, поменяться местами...»

● Подсудимых двое

Второе судебное заседание. Теперь уже Филиппенко из свидетелей перешел в подсудимые: это он был в тот день в плаще. Но объяснения дает те же самые — за рулем не сидел. Пусть экспертиза установила, что можно было поменяться местами с шофером, только не менялся он. Они как выскочили из машины, побежали, побежали — и домой. А свидетель-то и не запомнил, кто откуда вылез.

И опять речи прокурора, адвокатов. И снова все ждут, что же решит суд.

Оглашается приговор. Виктор Филиппенко за наезд приговаривается к четырем годам, а Николай Парамонов за передачу руля лицу, лишенному водительских прав и находящемуся в состоянии опьянения, к трем годам лишения свободы.

В зале заседаний некоторые недоумевали: стоило ли экспертизу проводить, допрашивать десятки свидетелей, экспериментами заниматься? Ведь наказание обоим дали почти одинаковое. «Знаюки» тут же объясняли: потому, мол, обоих посади-

ли, что не было у суда уверенности, кто сидел за рулем. Узнали бы точно — осудили одного, кто машиной управлял, ну а Парамонова лишили бы прав и все.

● О чем говорит закон

Нет, ошиблись «знаюки». Передача руля в определенных случаях тоже преступление. Если водитель в нарушение действующих правил передает руль лицу, заведомо для него находящемуся в нетрезвом состоянии, лишенному водительских прав или вообще не имеющему их, при аварии, наезде, другом дорожном происшествии уголовную ответственность несут оба — и тот, кто передал руль, и тот, кто фактически управлял автомобилем. Конечно, наказание им может быть различное — в зависимости от фактических обстоятельств, но виновны оба. На первый взгляд это кажется нелогичным: наезд сделал один, а осудили двоих. Парамонов ведь сидел только рядом. Но он не только рядом сидел...

Каждый день, выезжая на линию, водитель расписывается, что принял автомобиль в исправном состоянии. С этой минуты он его хозяин до того самого момента, пока не поставит машину в гараж. Он может ехать быстрее и медленнее, выбирать тот или иной маршрут — автомобиль повинуется любому желанию водителя.

Быстрота, надежность, удобство — так обычно говорят о поездках на автомобиле, но есть и еще один термин — «источник повышенной опасности» — и это тоже об автомобиле. Вот поэтому и нельзя допустить, чтобы автомобиль выходил из повиновения. А чтобы этого не случилось, чтобы машина не наделала бед, установлены жесткие правила — нельзя передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в нетрезвом состоянии или не имеющим при себе соответствующего удостоверения на право управления, либо имеющим удостоверение, но не указанным в путевом (маршрутном) листе.

● „Приказ понял, выполнять не буду“

Казалось бы, такие слова не могут характеризовать дисциплинированного человека. Ведь в правилах внутреннего трудового распорядка любого предприятия указано, что работ-

ник обязан своевременно и точно выполнять распоряжения администрации. К тому же многие помнят правило — приказ можно обжаловать, но надо выполнять. Правильно, все распоряжения и приказы администрации надо выполнять, кроме... незаконных. От любого рабочего, а от шофера в особенности, требуется не механическое исполнение распоряжения, а осмысленное, сознательное отношение к своей работе.

Шоферу предлагают выехать на неисправном автомобиле. Вправе он отказаться от выполнения такого распоряжения? Обязан. Иначе он нарушит статью 120 Правил движения. За невыполнение же незаконного распоряжения администрации шофер никакой ответственности не несет. Точно так же шофер не должен выполнять распоряжения должностного лица, от которого он зависит по службе, — начальника автоколонны, механика, заведующего гаражом и других — о передаче руля в нарушение установленных правил.

Вот один пример. Шофер Соколов поехал в командировку с группой геологов. Старшим был начальник партии Калинычев. В одном из населенных пунктов вечером, после работы, за ужином немного выпили. Калинычев предложил съездить на автомобиле в магазин за водкой. Соколов отказался. Тогда Калинычев приказал ему отдать ключи — он поедет сам. Ну а что Соколов? Соколов в сердцах бросил ключи на стол и вышел из комнаты.

За тяжелую аварию, совершенную Калинычевым, уголовную ответственность вместе с ним понес и Соколов.

В каких же случаях шофер может передать управление автомобилем? Только по распоряжению должностного лица, находящегося при исполнении служебных обязанностей (непосредственный начальник, госавтоинспектор), и лишь лицу, имеющему при себе водительские права, находящемуся в трезвом состоянии и вписанному к тому же в путевой лист. В остальных случаях шофер не имеет права передавать руль, от кого бы такое распоряжение ни исходило.

И пусть не обижается начальник гаража, если в ответ на приказание передать ему управление автомобилем шофер сначала потребует записать это в путевом листе и предъявить ему водительские права. Закон есть закон.

Несколько иначе обстоит дело с собственными автомобилями. Правила движения не запрещают гражданину, имеющему автомобиль на правах личной собственности, передавать руль другому лицу — по доверенности, заверенной в нотариальном порядке, а в присутствии самого владельца — и без доверенности. Однако и здесь владелец автомобиля несет уголовную ответственность при дорожных происшествиях, если руль был передан лицу, заведомо для него находящемуся в нетрезвом состоянии, лишенному водительских прав или вообще их не имеющему.

П. САМОЙЛОВ

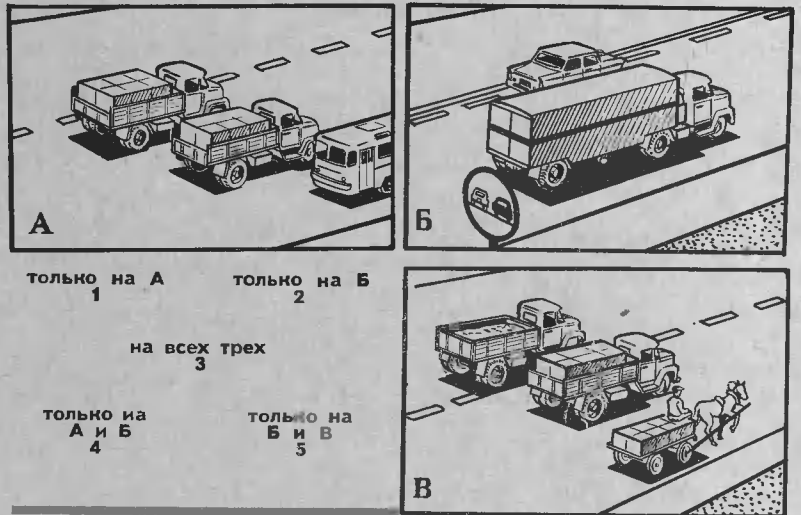
Этой рубрике нет нужды предпосылать многословное вступление. Польза самых разнообразных задач и упражнений по Правилам движения очевидна для каждого. За подобного рода материалы на страницах журнала активно проголосовали и многие наши читатели, когда просили в своих письмах продолжить публикацию задач типа «Экзамен на дому».

По-новому посмотреть на происходящее заставила нас и организованная журналом викторина по безопасности движения. Некоторые участники викторины, притом шоферы с немалым ста-

жем, справились лишь с тремя-четырьмя вопросами из десяти. Да, с таким багажом знаний далеко не уедешь, и не в переносном, а в самом прямом смысле слова. Надо всерьез браться за самостоятельную учебу, друзья! И здесь мы хотим вам помочь.

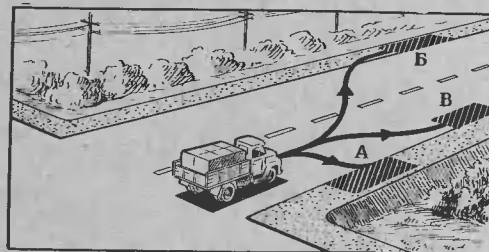
Есть вещи, которые любой водитель обязан знать как дважды два. Именно так мы и решили назвать этот небольшой раздел. Надеемся, он послужит вам неплохую службу, поможет увереннее чувствовать себя за рулем, научит быстро и безошибочно решать многообразные дорожные задачи.

На каком из рисунков показан неправильный обгон!



- только на А 1 только на Б 2
на всех трех 3
только на А и Б 4 только на Б и В 5

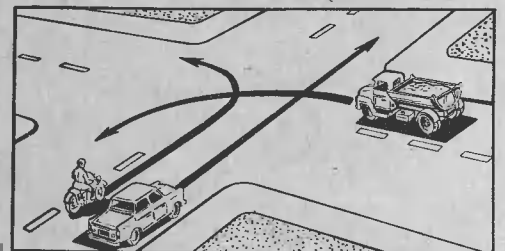
Какое из показанных мест водитель может выбрать для остановки, не нарушая при этом правил движения!



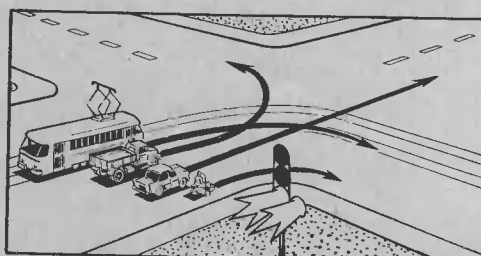
- только А 6
только В 7
только Б и В 8
только А и В 9
ни одно 10

Кто проезжает перекресток первым!

- легковой автомобиль и мотоцикл 11
грузовой автомобиль 12



В каком ответе перечислены все транспортные средства, которые могут двигаться в показанных стрелками направлениях!



- трамвай и мотоцикл 13
легковой автомобиль, трамвай, грузовик 14
грузовик, легковой автомобиль, мотоцикл 15
легковой автомобиль и грузовик 16

СПРАВЕДЛИВОСТИ РАДИ

Можно ли везти на мотоцикле К-750 в боковом прицепе 40 килограммов яблок? Полагаем, что вы не задумаетесь над утвердительным ответом, хотя вопрос и отличается некоторой неожиданностью.

А теперь прикиньте пожалуйста: можно ли остановить этот самый мотоцикл, если у него неисправен трос сцепления? Даже самый крупный дока по части технических споров не сумеет придумать причину, которая способна помешать этому.

Остается не выясненным еще один вопрос: какая связь между первыми двумя? Связь, как ни странно, есть, но к законам науки и техники она никакого отношения не имеет.

Просто К-750 — мотоцикл, на котором Н. Г. Самойлов, проживающий в г. Фокино Брянской области, с женой вез злополучные яблоки из г. Дятьково, что находится в 20 км от его дома. Именно с этого факта и начинается его письмо в редакцию, в котором обстоятельное изложение событий завершается претензиями к общественным автоинспекторам и милиции и адресуемой редакции просьбой разобраться во всем по справедливости.

Что касается событий, то они развивались так. Группа автоинспекторов, заподозрив водителя в том, что он управляет машиной, будучи под хмельком, трижды пыталась остановить его в поселке Любохна, что находится на пути из Дятькова в Фокино. Достигли успеха они, лишь вытащив на ходу ключ из замка зажигания после четырехкилометровой погони. На этом начавшийся было детектив оборвался, и началась прозаическая протокольная часть.

