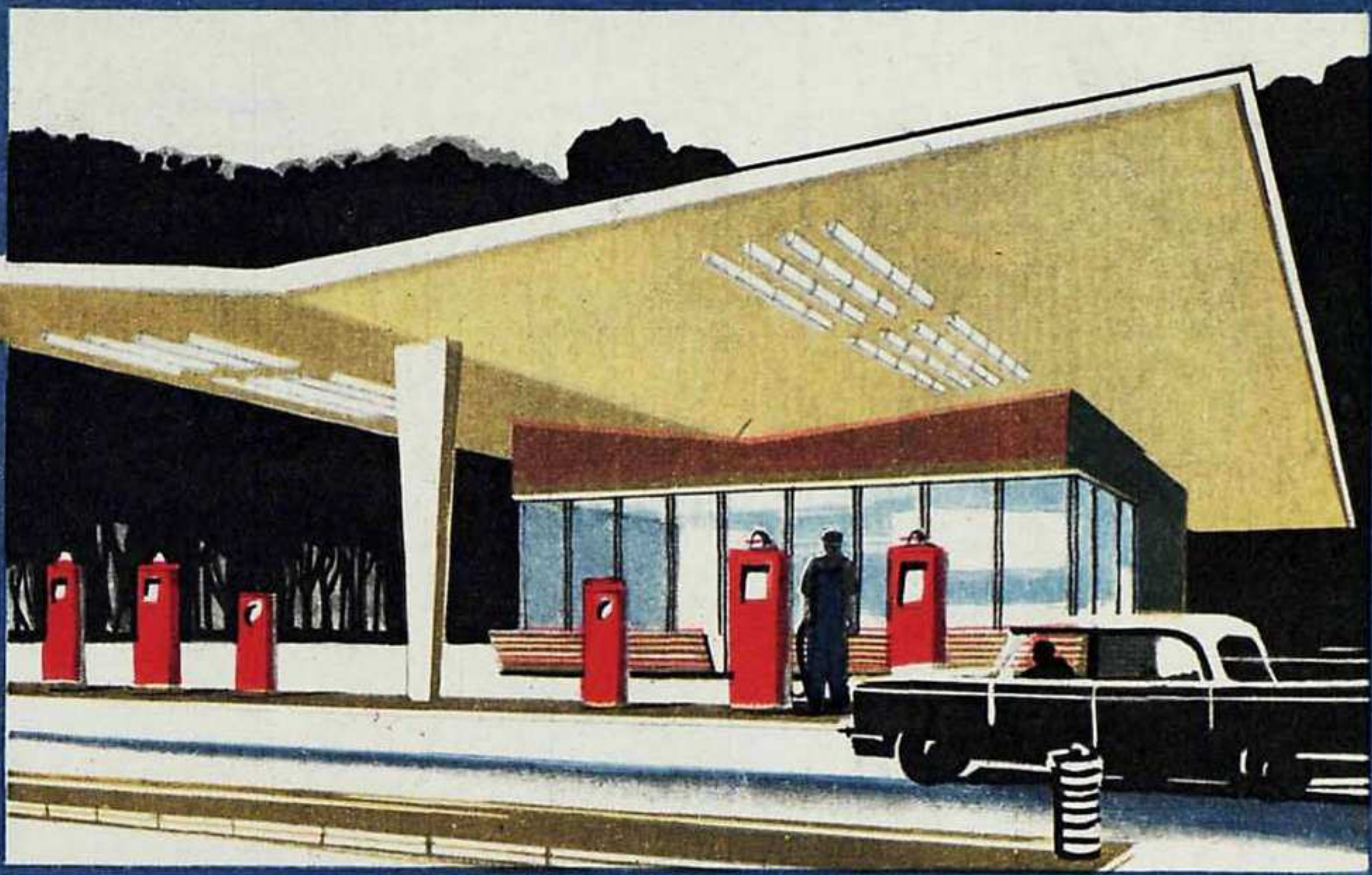


**АЗС
будут
рабо-
тать
лучше**



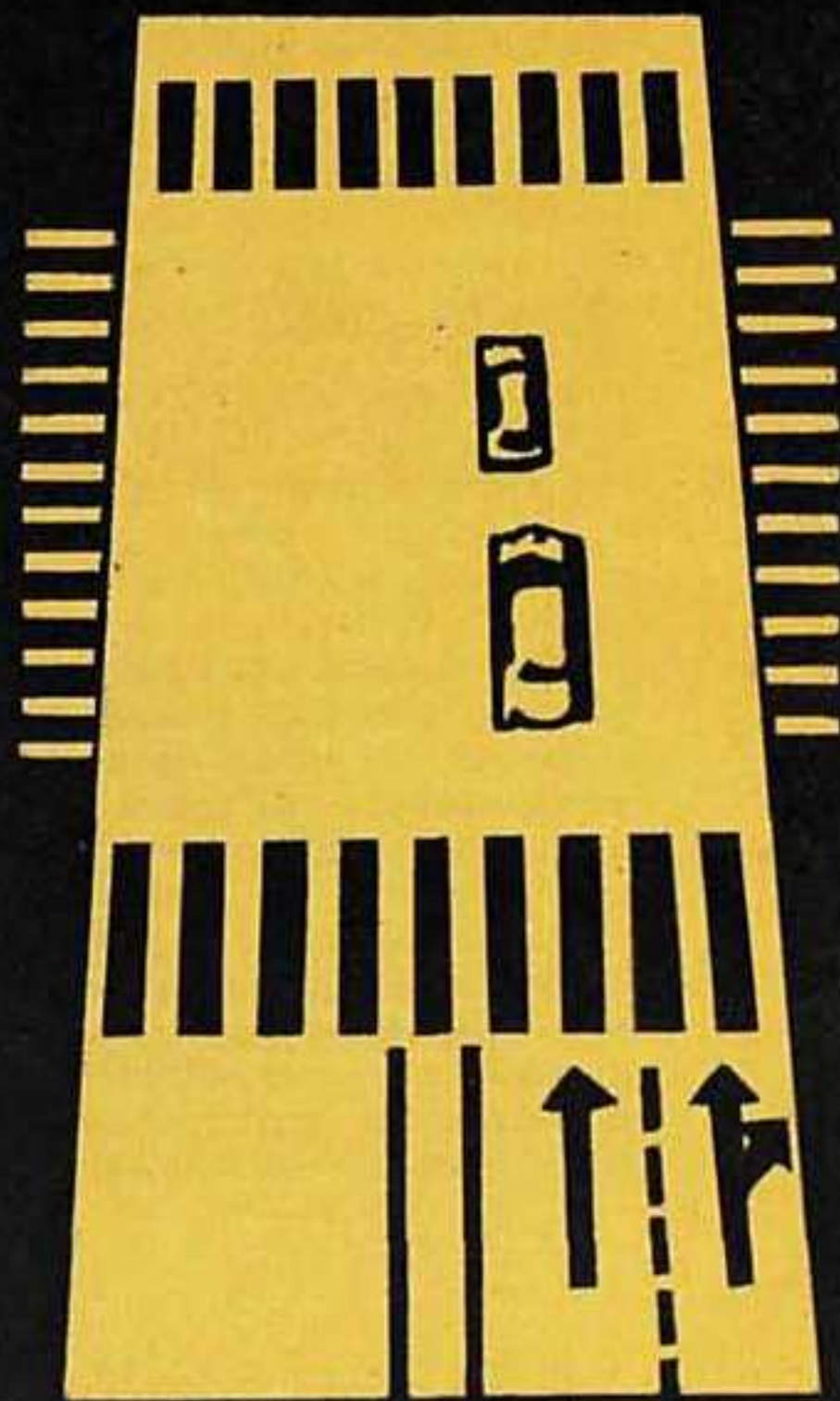
**ЗА
РУЛЕМ**

**3. МАРТ
1967**

**УСПЕХОВ ВАМ,
ЖЕНЩИНЫ –
ВОДИТЕЛИ!**



**КУЗОВ НОВОГО «ЗАПОРОЖЦА»
ЗАЗ-966В**



За нашу Советскую Родину!

**ЗА
РУЛЕМ**

№ 3 — Март — 1967
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года



ЗАВОД СМОТРИТ В ЗАВТРА

50
ГЕРОИЧЕСКИХ
ЛЕТ

Привычные как будто слова: «Завод смотрит в завтра». И все-таки несмотря на свою повседневность эти слова никогда не теряют для советского человека ни всей значимости, ни конкретности. Постоянная забота о будущем, ясность перспективы, непрекращающиеся поиски — всеми этими замечательными свойствами полна советская действительность. Присущи они и многотысячному коллективу Московского завода малолитражных автомобилей. Для нас будущее — это новые модели машин, новая технология, новые мощности, постоянный рост людей — повышение их технической культуры, созна-

Л. ВАСИЛЬЕВ,
директор Московского завода малолитражных автомобилей

тельности, идейное и нравственное совершенствование. Каким представляется завтрашний день завода? Чем по-радует он страну, советских людей, автотранспортников, автолюбителей в ближайшем будущем? Начнем с того, что уже принято решение о строительстве на МЗМА нового производственного комплекса и существенном увеличении мощностей. Шаг в будущее? Да! Это давнишняя мечта автозаводцев. Сейчас мы уже видим новый облик предприятия, думаем о том, как вырастет производительность труда, улучшится качество наших автомобилей.



«Москвич», особенно «Москвич-408», чрезвычайно популярен. Его вы встретите в самых отдаленных уголках нашей необъятной Родины. Он бежит по дорогам Европы, Азии, Африки. В шестидесяти семи странах мира покупают наши автомобили.

Не стану занимать время рассказом о достоинствах «Москвича-408» и преимуществах его перед предшественниками. Об этом довольно много и подробно писалось на страницах «За рулем». Посмотрим, каким станет автомобиль в ближайшем будущем.

В этом году должно быть освоено производство унифицированного кузова, на который можно будет устанавливать новый двигатель модели 412 мощностью 75 л. с. Модернизация кузова и других агрегатов будет продолжаться и дальше. Мы ищем наилучшие пути решения проблемы надежности, долговечности автомобиля, его отдельных узлов и агрегатов. Такое стремление естественно: страна наша обширна, ее территория охватывает самые разнообразные климатические районы от субтропиков до суровой Арктики, у нас самые разнообразные дороги — от широких автомагистралей до грунтовых.

Двигатель «Москвича» достиг 100 тысяч километров пробега без ремонта — гораздо больше, чем у старых моделей. Надеемся, что пробег нового двигателя будет доведен до 125 тысяч километров. Добиться этого можно разными путями: усовершенствованием конструкции двигателя, чистотой обработки деталей, качеством сборки.

Нынешний, 1967 год, завершающий полувековую историю Советского государства, для автозаводцев, как и для всех трудящихся нашей Родины, радостен и особо ответствен. В этом году с конвейера завода сойдет миллионный автомобиль. Труженикам МЗМА предстоит выпустить 90 тысяч автомобилей, начать производство очередной модификации — универсала

Это новый конвейер в цехе сборки и окраски автомобилей, вступивший в строй в 1966 году. Точно он называется «замкнутый кольцевой конвейер тележечного типа для отделки кузовов». Вместе с другими мероприятиями по совершенствованию технологий введение его позволило намного улучшить использование производственных площадей и условия труда рабочих.

Фото М. Рунова

«Москвич-426», выпустить наладочную партию автомобилей с двигателем модели 412.

Понятно, что каждое новшество требует и усилий, и затрат, и нового оборудования. Для обеспечения прироста мощностей многое уже сделано. Не так давно пущен новый прессовый участок, расширены площади для автоматного цеха, смонтировано большое количество оборудования, проведена реконструкция цеха сборки и окраски. В 1966 году мы поставили 35 новых прессов, 60 автоматов для автоматного цеха и 90 единиц оборудования для цехов шасси и моторов.

Совершенствование производства, ввод новых площадей, автоматизация и механизация технологических процессов не снимаются с повестки дня и в этом году. Нам предстоит, например, изготовить и внедрить в производство 500 погонных метров новых транспортных и сборочных конвейеров, завершить строительство двухэтажного пролета прессового корпуса, проложить подъездные пути.

На заводе вводится передовая система управления и организации производства — электронно-вычислительная техника, комплекс средств связи.

Все эти и многие другие задачи, отраженные в социалистических обязательствах, взятых коллективом к 50-летию Великого Октября, несомненно, будут выполнены. Есть основания быть уверенными в этом. Прежде всего, на заводе большая и сплоченная партийная организация — подлинный авангард коллектива. В любом цехе, на любом участке, в кон-

структорских бюро, лабораториях — всюду коммунисты являются собой образец в работе, в быту, в поисках нового. Они цементируют коллектив, вдохновляют и ведут его к новым трудовым успехам.

В социалистическом соревновании, получившем на заводе огромный размах, участвуют все цехи, участки, конструкторские бюро, лаборатории. Широко развернулось соревнование за право называться «бригадой имени 50-летия Советской власти». Восемь тысяч тружеников и около трехсот бригад носят почетное звание ударников и бригад коммунистического труда. Коллектив завода неоднократно завоевывал высокие места в социалистическом соревновании. А в сентябре 1966 года завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени. 114 наших автомобилестроителей удостоены орденов и медалей. Среди нас работают Герой Социалистического Труда Николай Григорьевич Усачев, слесарь кузовного цеха, и много других замечательных людей — рабочих, техников, инженеров, конструкторов.

Способствуют успехам и трудовые традиции предприятия. Они, конечно, не такие богатые, как у наших соседей-зиловцев или горьковских автомобилестроителей, но и на МЗМА они

бережно хранятся, умножаются с каждым годом, способствуя воспитанию, сплочению коллектива.

Молодые автомобилисты часто спрашивают о первом представителе многочисленной сейчас семьи малолитражных автомобилей. Его рождение — это событие относится к январю 1941 года — мы и считаем началом родословной нашего автомобиля.

Однако история самого завода началась несколько раньше. В 1930 году на болотистом пустыре за Крестьянской заставой вырос один из первенцев массового выпуска автомобилей — автосборочный завод имени КИМ. И в первый же год своего существования он дал стране 13 тысяч автомобилей — грузовиков типа «Форд-АА» и легковых типа «А».

В плане третьей пятилетки, утвержденном XVIII съездом ВКП(б), в качестве одного из очередных заданий была названа подготовка производства малолитражных автомобилей. Решением правительства базой для их производства и был избран автосборочный завод имени КИМ. В короткий срок возведены корпуса: кузовной, вспомогательных цехов, контрольно-отделочный, инженерный. Значительно расширена площадь главного механосборочного корпуса. В мае 1940 года уже были изготовлены первые три опытных образца, а в начале 1941 го-

ПОДРУГИ

Не завидуйте жизни шофера:

Ведь шоферская жизнь нелегка...

Была такая песенка с жалостливым мотивом. Теперь она выглядит, конечно, наивной. Но в довоенные годы мы, девчата, пели ее часто: это о нашей работе — романтической и опасной. Правда, в жизни не все уж так было мрачно, как в песне. Сколько мы знаем водителей — наших сверстников, которые наездили миллионы километров и даже талон никогда не меняли. Без проколов, одним словом.