В милицейском акте значится, что гр-н Самойлов Н. Г. управлял мотоциклом в нетрезвом состоянии, при задержании выражался нецензурными словами, всячески угрожал общественным инспекторам ГАИ, категорически отказался следовать в городской отдел милиции, а затем сбежал, лишив власти возможности провести медицинскую экспертизу. Но, поскольку мотоцикл К-750 с коляской остался в руках инспекторов, встреча в милиции все же состоялась и завершилась лишением Самойлова Н. Г. водительских прав на год (за управление мотоциклом в нетрезвом состоянии) и тридцатидневным штрафом (за хулиганские действия по отношению к инспекторам).

Пострадавшая сторона изложила дело несколько иначе. В письме, посланном в редакцию, Н. Г. Самойлов твердо стоит на том, что хмельного в рот не брал, раздел о нецензурных выражениях опускает, зато приводит целый ряд побочных деталей, которые должны свидетельствовать о том, что не он дал тягу от дружинников, а, наоборот, был оставлен на дороге, и в заключение обращается к «каждому здравомыслящему человеку» со словами о том, что общественные инспектора вполне могли справиться с пятидесятичетырехлетним водителем и хотя бы силком доставить его на медицинскую экспертизу.

Обратившись в свою очередь к «здравомыслящему человеку» и мы. Н. Г. Самойлов сам подтверждает тот факт, что погоня продолжалась четыре километра, и лишь только потому, что он-де не мог остановить мотоцикл из-за неисправности троса сцепления. Между тем, сбросив газ и выключив двигатель, как это сделал за него один из инспекторов, — дело завершилось бы мирно и быстро. Остается предположить: человек либо лукавит насчет троса, либо настолько лишился дара соображения, что забыл про ключ, а этак ведь он мог даже мимо родного дома проехать.

Все же, несмотря на явные эти несообразности, редакция внимательно отнеслась к жалобе. Была она очень слезной, а чем черт не шутит, случаются же недоразумения. Может, здесь ошибка какая-то? И пошел запрос в адрес начальника областной ГАИ.

Вскоре был получен ответ: гр-н Самойлов лишен водительских прав за то-то, оштрафован за то-то, права возвращены в порядке амнистии. Можно было бы на этом поставить, как говорят, точку. Но мы решили еще раз произвести проверку. Направили письмо тому, кто следит за соблюдением законности, — областному прокурору.

Государственный советник юстиции третьего класса тов. Юрков откликнулся на просьбу редакции. Он подробно изложил обстоятельства происшествия (мы уже привели их выше, основываясь именно на его ответе) и убедительно подтвердил правомерность действий автоинспекции и милиции.

Теперь пора бы, кажется, и «закрыть» письмо. Однако мы в этом случае не выполнили бы просьбу, содержащуюся в нем, — не оценили бы все по справедливости.

Нет-нет да попадаются в редакционной почте жалобы, подобные той, что послужила темой для этой заметки. И они не так безобидны, как может показаться на первый взгляд.

Давайте подсчитаем урон, нанесенный тяжбой, которую затеял заслуживший наказание водитель. Его делом занималась целая группа людей в милиции, прокуратуре и редакции, в ущерб, естественно, выполнению других своих обязанностей. Это издержки, если можно так сказать, физические. Но главное в таком деле — моральная сторона. Ведь жалобщик вольно или невольно бросил тень на блюстителей дорожного порядка, на взаимоотношения между ними и водителями. Желание любой ценой вернуть шоферские права, а заодно с ними и штраф, напрочь заслонило от него и смысл правил, разумно регламентирующих жизнь на дорогах, и понимание той истины, что люди, которые по долгу своему следят за выполнением правил, действуют в его же, водителя, интересах.

Кажется, ни одна проблема за последнее время не вызывала среди мотоциклистов столько споров, как вопрос о защитных шлемах для водителей и пассажиров. Одни приводили убедительные примеры, когда из-за пренебрежительного отношения к шлему и мотоциклист и пассажир погибли, и, наоборот, в другом дорожном происшествии люди остались живы только потому, что головы их были защищены шлемами. Оппоненты, частично соглашаясь, что шлемы, может быть, и нужны, признавали их только на загородных дорогах, а в городе они, мол, вроде и ни к чему, ведь скорость движения ограничена.

ПРОБЛЕМЫ ШЛЕМА

Сегодня все эти споры уже лишены смысла. Жизнь наглядно подтвердила необходимость шлемов. Убедительное доказательство этому пример Прибалтики, где введение шлемов сразу снизило число тяжелых исходов при авариях на 30 процентов. Совет Министров СССР своим Постановлением «О повышении безопасности движения в городах, населенных пунктах и на автомобильных дорогах» поручил Советам Министров союзных республик принять решение о запрещении езды на мотоциклах без шлемов.

Итак, казалось бы, все ясно. Однако письма наших читателей свидетельствуют о том, что нерешенные вопросы еще остались. И первый из них — где купить шлем?

«В нашем районе, да и в области шлемов так мало, что абсолютно невозможно их достать, а ГАИ требует. Дайте адрес завода или торгующей организации, которая могла бы выслать наложенным платежом прочный, красивый и дешевый шлем. Шлемы нужны, это ясно, но где их взять? В магазинах Владивостока ими не торгуют». Это пишет нам мотолюбитель А. Клюка. О том же ведет речь Н. Герасименко из с. Белихи Полтавской области и многие другие.

А вот письмо иного рода. Мотоциклист из Ашхабада Р. Касабов замечает: «У нас летом жара 35—45 градусов в тени. Полагаю, что в обычных шлемах, которые иногда поступают в продажу, ездить будет просто невозможно. В них очень жарко и тяжело».

Ставятся вопросы и о стоимости шлемов.

Все эти вопросы мы адресуем Министерству торговли СССР. Для размещения заказов и организации повсеместной торговли шлемами осталось не так уж много времени. Недалеко время, когда езда в шлемах будет обязательна на всей территории страны. К этому надо готовиться уже сейчас.

И, конечно, сразу же надо позаботиться о высоком качестве шлемов, их форме и приятной для глаза окраске, предусмотреть в конструкции возможности для изменения размера, изыскать пути снижения стоимости. Обращаются наши читатели с вопросами и к Госавтоинспекции. Как быть военнослужащим? Можно ли пользоваться велосипедными и прочими шлемами?

Вопросы эти надо решить как можно скорее. В интересах всех, чтобы проблема шлема перестала существовать.

На дорогах всего света

АНГЛИЯ

Вот уже более двух лет по всей Англии идет замена дорожных знаков. Новые знаки и указатели не имеют, как прежде, надписей, а содержат лишь общепринятые символы. Однако язык этот для английских водителей оказался почему-то трудным. Проведенная не так давно проверка обнаружила, что многие из них все еще не знают новых дорожных знаков. Только один-два водителя из каждой опрошенной группы, состоявшей из трех человек, смогли правильно объяснить знак «Автомобильное движение запрещено». Многие же предполагали, что он означает круговое движение. Одна пятая часть опрошенных не узнала знак «Перекресток». Были такие, что называли его — «Больница», «Окольный путь» и т. п. По этому поводу газета «Морнинг Стар» пишет: «Возможно, что при проверке на дорогах результаты были бы лучше, чем в искусственно созданных условиях, но даже если процент водителей, утверждающих, что знак «Обгон запрещен» означает двойной путь, меньше, чем установлено, все же такое положение чревато самыми неприятными последствиями».

США

Одна из электротехнических фирм выпустила светофор, который показывает водителям, сколько осталось времени до выключения зеленого света. В желтом фонаре светофора водитель видит светящиеся цифры высотой в 30 сантиметров, которые отсчитывают последние девять секунд горения зеленого сигнала. Затем зажигается желтый — всего на три секунды. Система состоит из коробки управления на полупроводниках и 18 электрических лампочек, размещенных внутри фонаря желтого сигнала светофора.

Представители городских властей г. Абилина (Техас) сообщили, что на перекрестке, где опробовали такой светофор, за девять месяцев количество аварий сократилось вдвое.

ШВЕЦИЯ

Научно-исследовательская лаборатория по проблемам автомобильного движения Швеции, как и автодорожные службы Италии и Франции, провела экспериментальные работы по использованию на машинах светоотражающих регистрационных номеров. Опыты дали положительные результаты.

Оказалось, что в свете фар светоотражающий номер идущей впереди машины замечен на расстоянии 400 метров, а с 200 метров его можно легко прочесть.

Преимущества использования светоотражающих материалов при изготовлении номерных знаков очевидны. Они не только делают знак более различимым, но и помогают «выдавать» присутствие машины на дороге даже в том случае, если она движется или стоит без света.

От 21 000 до 12

НАКАНУНЕ ФИНАЛА ВИКТОРИНЫ «ЗА РУЛЕМ»

Нетрудно догадаться, вероятно, что обозначают две цифры, которые мы вынесли в заголовке. 21 000 читателей журнала приняла участие в нашей первой викторине по безопасности движения. 12 из них благополучно преодолели все препятствия, справились со всеми задачами и вышли в финал. Именно эти двенадцать соберутся в Москве и разыграют между собой призы, учрежденные организаторами викторины. Организаторы — это ЦК ДОСААФ, Госавтоинспекция СССР, ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта, Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, НТО городского хозяйства и автомобильного транспорта и, конечно, редакция журнала.

Цифра 21 000 сама по себе говорит о популярности нового конкурса. И все же мы не можем не привести несколько строк из многочисленных «литрических отступлений», которыми сопроводили свои ответы на вопросы викторины наши читатели.

«Викторина принесет без сомнения огромную пользу как для водителей, так и для пешеходов. Она помогает чувствовать себя более уверенно на улицах наших городов» (К. Филькин, г. Дружковка).

«Вы начали большое и полезное дело. Я уверен, что благодаря так организованному вами повторению правил уменьшится количество аварий и несчастных случаев. Это скажется и на тех, кто верно ответит на все вопросы, и на тех, кто ошибется в чем-нибудь: ведь и они пороятся в Правилах движения, учебниках и безусловно «поумнеют» (Ю. Аншелес, г. Киев).

Подобных писем сотни.

Много говорить сегодня о финалистах вряд ли стоит. Центральное телевидение будет показывать (следите за программой передач!) заключительный этап соревнования, и вы все сможете познакомиться с ними. А вот о тех, кто «сражался» в четвертьфинале и полуфинале, рассказать надо.

Мы, разумеется, не имели возможности заниматься специальными исследованиями. Но некоторые наблюдения позволили в общих чертах получить представление об участниках соревнований.

Понятно, прежде всего нас интересовал вопрос: кто они? Оказалось, что попробовать свои силы в конкурсе решили школьники и профессиональные шоферы, преподаватели автодела и автолюбители, военные автомобилисты и работники автоинспекции, мотоциклисты и автомеханики, наконец, люди вообще без водительских прав, но интересующиеся законами улиц и дорог.

Надо сказать, что организаторы рискнули не устанавливать никаких ограничений — в викторине мог принять участие каждый желающий. Конечно, преподаватель автошколы в каких-то вопросах, что называется, на голову выше много водителя, а автоинспектор знает многое из того, что не известно ни тому, ни другому. Но такой предмет, как правила движения транспорта, все они должны знать достаточно хорошо. Кстати, викторина подтвердила это: многие водители справились с задачами ничуть не хуже, чем работники автоинспекции, а иной автолюбитель обнаруживал вдруг такую эрудицию в вопросах безопасности движения, что не уступал ни в чем опытному преподавателю.

Ни у одного из проводимых нами конкурсов не было такой широкой представительности. Буквально во всех уголках страны автомобилисты и мотоциклисты откликнулись на предложение журнала. Почта доставила в редакцию ответы из Певека на Чукотке и Углергорска на Сахалине, из Норильска и Кирово-Аканана, с островов Эстонии и из сел Занарпатья. Пришли письма-ответы из Болгарии, Польши, Монголии, Румынии. Так что викторина приобрела даже международный характер.

Жюри викторины оказалось в довольно затруднительном положении, когда число участников, показавших одинаковые результаты, превысило число мест в финале соревнования. Пришлось прибегнуть к жеребьевке. Так были определены те двенадцать, чьи фамилии названы ниже.

Но перед этим еще был первый и второй туры. Как сложились они? После первого тура из 21 000 соревнующихся осталось 1392 человека. Причем, если бы в ходе викторины проводился турнир городов, то его по итогам первого тура выиграл бы Ленинград. На втором этапе ленинградцев было больше всех — 54. На десять меньше — москвичей. На третье место вышел Днепропетровский, обогнав такие «автомобильные» города, как Киев, Харьков, Минск, Таллин.

Автомобиль и мотоцикл — в общем-то мужское увлечение, однако в преимущественно мужской по составу викторине приняло участие немало женщин-автолюбителей. 28 из них одолели своих «сильных» соперников в заданиях первого тура, а одна представительница этой группы вышла в финал.

Здесь не представляется возможным разбирать все ошибки участников второго тура. Скажем лишь, что большинство из тех, кто остался за чертой финала, «срезалось» на трех «ловушках»: автопоезде без опознавательного знака (см. «За рулем», 1968, № 2, рисунок на стр. 19), автобусе, габариты которого больше 2,1 метра, показанных на знаке, и неправильно примененном знаке «Направление объезда препятствия» вместо «Разрешенное направление движения» (рисунок на стр. 20). К сожалению, в заданиях викторины оказались и просчеты — их жюри учло при подведении итогов. Но в общем соревнование прошло на хорошем уровне и продемонстрировало солидную эрудицию его участников в вопросах безопасности движения.

Итак, впереди финал!

Вот они, участники решающего тура

1. И. Б. ВИХРОВ (мастер производственного обучения автомотоклуба ДОСААФ, г. Ош Киргизской ССР)

2. Б. Ф. ГУРИКОВ (автоинспектор, г. Дятьково Брянской области)

3. Д. Я. ДЗЕНИС (шофер первого класса, г. Ауце Латвийской ССР)

4. М. В. ЗАВАРЫКИНА (автолюбитель, г. Арзамас)

5. А. А. КНОТТ (шофер первого класса, г. Тарту)

6. Б. Л. КАЙДАЛОВ (шофер первого класса, без адреса)

7. Э. В. МАЛЫШЕВСКИЙ (автолюбитель, г. Красноярск)

8. Ю. В. НЕВСКИЙ (автолюбитель, г. Москва)

9. В. А. НЕЙЛАНД (автоинспектор, г. Рига)

10. Л. А. СМЕРНОВ (преподаватель автошколы, г. Петрозаводск)

11. В. А. СЕРГЕЕВ (автолюбитель, г. Подольск Московской области)

12. Э. В. ТИТАРЕНКО (шофер второго класса, г. Горячий Ключ Краснодарского края)

КУДА ПОЙТИ УЧИТЬСЯ?

С таким вопросом в редакцию обратился Е. Донцов из г. Бийска Алтайского края. Он пишет, что в этом году оканчивает школу и хотел бы поступить в институт по автомобильной специальности.

С подобными вопросами к нам обращаются и другие читатели.

Наша вузы готовят квалифицированных инженеров по специальностям «автомобили и тракторы» и «автомобильный транспорт».

Лица, окончившие институты по этим специальностям, получают дипломы инженеров-механиков.

Факультеты со специализацией «автомобильный транспорт» выпускают инженеров для работы в автотранспортных предприятиях, на ремонтных заводах, в научно-исследовательских институтах, а также в ГАИ.

Вузы страны, факультеты которых включают специальность «автомобили и тракторы», готовят инженеров для работы на заводах, в проектных и конструкторских организациях, в научно-исследовательских институтах.

По специальности «автомобильный транспорт» инженеров готовят следующие институты:

Азербайджанский политехнический (Баку, пр. Нариманова, 25);
Алтайский политехнический (Барнаул, ул. Ленина, 40);

Армянский сельскохозяйственный (Ереван, ул. Теряна, 74);

Архангельский лесотехнический (Архангельск, наб. им. Ленина, 17);

Белорусский политехнический (Минск, Ленинский пр., 65);

Волгоградский политехнический (Волгоград, пр. Ленина, 28);

Воронежский лесотехнический (Воронеж, ул. Тимирязева, 8);

Горьковский политехнический (Горький, ул. Минина, 24);

Грузинский политехнический (Тбилиси, ул. Ленина, 98);

Донецкий политехнический (Донецк, ул. Артема, 58);

Иркутский политехнический (Иркутск, ул. Лермонтова, 83);

Вильнюсский филиал Каунасского политехнического института (Вильнюс, ул. Горького, 73);

Карагандинский политехнический (Караганда, бульвар Мира, 56);

Киевский автомобильно-дорожный (Киев, ул. Суворова, 1);

Красноярский политехнический (Красноярск, Студгородок);

Курганский машиностроительный (Курган, пл. Ленина);

Латвийская сельскохозяйственная академия (Елгава, ул. Ленина, 2);

Ленинградский инженерно-строительный (Ленинград, 2-я Красноармейская ул., 4);

Львовский политехнический (Львов, ул. Мира, 12);

Московский автомобильно-дорожный (Москва, Ленинградский пр., 64);

Новочеркасский политехнический (Новочеркасск, ул. Просвещения, 132);

Одесский политехнический (Одесса, пр. Шевченко, 1);

Саратовский политехнический (Саратов, ул. Крайняя, 77);

Сибирский автомобильно-дорожный (Омск, пр. Мира, 5);

Таджикский политехнический (Душанбе, ул. Куйбышева, 5-а);

Таллинский политехнический (Таллин, ул. Калинина, 101);

Ташкентский политехнический (Ташкент, ул. Януба Коласа, 16);

Томский инженерно-строительный (Томск, Солная пл., 2);

Туркменский сельскохозяйственный (Ашхабад, ул. Первомайская, 62);

Тюменский индустриальный (Тюмень, ул. Володарского, 38);

Усть-Каменогорский строительно-дорожный (Усть-Каменогорск, Студгородок);

Фрунзенский политехнический (Фрунзе, пр. Мира, 66);

Хабаровский политехнический (Хабаровск, Тихоокеанское шоссе, 154);

Харьковский автомобильно-дорожный (Харьков, ул. Петровского, 25);

Целиноградский инженерно-строительный (Целиноград, ул. Циолковского, 61);

Челябинский политехнический (Челябинск, пр. Ленина, 76).

По специальности «автомобили и тракторы» инженеров готовят следующие институты:

Алтайский политехнический (Барнаул, ул. Ленина, 40);

Белорусский политехнический (Минск, Ленинский пр., 65);

Волгоградский политехнический (Волгоград, пр. Ленина, 28);

Горьковский политехнический (Горький, ул. Минина, 24);

Грузинский политехнический (Тбилиси, ул. Ленина, 98);

Ереванский политехнический (Ереван, ул. Теряна, 105);

Завод-вуз (Москва, Автозаводская, 9);

Запорожский машиностроительный (Запорожье, ул. Жуковского, 64);

Курганский машиностроительный (Курган, пл. Ленина);

Львовский политехнический (Львов, ул. Мира, 12);

Московский автомеханический (Москва, Б. Семеновская, 38);

Фрунзенский политехнический (Фрунзе, пр. Мира, 66);

Харьковский политехнический (Харьков, ул. Фрунзе, 21);

Челябинский политехнический (Челябинск, пр. Ленина, 76).

Кроме того, в нынешнем году впервые объявляется прием студентов на первый курс Политехнического института в г. Тольятти Куйбышевской области (ул. Белорусская, 14) по этой же специальности.

О ЦИЛИНДРАХ «ТУЛЫ»

Читатель Ю. Макаров из г. Сумы спрашивает о размерах и маркировке деталей цилиндра-поршневой группы мотороллера Т-200М.

Цилиндры и поршни этого мотороллера (нормального диаметра — 62 мм) разбиты на три группы (таблица 1), обозначенные индексами «0», «1», «2». Эти цифры выбиваются на верхнем торце цилиндра и на днище поршня.

Таблица 1

Индекс	Диаметр цилиндра, мм	Диаметр поршня по юбке, мм
0	62,02—62,01	61,96—61,95
1	62,01—62,00	61,95—61,94
2	62,00—61,99	61,94—61,93

Таблица 2

Индекс	Диаметр пальца, мм	Диаметр отверстия в поршне под палец, мм
Белый	14,992—14,989	14,991—14,988
Черный	14,989—14,986	14,988—14,985
Красный	14,986—14,983	14,985—14,982

Поршни в зависимости от диаметра отверстия под поршневой палец разделены на три обозначенные цветовым индексом группы, для которых изготовляются поршневые пальцы соответствующих диаметров (таблица 2). Цветовые индексы наносятся на боышках поршня (изнутри) и на торцах пальца.

Чтобы обеспечить оптимальные зазоры, цилиндры, поршни и пальцы подбираются из одноименных групп.

Для цилиндров мотороллера Т-200М предусмотрено два ремонтных диаметра: 62,5+0,02 мм (первый) и 63,0+0,02 мм (второй). Для них выпускаются поршни соответственно с индексами 1Р к 2Р, выбитыми на днищах.

Поршневые кольца изготавливаются трех диаметров: нормального — 62,0 мм; первого ремонтного — 62,5 мм и второго ремонтного — 63,0 мм.

МОЖНО ЛИ

ОБЖАЛОВАТЬ ШТРАФ?

«Меня оштрафовали за нарушение правил движения. С постановлением о наложении штрафа я не согласен. Однако его направили для исполнения ко мне на работу. Могу ли я обжаловать постановление о наложении штрафа и где?» — спрашивает нас Л. Хохлов из Актюбинска.

Водитель, подвергнутый штрафу в административном порядке, имеет право обжаловать постановление о наложении штрафа в районный (городской) народный суд по месту своего жительства в десятидневный срок со дня вручения постановления. При этом взыскание штра-

Справочная служба

фа до разрешения жалобы будет приостановлено.

Рассматривая жалобу, суд вызывает заявителя и должностное лицо административного органа, наложившего штраф, и проверяет, совершил ли водитель нарушение, за которое законодательством установлена ответственность в виде штрафа.

Как известно, перечень нарушений Правил движения, влекущих наложение штрафа в административном порядке, утвержден Постановлением Совета Министров СССР № 1022 от 30 сентября 1963 г.

Ряд нарушений правил движения, за которые могут налагаться штрафы, определен и законодательствами союзных республик.

Суд устанавливает, не только виновен ли шофер в том или ином нарушении правил, но и не превышает ли наложенный штраф установленного предела, учтены ли при определении размера штрафа тяжесть проступка, личность виновного и его имущественное положение, не истекли ли сроки давности для наложения и взыскания штрафа. В зависимости от установленных обстоятельств суд может удовлетворить жалобу, отказать в ее удовлетворении или снизить сумму штрафа.