Я хочу рассказать о первых девушках-водителях из нашего города Боровичи. В 1930 году к нам прибыли десять автомобилей АМО-Ф-15. Сейчас такую машину можно увидеть лишь в музее. А тогда это была новинка. Многие мужчины только мечтали сесть за руль, может быть, так же, как теперь ребята мечтают о полете в космос. И вот мы, тогда молодые, загорелись: станем водителями! А как? Автоматоклуба у нас не было. И вот мы, семь подружек, поступили на автобазу грузчицами. Образование не ахти какое, зато тяга к знаниям, к освоению автомобиля огромная! Учились теории вечерами. Первыми преподавателями были Богданов, Балувев и инструктор Дементьев. Мы им благодарны на всю жизнь. Наконец — о, радость! — разрешили ездить самостоятельно.

Автомобили наши обслуживали заводы объединения «Красный керамик» (сейчас комбинат огнеупоров). Возили уголь, глину, дрова, трубы, кирпич.

Никогда не забыть дорогу на Витцы, всего-то длиной километров семь. Спуск там крутой и обрыв. Подъем тянулся с полкилометра. Помнится, едешь, вернее, лезешь, как на стенку, — на первой передаче и газ до отказа. Или путь в Любытино, который сейчас автомобиль покрывает за полтора часа. Мы же ехали полдня. Не те были дороги, что сейчас. Зимой их вообще не чистили. Но

самая главная помеха — лошади. А их шло много, подвода за подводой, и перед каждой, не доезжая метров сто, шофер обязан был делать остановку и ждать, пока возчик накинёт на голову лошади мешок или зипун и крепко возьмет конягу под уздцы, чтобы не пугалась. Только тогда водитель мог трогать с места.

Ремонт, обслуживание, смазку — все делали сами: слесарей не было. Не сделаешь — не поедешь. Зато, когда автомобиль ведешь по городу, пешеходы глазами провожают и говорят — техника! Вот так мы начинали. И по случаю 8 марта в год 50-летия Октября я хочу рассказать о женщинах, вся трудовая жизнь которых прошла за рулем.

Хочется написать обо всех подругах, так что о каждой скажу лишь несколько слов. А называть буду по именам, как мы зовем друг друга с давних, молодых лет.

Тридцать пять лет назад получила права водителя Катя Мочалова. Мы помним, как ее посадили на АМО-Ф-15 без

кабины (после аварии кабину пришлось снять). Вот так и работала Катя около года. Зимой обморозила щеки, нос, но с машиной не рассталась. Позже водила она и полторку, и легковой автомобиль, а в годы войны и 5-тонный ярославский грузовик, и американский «студебеккер».

На всю жизнь запомнились Кате 1942-й год, Ивановская область, где она возила дрова в Шую. Однажды в открытом поле кончился бензин. Началась сильная пурга, дорогу сразу же замело. Вот и пришлось «куковать» с грузчицей ночь и день у машины, пока не расчистили путь и не доставили горючее. Но автомобиль она не бросила. Да мало ли подобных случаев в беспокойной шоферской жизни? Всегда на колесах, всегда в пути.

Сейчас Екатерина Мочалова на пенсии. У нее, как и у всех подруг, бессменный талон № 1.

А вот Соня Борисова (Ефимова) помоложе. Она в семнадцать лет поступила на автобазу «Красного керамика». Первой из девушек-шоферов получила второй класс. Более тридцати лет водит машины многих марок, начиная с АМО-Ф-15, «Форд», АМО-3, ЗИС-5, ЗИС-12 (газогенераторный). Долгое время была инструктором, подготовила

Е. Мочалова.



С. Борисова.



А. Кривцова.



да приступили к мелкосерийному производству двухдверных седанов КИМ-10-50 и фэтонов КИМ-10-51.

В годы Великой Отечественной войны часть автозаводцев с оружием в руках защищала священную землю Родины, часть трудилась в цехах завода, выполняя заказы фронта по ремонту боевых машин, остальные на Урале ковали грозную технику для Красной Армии.

Пятьсот автомобилей КИМ-10, выпущенные до войны, были лишь предысторией нынешнего завода. Второе рождение его относится к августу 1945 года, когда правительство утвердило образец и характеристики автомобиля для производства на Московском заводе малолитражных автомобилей. В сохранившемся от прежнего завода корпуса начало поступать новое оборудование. Одновременно с его монтажом автозаводцы приступили к строительству новых корпусов и расширению старых. И уже с 1 января 1947 года начался планомерный выпуск малолитражных автомобилей «Москвич-400».

А потом пошли «Москвич-401», «Москвич-402», «Москвич-407», «Москвич-410» со своими модификациями. 18 декабря 1962 года покинул конвейер автомобиль «Москвич-403» за № 001. Это была большая победа коллектива на пути к новому автомобилю. С конвейера шли эти автомобили, и одно-

временно развернулась подготовка и освоение производства «Москвича-408».

История завода — это не просто последовательная смена одних моделей автомобилей другими, более совершенными, не только возведение новых корпусов и пуск новых конвейеров. Это прежде всего становление и рост коллектива тружеников, чьим умом, душой и руками все это создано. Старые кадровые рабочие много делают для воспитания и обучения молодежи, ежегодно пополняющей наши ряды. Хорошей традицией, способствующей повышению производительности труда, движению конструкторской, рационализаторской мысли, является стремление многих рабочих, техников, командиров производства к учебе, повышению знаний. Более тысячи тружеников завода обучается в общеобразовательных школах, полторы тысячи — в техникумах и вузах. Около трех тысяч повышают свою производственную квалификацию.

С уважением думая о прошлом, с гордостью всматриваясь в будущее, коллектив встречает 50-летие родного Советского государства выпуском тысяч новых «Москвичей», добротных, красивых, комфортабельных. И высшей наградой для нас будет благодарность в адрес завода наших автохозяйств, автолюбителей, друзей за рубежом.

много водителей. Ее бывшая ученица Клава Иванова сейчас шофер одной из автоколонн, награждена орденом Трудового Красного Знамени. Хорошо трудятся другие ее воспитанницы — Максимова и Богданова — водители комбината огнеупоров.

В Великую Отечественную войну Соня Борисова — в отряде обороны, затем в войсковых частях, в том числе в танковых. Сейчас она трудится в пассажирском автомобильном хозяйстве нашего города, из 46 таксистов — единственная женщина. В ее трудовой книжке более двадцати поощрений: благодарности, денежные премии, грамоты, ценные подарки. Имя Сони занесено в Книгу почета. Награждена значком за безаварийную работу.

Третья из семерки — Аня Кривцова (Офрина) — тоже села за руль первенца советского автостроения АМО-Ф-15. Как и все подружки, работала сначала грузчиком, получила права и беспрерывно по сей день трудится в гараже комбината. Она также прошла большую школу вождения без аварий и нарушений правил. За хорошую работу имеет массу поощрений. Сейчас член партии Анна Кривцова — ударница коммунистического труда.

Тридцать два года отработала шофер-

ром на одном месте Зинаида Дементьева. Тоже водила автомобили многих марок. Недавно она ушла на пенсию. Но и сейчас, когда встречает свой последний автомобиль ГАЗ-51 на линии, долго провожает его глазами...

Сын Дементьевой пришел в ее гараж учеником токаря, выучился на шофера и работает там же двенадцать лет; в армии тоже был водителем.

Ее младшая сестра Тамара Дементьева — водитель этой же автобазы — трагически погибла в 1934 году в Винницкой области, куда была послана на уборку урожая. Машина загорелась в гараже — Тамара бросилась тушить. Колхозники отстояли автомобиль и сарай от огня, но девушку спасти не смогли. Схоронена Тамара Дементьева в селе Граново Гайсинского района Винницкой области. Ее портрет с черной каймой долго висел в Красном уголке нашего гаража.

Можно бы многое рассказать о Клавдии Сорокиной, первой из нас севшей за руль и доказавшей, что женщина может управлять автомобилем не хуже мужчины. Правда, шофером она была лишь несколько лет: в войну погиб ее муж, и Клава ушла работать на его место. Но любовь к автомобилю она сохранила на всю жизнь.

И, наконец, я, Гаврилова Варя. Проработала водителем восемь лет. В автобазе меня выдвинули председателем цехкома. В 1938 году вступила в партию. Во время войны снова села за руль. После войны время пролетело незаметно. Вот уже пришла пора — на пенсию.

Может быть, некоторые молодые люди скажут: экая заслуга — всю жизнь в шоферах. Чего хорошего? А я любила этот труд! И меня ценили: избрали секретарем парторганизации, дважды выдвигали депутатом горсовета. Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За оборону Ленинграда».

Стали мы уже и мамы и бабушки. Но шоферская дружба, как говорят, не ржавеет. Живем в Боровичах, встречаемся, вспоминаем свою жизнь за рулем. Кабина автомобиля для нас была часто домом родным. Все вместе мы наездили миллионы километров, исколесили много дорог. Долг свой перед Родиной выполняли верно.

Дорогие подружки, все женщины-шоферы! От всего сердца желаю вам в жизни и труде постоянной «зеленой улицы».

Варвара ГАВРИЛОВА

г. Боровичи.

З. Дементьева.

Т. Дементьева.

К. Сорокина.

В. Гаврилова.



50
ГЕРОИЧЕСКИХ
ЛЕТ



КЛУБ НА СЕЛЕ

РУКОВОДИТЕЛИ СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИХ КЛУБОВ СЕЛЬСКИХ РАЙОНОВ ОБСУЖДАЮТ НАЗРЕВШИЕ ПРОБЛЕМЫ

Спортивный и технический. Эти понятия сливаются воедино в названии клубов, которые созданы как опорные пункты оборонного Общества в городских и сельских районах страны. Не все они еще твердо стоят на ногах, не везде им оказывают должную поддержку и помощь. Но период их становления в основном завершен. От первых шагов — создания материально-технической базы — они переходят к решению своей главной задачи: организации массовой оборонно-спортивной работы.

Что нужно сделать, чтобы клубы стали подлинными очагами технической культуры, чтобы они возглавили спорт и стали зачинателями увлекающих молодежь патриотических дел! Об этом шла речь за нашим «круглым столом» ровно год тому назад (см. «За рулем», 1966, № 3 — «Спортивно-технический. Каким он должен быть!»). Вокруг этих же вопросов развернулся обмен мнениями и во время второй встречи, которая состоялась в редакции сразу после трехдневного созвещения, созванного ЦК ДОСААФ для обмена опытом работы спортивно-технических клубов сельских районов.

Нашими гостями были руководители сельских клубов Э. М. ГУЗЕЕВ (Оренбургская область), Н. А. НЕРЕТИН (Краснодарский край), Я. Х. ПАНИКАРОВ (Приморский край), И. А. ПЯТИН (Орловская область), Г. В. ХАМИДУЛИН (Иркутская область), В. Ф. ЧИСТЯКОВ (Ярославская область). В заседании «круглого стола» приняли также участие инспектор ЦК ДОСААФ М. П. КАЛИНИН, заместитель председателя Московского областного комитета ДОСААФ К. Г. ЧЕВОКИН и начальник клуба г. Дубны Н. И. СОШНИКОВА.

На фото: участники «круглого стола» «За рулем». Слева направо: Э. М. Гузеев, В. Ф. Чистяков, Я. Х. Паникаров, Н. И. Сошникова, Г. В. Хамидулин, И. А. Пятин, Н. А. Неретин.

Фото М. Рунова

КАК ЗАВОЕВАТЬ АВТОРИТЕТ?

Разговор начал И. А. Пятин, начальник спортивно-технического клуба ДОСААФ Покровского района Орловской области.

— Клуб наш в области считают одним из лучших, а что мы имеем? Постоянного помещения нет. Ютимся то в одном, то в другом месте. Техника убогая — четыре старых грузовика, и те вот-вот развалятся. И все же клуб живет, о нем знают, к нему тянется молодежь.

Какой деревенский паренек не мечтает сесть за руль автомобиля, трактора? И мы при всей нашей бедности сумели все же наладить подготовку водителей в нескольких колхозах и совхозах. 240 человек получили водительские права. Вручали их торжественно. Тех, кто показал хорошие знания, награждали грамотами. Обо всем этом быстро узнали в районе, и пошла о клубе добрая молва. А после того, как мы провели несколько досаафовских праздников и организовали мотоциклетный пробег — так и отбоя нет. Школы просят: создайте кружки юных автомобилистов! Мотоциклисты требуют: купите спортивные машины, хотим соревноваться! Я это к тому, что авторитет клуба зависит от его конкретных дел. А сколько полезного можно было бы сделать, будь у нас хорошее помещение, побольше техники, пособий, спортивного инвентаря! Деньги мы уже заработали, да что толку в этом, если их нельзя обратить на самое необходимое. Обиваешь пороги райисполкома, областных организаций, а проку мало. Наше единственное помещение — трехметровую комнатку — и ту забрали.

Спортивно-технический клуб только тогда оправдывает свое назначение на селе, когда будет иметь солидную материальную базу.

— Согласен с Иваном Александровичем, именно от этого зависят и возможности и авторитет клуба, — говорит Г. В. Хами-

Я. Х. Паникаров: Думаю, тут у нас разных мнений быть не может. В самом названии «спортивно-технический» указаны цели клуба. Мы прививаем вкус к спорту всем, кто приходит к нам учиться. Проездит 30 часов — можешь участвовать в фигурном вождении на клубной машине. Сначала у нас соревнуются учебные группы, а затем победители встречаются в финале. Важно не забывать о поощрении. Пусть это будет грамота, недорогой кубок или нагрудный значок. Но это придает интерес спортивному состязанию.

Г. В. Хамидулин: А мы попробовали мотобол. Повесили афиши, объявили по радио. Вначале народ отнесся к новой игре с недоверием. Теперь же футболисты на нас в обиде — говорят, мы сделали им подножку.

При клубе большая мотосекция, имеем 12 мотоциклов. Но основой для развития спорта остаются личные мотоциклы. В некоторых соревнованиях, таких, как пятикилометровые гонки по легкопересеченной местности, на своих машинах у нас стартовало свыше 40 мотоциклистов.

НЕ СПОРТОМ ЕДИНЫМ...

— Мы все за спорт, — говорит **В. Ф. Чистяков** (начальник спортивно-технического клуба Мышкинского района Ярославской области), — но не спортом единым должна заполняться клубная работа. С каким успехом прошел у нас вечер автомобилистов! Курсанты и члены клуба пришли с женами и девушками. Мы показали им классы, мастерские, потом пригласили в «зал». Водителям — ветеранам войны военком вручил

юбилейные медали, затем были воспоминания, музыка, песни. Или вот техническая викторина. Провели ее совместно с сотрудниками ГАИ. Победитель, водитель третьего класса, проявивший глубокие знания, в качестве приза получил удостоверение водителя второго класса.

Я мог бы рассказать и о праздниках ДОСААФ, на которые съезжается молодежь со всего района, и о другом. Но главное, что хотелось бы подчеркнуть: в сельских районах, где пока меньше, чем в городе, зрелищных предприятий, лекториев, стадионов, очень важно сделать спортивно-технические клубы центром массовой работы с молодежью.