ВЛАДЕЛЬЦАМ «ЯВЫ-50»

«Нужно ли ставить на учет, в ГАИ мотоцикл «Ява-50», получать номерные знаки и иметь удостоверение на право управления, чтобы ездить на нем», — спрашивает читатель журнала тов. Ульяновский из Одессы.

Так называемый мопед «Ява-50» представляет собой микромотоцикл в мотороллерном исполнении с двигателем рабочим объемом 49,8 см³, развивающим мощность 3 л. с., что дает возможность ездить со скоростью до 65 км/час.

Для управления «Явой-50» необходимо иметь удостоверение мотоциклиста и мотоциклетные номерные знаки, поэтому ее полагается ставить на учет в ГАИ.

Здесь может возникнуть вопрос о мопеде «Рига-3», имеющем двигатель с цилиндром тоже 49,8 см³. С ним положение иное, так как мощность двигателя у него лишь 1,5 л. с. и скорость не более 45 км/час. Чтобы ездить на нем, достаточно сдать экзамен на право управления мопедом (ответить только на три вопроса). Для водителя мопеда удостоверение мотоциклиста также действительно. Номерные знаки — мотоциклетные.

ЛУЧШЕ ВСЕГО АС-8

Какие моторные масла лучше применять для двигателя «Запорожца»? Можно ли пользоваться авиационными маслами типа МС и МК? Почему АС-8 быстро темнеет? Об этом спрашивают А. Богомаз из пос. Барзас Кермеровской области, И. Лешкович из д. Жизново Минской области и многие другие.

Для всех модификаций двигателей MeM3-965 и MeM3-966, устанавливаемых на автомобили «Запорожец», лучше всего применять всесезонное масло АС-8 (M8B).

Авиационные моторные масла МС и МК можно использовать лишь временно, на замену АС-8. При этом их необходимо разбавлять веретенным маслом АУ до нужной вязкости (зимой 6—8, летом 10—12 сантистоксов, в зависимости от изношенности двигателя).

Постоянная эксплуатация «Запорожца» с использованием масел МК и МС может привести к залеганию (закиснованию) поршневых колец.

Потемнение масла АС-8 после 400—500 километров пробега объясняется тем, что в нем имеются специальные моющие присадки, очищающие стенки цилиндров, поршни и другие детали двигателя от отложений и нагара.

Бояться этого и менять раньше срока масло не следует.

МЕЛИТОПОЛЬСКОМУ МОТОРНОМУ — 60 ЛЕТ

Мелитополь — город-сад и город машиностроителей. Самое большое предприятие города — моторный завод. Он поставляет двигатели воздушного охлаждения Запорожскому автомобильному заводу «Номмунар», выпускающему автомобили «Запорожец».

Сейчас МеМЗ, как сокращенно именуется предприятие, один из передовых моторостроительных заводов. Но не таким он был 60 лет назад.

Пробораз Мелитопольского моторного — «Чугунолитейный и машиностроительный завод», начавший в 1908 году выпускать нефтяные двигатели. Оборудование завода было весьма примитивным: несколько тонарных, фрезерных и сверлильных станков, небольшая литейная и сборочное отделение.

В 1931 году после передачи государственному объединению «Союздизель» для производства судовых 25-сильных двигателей на заводе появился новый механический цех. Незадолго до начала Великой Отечественной войны коллектив завода создал быстроходный отечественный дизель.

Поворотный этап в истории завода начался в 1959 году, когда он приступил к выпуску автомобильных миоролитражных двигателей воздушного охлаждения, разработанных НАМИ. Первый серийный двигатель для «Запорожца» был изготовлен в 1960 году. Последующие модификации двигателей в 23 и 27 л. с. для автомобиля ЗАЗ-965 спроектированы молодым конструкторским коллективом МеМЗ.

Сейчас завод перестраивается на массовое производство 30-сильного двигателя МеМЗ-966А для нового «Запорожца» ЗАЗ-966В, а в перспективе — 40-сильный двигатель, который отличается от своего собрата также более высокой надежностью, долговечностью и экономичностью.

У Мелитопольского моторного завода большое будущее. Пожелаем его коллективу производственных и творческих успехов.

М-100 — МОТОЦИКЛ ДЛЯ МИЛИЦИИ

Летом 1967 года на шоссе Москва — Симферополь можно было видеть несколько необычный мотоцикл, напоминающий гоночный. Сбоку — надпись «Милиция», за рулем — водитель в форме.

Это проходил испытания опытный образец милицейского мотоцикла М-100, изготовленный Ирбитским заводом.

Такой мотоцикл-одиночка на шоссе развивает скорость до 150 км/час, а с коляской до 120 км/час. На разгон до 60 км/час требуется соответственно 4,8 и 5,7 секунды, а до 100 км/час — 12 и 22 секунды. Мощность двигателя этого мотоцикла 50 л. с.



Хорошие динамические качества машины, естественно, потребовали улучшения тормозов — на М-100 использованы тормоза с гидравлическим приводом, причем танке и на колесе коляски. Тормозной путь мотоцикла с коляской при скорости 60 км/час около 18 метров.

Безотказную работу всех приборов обеспечивает 12-вольтовая аккумуляторная система электрооборудования.

Новости,
события,
факты

Пока Гром

«Никто у нас не заботится о нормальных условиях труда и отдыха шоферов, работающих на «плечевых» перевозках. До границы плеча свыше двухсот километров, столько же — обратно, в рейсах с тяжелым автопоездом по трудным зимним дорогам приходится бывать и свыше суток, но нигде на площадках и грузовых станциях нет ни комнат отдыха для шоферов, ни буфетов. Отдыхать приходится в кабине машины, питаться кое-как, всухомятку...»

Из письма водителей запорожской автоколонны № 2196 Бирюнова, Караваева, Пасько, Снижко, Тарасенко и других (всего 25 подписей).

Что такое «плечо»

Те, кто за рулем не первый десяток лет, наверняка еще помнят времена, когда водителя, везущего груз, скажем, из Тулы в Ленинград, снаряжали в путь почти как на трудовой подвиг. Выбирали не только самого опытного и умелого шофера, но и человека выносливого, как говорят, двухильного, стойкого ко всяким соблазнам, хозяйственного, умеющего приспосабливаться к самым непредвиденным обстоятельствам. Шутка ли, на него возлагались особые и нелегкие заботы. Сохранность груза, выбор ночлега, обеспечение питанием, техническое обслуживание автомобиля и многое другое целиком зависело от его изобретательности, а иногда и просто напористости. В гостиницу не устроился — передремал в кабине, столовая закрыта — перекусил всухомятку, прямо на обочине. Да что говорить, трудное это дело дальний рейс, не каждому под силу.

С такой неустойчивостью еще можно было мириться, пока междугородные перевозки были явлением редким, исключительным. Но вот автопоезда повезли по дорогам миллионы тонн различных народнохозяйственных грузов в самые дальние уголки страны. Такие рейсы стали обычной, каждодневной работой. Приходит, скажем, тот же тульский шофер утром в диспетчерскую. Куда сегодня? В Ленинград? Горький? Минск? Пожалуйста. К вечеру ждите обратно. Как это «вечеру»? А так. Он ведь дальше Москвы не поедет, там передаст свой полуприцеп московскому шоферу, возьмет другой сменный полуприцеп и назад. Точно так же будет и дальше: московского шофера сменит где-нибудь на полпути калининский, смоленский или владимирский водитель.

Вот это и называется перевозками по системе тяговых плеч. Позаимствовали этот метод автотранспортники у железнодорожников. Ведь машинист локомотива не ведет состав из конца в конец страны. Взять пришлось не только сам принцип, но и строгий график движения. Задержись в пути один водитель, значит, где-то будет простаивать встречный тягач, выбьется из графика одна машина — и понапрасну будут терять время все обслуживающие трассу автомобили.

Новый метод снял с повестки дня некоторые большие вопросы быта водителя-дальнерейсовика. График движения и размеры плеча выбираются с таким расчетом, чтобы водитель к концу смены мог вернуться в родной гараж, а стало быть, отпадают заботы о ночлеге, самостоятельном техническом обслуживании машин и т. п.

Но многие проблемы, разумеется, остались, да иначе и быть не могло. Разве можно позабыть об организации охраняемых стоянок, в особенности возле придорожных столовых и буфетов? Ведь машину с грузом не оставишь без присмотра: в фургоне ценностей на многие сотни, а то и тысячи рублей. Разве обойдешься без специальных площадок отдыха по трассе: многочасовые бдения за рулем опасны и не выносятся никакой необходимостью. Наконец, и о ночлеге для водителей иногда приходится думать, потому что, если, например, у запорожской автоколонны № 2196 на рейс до Мелитополя и обратно хватает 8 часов, то до Петропавловки и назад меньше чем за 15 часов никак не обернуться, а из Херсона придется только через 26 часов. А если к тому же еще и график сбился? Учитывает ли эти обстоятельства администрация автохозяйств? Если судить по полученному редакцией письму... Короче — я еду в Запорожье.

В дальнем рейсе

Летом шоссе Москва—Симферополь в зеленом кружеве. Вдоль обочин тянутся посадки шелковицы, орешника, фруктовых деревьев, а справа и слева — необозримые яблоневые сады. Я же проехал по этим местам, когда яблони зябко вздрагивали окоченевшими голыми ветвями под порывами морозного ветра, над дорогой седьми струйками стелилась поземка.

В субботу, 10 февраля, во втором часу дня из Запорожья в Петропавловку Днепропетровской области отправился автопоезд, ведомый тягачом ЗИЛ-164 № 26-53 ЗПА. На коротком шасси тягача лежал передок грузного серебристого фургона, в заплombированных внутренностях которого было семь тонн искусственной кожи. За рулем — один из авторов письма в редакцию, шофер второго класса Анатолий Романович Снижко. Рядом с ним, закутавшись в тулуп с чужого плеча, примостился автор этих строк.

Тулуп и обширные валенки пришили очень кстати. Подбитая ветром кабина старенького тягача весьма условно защищала от ветра и мороза. Тонкие стальные листы ее стенок, испещренные сварочными швами, дышали холодом. Познизу гу-

Не Грянет?

Командировка по просьбе читателей

ляли злые струйки холодного воздуха. К тому же и стекло в дверце кабины приходилось держать приоткрытым, иначе лобовое стекло быстро и густо запотевало.

Это уже наша вторая попытка. Вчера из-за поломки застряли на 22-м километре от Запорожья и через семь часов возвратились в гараж.

Первую сотню километров прошли сносно. А дорога местами — как каток. Вот проехали мост и под откосом справа видим лежачий на боку автокран. Возле него копошатся люди, на помощь прибыл трактор. Видно, занесло громоздкую машину на обледенелом участке, и теперь долго придется вытаскивать ее из сугроба.

Анатолий Романович ведет автопоезд с привычной уверенностью. За рулем он уже тридцать пятый год. Воевал, был контужен, ранен в правое плечо.

Перед Новомосковском крутой поворот вправо. Кончилась «главная улица» — Симферопольское шоссе. Но дорога, ведущая на Петропавловку и Донецк, остается вполне сносной; лишь время от времени попадают наледь с намерзшей колеи и гребнями. От напряжения даже у меня начинает ныть спина.