— Я, правда, не представляю здесь сельский клуб, — присоединяется к разговору начальник спортивно-технического клуба города Дубны **Н. И. Сошников**, — но позволю себе сделать одно замечание. Мало еще в нашем арсенале таких мероприятий, которые имели бы чисто оборонный характер. А молодежь любит их. К 25-летию разгрома фашистских войск под Москвой мы провели необычные соревнования-эстафету. Водители должны были быстро пустить двигатель, промчаться на автомобиле к открытому тиру, выйти из машины, сделать прицельные выстрелы по мишени и вернуться на старт. На моей памяти не было более интересных соревнований. Наверно, и в сельских клубах они прошли бы с успехом. Федерации должны не только разрабатывать правила таких соревнований, но и включать их в спортивную классификацию.

М. П. Калинин: Наша беседа будет неполной, если мы не коснемся деятельности спортивно-технических клубов в школах.



Советские автомобили «Москвич-408» на старте ралли «Акрополис» (Греция).

бросить тень на спортивную и техническую ценность этих соревнований. Именно в них лучше всего проявляется выносливость водителей, умение их ориентироваться на трудных, запутанных дорогах и при движении на повышенных скоростях. Именно в них лучше всего испытываются технические качества автомобилей в условиях многодневной езды на форсированном режиме.

в Греции, «Полуночном солнце» в Швеции, «Монте-Карло». Два раза и у нас проводились международные ралли «Русская зима». Кстати, здесь советские команды завоевали первенство в национальном зачете. Были достигнуты успехи и при выездах на соревнования за рубеж. В 1964 году автомобили «Москвич» в «Рейде польском» выиграли два первых места в своем классе. В следующем году на том же ралли победителями в своих классах стали уже «Москвич» и «Волга», а сборная команда Советского Союза заняла второе место в розыгрыше командного Кубка Европы. Все эти успехи свидетельствуют о больших возможностях наших автомобилистов.

Советские спортсмены и впредь должны выступать на отечественных автомобилях в крупных международных ралли.

Какие объективные соображения лежат в основе такого утверждения? Какие выводы мы должны сделать из итогов выступлений? Наконец, какие шаги следует предпринять, чтобы повысить уровень наших спортивных результатов в международных ралли? На эти вопросы я и хотел бы ответить.

Выпускаемые ныне отечественные легковые автомобили имеют двигатели меньшей мощности, чем двигатели аналогичных по рабочему объему зарубежных марок. Это, безусловно, сказывается на динамических качествах автомобилей. Однако по ряду показателей наши машины превосходят зарубежные, что может быть отчетливо выявлено в некоторых ралли.

К этим преимуществам в первую очередь относятся их надежность, прочность и неприхотливость на различных дорогах и в разных климатических условиях. Особенно наглядно эти достоинства наших машин проявляются в ралли с напряженным режимом движения по трудным дорогам, когда к

РАЛЛИ СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

Преодоление в условиях жесткого графика длинной трассы, пролегающей по дорогам различного рельефа с извилистыми и горными участками, большое количество скоростных гонок и дополнительных состязаний — такими предстают перед нами современные крупные ралли, которые сегодня являются самым распространенным соревнованием в мировом, и особенно в европейском автоспорте.

В условиях острой конкурентной борьбы капиталистические фирмы стремятся любой ценой завоевать первенство, причем иногда пользуются далеко не спортивными приемами. Всем памятен скандал на ралли «Монте-Карло» в прошлом году (см. «За рулем», 1966 г., № 4), когда результат четырех победителей на «Морис-жуперах» (английской фирмы Би-Эм-Си) был аннулирован.

Но даже самые отвратительные гримасы буржуазного автоспорта не могут

Понятно, какой большой интерес представляют такие ралли для нашей автомобильной промышленности. Их результаты дают богатый материал для оценки качеств отечественных автомобилей, для сравнения их технических данных с данными зарубежных машин в различных условиях движения, на различных трассах и на разных режимах.

Ралли — сравнительно молодая разновидность отечественного автоспорта. Напомним: первые такие соревнования состоялись в 1958 году. Однако именно с авторалли началось участие наших автоспортсменов в международных встречах. Вот уже шесть лет советские автомобилисты на отечественных машинах ежегодно выходят на старты таких соревнований. Они пробовали свои силы в большинстве крупных ралли, входящих в первенство Европы: «1000 озер» в Финляндии, «Рейде польском», «Влтаве» в Чехословакии, «Акрополисе»

И. А. Пятин: Мы шефствуем над Змеевской и Покровской средними школами, помогли организовать там технические кружки. Но нет мотоциклов.

В. Ф. Чистяков: По этой же причине мы не можем организовать среди школьников изучение автомотодела. Вот если бы органы Госавтоинспекции передавали нам списанные машины для использования в виде наглядных пособий — дело пошло бы лучше.

М. П. Калинин: А почему бы не организовать школу юных мотоциклистов прямо при спорттехклубе, как это сделали в Соль-Илецке?

Э. М. Гузеев: Да, у нас действует такая школа. Занимается в ней 48 учащихся. Возглавляет ее наш активист И. В. Торопов. Занятия проводятся по расписанию два раза в неделю по два часа. Ребятам выделены мотоциклы, учебные пособия. Разработано положение.



Разумеется, участники нашей встречи за «круглым столом» не могли затронуть всех вопросов и проблем, от решения которых зависит активизация военно-патриотической работы среди колхозной и совхозной молодежи. Однако из того, что было сказано во время совещания в ЦК ДОСААФ и на встрече в редакции, можно сделать некоторые выводы.

Еще очень много спортивно-технических клубов в сельских

районах только по форме, на вывесках, именуется клубами, содержание же их деятельности в лучшем случае сведено к заурядным хозрасчетным курсам. Героико-патриотическое воспитание, техническая пропаганда, спорт и другие виды массовой работы присутствуют там только в отчетах. В то же время участники «круглого стола» показали, какими могут стать спортивно-технические клубы, если возглавляют их инициативные, энергичные люди — вожаки, умеющие сплотить актив, увлечь его на живое, интересное дело.

Конечно, нельзя полагаться только на энтузиазм. Многие спортивно-технические клубы нуждаются в помощи, в укреплении материальной базы. Кому не известны нужды сельских спортивно-технических клубов! К сожалению, областные, краевые комитеты Общества слабо снабжают сельские спортивно-технические клубы учебной и спортивной техникой, литературой, плакатами. Управление материально-технического обеспечения и капитального строительства ЦК ДОСААФ также должно больше учитывать нужды и запросы села.

Может быть, следует подумать и над тем, чтобы штатные автомотоклубы крупных городов взяли шефство над близлежащими сельскими спортивно-техническими клубами, помогли им стать на ноги, обзавестись всем необходимым.

Но прочная материально-техническая база — не самоцель. Это фундамент, на котором должна строиться живая, богатая разнообразными делами жизнь клуба. Стать очагом технической культуры на селе, содействовать воспитанию нового человека, подготовке его к труду и защите Родины — в этом главная и благородная задача клубов сельских районов.

финишу приходит треть, а то и менее стартовавших экипажей. Так, в «Рейде польском» 1964 года, где в классе 1300-1600 см³ стартовали четыре «Альфа-ромео», ФИАТ-1500, «Форд-кортна», «Фольксваген» и два «Москвича», на финише были лишь два наших автомобиля. Аналогичное положение сложилось в 1965 году, на труднейшем ралли «Влтава», когда из 82 стартовавших машин финишировало 11. И здесь за 200 километров до финиша в классе автомобилей 1300-1600 см³ на трассе оставалось два «Москвича-408». Лишь случайность не позволила нашему экипажу стать полноправным победителем в этом классе. Такое же положение было в «Рейде польском» 1965 года. Правда, финиша достигли не только советские машины, однако среди трети финишировавших наши автомобили были первыми в обоих классах, где они стартовали. В 1966 году на ралли «Влтава» успешно финишировали один «Москвич» и одна «Волга», а в «Рейде польском» из 14 автомобилей, закончивших соревнования, три были советские, причем «Волга» заняла второе место в своем классе. В прошлом году успешным было выступление в Финляндии, где наша команда на «Волгах» заняла третье место в национальном зачете.

Участие советских автомобилей в ралли может и должно содействовать укреплению их престижа за рубежом. Федерации автоспорта СССР надо выбирать для участия именно те ралли, характер которых наиболее способствует выявлению достоинств наших машин. Здесь следует с сожалением сказать, что ралли «Русская зима» нам не удалось организовать таким образом, чтобы его можно было отнести к трудным соревнованиям, спортивно благоприятным для наших автомобилей.

Конечно, сказанное здесь ни в коем случае не снимает с повестки дня за-

дачу — обеспечить наш автоспорт легковыми автомобилями с мощными двигателями. И мы надеемся, что проводимые сейчас конструкторскими бюро заводов и институтами работы по созданию таких двигателей увенчаются успехом.

В проблеме, связанной с участием в международных ралли, есть и другие нерешенные вопросы. Совершенно ясно, что если мы не будем бок о бок с сильнейшими гонщиками мира преодолевать трудные трассы, не будем перенимать лучшее из их опыта, то не возьмем это никакими дополнительными «лошадиными силами».

Многодневная напряженная гонка, какой является сейчас большинство ралли, требует от спортсменов огромного напряжения сил. И здесь многое зависит от того, насколько хорошо члены экипажа дополняют и подменяют друг друга, насколько умеют они экономить силы, отдыхать на наиболее легких участках. Во всем этом мы еще уступаем ведущим экипажам зарубежных стран. Уступаем мы и в технике прохождения скоростных участков. Энергии, смелости и желания победить у наших спортсменов хоть отбавляй, а вот спортивного умения порой не достает. Особенно это заметно на сложных поворотах, горных трассах и т. п.

И еще об одном. Международные соревнования в большинстве своем имеют специальный зачет и призы для женских экипажей. У нас в стране много женщин-водителей, но их пока робко вовлекают в автоспорт. Лишь в прошлом году один экипаж раллистов впервые дебютировал в международном ралли. И хотя ему не удалось успешно дойти до финиша «Рейда польского», на Краковском аэродроме, где были скоростные гонки, наши девушки не только были впереди многих иностранных женских экипажей, но и не уступали некоторым мужским

экипажам. Нужно смелее решать вопрос об участии женщин в авторалли.

Для того, чтобы добиться устойчивых спортивных достижений, надо резко улучшить тренировочную работу со сборной командой, периодически проводя для нее специальные тренировочные сборы (как это делается в других видах спорта), и особенно с молодежью. Жизнь настоятельно требует от нас создания молодежных сборных команд раллистов, и надо, чтобы Федерация автоспорта решила этот вопрос.

Организуя авторалли различных масштабов у нас в стране, мы ищем наиболее целесообразные формы проведения соревнований. Были на этом пути и ошибки, но за последнее время комиссией ралли Федерации автоспорта СССР сделано много полезного. Конечно, необходимо учитывать специфику наших условий, воспитывать у раллистов именно те спортивные и водительско-прикладные качества, которые нам наиболее нужны. Но опыт организации международных ралли также дает много полезного, что, безусловно, следует использовать. Скажем, умение привлечь зрителей (об этом мы применительно к ралли пока не думаем) или введение интересных с технической точки зрения дополнительных соревнований. К примеру, в ралли «Влтава» включены состязания на стабильность сохранения скоростных результатов (динамики автомобиля) в начале и в конце соревнований.

В новой пятилетке у нас в стране предусматривается резкое увеличение выпуска легковых автомобилей. Тем самым создаются объективные предпосылки для того, чтобы авторалли, эти наиболее доступные соревнования на стандартных легковых автомобилях, получили большой размах.

Р. ЧЕРТОВ,
заслуженный тренер СССР

КУЗОВ НОВОГО «ЗАПОРОЖЦА»

На дорогах появились блестящие свежей краской новые «Запорожцы». Возле них, как это всегда бывает с первенцами, собираются группы автолюбителей. Идет оживленный обмен мнениями. На первый взгляд, от прежнего «Запорожца» в машине не осталось ничего, кроме названия. Но не торопитесь делать поспешные выводы. Все лучшее из опыта производства автомобилей, который накоплен заводом «Коммунар», нашло отражение в новой модели.

Что же касается кузова, о котором пойдет речь в этой статье*, то тут действительно мы имеем дело с совершенно новой конструкцией. «Запорожец-966В» отличается от своего предшественника прежде всего формой кузова. Резко выделенная поясная линия зрительно придает автомобилю стремительность; динамичность формы кузова в целом подчеркивается и удлиненным основанием и фонарем (остекленной надстройкой), все стекла которого имеют кривизну.

Кузов автомобиля — закрытый, бескаркасный, двухдверный, цельнометаллический, сварной, несущей конструкции. Вся его планировка типична для автомобиля с задним расположением двигателя. Багажное отделение находится в передней части. В нем разместились запасное колесо, аккумуляторная батарея, резервуар омывателя ветрового стекла и отопительная установка. На пол багажного отделения уложен резиновый коврик. В салоне, за спинкой заднего сиденья — дополнительный багажник.

На крышу нового автомобиля можно установить еще один багажник и перевозить на нем грузы, вес которых в сумме не превысит 60 килограммов.

Для того, чтобы обеспечить хороший обзор дороги и освещенность салона, на автомобиле установлены большое

гнутое полированное переднее стекло и несколько меньшего размера заднее. Стекла дверей и боковин кузова имеют кривизну в вертикальных сечениях. Форма и размеры стекол подобраны так, что создается впечатление компактности фонаря, который хорошо вписывается в пропорции всего кузова.

Автомобилестроители позаботились о хорошем уплотнении в соединениях, чтобы надежно защитить водителя и пассажиров от пыли, влаги и холодного воздуха. Расположенные внутри салона удобные регулируемые передние сиденья, зеркало заднего вида, поручни, вешалки, кнопки включения двухструйного омывателя стекла и двухскоростного стеклоочистителя — все это создает необходимые удобства и безопасность при поездке.

Корпус кузова — это комплект штампованных из тонколистовой стали деталей, сваренных контактной точечной сваркой.

Силовая схема «Запорожца-966В» в принципе соответствует схеме прежней модели, но значительно усилена в наиболее ответственных звеньях.

Передняя и задняя облицовки, передние крылья и боковины не съемные. Это придает кузову необходимую прочность и жесткость. При ремонте детали можно выправлять рихтовкой, почти ко всем панелям доступ свободный. В случае повреждения отдельные испорченные детали можно заменять. Все наружные облицовочные панели кузова, кроме крыши, выпускаются и в запасные части.

Кузов на заводе тщательно обрабатывают антикоррозийными средствами (бондеризация, грунтовка, герметизация, покрытие мастикой, окраска). Окрашивают машину только синтетическими эмалями ярких расцветок.

Эффективность многочисленных резиновых уплотнителей, которыми оборудован кузов нового «Запорожца», проверяется в водоструйных камерах. Для устранения различного рода шумов, возникающих от вибраций деталей, работы двигателя и ходовой части автомобиля, на панели кузова с внутренней стороны наносят специальные мастики. Дополнительно устанавливаются прокладки из шумоизоляционных картонов и поролона. Пол салона, брызговики передних колес внутри кузова покрыты резиновыми коврами.

Передний и задний капоты навешиваются на внутренних петлях. Замки их — штыревой конструкции. Ручка, открывающая передний капот, расположена с левой стороны под панелью приборов, а рычаг привода заднего капота — в проеме двери на левой стойке, так же как это было на прежней модели. На панели «передка» установлен крючок, предотвращающий самопроизвольное открывание крышки багажника.