Наконец, в восьмом часу вечера мы на Петропавловской перецепочной площадке. Здесь — граница «плеча». По графику водителю отводится час на смену фургона, обед и отдых. Это, так сказать, теоретически. А на практике — конец плеча, конец и графику. Водитель никогда не знает, получит ли он обратный груз и когда — через час, три, шесть часов. Ориентируется в этом лишь местный диспетчер.

Диспетчерская в Петропавловке напоминает избушку на курьих ножках. Печурка в углу. Лежанка вдоль стены. Диспетчер Петр Филиппович Смирный не радуется сегодня водителю.

— Груза нет и ваш не примут! Везите в Донецк. Такая пришла телефонограмма из узловой конторы.

Что может шофер противопоставить всемогущей телефонограмме? Придется еще на 141 километр забираться дальше от родного гаража. Спрашиваем, где можно хоть перекусить и отдохнуть с дороги. Оказывается, столовые и чайные далеко от перецепочной площадки, а вечером к тому же закрыты. Так что закусьвай, если захватил с собой. Отдохнуть разрешается на лежанке, между печуркой и баком с питьевой водой. На тот случай, если отдыхающих будет больше одного, за печуркой хранится обломок борта грузового автомобиля. Он приставляется к лежанке и делает ее двухспальной. На этом все ресурсы гостеприимства кончаются. Не густо, если учесть, что на площадку прибывало 30—32 машины в сутки, а сейчас еще больше.

Через сорок минут мы снова в пути, пробиваемся через морозную темноту, разгоняемую светом фар. Поясицу просто ломит от многочасового сидения в тряской кабине. Левую ногу сквозь валенок припекает мотор. Справа откуда-то поддувает. Воображение рисует шипящую яичницу с колбасой. Хочется есть.

Километров через пятьдесят пересекаем границу Днепропетровской и Донецкой областей. Прозевать этот момент невозможно. Черная лента шоссе за этой границей всерьез и надолго обрастает сплошными ледяными буграми. Кажется, что на дороге разыгрался небольшой шторм и беспорядочное иагромождение волн вдруг каким-то чудом мгновенно замерзло. Началась самая ожесточенная тряска. Сразу выскочили из головы мысли об ужине. Как всаднику на взбесившейся лошади, думать приходится лишь о том, чтобы удержаться на месте.

Навстречу, по узкой полосе меж сугробами, шли трудяги-грузовики, и скорость приходилось держать самую минимальную. На буграх и ухабах могло швырнуть куда угодно. На 89-м километре от Донецка, уткнувшись носом в глубокий снег, в стороне лежал МАЗ, груженый контейнерами. Ухабы в этом месте самые большие — вот и результат. Лишь на последних километрах перед Донецком сквозь ледяные наросты стал проглядывать асфальт. По-видимому, возле областного центра дорогу иногда чистили.

Около двенадцати часов ночи, измученные тряской, мы наконец прибыли на Донецкую автостанцию магистральных сообщений. Это недавно построенное сооружение выполнено по последнему слову техники. Пол из цветного линолеума, люминесцентное освещение, светлая мебель сияет свежим лаком.

Разгрузились. Дежурный диспетчер Лидия Сергеевна Бикирина сообщила, что обратного груза не предвидится, можно возвращаться порожняком.

Снова заводим разговор об отдыхе. Объясняем, что десять часов вести автопоезд по тяжелой дороге — это не фунт изюма. Садиться еще на десять часов за руль без отдыха — трудно и опасно.

— Отдохните, — согласилась дежурная.

— Где?

— Как, где? — дежурная с настороженным любопытством смотрит на нас, пытаясь определить, не разыгрывают ли ее. Все ясно: опять в кабине.

— А буфет у вас работает?

На нас уже откровенно смотрели, как на свалившихся с Луны. Буфета здесь никогда не было, и никто тут таких наивных вопросов не задает. Столовые и рестораны в городе тоже давно закрыты, ведь уже первый час ночи. Никакой комнаты отдыха для шоферов на ультрасовременной автостанции, увы, не предусмот-

НОВОСЕЛ МОСКОВСКИХ УЛИЦ

Городской автобус ЛиАЗ-677, о котором писал журнал («За рулем», 1965, № 4), получил прописку в Москве.

Несколько комфортабельных машин с раннего утра до позднего вечера трудятся на столичных маршрутах. И водители и пассажиры смогли ощутить преимущества этого автобуса, созданного конструкторами, инженерами, рабочими Ленинского завода.

Напомним, что вместимость его (110 пассажиров) почти в два раза больше, чем у автобуса ЛиАЗ-158В. Широкие входные и выходные двери, большие накопительные площадки, широкий проход между рядами сидений — все это создает не только большие удобства в пути, но и иаменно сокращает время на остановках для посадки. Таким образом, использование новых автобусов поможет улучшить работу городского транспорта, его производительность.

В конструкции автобуса нашли применение такие прогрессивные решения, как пневматическая подвеска колес, система принудительной вентиляции и отопления, гидромеханическая коробка передач, рулевое управление с гидроусилителем и многое другое.



Пневматическая подвеска, в которой роль упругих элементов играют резинокордные баллоны, обеспечивает высокую плавность хода, а иа кроме того, удерживает уровень пола на постоянной высоте от поверхности дороги, независимо от иагрузки. Это создает дополнительные удобства при посадке — подиожки всегда находятся на одном и том же уровне от тротуара.

Автобус снабжен двигателем ЗИЛ-375 мощностью 180 л. с.

С МАРКОЙ ЗАВОДА ИМЕНИ ЖДАНОВА

Первые автобусы ПА3-672 сошли с конвейера Павловского автобусного завода имени Жданова.

Вот основные данные этой машины: нузов — вагиноного типа; вместимость — 45 пассажиров (23 места для сидения); двигатель — ГАЗ-53А, стопятидцатисильный, восьмицилиндровый, V-образный. Он расположен впереди, рядом с местом водителя; рулевое управление с гидроусилителем; четырехступенчатая коробка передач с дистанционным управлением (рычаг управления — на рулевой колонке).



Автобус с полной иагрузкой развивает скорость до 80 км/час. Расход топлива (контрольный) — 20,5 л/100 км. Сравнительно небольшие радиус поворота (8,8 м по иа крайней точке автобуса) и габаритная длина (7,2 м) в сочетании с «легким» рулем делают ПА3-672 очень удобным для перевозок пассажиров в небольших городах с узкими улицами, иа извилистых дорогах.

Новости,
события,
факты



ТЕМНЫЕ ДЕЛА К ДОБРУ НЕ ПРИВОДЯТ

Он перепутал собственный карман с государственным, пустился на обман и вымогательство. И вот закономерный финал — скамья подсудимых. Махинации к добру не привели.

Должность Алексей Зеваков занимал скромную: преподавал на курсах переподготовки и повышения квалификации шоферов. Тут, как говорится, шибко не разбежишься. Однако, окинув зорким оком вокруг, Зеваков повеселел. «Спытаем, — сказал он сам себе. — Авось и подфартит».

В то время на курсах обучалось двенадцать человек. Зеваков в классном журнале приписал еще столько же фамилий. Сорок человек — это уже кое-что! Всем ложночислящимся регулярно ставил оценки. Справедливости ради следует сказать, что они были живыми людьми. Да, нашлись такие шоферы, которые пошли по легкому, но скользкому пути. «К чему какая-то учеба, экзамены, — рассудили они, — если Зеваков все сделает сам. Хочешь стать шофером второго класса — получи второй класс, хочешь первый — пожалуйста».

— Не забудь только отблагодарить Зевакова, — говорили они один другому. А если кто-то и забывал, то об этом помнил их преподаватель и безликих слов требовал: деньги на бочку...

Теперь уместно сказать еще об одном действующем лице — о председателе Абатского райкома ДОСААФ Г. И. Крюкове. Это при его попустительстве и халатном отношении к учебно-воспитательной работе Зеваков сумел превратить курсы в кормушку. Крюков ничем не интересовался и не контролировал занятия, не проверял правильность оплаты обучения курсантами, отдав все на откуп Зевакову.

Когда подошло время экзаменов, Крюков, имеющий всего-навсего права шофера третьего класса, стал председателем экзаменационной комиссии. Эта комиссия фактически экзаменовала лишь часть шоферов, а затем по просьбе Зевакова с легкой душой подписала протокол. На всех сорок курсантов!

Такая беспечность Крюкова привела к тому, что Зеваков легко сумел использовать в корыстных целях свое служебное положение и на приписках положил в карман кругленькую сумму.

За махинации пришлось держать ответ. Тюменский областной суд приговорил Зевакова к пяти годам лишения свободы. Крюков строго наказан в административном порядке.

М. АРШАВСКИЙ,
начальник следственного отдела
областной прокуратуры

г. Тюмень

рено. Задерживаться и тем более отдыхать в диспетчерской шоферам запрещается.

А на дворе мороз. Недаром на Украине февраль называется лютым. В каждом тягаче на видном месте сияла металлическая табличка с надписью: «Отдыхать в кабине при работающем двигателе категорически запрещается!» Значит, оставалось или мерзнуть, не смыкая глаз, в кабине, или уезжать без отдыха и изо всех сил стараться не заснуть за рулем. Как известно, это не всегда удается.

Мы с грустью и теплотой вспомнили тесную диспетчерскую в Петропавловке, лежанку у печурки и даже такую нехитрую заботу о живом человеке, как запасной обломок борта грузовика.

Наконец, узнав, что один из прибывших — корреспондент, нашему экипажу сделали лабазку, устроив, в виде исключения, на ночлег в душевую. Прямо на столе, но хотя в тепле. А приехавший из Днепротетровска Борис Гаврилович Чернявский ночевал в кабине своего тягача № 62-86 ДНЗ. Так же проводили ночь и другие «плечевики».

Я еще кое-как подремал на столе, а Снижко каждый час бегал прогревать двигатель. В седьмом часу утра мы покинули негостеприимную автостанцию, увозя с собой пустой серебристый фургон.

Снова заплесали колеса автопоезда по выматывающим душу ледяным буграм и ухабам. Кое-где над нами, словно в насмешку, висели знаки, заботливо предупреждающие: «Неровная дорога». Над самым торосистым местом, где по-прежнему лежал, уткнувшись в снег, МАЗ с контейнерами, такого знака не было.

Громыхал сзади порожний фургон, назойливо напоминая, что обратная-то езда пустая, бесполезная. Снижко рассказал, что всю предыдущую неделю ему пришлось возвращаться без груза.

Налегке ехали быстрее и вернулись в Запорожье в третьем часу дня, проделав за сутки около 700 километров.

Не одни мы такие...

Этими словами отреагировал на рассказ о наших мытарствах начальник автоколонны № 2196 Андрей Корнеев Яланский. По его твердому убеждению выходило, что шоферу будто бы испокон веков положено спать в кабине, питаться всухомятку и с неиссякаемым оптимизмом сутками крутить баранку. Тяжеловато, конечно, но ведь везде так. И если есть мнение, что пора кончать с такой «системой», то делать это нужно не иначе как сразу же в масштабах всей страны.

Странно было слышать такое. Руководитель образцово-показательного предприятия (это звание присвоено автоколонне приказом Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог УССР) ждет, оказывается, специальных директив из Москвы или Киева о необходимости проявить заботу о рабочем, создать ему нормальные условия труда. Ни больше, ни меньше. Производственные планы здесь традиционно перевыполняются, технику берегут и лелеют. Но какую же культуру производства может продемонстрировать предприятие, если образцово-показательное отношение к машинам и материалам уживается с равнодушием к людям?