Задний капот такого крючка не имеет. Чтобы мягко закрывались крышки моторного отсека и багажника, в проемах установлены пустотелые резиновые буфера, а на боковых стенках проемов — направляющие резиновые вкладыши. В открытом положении капоты фиксируются металлическими упорами с резиновыми наконечниками. По всему периметру

проема багажного отделения под передним капотом проложен резиновый уплотнитель.

Двери открываются по ходу движения. Каждая навешена на двух петлях, расположенных на передней стойке кузова. Конструкция петель дает возможность регулировать положение двери в проеме. Ее можно при необходимости несколько подвинуть вперед, назад, вверх, вниз, внутрь и наружу. Такие регулировки позволяют равномерно устанавливать зазоры по всему периметру, чтобы обеспечить нормальное уплотнение. Этой же цели служат двойные, с наружной и внутренней сторон, прокладки. На переднем торце двери расположен ограничитель ее хода. Он же удерживает дверь в открытом положении, делая удобным вход в машину и выход из нее. Угол, на который открывается дверь, равен 70 градусам.

Запорное устройство двери состоит из замка роторного типа (как на «Москвиче» и «Волге») с кнопочным механическим приводом, вмонтированным в наружной ручке, и привода с внутренней ручкой и зубчатой защелкой, которая закреплена на центральной стойке боковины. Правая дверь кузова запирается изнутри автомобиля. Для этого достаточно ручку, открывающую дверь, опустить вниз до упора. Левая закрывается ключом снаружи. Личинка замка вмонтирована в кнопку ручки.

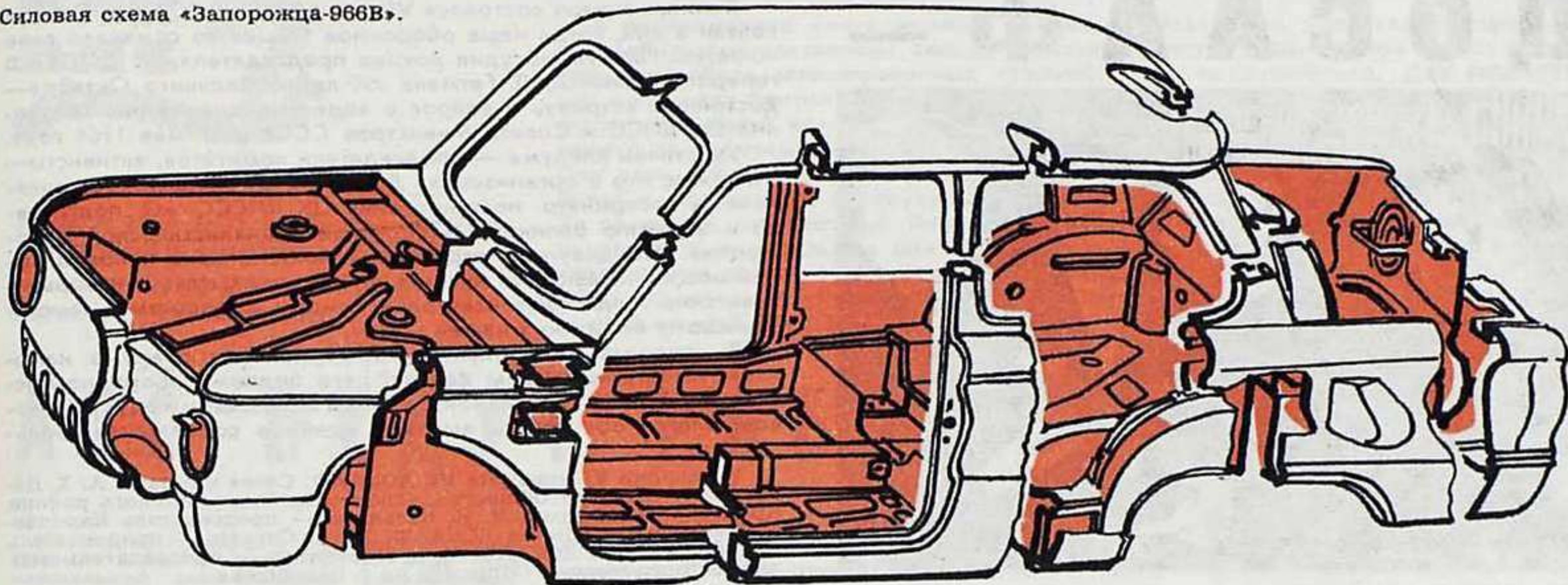
Как и на старой модели «Запорожца», двери новой машины имеют опускающееся и поворотное стекло. Стекла поднимаются и опускаются при помощи стеклоподъемника тросового типа.

Сиденья. Новая машина порадует своего владельца удобными сиденьями. По конструкции они принципиально отличаются от тех, которые устанавливались на «Запорожцах» модели 965А. Каркас и передних и задних сидений составлен из зигзагообразных пружин. В переднем ряду два независимых кресла. Сиденья их можно смещать в продольном направлении в пределах 150 мм. Кресла полностью откидываются вперед, чтобы облегчить проход к задним сиденьям. Спинка переднего сиденья легко устанавливается в любом из трех наклонных положений — от вертикального до горизонтального. В последнем положении ее фиксируют для устройства спального места. Промежуточное положение предназначено для кратковременного отдыха. Выбирая наиболее удобный из трех вариантов, автолюбитель имеет возможность дополнительно подрегулировать наклон спинки переднего сиденья в пределах 9 градусов. Расстояние между спинкой переднего и подушкой заднего сидений увеличено до 280 мм, а от подушки заднего до потолка — до 860.

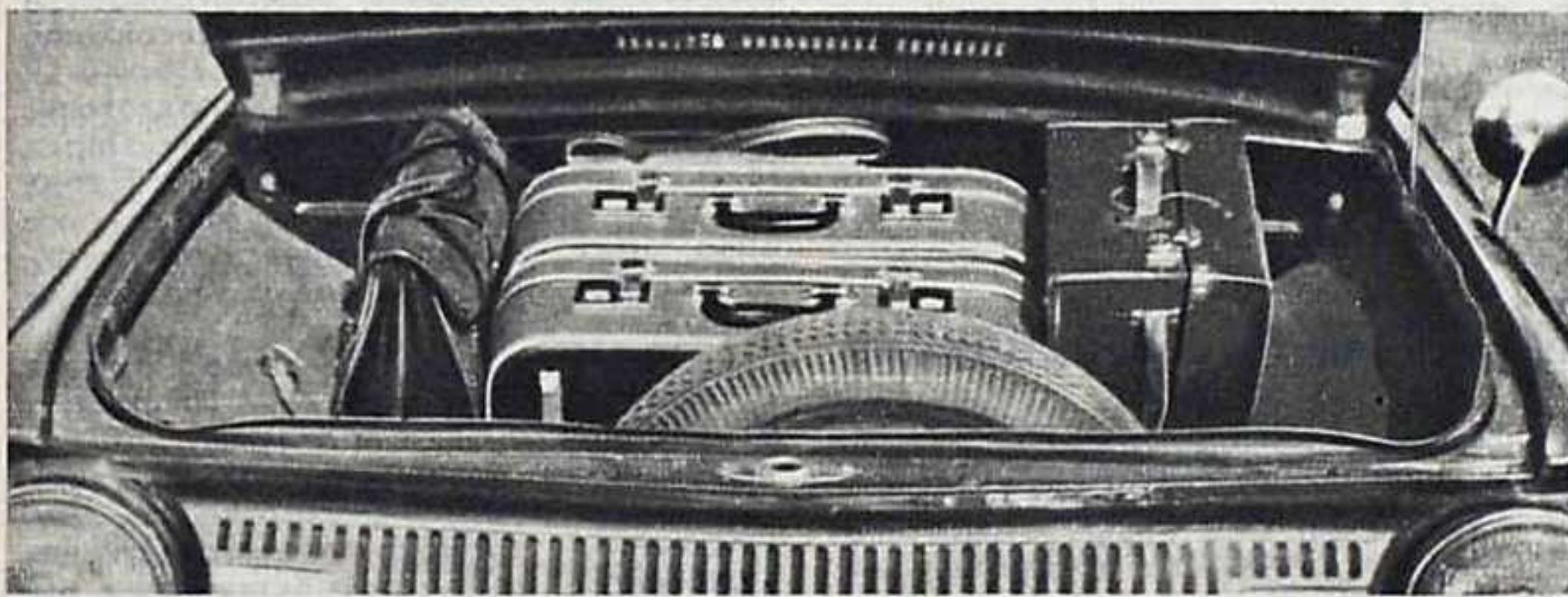
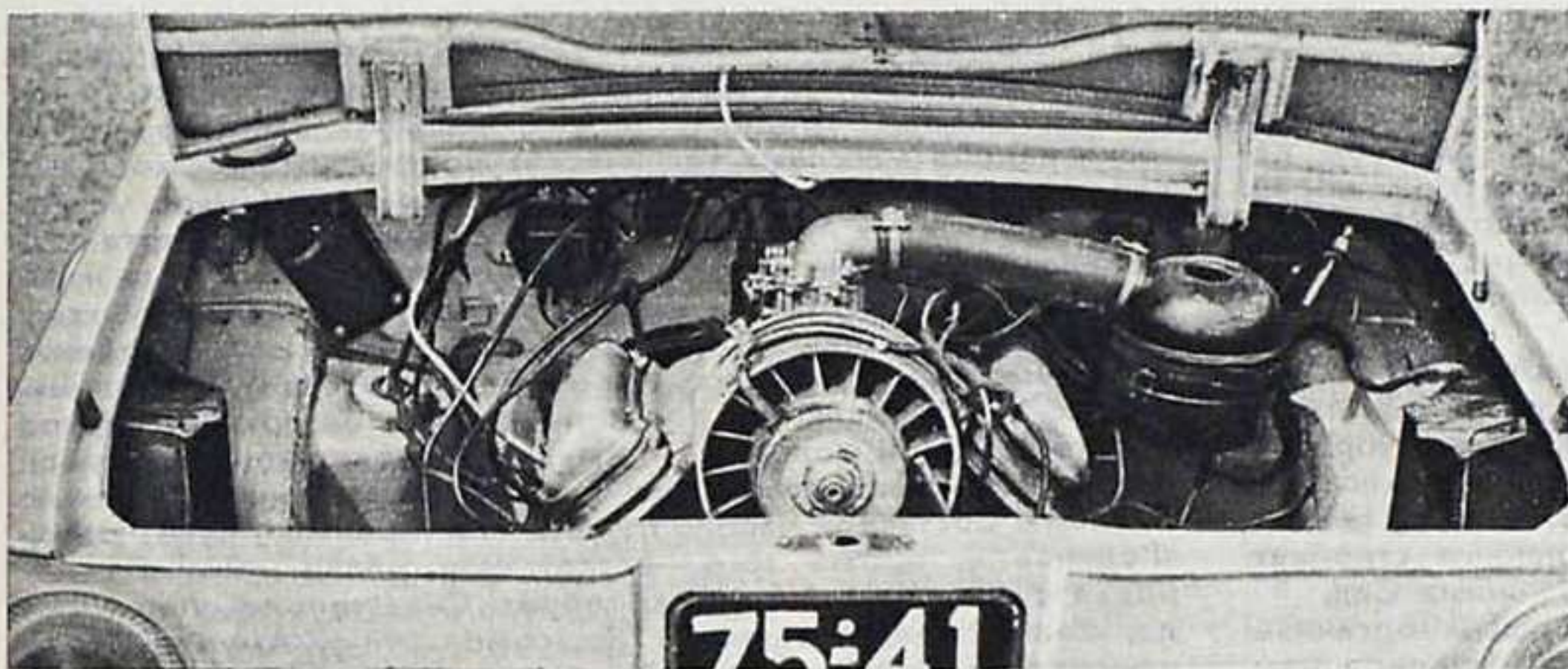
Когда надо перевезти в машине груз сравнительно больших размеров, спинку заднего сиденья можно откинуть на подушку в горизонтальное положение. У него цельная подушка и цельная спинка.

Оборудование и принадлежности. В салоне автомобиля установлены мягкие противосолнечные козырьки, защищающие глаза от прямых и боковых лучей, зеркало заднего вида увеличенных размеров, поручни с крючками, в потолке вмонтирован плафон освещения. Под локотники устанавливаются на внутренних панелях дверей. Много места в но

* Журнал уже познакомил читателей с конструкцией «Запорожца-966В» в целом («За рулем», 1986 г., № 11).



Моторный отсек.



Багажник.

вом автомобиле предусмотрено для мелких вещей — вместительный «перчаточник», закрывающийся пластмассовой крышкой, карманы, нашитые на панели обивки двери, пластмассовые карманы с подлокотниками, вмонтированные по бокам заднего сиденья.

Внутри кузов обшит различными декоративными материалами, которые несут на себе также функции тепло- и шумоизоляции. Потолок покрыт кожзаменителем типа «новинит» с прокладкой из тонколистового поролон. Обивка боковин и дверей — из водонепроницаемого картона и тонколистового поролон, облицованных кожзаменителем и хлопчатобумажной тканью. Сиденья обтянуты

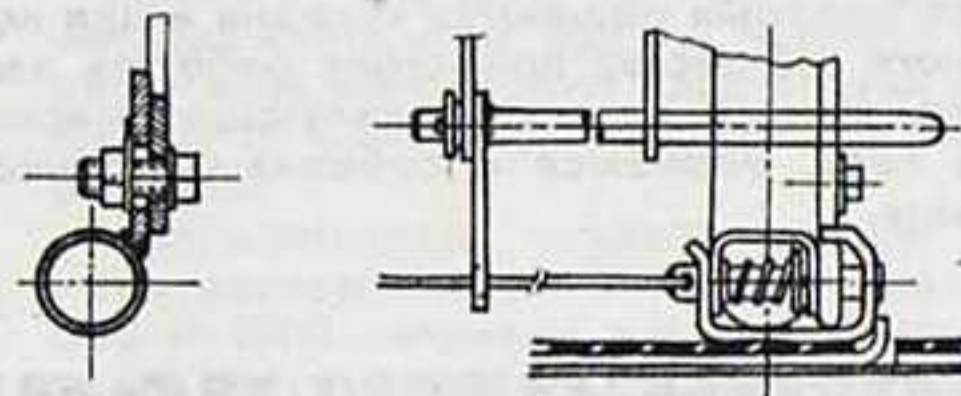
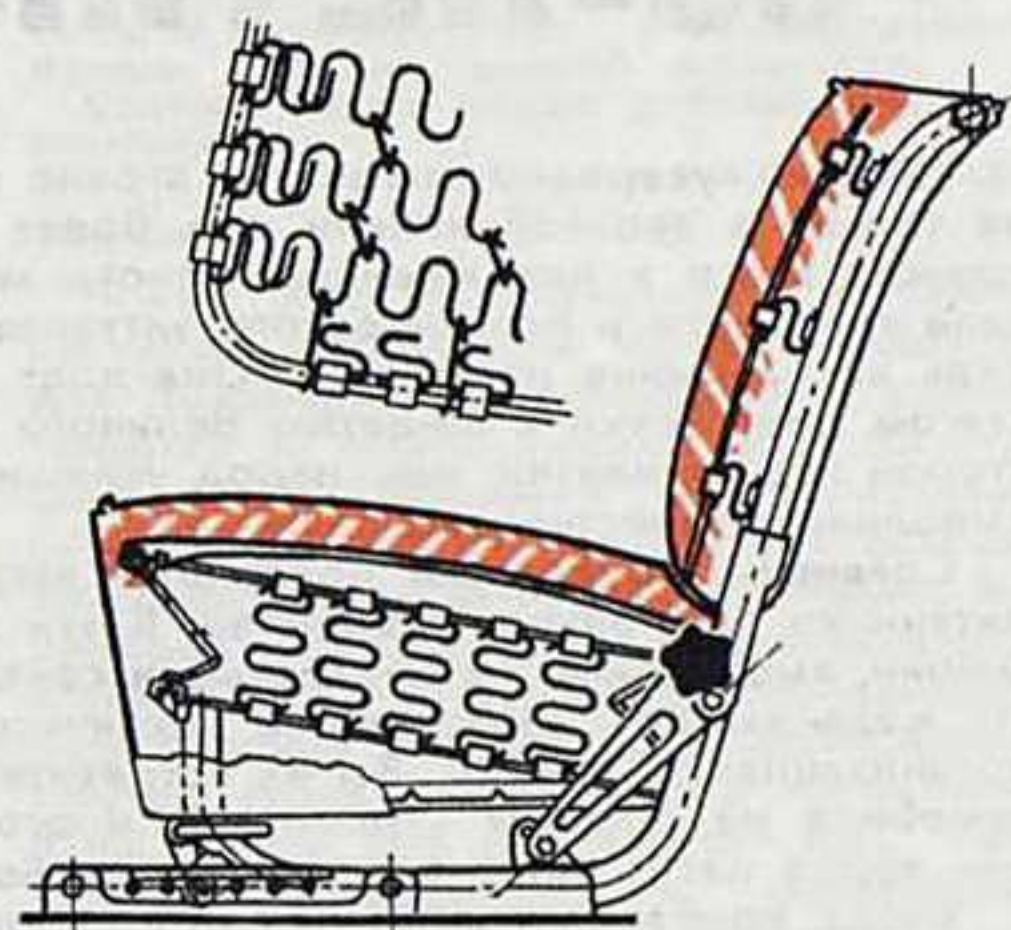
хлопчатобумажной тканью в сочетании с кожзаменителями, а под обивкой на пружинные каркасы наложен эластичный поролон.

Декоративные детали — поясной молдинг, передний и задний бамперы, накладки воздухопритоков и облицовка «передка» — придают машине приятный внешний вид, законченность архитектурного облика.

С. ДАМЬЯНО,
заместитель главного конструктора
завода «Коммунар»,
А. ПАНЧЕНКО,
начальник КБ кузовов

г. Запорожье

Конструкция новых сидений.



Так раскладываются сиденья для отдыха в длительном путешествии.



ДОСААФ —



В конце января состоялся VII пленум ЦК ДОСААФ. Он был созван в дни, когда наше оборонное Общество отмечало свое 40-летие. Пленум обсудил доклад председателя ЦК ДОСААФ генерала армии А. Л. Гетмана «50-летию Великого Октября — достойную встречу» и вопрос о ходе выполнения постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года.

Участники пленума — председатели комитетов, активисты — отметили, что в организациях ДОСААФ с большим воодушевлением воспринято постановление ЦК КПСС «О подготовке к 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции». Это документ огромной важности, ярко и полно выражающий те высокие чувства, думы и замыслы, с которыми советские люди идут навстречу самому радостному, самому большому событию в нашей жизни.

В докладах, выступлениях, постановлении пленума намечены конкретные меры дальнейшего подъема оборонно-массовой, учебной, спортивной работы в юбилейном году. На первом плане: обеспечить высокое идейное содержание, боль-

Участники VII пленума ЦК ДОСААФ. Слева направо: А. Х. Погосян — активист Общества, агроном из Курганинского района Краснодарского края; Н. И. Касьянов — председатель Карачаево-Черкесского обкома ДОСААФ; М. И. Сиваев — председатель Ошского обкома ДОСААФ; Н. В. Плотников — председатель первичной организации Общества из г. Запорожья.

50-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ

Широко, уверенно шагает по стране весна. Ее приметы — не только в звонкой капели, все более щедром солнце, но прежде всего в напряженном рокоте моторов, высоком накале трудового и политического энтузиазма советских людей. Ведь весна нынче необычная. Она идет под вдохновляющим стягом подготовки к 50-летию Великого Октября. Вступив во второй год пятилетки, наш народ успешно выполняет и перевыполняет хозяйственные планы.

Славными трудовыми подарками встречают весну и воспитанники оборонного Общества. В эти дни десятками тысяч машин, вышедшими на колхозные и совхозные поля, управляют механизаторы, получившие техническую специальность в организациях ДОСААФ. Вы их встретите также за рулем автомобиля на дорогах страны, на многочисленных стройках, они зорко несут вахту в рядах наших Вооруженных Сил.

Весна прибавила забот комитетам, первичным организациям ДОСААФ, автомотоклубам, спортивным федерациям, секциям. Однако, чтобы яснее представить себе объем тех задач, которые решаются сегодня и над которыми активу оборонного Общества предстоит работать завтра, послезавтра, в марте, апреле, во все последующие месяцы этого ответственного года, вернемся к событиям, произошедшим несколько раньше.

Дорогами подвигов и славы

Каждый день в редакционной почте новые письма с пометкой «Дорогами подвигов и славы». Читатели — авто- и мототуристы — направляют заявки на участие в заочных соревнованиях журнала, посвященных пятидесятилетию Советского государства. В этом году их заключительный этап. А пока жюри под председательством Героя Советского Союза А. В. Ляпидевского знакомится с отчетами участников походов 1966 года.

Не вдаваясь в подробный анализ, можно сказать, что большинство их отличает богатство собранного материала, хорошее его оформление.

Очень полный, прекрасно иллюстрированный отчет представила команда Московского городского клуба юных автомобилистов. По трудному и в то же время интересному маршруту провел свой «Москвич-407» автотурист В. Шахматов. Вместе с сыном он проехал от Красноярска до Кызыла и обратно, побывав в Ачинске, Абакане, а также в Шушенском, где многое связано с жизнью и деятельностью В. И. Ленина в период его сибирской ссылки. Ленинской теме посвящена основная часть содержательного отчета Шахматовых.

В числе лучших жюри отметило отчеты группы мотоциклистов Днепропетровского клуба автомототуристов (комиссар пробега В. Задорожный), вильнюсских мототуристов (руководитель А. Чепанас), Московского городского автомотоклуба ДОСААФ (руководитель Н. Завадский).

Учитывая, что эти три группы совершили очень сложные путешествия (маршруты их даны на вкладке в №10 «За рулем» за прошлый год), жюри обратилось в Центральную маршрутно-квалификационную комиссию с просьбой рассмотреть путевую документацию. Комиссия, ознакомившись с материалами, квалифицировала названные путешествия по пятой, высшей категории сложности.

Таким образом, все участники этих пробега продвинулись на одну (самую важную) ступень вперед к получению звания кандидата в мастера спорта СССР по туризму.

В связи со значительно возросшим числом участников и сложностью избранных ими маршрутов жюри решило увеличить количество наград победителям соревнований. Специально будут отмечены все авто- и мототуристы, которые примут участие в походах дважды — в 1966 и 1967 годах — и представят отчеты.

широкий размах и действенность военно-патриотической, технической пропаганды среди населения, повысить качество подготовки кадров массовых технических профессий, необходимых для народного хозяйства и обороны страны, добиться массового привлечения к занятиям техническими видами спорта трудящихся, молодежи. Предстоит расширить сеть штатных и самодеятельных спортивно-технических клубов, учебных пунктов, организовать летние лагеря для сборов призывной молодежи.

Одним из крупнейших военно-патриотических мероприятий этого года является продолжающийся Всесоюзный поход комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, посвященный 50-летию Октября. Составной частью похода, как и раньше, будет ралли «Родина» и, кроме того, — всесоюзное ралли «Дружба народов с финишем в городах-героях Севастополе, Ленинграде, Волгограде, а также в Комсомольске-на-Амуре. Скоро начнутся старты Всесоюзной мотоэстафеты комсомольцев и молодежи под девизом «Комсомол — Октябрю» и всесоюзной эстафеты вдоль государственной границы СССР.

Важный участок в деятельности Общества — подготовка молодежи к службе в Советских Вооруженных Силах. Перед нами стоит задача добиться, чтобы в юбилейном, 1967 году каждый юноша-призывник ушел в армию, имея военно-техническую специальность и значок «Готов к защите Родины».

Весна застаёт нас в момент, когда в разгаре массовые старты IV Спартакиады народов СССР, в программу которой включены и военно-технические виды спорта. На пленуме указывалось, что Спартакиаду следует рассматривать как важнейшую меру, способствующую выполнению задач, поставленных перед ДОСААФ Центральным Комитетом КПСС и Советом Министров СССР по дальнейшему развитию в стране военно-технических видов спорта.

В оставшиеся до финальных соревнований месяцы необходимо привлечь на старты юбилейной Спартакиады новые тысячи спортсменов, добиться высоких спортивно-технических показателей; обновить всесоюзные и мировые рекорды и достижения.

VII пленум ЦК ДОСААФ принял постановление созвать в мае 1967 года VI очередной Всесоюзный съезд Общества. Широко развернувшаяся в наших организациях подготовка к съезду проходит под знаком достойной встречи Октябрьского праздника.

КАК ВАС ОБСЛУЖИВАЮТ?

*Н а ч а л ь н и к
Главнефтеснаба РСФСР
комментирует письма
наших читателей*

АЗС БУДУТ РАБОТАТЬ ЛУЧШЕ

На нашей городской АЗС бывает лишь бензин А-66 и автол-10. А ведь для нормальной эксплуатации современных машин требуются бензин А-72 и А-76 и различные улучшенные сорта масел. Ничего этого, как правило, АЗС предложить не может. Такой убогий ассортимент ведет к преждевременному износу машин.

Г. ВАСИЛЕВСКИЙ

*г. Буй
Костромской области*

С выпуском новых более совершенных машин расширился ассортимент бензинов и масел. Однако не все старые АЗС имеют достаточно емкостей для хранения всех необходимых горюче-смазочных материалов и не располагают нужным количеством раздаточных колонок для их отпуска. Местные условия не всегда позволяют обеспечить АЗС дополнительными емкостями и колонками. Это приводит к ограничению ассортимента бензина, который может отпустить АЗС. Мы принимаем меры к тому, чтобы в таких трудных случаях на АЗС было хотя бы два сорта бензина, например А-66 и А-72, а недостающий здесь бензин А-76 завозим на какую-нибудь из ближайших АЗС.

При строительстве новых АЗС все эти недостатки учитываются. Новые станции смогут отпускать любые сорта бензина. Не застанет их врасплох и горючее для новых машин, которые сойдут с конвейеров в ближайшие годы. С появлением легкового автомобиля на базе ФИАТа АЗС будут полностью обеспечены бензином соответствующего октанового числа.

Что касается смазочных материалов, то почти любая АЗС имеет возможность обеспечить потребителей всем необходимым. Если какого-либо масла нет, значит, виноваты местные работники, не позаботившиеся о своевременном пополнении ассортимента.

Почему АЗС Дивногорска не отпускает бензин по заборным книжкам, приобретенным в Красноярске? Особенно трудно приходится сельским автолюбителям: АЗС поблизости нет, а нефтебазы зачастую вообще отказываются продавать бензин индивидуальным потребителям.

А. МИХЕЕНКО

*г. Дивногорск
Красноярского края*

Заборные книжки и талоны рыночного фонда на бензин действительны на всей территории Советского Союза независимо от места их приобретения. Недоразумения здесь можно объяснить лишь тем, что иногда работники станций плохо проинструктированы, недоста-

точно знакомы с существующими положениями. В таких случаях, а также если на АЗС вообще отказываются отпустить бензин индивидуальному владельцу транспортного средства, можно потребовать книгу жалоб и предложений и записать свою претензию. А вообще по телефону (он есть на каждой АЗС) следует позвонить на нефтебазу, которой эта станция подчиняется, и недоразумение сразу будет ликвидировано.

Нефтебазам, расположенным в сельской местности, где нет поблизости автозаправочных станций, дано указание продавать бензин и индивидуальным владельцам. Кроме того, многие нефтебазы имеют передвижные АЗС. Сейчас на территории Российской Федерации около 600 таких передвижных станций.

Иногда при проверке жалобы оказывается, что индивидуальному владельцу отказались отпустить бензин по талону, предназначенному для государственного автотранспорта. В таких случаях работники АЗС поступают правильно. Автозаправочные станции обслуживают индивидуальных владельцев только по талонам рыночного фонда и по заборным книжкам или на специальных станциях за наличный расчет.

Иногда по талонам недоберешь 10—15 литров. Сдачу талонами не дают. Почему? Учитываются ли как-нибудь образующиеся на АЗС излишки?

В. СМЕРНОВ

г. Тула

Талоны — не деньги, поэтому нельзя пускать их в многократный оборот, превращая в суррогат денег. Кроме того, сдача талонами затруднила бы контроль за работой АЗС, запутала бы учет.

Излишки, образующиеся на АЗС в результате недобора бензина, строго учитываются. Согласно инструкции, заправщик сразу же должен занести в специальную ведомость номер машины и количество недобранного бензина. К концу смены оно суммируется, а излишек талонов на эту сумму сдается на нефтебазу. За незарегистрированные излишки заправщик отвечает по закону так же, как и за недостачу.

Такие излишки — явление ненормальное, и против него принимаются меры. Основным средством предотвратить недобор является выпуск талонов более мелкими купюрами. Поэтому в прошлом году был прекращен выпуск 100-литровых талонов, а 50-литровые будут составлять лишь 10 процентов к общему количеству. В то же время увеличен вы-

пуск талонов на 5, 10 и 20 литров бензина, появились талоны на 0,25, 0,5 и 1 литр смазочных масел, а также талоны на 2,5 и 10 литров топливной смеси для мотоциклов.

У нас все АЗС приблизительно одного типа. А почему? Ведь в эксплуатации нужны станции разной мощности.

Какими будут новые автозаправочные станции?