Наша беседа состоялась накануне того дня, когда водители-«плечевики» должны были пойти по новому маршруту — до Херсона. Дорога не близкая — 315 километров. На путь туда и обратно графиком отводится по 10 часов. В Херсоне предусмотрен обязательный шестичасовой отдых.

— А где они там будут отдыхать?

— Не знаю, — пожимает плечами начальник автоколонны.

Водители, между тем, досконально знают, что в Херсоне условия для отдыха точно такие же, как и в Петропавловке, Донецке, на других автостанциях: «плацкартное место» в кабине и «пир» всухомятку.

— Почему бы, на первый случай, не снять в Херсоне возле грузовой станции какую-нибудь комнатку? Чтобы водитель выспался перед обратной дорогой.

Андрей Корнеев предпочел промолчать.

А ведь наверняка начальнику колонны, председателю месткома, ответственным работникам из обкома профсоюза и областного автоуправления известна статистика Госавтоинспекции: за последний год в области было зарегистрировано 76 дорожно-транспортных происшествий, допущенных уставшими шоферами, трудившимися сверх нормального рабочего дня. Чего же ждут они все: когда и над ними гром грянет?

Конечно, не в одном Андрее Корнеевиче тут дело. Автор далек от мысли считать его единственной причиной неблагоустроенности «плечевиков». Серьезного упрека заслуживают здесь и республиканское Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог с его управлением междугородных перевозок.

Кстати, в порядке справки на реплику «Везде так!». Омское автоуправление, например, открыло гостиницу для шоферов-дальнерейсовиков с охраной и обслуживанием машин, столовой, телевизором и прочими бытовыми услугами. Подобным образом поступают и в других местах, в том числе и на Украине.

Что же мешает стать в этот ряд и автоколонне № 2196?

Ведь новая система экономического стимулирования производства отнюдь не предполагает, что для получения доходов все средства хороши. Нам всем далеко не безразлично, какой ценой выполняется план, снижается себестоимость каждого тонно-километра. Введение новых маршрутов надо продумывать заранее во всех деталях и создавать условия труда, которые позволят не просто выполнять и перевыполнять план, а делать это при самом эффективном использовании машинного парка, максимальных удобствах для рабочего, при безусловном обеспечении безопасности движения. Иначе работать сегодня просто нельзя.

В. ИНДИН,
спец. корр. «За рулем»

Днепропетровская и Донецкая области

ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ И САМООБСЛУЖИВАНИЕ

Во всем мире сейчас выпускается около 25 миллионов автомобилей в год. К тому же они стали неизмеримо сложнее и совершеннее своих ближайших предков. Бывшая нехитрая «механическая повозка для движений» по безрельсовым дорогам стала достойным детищем века автоматики и электроники. Долгое дело даже перечислить все новшества, пришедшие в автомобилестроение. Это автоматические коробки передач и специальные устройства, исключающие юз при торможении, электронные установочные в системе зажигания и автоматы, регулирующие подачу рабочей смеси в зависимости от нагрузки на ведущие колеса, кондиционеры и многие другие устройства, обеспечивающие комфорт автомобилистам.

Удобнее, надежнее в эксплуатации стали новые машины, но сколько бы автомобиль ни бегал по дорогам, ему в конце концов нужен текущий ремонт, а затем и капитальный. И службе технического сервиса становится с каждым годом все труднее. Дело не в том, что станций технического обслуживания требуется все больше и больше. Им необходимо и иное оснащение. Гаечным ключом в транспортном устройстве ничего не сделаешь. Потребовалось специальное оборудование. Понадобились и специалисты более высокой квалификации.

Реконструкция станций технического обслуживания, оснащение их высокопроизводительным гаражно-ремонтным оборудованием, современной контрольной аппаратурой — одно из главных направлений в развитии автосервиса за рубежом. Другая тенденция — создание диагностических центров.

Идея была такой: совсем не обязательно на каждой станции иметь полный комплекс контрольно-проверочной аппаратуры и специалистов для работы с ней. Ведь преобладающим все-таки остается не очень сложный ремонт и регулярное техническое обслуживание. С этим по-прежнему успешно справляются обычные СТО. А для самых всесторонних исследований и сложных регулировок автомобилей надо направлять в диагностический центр. Здесь разнообразное диагностическое оборудование, смонтированное в единую технологическую линию, справится с любой задачей. Машина побывает на стендах с записывающими устройствами для проверки и регулировки тормозов, для балансирования колес и проверки амортизаторов без разборки и снятия с автомобиля. Стенды с осциллографами и другой электронной аппаратурой снимают «кардиограммы» работы систем зажигания и питания. Анализаторы выпускных газов и шумов работающих механизмов дадут полную картину состояния «здоровья» автомобиля. В течение часа станут известны результаты десятков контрольных измерений и наблюдений. После этого ремонтники абсолютно точно знают, какие детали заменить, что нужно сделать, чтобы вернуть машине требуемое техническое состояние.

Первый такой диагностический центр в США был построен несколько лет назад фирмой «Мобил Ойл». Сейчас в стране их насчитывается около шестидесяти. Получили распространение они также в ФРГ, Англии, Японии и других странах.

Следующим этапом стала специализация диагностических центров. Так, центр, созданный английской фирмой «Елкей», ремонтом и обслуживанием не занимается, а лишь определяет техническое состояние автомобилей. Зато делается это и быстрее и лучше. Всего 35 минут задерживается машина на сквозной технологической линии, а за это время выполняется 68 контрольно-проверочных и испытательных операций. Результаты заносятся в специальную карточку и вручаются клиенту. По этому «рецепту» все необходимое сделают обычные СТО. А диагностические центры тем временем более продуктивно используют дорожное, уникальное оборудование только по прямому его назначению.

С быстрым ростом автомобильного парка все большее значение приобретают и организационные меры в сфере технического обслуживания. Ведется оно теперь по планово-предупредительной системе. В сервисной книжке, прилагаемой к купленному автомобилю, указывается перечень работ, которые необходимо выполнять после установленного заводом-изготовителем пробега.

Внедряется в практику и такая новая форма, как обслуживание на дому. Например, фирма «Форд» в США имеет для этого специальные автомобили-фургоны, оснащенные необходимым оборудованием. Кроме того, большим успехом пользуется и самообслуживание в ремонтных мастерских. Для этого здесь создаются специальные посты с большим количеством рабочих мест, обеспеченных оборудованием, инструментами и запчастями. Владелец автомобиля работает тут сам, а персонал мастерской консультирует его и при необходимости помогает в ремонте.

Стремительно растущий парк автомобилей заставляет зарубежные фирмы постоянно совершенствовать систему технического обслуживания.

В. ПРАСОЛОВ,
инженер

Книжная
попка

Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. 1967. 324 стр., 25 000 экз., цена 2 р. 63 к.

Книга содержит технико-экономический очерк развития транспортной системы СССР за пятьдесят лет в тесной связи с развитием других отраслей народного хозяйства. В ней рассказано о пути, пройденном многомиллионным отрядом тружеников советского транспорта под руководством Коммунистической партии, показаны главнейшие направления развития транспорта в перспективе. Специальная глава посвящена автомобильному транспорту СССР.

Книга хорошо иллюстрирована и рассчитана на широкий круг читателей.

Краткий автомобильный справочник. (Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта) Изд. 5-е, переработанное и дополненное. 1967. 543 стр., 75 000 экз., цена 1 р. 49 к.

Справочник содержит технические характеристики автомобилей, автобусов, полуприцепов и прицепов отечественного производства. В нем приведены краткая классификация автомобилей и параметры для их оценки, сведения о карбюраторах, топливной аппаратуре, аккумуляторных батареях, приборах электро-

Новые книги издательства «Транспорт»

оборудования, свечах зажигания, свинах, топливе, смазочных и других материалах.

Емельянов А. Я., Ипатов Г. В. **Электрооборудование автомобилей.** Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт. (Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта). 1967. 240 стр., 30 000 экз., цена 90 коп.

Авторы знакомят читателей с основными сведениями по техническому обслуживанию, эксплуатации и ремонту автомобильного электрооборудования, описывают работу электроотделений автохозяйств и специализированных мастерских. В руководстве даны рекомендации по регулировке и проверке отдельных агрегатов и приборов электрооборудования, а также приведены необходимые для этой цели технические условия и справочный материал.

Закин Я. Х. **Прикладная теория движения автопоезда.** 1967. 256 стр., 5000 экз., цена 1 р. 10 к.

В книге даны основные положения прикладной теории движения автопоездов, соответствующие современным достижениям науки и техники в этой области. Кинематика и динамика автопоезда, а также проблемы устойчивости его движения рассматриваются в объеме, необходимом для понимания закономерностей движения автопоезда и практического применения при его эксплуатации.

Зязев В. А., Лихачев И. В. **Перевозки сельскохозяйственных грузов автомобильным транспортом.** 1967. 128 стр., 5000 экз., цена 42 коп.

Значительное внимание авторы уделяют подготовке автомобилей к перевозкам зерна и других сельскохозяйственных продуктов, использованию различного подвижного состава, изготовлению и использованию средств технического обслуживания и ремонта автомобилей в полевых условиях.

Лапшин И. В. **Внутренний хозрасчет в автохозяйстве.** 1967. 72 стр., 10 000 экз., цена 25 коп.

В брошюре рассказывается об опыте внедрения внутреннего хозрасчета в автоколоннах, автоотрядах и других структурных подразделениях автохозяйств Воронежского автоуправления, об экономических результатах этого мероприятия и задачах дальнейшего совершенствования хозрасчета в свете решений сентябрьского (1965 г.) Пленума ЦК КПСС и XXIII съезда партии.

По залам автомобильного салона



1. «Ламборгини».



2. «Паинтера» с аэродинамическим ирылом.



3. «Форд-эсиорт».



4. «Кадиллак Флитвуд».

Ежегодный весенний салон в Женеве, как правило, не приносит особых сенсаций. Для демонстрации принципиально новых моделей заправили автомобильного бизнеса выбирают осенние и зимние выставки в Париже, Лондоне, Турине. А между тем конкурирующие фирмы и концерны уделяют женевскому салону ничуть не меньшее внимание.

В маленькой Швейцарии, практически не имеющей своей автомобильной промышленности, все иностранные фирмы находятся в равных условиях. Поэтому приуроченная к началу сезона весенняя экспозиция автомобилей в Женеве становится генеральной проверкой покупательского спроса. Она дает возможность определить торговую конъюнктуру на ближайшее время.

На Женевской выставке, повторяем, бывает мало оригинальных автомобилей. Зато все фирмы представляют и широко рекламируют различные усовершенствования на уже выпускающихся машинах, их модернизированные варианты. Наряду с этим широко (почти как в Турине) демонстрируют необычные, экспериментальные кузова. Кузовные фирмы бросают пробные шары — проверяют вкус публики. Купителю покупатель или нет?

В этом году Женевский салон открылся в тридцать восьмой раз. Демонстрировалось 600 моделей легковых автомобилей. Остановимся на наиболее примечательных из них с технической точки зрения.