А. НИКОЛАЕВ

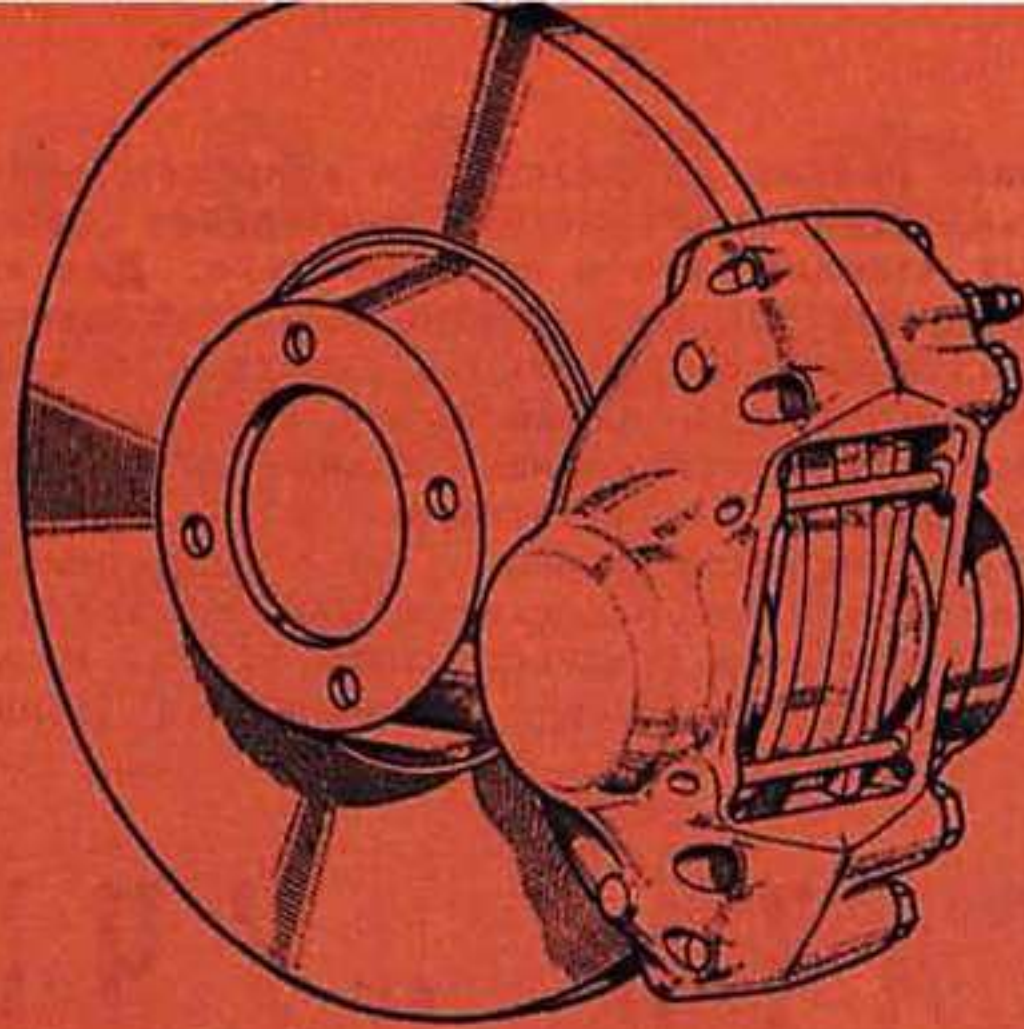
Москва

Новые АЗС проектируются с таким расчетом, чтобы они были удобными для потребителя, недорогими в строительстве и экономичными в эксплуатации. Для увеличения их пропускной способности предусматривается автоматическое управление раздаточными колонками. Обязательной принадлежностью станции будут топливо-смесительные колонки для заправки мотоциклов. Сейчас такие колонки уже смонтированы более чем на двухсот АЗС Российской Федерации, в ближайшее время ими будут оборудованы все станции.

Помимо заправки станции предложат автомобилистам и другие услуги: подкачку шин, наполнение радиаторов и т. п. Около 70 АЗС уже имеют такое оборудование.

Гипроавтотранс создал типовые проекты автозаправочных станций на 500, 750 и 1000 заправок в сутки. В нынешнем году разрабатывается и проект маленькой (на 200—250 заправок в сутки) АЗС городского типа с особой герметичностью и безопасностью в эксплуатации. А если меньше паров бензина станет попадать в атмосферу, можно будет сократить противопожарные и санитарные разрывы и строить АЗС ближе к центрам населенных пунктов, что прибавит удобства индивидуальным владельцам машин.

Для автолюбителей создаются и колонки-автоматы с монетниками. Пять типов таких колонок для объемного и весового отпуска бензина, масел и топливной смеси разработал НИПИ «Нефтехимавтомат». Монетники рассчитаны на любые комбинации монет достоинством в 15, 20 и 50 копеек. В нынешнем году выпускается небольшая партия таких колонок-автоматов для проведения испытаний на надежность в различных климатических условиях страны. Массовое производство таких колонок предполагается начать в 1969 году. С появлением их на всех АЗС приблизится возможность отменить систему отпуска бензина по талонам.



ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ ДИСКОВЫХ ТОРМОЗОВ

В 1902 году Фредерик Ланчестер запатентовал конструкцию дисковых тормозов. Однако лишь более чем полвека спустя они нашли настоящее признание в автомобилестроении. В 1953 году на 24-часовых гонках в Ле-Мане спортивные машины «Ягуар», занявшие первое, второе и четвертое места, были первыми автомобилями, оборудованными такими тормозами. С тех пор они получили широкое применение сначала на гоночных и спортивных, а за последние годы и на многих легковых машинах. Из всех английских легковых автомобилей, выпущенных в 1966 году (то есть 13 лет спустя после дебюта новых тормозов на гонках), около 70 процентов имели либо на всех, либо на передних колесах дисковые тормоза. Что от-

ветят на это скептики, сомневающиеся в том, что «гонки улучшают породу обычного автомобиля»?

В чем же причина «капитуляции» обычных, колодочных тормозов?

При торможении автомобиля его кинетическая энергия (пропорциональная весу машины и квадрату ее скорости) в основном превращается в тепло. Чем быстрее мы хотим остановить автомобиль, тем большее количество тепла в единицу времени должно рассеиваться барабанами его тормозов. В таком случае надо обеспечить более быстрый отвод тепла, лучшее охлаждение. Иначе при перегреве тормозов их накладки потеряют тормозные свойства, а сам барабан от неравномерного расширения превратится в «тормозной конус». Конечно, можно увеличивать размеры барабанов, делать на них ребра охлаждения, но всему наступает предел. Сначала он наступил на гоночных и спортивных автомобилях, а затем и на быстходных и достаточно тяжелых легковых автомобилях среднего класса.

Дисковый тормоз свободен от всех этих недостатков колодочных тормозов, так как его диск, постоянно открытый потоку воздуха, охлаждается значительно лучше, чем барабан колодочного тормоза. Кроме того, он меньше весит. Даже если его накладки при работе нагреваются до 250—300 градусов, при которых их коэффициент трения резко падает, они будут подвергаться воздействию тепла меньшее время. В колодочном тормозе колодки постоянно прижимаются к большей части поверхности барабана и при его повороте трутся по участку, до этого довольно

сильно нагретому. В дисковом тормозе накладки, наоборот, прижимаются к диску лишь на небольшом участке. Поэтому в каждый следующий момент они трутся уже по более холодному участку диска.

Но и дисковые тормоза «не без греха».

Из-за малой площади контакта накладок с диском (в 4—5 раз меньше, чем у колодочных тормозов) для получения достаточного тормозного усилия приходится к накладкам и связанным с ними поршням гидроцилиндров прилагать большие усилия. В конечном счете это значит, что дисковый тормоз требует более сильного давления на педаль. Если на малолитражных автомобилях БМВ-1600, «Рено-Р8» этого можно избежать, увеличивая диаметр рабочего гидроцилиндра и уменьшая диаметр главного, то на более тяжелых машинах (как, например, «Роллс-Ройс») такой меры уже недостаточно. Там ставят усилители, чаще всего вакуумные («Ягуар М10», «Мерседес-Бенц 300-СЕ»).

Работая при более высоких давлениях, накладки дисковых тормозов быстро истираются. Ускоряется их износ и при попадании песка и грязи. Чтобы заменять накладки не так часто, их делают толще (10—12 мм), чем у колодочных тормозов.

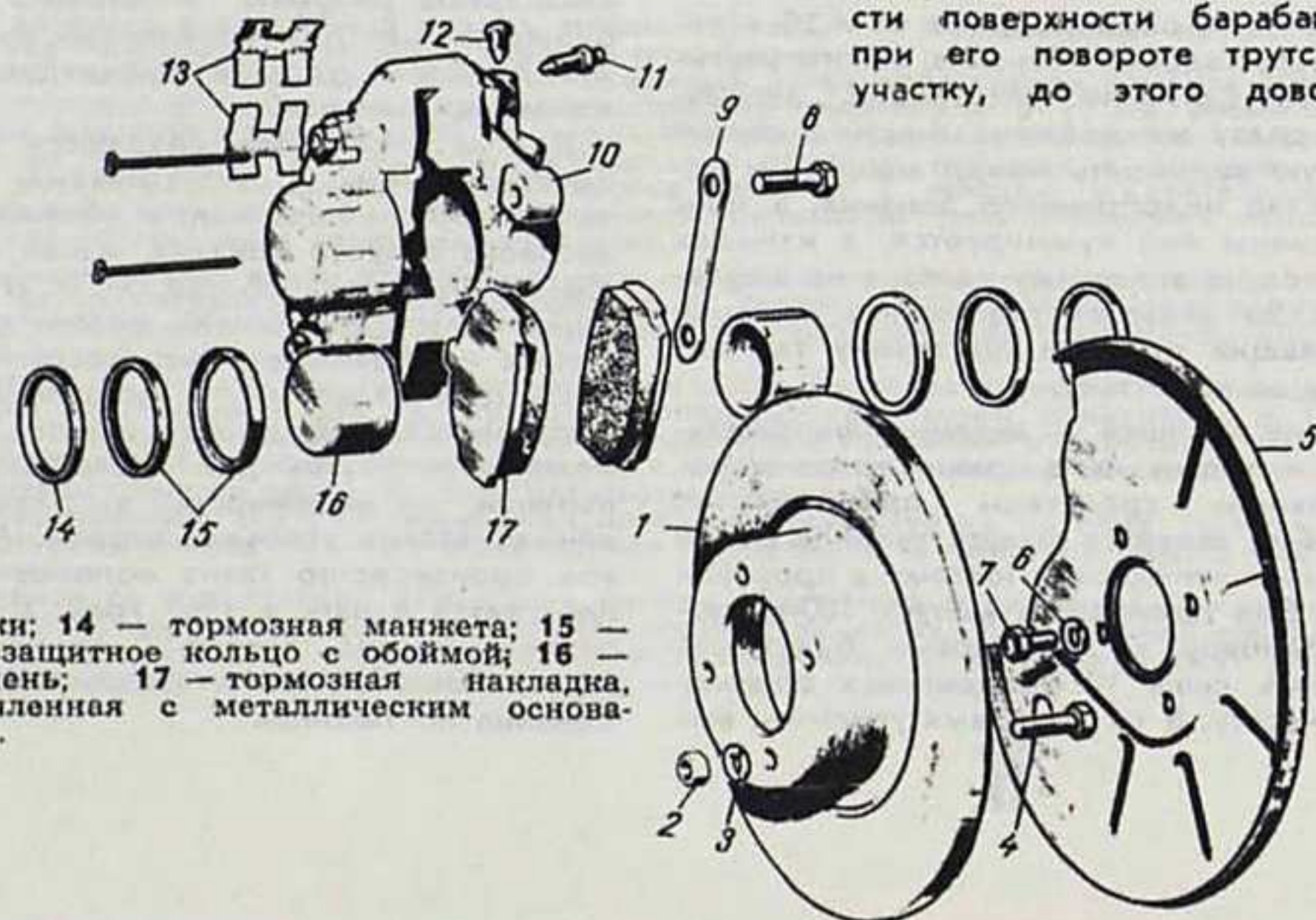
Когда применение дисковых тормозов только начиналось, многие предсказывали им скорый конец из-за незащищенности диска от воды и грязи. Опыт, однако, показал, что вода сбрасывается с диска центробежной силой, а ее остатки насухо стираются накладками при первом же обороте. Когда автомобиль выезжал, например, из лужи, дисковые тормоза быстрее «возвращались к жизни», чем колодочные. Что же касается защиты от грязи, то сейчас уже отработан грязезащитный кольцевой щиток, резко продливший жизнь накладкам.

Дисковые тормоза устанавливаются чаще всего на передних колесах. Так делают не только потому, что тормоза передних колес более нагружены (на них приходится 60 процентов общего тормозного усилия). При одновременной установке дисковых тормозов на задних колесах трудно добиться, чтобы привод ручного тормоза получился несложным и дешевым. Поэтому на всех колесах они встречаются либо у спортивных, либо у более дорогих легковых автомобилей.

Рис. 1 (вверху). Общий вид современного дискового тормоза легкового автомобиля.

Тормозная жидкость подводится по каналам, просверленным в теле зажимной скобы. Изношенные накладки легко заменить через окно в скобе (видимое на рисунке). Для этого надо предварительно вынуть два стопорных штифта.

Рис. 2. Устройство дискового тормоза: 1 — тормозной диск; 2, 3 и 4 — гайка, пружинная шайба и болт крепления диска к ступице; 5 — грязезащитный кожух, крепящийся к стойке передней подвески; 6 и 7 — пружинная шайба и болт крепления кожуха; 8 и 9 — болт и замочная шайба крепления скобы тормоза к стойке передней подвески; 10 — зажимная скоба, состоящая из двух половин; 11 — клапан для прокачки тормозов; 12 — резьбовая заглушка; 13 — пластинчатая пружина, удерживающая на-



кладки; 14 — тормозная манжета; 15 — грязезащитное кольцо с обоймой; 16 — поршень; 17 — тормозная накладка, скрепленная с металлическим основанием.

ЗАКОЛДОВАННОЕ МЕСТО

Фельетон под таким названием был опубликован на страницах нашего журнала в октябре минувшего года. В нем критиковалось бюрократическое отношение некоторых работников исполкомов к такой важной градостроительной проблеме, как гаражное строительство, размещение автомобилей в городе. Конкретно речь шла о мытарствах гаражного кооператива по Новоовсянниковской улице в Ленинграде.

Исполком Ленинградского городского совета депутатов трудящихся рассмотрел фельетон. Вот что пишет в редакции заместитель председателя исполкома тов. Кочкин.

«Кировский райисполком в начале 1964 года заключил договор сроком на один год на эксплуатацию участка под гаражи с автокооперативом по Новоовсянниковской улице, причем члены кооператива заранее были предупреждены райисполкомом о временном характере занятия участка. Затем договор был продлен еще на один год, а в текущем 1967 году, в связи с началом работ по строительству зеленой защитной зоны, участок, занимаемый гаражами, должен быть освобожден. Автокооперативу для хранения машин могут быть предоставлены места на открытых охраняемых стоянках в этом же районе, в частности на Оборонной улице.

Ленгорисполком, учитывая сложность и актуальность гаражной проблемы, разработал и утвердил специальным решением № 164 от 25 февраля 1965 года мероприятия об упорядочении хранения и обслуживания автомобилей индивидуальных владельцев в г. Ленинграде. В соответствии с этим решением в период 1966—1970 гг. в городе должны быть построены за счет ссуд банка четыре гаража-гостиницы на 350 машино-мест каждый. Управление бытового обслуживания уже начало разработку проектной документации на некоторые из этих гаражей.

Кроме того, в дополнение к существующим будут оборудованы еще 13 открытых охраняемых стоянок без технического обслуживания, две открытые долговременные стоянки с минимальным техническим обслуживанием и пять сезонных автостоянок. Эти мероприятия позволяют улучшить положение с хранением автомобилей индивидуальных владельцев.

Ленгорисполком обращает внимание на то, что в Ленинграде не имеется возможности отводить участки под одноэтажные гаражи-боксы, ввиду острой нехватки городских территорий под новую застройку.