Самое большое место занимали здесь европейские автомобили. Развитие их конструкций характеризуется дальнейшим распространением привода на передние колеса, дисковых передних тормозов (нередко с вакуумными усилителями) и двухконтурных — дань безопасности! — тормозных приводов. Однако модели разных стран имеют свои особенности и свои отличия

ИТАЛИЯ

На выставке широким рядом моделей (23) представлена фирма ФИАТ — от самого маленького ФИАТ-500 Ф (18 л. с.) до спортивного автомобиля ФИАТ-«Дино» с двигателем конструкции «Феррари V-6» мощностью 160 л. с. У хорошо известной малолитражки ФИАТ-850 появился «второй» мотор рабочим объемом 903 см³ и мощностью 52 л. с. против 843 см³ и 47 л. с. у «первого» двигателя. Он по-прежнему расположен сзади и обеспечивает максимальную скорость 135 км/час. На выставке был показан ставший уже популярным ФИАТ-125 с четырехцилиндровым двигателем и двумя верхними кулачковыми валиками (1608 см³, 90 л. с.). Максимальная скорость — 160 км/час.

Спортивный характер конструкции, как всегда, отличал новую модель «Альфа-Ромео 1750». Это пятиместная машина. Двигатель ее (4 цилиндра, 1750 см³, 132 л. с.) имеет традиционные для этой марки два верхних кулачковых валика. Максимальная скорость — 160 км/час.

Автомобилям «Лянча» присуща своеобразность технических решений. У представленной в салоне «Лянча Фульвия Берлина GT» с двигателем V-4 (1231 см³, 80 л. с.) — передние ведущие колеса, привод тормозов двухконтурный; максимальная скорость 152 км/час. Другая модель «Фульвия Спорт 1.3» интересна тем, что ее кузов сделан целиком из алюминия.

Фирма «Мазерати», выпускающая в год не свыше 500 машин, показала модели с мощными (245—330 л. с.) двигателями, автоматическими коробками передач и дорогими спортивного типа кузовами. Эти машины способны развивать скорость 220—280 км/час.

Завод «Ламборгини» экспонировал новую быстроходную модель 400 GT (фото 1) с двигателем V-12 (4000 см³, 320 л. с.). Коробка передач — пятиступенчатая, полностью синхронизированная, подвеска — независимая, привод тормозов двухконтурного типа с усилителем. Максимальная скорость 250 км/час.

Итальянская кузовная фирма «Бертоне» представила новое техническое решение спортивного автомобиля «Паинтера» (фото 2). Ее несущий кузов выполнен из листов соотовой конструкции. Над ним на титановых стойках возвышается «часть самолетного крыла». Она создает своеобразную антиподъемную силу, прижимая на большой скорости автомобиль к дороге. При мощном (380 л. с.) двигателе БРМ это позволяет также избежать прокрутки колес.

ФРАНЦИЯ

Крупнейший в стране завод «Рено» познакомил с моделью «16ТС». По существу это модификация хорошо известного автомобиля «Рено-16» (см. «За рулем», 1968, № 3). На нем установлен двигатель (см. рисунок) с новой головкой спортивного типа и увеличенным до 1565 см³ (против 1470 см³) рабочим объемом. Вследствие этого его мощность поднялась с 55 до 83 л. с. Возросшая — до 160 км/час — скорость потребовала применения дисковых тормозов большего диаметра, а также вакуумного усилителя.

АНГЛИЯ

Впервые был представлен для широкого обозрения малолитражный автомобиль «Форд-эсорт» (фото 3). Он призван заменить уже устаревший «Форд-Англия». В отличие от конкурирующих моделей «Остин-Мини» и «Хиллман-Имп» эта машина сохранила классическую компоновку. Внешне это довольно скромный автомобиль. Кузов без съемных крыльев, двухдверный. Двигатель четырехцилиндровый (1098 см³, 54 л. с. при 5500 об/мин) с камерами сгорания в поршнях. Коробка передач четырехступенчатая, полностью синхронизированная, рычаг управления расположен в полу.

Подвеска передних колес независимая, пружинная, а задних — классическая, рессорная. Тормоза передних колес дисковые, задних — колодочные, с вакуумным усилителем. Размер шин всего 155—12.

Максимальная скорость автомобиля 132 км/час, расход топлива 7,3 л/100 км.



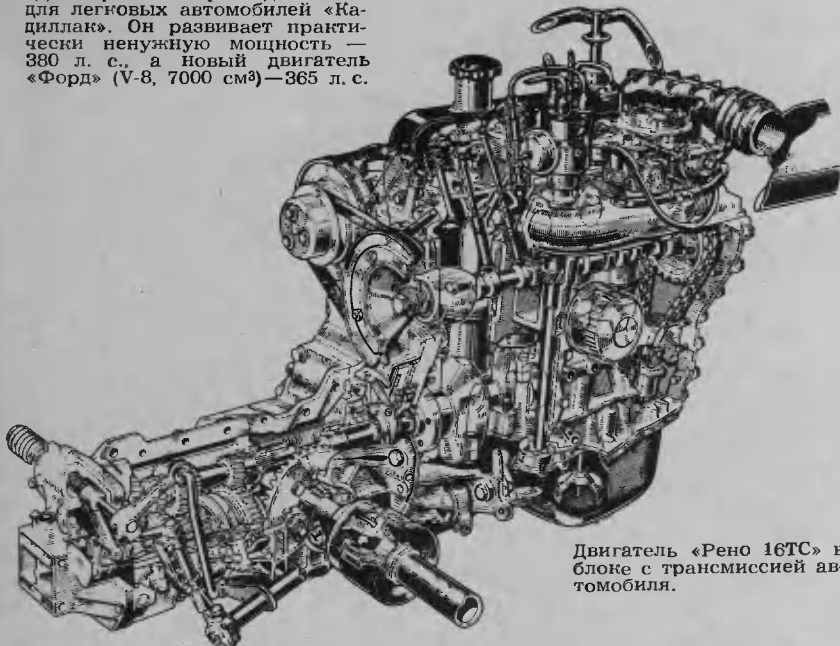
ФРГ

Фирма «Даймлер-Бенц» выставила уже известную модель «Мерседес-Бенц 300 СЕЛ», у которой трехлитровый двигатель заменен более мощным. Его восемь цилиндров имеют рабочий объем 6332 см³, а максимальная мощность достигает 250 л. с. при 4000 об/мин. Новый двигатель «вписался» в прежний моторный отсек. Однако передние колеса оказались перегруженными, и это отразилось на управляемости автомобиля. «Мерседес-Бенц 300» — очень дорогой автомобиль, и естественно, что на нем применены автоматическая трансмиссия и независимая пневматическая подвеска задних колес. Вес машины 1740 кг. Максимальная скорость 220 км/час. Расход топлива 15—25 л/100 км.

США

Принципиальных новинок на выставке не было, хотя большинство моделей 1968 года были снабжены более мощными двигателями и несколько изменили внешний вид.

О том, какую уродливую форму приобретает порой конкурентная борьба капиталистических монополий, свидетельствует представленный фирмой «Дженерал моторс» двигатель для легковых автомобилей «Кадилак». Он развивает практически ненужную мощность — 380 л. с., а новый двигатель «Форд» (V-8, 7000 см³) — 365 л. с.



Двигатель «Рено 16ТС» в блоке с трансмиссией автомобиля.

Вместе с тем имеется и ряд целесообразных тенденций. В конструкциях все большее значение приобретают элементы, повышающие безопасность движения. На ряде автомобилей устанавливаются «утапливающиеся» телескопические рулевые колонки. Тормозные приводы — двухконтурные. Для повышения устойчивости используются широкопрофильные шины.

Заслуживает внимания оборудование некоторых моделей двигателями выхлопных газов, как средство борьбы с загрязнением воздуха в перенаселенных автомобилями городах.

Компоновка большинства американских автомобилей не блещет оригинальностью: господствует классическая схема — двигатель впереди, ведущие колеса сзади. Один из таких автомобилей, «Кадилак Флитвуд» показан на фото 4.

Поначалу американские фирмы холодно отнеслись к применению дисковых тормозов. Однако в салоне был представлен ряд моделей с такими тормозами. В частности, на «Шевроле корвет» — единственной из американских машин с пластмассовым кузовом — все тормоза дисковые.

В сопутствующих выставке обзорах указывается, что в 1969 году в американской промышленности будет сделана ставка на расширение выпуска автомобилей среднего класса. Такие машины готовят «Форд» и «Дженерал моторс».

ЯПОНИЯ

Среди многочисленных и разнообразных японских автомобилей на выставке можно было видеть новую спортивную модель «Датсун 1600» с верхнеклапанным двигателем рабочего объема 1600 см³, развивающим максимальную мощность 96 л. с. Коробка передач, как и всех современных машин, полностью синхронизированная, подвеска — независимая. Максимальная скорость — 160 км/час.

Фирма «Мазда» продемонстрировала двухместный спортивный автомобиль «110 С» с двухроторным двигателем Ванкеля мощностью 110 л. с. Это второй в мире завод (после НСУ), поставивший на серийное производство автомобиль с двигателем такого типа. В отличие от НСУ РО-80 (см. «За рулем», 1968, № 4) у «Мазды» силовой агрегат расположен спереди, а ведущие колеса сзади. Максимальная скорость 185 км/час.

Названные модели отражают все возрастающий в Японии интерес со стороны заводов («Хонда», «Тойота», «Ниссан») к спортивным автомобилям.

Первенство Европы по ралли

Вторым этапом личного первенства Европы по авторалли явились соревнования в ГДР. Дистанцию «Ралли Пневмант» протяженностью 2200 км закончили 29 экипажей из 117 стартовавших. Победили финны П. Тойвонен и М. Тинкканен на «Порше-911Т». Польские спортсмены С. Засада и З. Лещук на машине той же марки заняли второе место. Неплохой результат показал и чехословацкий гонщик З. Трейбал, автор известной у нас книги «Искусство вождения автомобиля». Выступая на машине СААБ, он вышел на пятое место.

Итальянское «Ралли Цветов» в г. Сая-Ремо было вторым этапом первенства фирм, которое проводится теперь вместо командного первенства Европы. Хотя лучший результат — у Тойвонена и Тинкканена, общее первенство завоевали представители завода «Лянча». Его экипажи П. Мосс-Карлссон — Э. Ништрем и Г. Калльштрем — Г. Хаггом заняли второе и четвертое места.

Начало чемпионата

Чемпионат мира по мотокроссу в классе 250 см³ стартовал. Первый из четырнадцати этапов состоялся в Испании.

Один заезд удалось выиграть Ж. Роберу, но второй принес победу прошлогоднему чемпиону Т. Халльману. По сумме двух заездов места распределились так: 1. Т. Халльман («Хускварна»); 2. Ж. Робер; 3. Д. Бинкерс; 4. С. Гебэрс (все — «Чезет»); 5. Д. Рикман («Бультако»). К двум извечным претендентам на первые места — маркам «Чезет» и «Хускварна» теперь добавились испанские мотоциклы «Бультако» (35 л. с. при 8000 об/мин, 102 кг). Соревнования привлекли 40 тысяч зрителей. Кроссмены СССР и ЧССР в этом этапе не выступали.

Последняя

гонка

Кларка



На кольцевой трассе Хокенхайм (ФРГ) во время гонок на «Трофей Европы» погиб выдающийся спортсмен Джим Кларк.

Его «Лотос-Косворт» формулы 2 из-за поломки кронштейна задней подвески на скорости около 250 км/час перестал слушаться руля и вылетел на окружавшие трассу деревья.