Хранение автомобилей индивидуальных владельцев в дальнейшем будет обеспечиваться путем строительства кооперативных гаражей за счет средств членов кооперативов, гаражей-гостиниц за счет ссуд банка и открытых автостоянок за счет накоплений предприятий бытового обслуживания.

Места для строительства гаражей и автостоянок проектами планировок новых жилых районов предусматриваются».

Как видим, в ответе, полученном редакцией, есть и слова о «сложности и актуальности гаражной проблемы», и цифры новых автостоянок и машино-мест в гаражах. И все же он оставляет чувство глубокой неудовлетворенности.

Напомним суть фельетона: исполком Кировского района Ленинграда решил снести 250 кооперативных гаражей. По плану озеленения. Между тем два года назад здесь было просто болото, и автолюбители не только засыпали его, но и по требованию исполкома обнесли территорию капитальным забором, высадили свыше тысячи деревьев.

Горисполком считает нормальным положение, когда труд, и притом немалый, по благоустройству и озеленению территории под гаражи оказывается затраченным впустую. Да, райисполком предуп-

реждал членов гаражного кооператива о «временном занятии участка» и заключил с ними договор на один год. Но ведь в фельетоне как раз и ставился вопрос о том, правильна ли подобная практика. Ведь коллективные гаражи не палаточный городок: постоял здесь, а потом снялся и перешел на другое место. Откуда такое легкое отношение к труду и затраченному средству? Неужели дело в том, что это силы и деньги самих владельцев автомобилей?

Гаражи по Новоовсянниковской улице решено снести, чтобы создать зеленую защитную зону. Но разве от того, что гаражи будут сломаны, находившиеся в них машины исчезнут из города? Разумеется, нет. Кому же на пользу такое решение? Автомобили эти все равно останутся где-то поблизости, только если прежде они худо-бедно были пристроены, то теперь окажутся на улицах, затрудняя движение и уборку, будут ночевать по дворам, вызывая нарекания жильцов и т. д. Не разумнее ли было не трогать пока те машины, над которыми уже есть крыша? Со временем, конечно, когда будет возможность распорядиться этой землей более эффективно, ну, скажем, построить на этом месте подземный или многоэтажный гараж, переселение нынешних обитателей станет закономерным и естественным. Но зачем же это делать сейчас, создавая новые хлопоты?

В оправдание таких решений часто ссылаются на запрещение отводить участки под одноэтажные гаражи-боксы в крупных промышленных городах и административных центрах. Но ведь в данном случае речь идет не о новом строительстве. Нельзя же подобное запрещение понимать как указание снести уже построенное, не предлагая ничего взамен.

Ну, а как будет решаться проблема в дальнейшем? Этому посвящена вторая часть полученного редакцией ответа. Горисполком цитирует свое решение, датированное февралем 1965 года. И это удивляет. В минувшем году утверждены директивы по новому пятилетнему плану, наметившие резкое увеличение производства легковых автомобилей, что открывает широкий простор для развития автолюбительства в стране. В том же году принято специальное постановление Совета Министров РСФСР, обязывающее горисполкомы в кратчайший срок решить вопросы улучшения технического обслуживания автомобилей, принадлежащих индивидуальным владельцам, и строительства в необходимых количествах (подчеркиваем — в необходимых!) кооперативных гаражей-стоянок. Как же можно решать проблемы сегодняшнего и завтрашнего дня на уровне 1965 года?

Естественно было бы ожидать нового решения горисполкома. Судя же по ответу, полученному редакцией, в силе остается старый документ. Но даже и этот план выполняется крайне медленно. Было намечено построить четыре гаража-гостиницы. С тех пор прошло два года, а Управление бытового обслуживания только начало разрабатывать проектную документацию на некоторые из этих гаражей. Что же это за темпы?

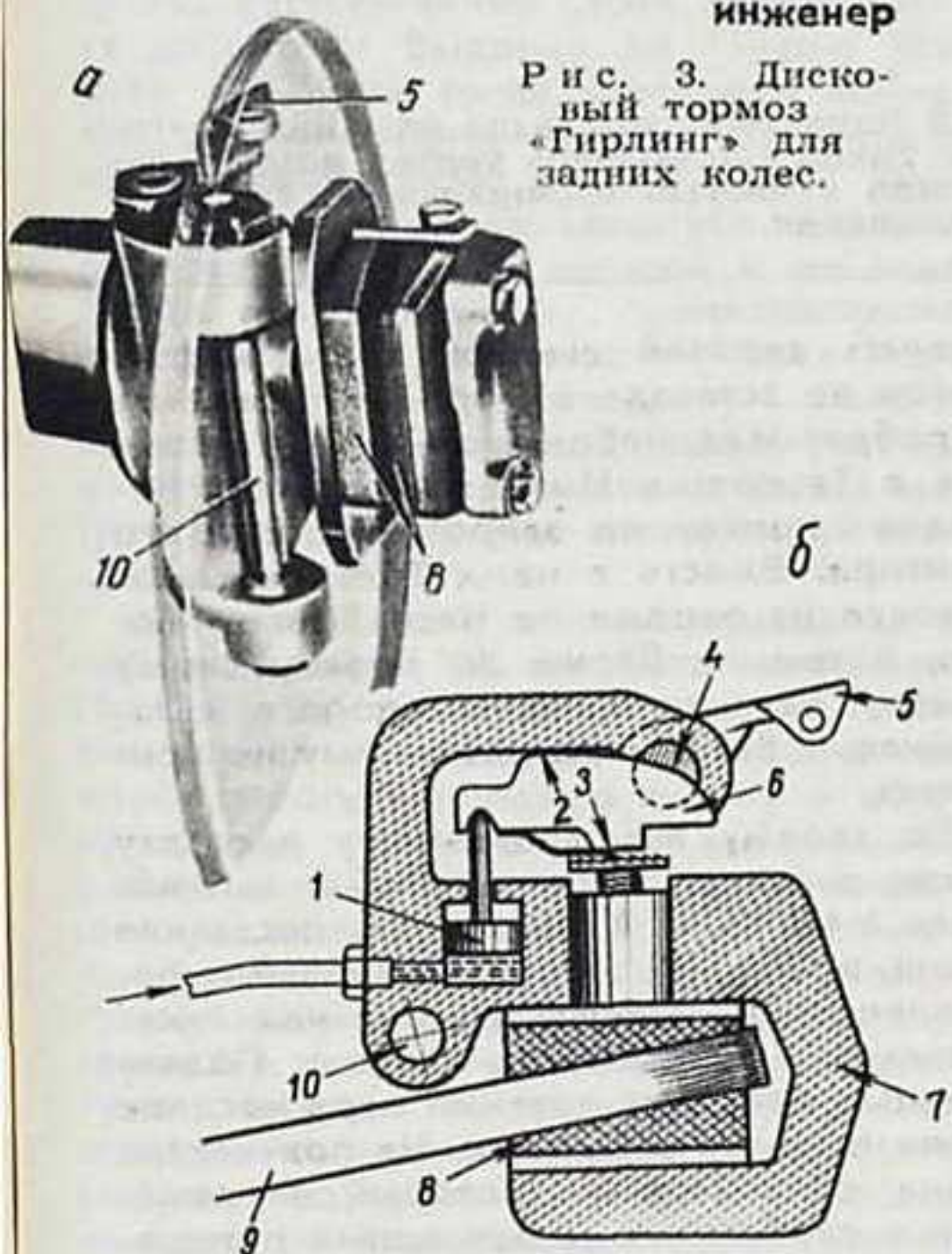
В дополнение к существующим, пишет горисполком, за четыре года будут оборудованы 15 открытых охраняемых стоянок. А почему не несколько десятков или даже сотен? Ведь это выгодно не только владельцам автомобилей, но и для бюджета города.

Эти мероприятия, говорится в письме, позволяют улучшить положение с хранением автомобилей индивидуальных владельцев. Улучшить — да. Но не коренным образом изменить ненормальное положение, в котором находятся автолюбители и могут оказаться сотни тысяч новых обладателей «Москвичей», «Запорожцев» или «Волг».

Нет, не может удовлетворить читателей журнала ответ Ленинградского горисполкома. В новых условиях решение гаражной проблемы требует иного подхода к делу. И мы вправе рассчитывать, что вопросы эти будут поставлены и рассмотрены исполкомом вновь.

Л. ШУГУРОВ,
инженер

Рис. 3. Дисковый тормоз «Гирлинг» для задних колес.



Эта конструкция включает в себя и привод ручного тормоза, действующий через нажимной рычаг. По мере износа накладок скоба проворачивается вокруг оси, компенсируя износ;

а) общий вид (для наглядности показан только контур тормозного диска — его цилиндрическая поверхность); б) схема устройства (вид сверху);

1 — рабочий цилиндр; 2 — опорная пятка нажимного рычага; 3 — механизм регулировки тормозов; 4 — кулачок; 5 — рычаг ручного тормоза; 6 — нажимной рычаг; 7 — зажимная скоба; 8 — тормозные накладки; 9 — тормозной диск; 10 — ось зажимной скобы.



ТРЕТЬИМ БЫЛ «ТИХОН»

Тихоном мы звали свой автомобиль УАЗ-452А, с которым прошли от Москвы до Владивостока. Утвердился он в этой кличке, когда его спидометр показал 237,4 километра (всего их нащелкал спидометр к концу путешествия ровно 21 220). А называли мы этот автомобиль так за скорость: от Ульяновского автозавода, где его получили, до Москвы машина шла на ограничителе.

Как при посвящении в рыцари ударяли мечом по плечу, так мы с неменьшей торжественностью стукнули автомобиль ногами по баллону и провозгласили:

— Этот обиженный сборщиками автомобиль отныне нарекается Тихоном.

Потом мы встали на четвереньки и поползли по автостраде Куйбышев — Москва в направлении к Сызрани в поисках отвинтившейся иглы карбюратора. Автозаводцы вопреки своим обещаниям выделить нам для дальнего путешествия отрегулированную, просмотренную, обкатанную, укомплектованную, оборудованную — в общем доведенную до совершенства машину дали первую попавшуюся, на наших глазах сошедшую с конвейера. А так как был конец месяца и завод «гнал» план (аллеи между корпусами превратились в продолжение конвейера, все было заставлено недособранными «уазиками» — без дверей, колес, стекол), то мы несколько не удивились, что, едва выехав с завода, машина наша начала развинчиваться.

Иголку мы все-таки нашли в полутора километра от места остановки автомобиля. После этого, вооружившись ключами и отвертками, подтянули все гай-

ки, болты и винты. С тех пор Тихон вел себя совершенно безукоризненно, как полагается скромному, работающему, некапризному автомобилю. А когда в Москве сняли ограничитель, то оказалось, что Тихон ко всему прочему и достаточно резв.

Потом, гораздо позже, когда мы прошли через Центральную Россию, покосили по Закавказью, перевалили через Каспий, пробились через Каракумы, миновали Среднюю Азию и через Алтай вышли в Сибирь, то с удовольствием рассказывали, выступая по местному телевидению, что машина у нас серийная, взята прямо с конвейера и не прошла никакой специальной доработки и доводки. Работники автозавода оказались правы — машина в этом не нуждалась. Мы гордились своим Тихоном и чувствовали себя даже несколько неудобно перед ним за обидную кличку, которой нарекли его.

Мы очень полюбили свой автомобиль и расставались с ним во Владивостоке с грустью.

Тихон много помог нам в работе. Мы его считали соавтором наших материалов, которые под рубрикой «Маршрутом пятилетки» печатали «Известия». И если наши фамилии стояли под текстами и фотографиями, то Тихон на газетной странице был представлен рисованным портретом: УАЗ на фоне карты страны. Его участие в наших делах было самым активным — с помощью Тихона мы довольно быстро могли попасть на нужный участок, разыскать нужного человека; он карабкался в горы, если требовалось

В Каракумах это была обычная картина: Тихон «по колено» увязал в песке, но всегда с честью выбирался из трудного положения.

сделать верхний снимок; возил нефтяников по эстакаде в море на Челекене; перебрасывал небольшой отряд геологов в Тетюхе; в Имане в спешном порядке привез на зверобазу оленьего доктора. Вместе с нами Тихон путешествовал на пароме по Каспийскому морю, потом на барже по Каракумскому каналу, ехал по железной дороге в Забайкалье. Вот только летать ему не пришлось.

По своему автомобильному паспорту Тихон значился как санитарный автомобиль УАЗ-452А. В салоне мы поставили ящик, в который загрузили мешки с фотопленкой и который служил нам письменным и обеденным столом. Подвешенные одни над другими пара носилок были нашими постелями. На полу стоял ящик с запчастями (который — заметим в скобках — за все время путешествия так и не потребовалось открыть).

В нашу задачу не входило испытание автомобиля. Машина нам была нужна единственно для того, чтобы написать «сквозной репортаж» по стране первого года пятилетки.

Но поскольку мы выбрали довольно сложный маршрут, Тихону пришлось поработать в очень разнообразных условиях — было много перевалов, высокогорных дорог, через пустыню мы прошли в самое жаркое время года, в июне, в Забайкалье машине пришлось испытать

и холода. Однажды под Улан-Удэ мы чуть не разморозили радиатор, случались длинные, в несколько суток (практически без остановок), перегоны и довольно долгие стоянки. Из-за недостатка времени мы не могли уделять достаточно внимания автомобилю, да и, кстати сказать, наша шоферская квалификация оставляла желать много лучшего.

Так что практически это путешествие явилось довольно суровым и очень объективным испытанием автомобиля. И то, что он его выдержал, и выдержал с блеском — машина была сдана ее новому хозяину, Приморскому крайздравотделу, в безукоризненном состоянии, о чем составлен акт, — это лучшая рекомендация для УАЗа-452А.

Вся наша забота об автомобиле сводилась к следующему: перетяжка после получения его с автозавода и более или менее регулярная смазка и смена масла, согласно инструкции. Время от времени приходилось регулировать карбюратор. Больше машина от нас ничего не потребовала.

Поначалу мы очень волновались за систему охлаждения. Но в этом машина показала себя с наилучшей стороны. Она грелась в пределах нормы и на самых затяжных подъемах, и в условиях 50-градусной туркменской жары, где у нас было два довольно длинных безостановочных перегона.

За все время путешествия нам пришлось сменить катушку зажигания, дважды перебрать карбюратор и пять раз вулканизировать камеры.

Несколько раз мы попадали на такую дорогу, которую смело можно назвать скверною. О проходимости нашего УАЗа мы говорили и будем говорить только восторженные слова. Вспоминается дорога от Выдрино до Танхоя. Все трое пережили тогда «веселую» ночь. Мы теряли сапоги, отыскивали брод в непролазной грязи, рубили кусты, крошили в щепу пни, оказавшиеся на дороге, ковыряли землю лопатой и, не зная брода, совались в реку, предварительно сняв ремень с генератора. И хотя вода стояла в кабине по щиколотку — машина прошла. Были очень тяжелые участки на Алтае. Но из всех неприятностей мы трое выбирались без посторонней помощи.

Однажды Тихону все же пришлось к ней прибегнуть. Но он был неповинен. Ночью в Восточных Каракумах мы сбились со следа, который заменяет в тех краях дорогу, и попали в пульпу — жидкую грязь, выброшенную землесосом, работавшим на канале, и чуть припорошенную сверху песком. Это были страшные минуты: ночью в пустыне мы смотрели, как автомобиль погружается все глубже в песок. На счастье, он не ушел туда с крышей. Но вырваться из этой ловушки своими силами не смог бы и вездеход со множеством колес (каждое из которых было величиной с Тихона), вытянувший наш автомобиль при помощи лебедки — издалека, с плотного бархана.