32-летний шотландский фермер впервые сел за руль гоночного автомобиля восемь лет назад. Уже в 1962 году Кларк вышел на второе место в первенстве мира, а на следующий год стал чемпионом. В 1965 году он вновь выиграл почетный титул.

«Летучий шотландец», как его называли, отличался редкой способностью концентрировать внимание на ходе гонки, обладал завидным хладнокровием и высокоразвитым чувством равновесия. Это позволило ему выиграть в чемпионатах мира 25 гонок, побив, таким образом, своеобразный рекорд аргентинца Фанхио, одержавшего 24 победы.

Кларк был опытным водителем-испытателем, который во многом помог совершенствованию гоночных и спортивных «Лотосов». Его гибель — большая потеря для автомобильного спорта.

КАЧЕСТВО НАГЛЯДНЫХ ПОСОБИЙ УЛУЧШИТСЯ

В Барнауле есть Алтайский политехнический институт. В Москве — трест по производству гаражного оборудования (ГАРО). У треста есть мастерские по изготовлению учебно-наглядных пособий.

Барнаульцы обратились к москвичам с просьбой: пришлите комплект пособий по правилам движения. Просьба была удовлетворена. Однако по получению пособий просители, а точнее заказчики остались крайне неудовлетворенными. Об этом мы узнали из письма старшего преподавателя кафедры эксплуатации автотранспорта института Ю. Н. Родионова.

«Уважаемая редакция! Набор учебных пособий для занятий по ПУД обошелся нам в 915 рублей. Но знали бы вы, что это за набор!».

Далее давались комментарии к этому восклицанию. Когда ящик с пособиями был распакован, обрадовавшиеся было работники института приуныли: куда ни глянь — дефекты.

«В магнитных стендах и столе по ПУД только по 4 схемы перекрестков, причем они одинаковые везде. Под схемы подложено железо, чтобы притягивались фигурки с магнитами. Железо ржавое и даже не целым листом, а из кусков. В макеты машин магниты вклеены косо и очень неаккуратно. Ко всему этому магниты слабые, и светофоры и макеты машин надежно не удерживаются. Они очень тяжелые, грубые и по своим размерам не согласованы. Например, легковая машина больше, чем легковоз с прицепом!».

Более того, некоторых из положенных предметов в посылке не оказалось. К примеру, упомянутых в счете двух светофоров по 41 руб. 50 коп. каждый.

Редакция направила письмо в трест ГАРО.

Главный инженер треста тов. Киббель сообщил, что в связи с замечаниями по качеству изготовления учебных пособий, изложенными в письме тов. Родионова, руководству мастерских предложено рассмотреть на методическом совете с участием представителей НИИавтотранспорта, Министерства автомобильного

транспорта и шоссейных дорог РСФСР, центрального и областного учебных комбинатов, Главмосавтотранса и других заинтересованных организаций все учебные пособия с целью подготовки предложений по замене устаревших пособий новыми и улучшению качества их изготовления.

Трест обязал руководство мастерских срочно доукомплектовать поставленные Алтайскому политехническому институту учебные пособия и выслать новые изделия взамен поврежденных при перевозке.

КТО ВИНОВАТ!

В редакцию поступило письмо от читателя тов. Крупина из г. Серова Свердловской области.

Автор письма сообщает: «Диспетчер автохозяйства поручил шоферу тов. Суманееву пригнать находящуюся во дворе ГАИ машину в гараж. Когда Суманеев, придя в ГАИ, доложил об этом дежурному тов. Тупидину и, получив разрешение, начал разворачивать машину, подошедший инспектор Сорогин потребовал путевку, тексталон и зеркало заднего вида. Суманеев ему объяснил, что все это, вероятно, находится у шофера, за который закреплена машина.

В ответ на это Сорогин потребовал «талон предупреждений» и сделал прорезку в п. 7, означающую нарушение правил пользования осветительными приборами.

Я очень прошу рассудить — кто прав, кто виноват?»

Редакция попросила сделать это начальника ГАИ УООП Свердловского областного исполкома и получила ответ: «Сообщаем, что инспектор дорожного надзора мл. лейтенант милиции Сорогин А. А. действительно необоснованно наказал тов. Суманеева, за что понес административное взыскание.

Тов. Суманееву выдан новый «талон предупреждений» к водительскому удостоверению».

КУРСЫ БУДУТ

Группа мотоциклистов из села Ходорково Житомирской области обратилась в редакцию с просьбой помочь им организовать курсы по изучению мотоцикла.

Редакция направила письмо в Житомирский областной комитет ДОСААФ.

Как сообщает заместитель председателя областного комитета В. Дьяченко, председателю Попельянского районного комитета ДОСААФ дано указание об организации таких курсов в селе Ходорково.

КАК ДВАЖДЫ ДВА

Ответы на задачи, помещенные на стр. 22

Правильны ответы 4, 10, 12, 15.

Из трех рисунков, запечатлевших обгон, запрещенный маневр показан на первых двух: ведь при движении з три ряда и более грузовые автомобили обгонять по крайнему левому ряду не имеют права.

Ни одно из предложенных мест для остановки автомобиля на дороге не удовлетворяет правилам движения. Остановка запрещена прямо на проезжей части, а также ближе 20 метров от перекрестка и на левой стороне дороги.

Первым через равнозначный перекресток проезжает грузовик, как не имеющий помех справа. Равнозначным этот перекресток считается потому, что движение автомобилей по той и другой улице возможно лишь в один ряд.

При зеленом сигнале, выключенном со «стрелной» направо, трамвая поворачивать направо нельзя. Стало быть, право на движение в показанной обстановке имеет лишь нерегулируемый транспорт.

На первой странице обложки — фото И. Бахтина.

Главный редактор А. И. ИВАНСКИЙ.

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

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

Корректор И. П. Замский.

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны 98-52-24 (общий); 98-37-64 (отделы воспитания и обучения; спорта и туризма; безопасности движения и обслуживания); 98-33-28 (отдел науки и техники); 98-36-60 (отделы писем и оформления).

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 17.4.68 г. Подп. в печ. 14.5.68 г.

Тираж 2 000 000 экз. (1 300 001 — 2 000 000 экз.).

Бум. 60×90^{1/4}, 2,25 бум. л.—4 печ. л.

Цена 30 коп. Заг. 185

Г-52297.

Издательство ДОСААФ (Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26).

Формы изготовлены в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано на Чеховском полиграфкомбинате Главполиграфпрома Комитета по печати при Совете Министров СССР

г. Чехов

Это была третья встреча редакции с юными водителями столицы, но с полным основанием ее можно назвать танже и первым слетом школьников-автомобилистов. Причем не только потому, что здесь присутствовали активисты из всех городских юношеских автолюблов, детской автотрассы, из сенций и кружков, действующих при Дворцах и Домах пионеров, детских парках и Дворцах культуры. Юные водители были на этот раз не просто слушателями. Они выступали и в роли ведущих, и как участники конкурса-викторины по правилам движения, и, наконец, как устроители — ребята сами доставили из музея автомобиль образца 1912 года, который занял место на сцене рядом с новыми «Москвичом» и «Запорожцем».

Организаторам — редакции журнала «За рулем» и Московскому городскому Дворцу пионеров — пришлось перенести встречу из пионерского театра, где она проходила раньше, в концертный зал Дворца, рассчитанный на тысячу мест. И зал был полон. Трудно сказать, какое потребовалось бы помещение, чтобы предоставить возможность всем желающим прийти на этот вечер. Во всяком случае заместитель директора Дворца пионеров И. Кагарлицкий просил организовать следующую встречу на... стадионе. Ему, человеку, много лет работающему с детьми, хорошо известно, что сегодня над детскими сердцами властвуют автомобиль и мотоцикл. Свидетельством этой неодолимой тяги ребят в мир моторов по случайному совпадению оказалась международная детская фотовыставка «Зорний-Дружба-50», которая разместилась в фойе Дворца пионеров. Среди тысячи работ юных фотографов, присланных из 22 стран мира, автомобильная и мотоциклетная тема — одна из ведущих.

С этим горячим, неподдельным интересом ко всему автомобильному мы столкнулись на встрече. Она длилась три часа — и все это время в зале царил атмосфера той живой заинтересованности, которая доставляет радость и слушателям и выступающим. Все было интересно юным водителям: воспоминания мотоциклистов-разведчиков В. Масленникова и С. Григорьева о рейде в тыл врага, выступление знатного московского водителя навалера трех орденов Славы П. Азарова, рассказ инженера-испытателя Л. Зубарева и сотрудников редакции Ю. Шугурова и А. Бродского о новых автомобилях, о строительстве автомобильного гиганта на Волге.

С большим вниманием слушали школьники главного тренера СССР по автоспорту В. Лапина, который представил им новую гоночную технику, и бывшего воспитанника Клуба юных автомобилистов мастера спорта В. Кислых — он поделился впечатлениями об авторалли «Эфиопия», где советские спортсмены добились большого успеха.

Глядя на горящие глаза ребят, мы невольно думали о том, как мало еще сделано, чтобы мальчишки и девчонки не только в Москве, но повсюду — во всех городах и селах — уже с детских лет могли приобщаться к автоспорту.

Среди присутствовавших в зале были в недавнем прошлом так называемые «трудные» ребята. Некоторые из них пришли в Клуб юных автомобилистов по направлению детских коммат милиции. Теперь они — опора клуба, активисты, спортсмены-разрядники и дисциплинированные, прилежные ученики в школе. Нет, это не чудо. Просто там, где порой плохо воздействуют словесные приемы воспитания, многие могут сделать занятия техникой, труд. Посмотрите, сколько ребят толпится во дворах возле мотоциклов и автомобилей! Научите их управлять машиной, разобраться в ее устройстве — и они забудут о пустых уличных забавах. Трудно найти другую такую область, куда так тянутся подростки, как автомобильное дело. И надо умело использовать эту тягу, через нее находить ключ к сердцам ребят и воспитывать будущих водителей, военных шоферов, автолюбителей, мотоциклистов — людей высокой технической культуры.

* * *

Редакция журнала «За рулем» выражает благодарность В. Масленникову, С. Григорьеву, И. Назину, П. Азарову, В. Кислых, В. Лапину, Ю. Андрееву, Г. Жарнову, П. Жукову и всем другим товарищам, принявшим участие во встрече с юными автомобилистами столицы.

3-я ВСТРЕЧА РЕДАКЦИИ С ЮНЫМИ АВТОМОБИЛИСТАМИ.

- воины-водители вспоминают о минувших боях
- парад новых моделей
- главный тренер представляет гоночные автомобили
- конкурс знатоков правил движения на приз журнала



1

КЛЮЧ К СЕРДЦУ РЕБЯТ



2



3



4

1. Автомобиль вошел в жизнь этих мальчишек.

2. В гостях у юных водителей работники редакции, ее актив и... новые и старые автомобили.

3. Конкурс-викторина на приз журнала.

4. Перед началом встречи и в перерыве работал консультационный пункт редакции.

5. Бывший командир мотоциклетной разведроты Василий Петрович Масленников вспоминает былые походы.

6. Виктор Федорович Лапин — неоднократный призер первенств страны — знакомит с новой гоночной техникой.

Фото И. Бахтина



5



6



Худ. Е. Радсевич



АЗС

Для новых «Москвичей» и «Волг»

ЕРЕВАН