Мы были бы склонны считать свою машину совершенством, если бы не несколько более или менее важных «но». Двигатель в кабине — это серьезное испытание для водителей, особенно в раскаленной пустыне: руль перекидываешь, как головешку, к спинке сиденья прикоснуться — выше сил человеческих. Но даже не в этом основной недостаток такого расположения двигателя. К нему

совершенно нет подхода. Чтобы снять или натянуть ремень вентилятора, подвернуть самую пустяковую гайку, нужно иметь руки как у тех людей, что в цирке называются «гуттаперчевыми».

А самое обидное, что хорошая в принципе машина вызывает упреки «по мелочам».

Прежде всего, не известно, на человека какого роста она рассчитана. Если он ниже среднего — едет «на цыпочках», еле может до конца выжать педали. Если среднего — педали тоже довольно далеки от него, но он должен к тому же нагибаться, чтобы смотреть в ветровое стекло. Высокому же просто приходится складываться втрое.

Кроме того, досаждают недоделки с замками дверей, резинками на форточках, приводом к поисковому фонарю. Начинался дождь — и Тихон принимался «плакать», что, конечно, недостойно такого мужественного автомобиля. Текло изо всех щелей — это просто удивительно, до чего дырявой оказывается совершенно новая машина — мы вымокали так, будто погружались на дно океана в худом батискафе. Обидно, что такие «мелочи» портят, еще раз говорим с полной ответственностью, очень хорошую машину.

Теперь немного о том, что видели на дорогах. Мы заметили, что путешествуя у нас на автомобилях еще очень мало.

Одна из причин, на наш взгляд, в том, что не привыкли еще к этому у нас. И это очень обидно, потому что страна наша прямо-таки предназначена для автомобильных путешествий, именно путешествий — в любой европейской стране самая длинная поездка на автомобиле выглядит не больше, чем прогулкой.

Наша страна удивительно многообразна и красива. Сколько интересного можно увидеть! Ну, с Кавказом совершенно ясно, он не нуждается в рекламе. Средняя Азия с ее самаркандскими, бухарскими, хивинскими памятниками — тоже. Но увидеть Сибирь с ее масштабами, размахом строительных работ, рядом с которыми все виденное раньше покажется мелким и неинтересным, игрушечным, что ли. Проехать через раздолье степей Казахстана, даже через барханы Каракумов, будь там дороги, подобные прекрасной автостраде от Небит-Дага к Челекену, побывать на Енисее, Ангаре, переплыть на пароме через Бирюсу — кто бы от этого отказался? Можно составить множество интереснейших кольцевых маршрутов!

Другая причина — мало дорог. К тому же многие магистрали из тех, что есть, можно назвать таковыми, лишь обладая некоторой дозой воображения. Возьмем грейдеры. В дождь — это сплошное месиво грязи, норовящее отправить машину в кювет. Высохший грейдер — коллекция разнообразных бугров и канав — годен для испытания автомобиля на прочность, а шофера — на психическую уравновешенность, но никак не для передвижения. Вся забота о грейдере зачастую сводится к тому, что на него сыпают щебень и машины с ходу разносят его по всему пути. Конечно, на такое самостийствие пойдет не каждый отпускник-автомобилист.

Не лучше обстоит дело и с оформлением дорог. В былые времена этот вопрос еще как-то решался. Подъезжал богатырь к перекрестку — перед ним камень: «Туда-то пойдешь — то-то найдешь». Сейчас этого нет. От Москвы до

Владивостока стоят двухэтажные однотипные щиты: «Город (имярек) приветствует дисциплинированных водителей», «Шоссе — не космос», «Вы в ответе за то, что на улице делают дети», «А вы застраховали..?» А указателей нет. И вот — подъезжаешь к милиционеру на перекрестке, только высунешься в окошко: «Скажите, как проехать?..» — он даже не дослушает, сразу же тычет пальцем — уже привык.

Раздражают бездумно повешенные знаки. Чем мельче город, тем великолепнее гирлянды кругов и треугольников перед въездом в него. На дорогах зачастую вешают знаки, в которых нет никакой необходимости — «крутой поворот» на небольшом загибе дороги, «крутой спуск» на маленьком холмике, «ограничение скорости» там, где деревенька едва виднеется на горизонте, «проезд без остановки запрещен» на перекрестке, через который за день проходят две машины.

Все эти вопросы надо решать сейчас, не откладывая в долгий ящик. Скоро на наши дороги хлынут полчища малолитражек. К этому надо готовиться.

Мы понимаем, что все сказанное о дорогах мало располагает к тому, чтобы поверить в искренность лозунга, которым мы хотим кончить свой рассказ о нашем путешествии. Тем не менее мы совершенно чистосердечно говорим: «Путешествуйте!» Автомобиль не просто средство передвижения. Это огромное удовольствие, это — замечательная возможность близко увидеть нашу удивительную, прекрасную страну.

А. БЛОХНИН, А. КРАМИНОВ,
специальные корреспонденты
«Известий»

Москва—Владивосток

Фото авторов

Сто дней мы ждали встречи с этим городом. Здесь, на одной из площадей Владивостока, закончилось наше путешествие.



Сначала немного статистики.

Она свидетельствует о том, что около 6 процентов дорожно-транспортных происшествий случается из-за технической неисправности автомобилей. Причем несработавшие тормоза являются причиной 65 процентов этих происшествий, неполадки в рулевом управлении — 19 процентов, а в 16 процентах случаев к несчастью привели дефекты приборов освещения и сигнализации.

Строки статистики наглядно показывают каждому водителю причины многих несчастий: недотянутые болты, неграмотно или неряшливо отрегулированные системы или приборы — «пустяки», которые выросли затем в катастрофу.

Все это заставляет водителей еще раз проверить, готов ли его автомобиль служить исправно и в дальнейшем. И совсем неплохо, если этот технический экзамен произведет не сам владелец, а «экзаменационная комиссия».

Поскольку имеется в виду ежегодный технический осмотр, перед каждым автолюбителем, естественно, встает вопрос: с чего начинать подготовку...

Первое слово — представителям экзаменующей стороны — старшему госавтоинспектору ГАИ ГУМ МООН СССР подполковнику милиции В. Т. НОВОСЕЛОВУ и начальнику отделения надзора за техническим состоянием транспорта ОРУД—ГАИ УООП Мосгорисполкома подполковнику милиции В. А. МУРАШОВУ.

Прежде всего о сроках

Для индивидуальных владельцев это важный вопрос, так как многие из них хранят автомобили и мотоциклы под открытым небом и именно в таких условиях готовятся к осмотру. Поэтому с учетом действующих правил и пожеланий самих владельцев в 1965—66 годах в РСФСР их машины осматривались, как правило, во второй половине апреля и мае. Это увеличивало период подготовки и давало возможность проводить работу в более теплое время.

Такой порядок будет применен и в 1967 году, причем не только в РСФСР, но и в других союзных республиках.

Однако часто случается так, что автолюбители все равно опаздывают, из-за чего нарушается график осмотра и возникают очереди. Сказывается, конечно, и то, что станции технического обслуживания в этот период не могут выполнить заказы всех желающих.

Тем не менее, многие причины опозданий зависят от самих владельцев. Часть из них не поддерживает автомобили и мотоциклы в хорошем техническом состоянии в течение всего периода эксплуатации. Тогда при подготовке к осмотру им приходится устранять боль-

шое число накопившихся неисправностей. Другие — начинают готовить машины после получения от ГАИ извещения о дне осмотра. Естественно, что за 10—15 дней им не всегда удается привести свою машину в надлежащее состояние. Тем более, что в процессе обслуживания обычно выявляется необходимость непредвиденных работ.

Теперь о технических требованиях

В правилах движения перечислены главные «болезни» — неисправности, с которыми автомобили и мотоциклы не

имеющие трещины детали в передней подвеске, поломанные листы рессор и центровые болты, не говоря уже о подтекающих или плохо работающих амортизаторах.

Машина не пройдет осмотр, если погнуты диски колес или отверстия в них настолько разработаны, что крепление колес ненадежно.

Не получит карточку «Осмотр прошел — 1967» и владелец машины, имеющей на кузове, крыльях и облицовке вмятины и разрывы, а также повреждения окраски. Недопустимо, если двери имеют перекосы, трудно открываются

СКОРО ТЕХОСМОТР

допускаются к эксплуатации (запрещается выезд).

Кроме них, в сложном организме машины бывают другие «болезни», которые в дальнейшем приведут к поломкам, что также угрожает безопасности. Такие дефекты надо устранить, иначе при осмотре оценка будет: «Не годен».

Стало быть, каждому авто- и мотолюбителю полезно не только еще раз перечитать статью 120-ю Правил, но и запомнить все неисправности, с которыми нельзя «пройти» технический осмотр. Вот они.

Если пуск двигателя затруднен даже при положительной температуре воздуха, если он работает с перебоями или неустойчиво на холостом ходу, если он перегревается. Давление в системе смазки при средних оборотах коленчатого вала полностью прогретого двигателя не должно быть меньше одной атмосферы. «Не пропустят» двигатель, у которого стучат подшипники, поршни и детали механизма газораспределения; если неисправен его глушитель или наблюдается повышенное дымление. Не допускается течь воды через сальники водяного насоса, из радиатора и других соединений системы охлаждения, а также подтекание топлива.

Сцепление не должно включаться рывками, а величина свободного хода педали не может быть больше или меньше установленной заводом-изготовителем.

Не допускается наличие стуков в коробке передач (на любой передаче и в нейтральном положении), в заднем мосту, а также подтекание смазки через сальники и другие уплотнения агрегатов силовой передачи.

Не стоит даже предъявлять к осмотру машину, имеющую изгибы и трещины рулевых тяг или повреждения резьбы деталей рулевого привода. Углы установки колес («схождение» и «развал») должны соответствовать данным заводской инструкции.

Также недопустимы погнутые или

или в них разбиты стекла. Если неисправен стеклоподъемник, не работает или отсутствует омыватель лобового стекла (когда он предусмотрен конструкцией).

Осмотр окончится неудачей при повреждении изоляции электропроводки, а также, если обнаружатся плохое крепление или течь батареи. Генератор обязан полностью обеспечивать ее зарядку.

Совершенно недопустимы неисправности в системе зажигания. Все предусмотренные конструкцией контрольные приборы должны работать, а «запрещенный» звуковой сигнал — отлично гудеть.

Об опыте предыдущих техосмотров

Хотелось бы обратить внимание читателей на основные неисправности, с которыми приходится встречаться при осмотре. Прежде всего — это неисправность тормозов. Она проявляется главным образом в неэффективности их действия и в том, что при торможении автомобиль заносит. Заклинивание колес также зачастую приводит к заносу. Такие внешние проявления опасны для движения, и поэтому состоянию тормозной системы придается особое значение.

Много автомобилей индивидуального пользования представляется на осмотр с неотрегулированными фарами. А к ним, особенно в последние годы, предъявляются жесткие требования. Обе фары должны иметь правильную регулировку направления лучей и быть одинаковыми, с установленными точно соответствующими им по типу и мощности лампами. Метка «верх» рассеивателя должна находиться строго в верхнем положении. Даже незначительное смещение (поворот) рассеивателя ухудшает освещение дороги.

Для многих осматриваемых автомобилей характерными дефектами являются также износ и ослабление крепле-

ния деталей рулевого колеса, а иногда и заедание рулевого управления.

На предыдущих осмотрах выяснилось, что некоторые автолюбители не понимают важности работы устройств, подавляющих помехи радиоприему. Не представляя, видимо, последствий, они просто снимают подавительные приспособления, считая их лишней деталью. А этим наносится большой вред работе радио, электросвязи, телевидения, авиации и специальных сооружений. Не случайно работники ГАИ проверяют с такой же тщательностью, как и все агрегаты, наличие этих приспособлений на автомобилях и мотоциклах и запрещают их эксплуатацию без подавительных приспособлений.

Исполкомы некоторых крупных городов и городов-курортов (например, в Москве, Ленинграде, Сочи) в 1965—66 годах приняли решения, которыми запрещалась эксплуатация автотранспорта с чрезмерным дымлением или повышенным содержанием окиси углерода в отработавших газах.

Несколько слов о медицинском освидетельствовании. Многие автолюбители почему-то откладывают его на весну. Однако переосвидетельствование можно проходить в течение целого года. А справку (действительную также в течение года) надо сдать в период прохождения осмотра.

Период подготовки к техосмотру совпадает с наступлением весенне-летней эксплуатации автомобилей и мотоциклов, и индивидуальным владельцам в это время заодно приходится выполнять ряд сезонных операций по их обслуживанию.

А теперь поговорим о некоторых вопросах технической подготовки автомобиля. Слово берет инженер Я. М. МОВШОВИЧ.

Внимание — системе смазки

Прежде всего это смена масла в двигателе. Его надо менять сразу, пока двигатель не остыл. Тогда одновременно удаляются отстой и механические примеси. Остающиеся же в картере осадки и отработанное масло, соприкасаясь со свежим, ухудшают его свойства. Желательно также картер двигателя промыть, залив несколько литров более жидкого масла, например, веретенного (но не керосина). Затем — вывернуть свечи и проворачивать пусковой рукояткой коленчатый вал в течение одной-двух минут. Можно дать двигателю кратковременно поработать без нагрузки с небольшим числом оборотов.

Ни в коем случае нельзя удлинять срока смены масла, потерявшего свои качества, и нарушать сезонность смены его. Такого рода «экономия» сокращает срок

службы двигателя. Перед сливом отстоя из масляных фильтров нужно не забывать провернуть рукоятку грубой очистки на два-три оборота. Необходимо также произвести смену масла (или доливку) в картерах рулевого механизма, коробки передач и заднего моста.

...системе охлаждения

Очень кстати в это время также промыть систему охлаждения двигателя, так как ржавчина и накипь снижают эффективность ее работы. Это, как известно, приводит к перегреву и всем вытекающим отсюда неприятным последствиям. Промыть систему можно, например, сильной струей воды, лучше — пульсирующей. В радиатор и водяную рубашку двигателя воду надо направлять противоположно ее обычному движению. При промывке радиатора давление не должно превышать одной атмосферы.

...и питания

После большого перерыва необходимо прочистить (промыть в бензине и ацетоне) фильтры карбюратора и бензинового насоса. Еще лучше — карбюратор разобрать и промыть также ацетоном или растворителем.

Бензиновый бак при зимнем хранении должен быть заполнен. Если этого не было сделано, то в нем может образоваться ржавчина и скопиться вода. «Зимовавший» бензин лучше слить, а бак промыть свежим. Сильно загрязненный бак для промывки надо снять и затем встряхивать его при закрытой горловине. Сливать бензин в этом случае следует через горловину.

Необходимо также снять воздухоочиститель, промыть его фильтрующий элемент, очистить поддон и налить свежее масло.

Детали системы вентиляции картера нужно очистить от смолистых отложений. Нельзя эксплуатировать автомобиль с отъединенным шлангом системы вентиляции, ибо это приведет к увеличению давления в картере двигателя и может вызвать течь масла через уплотнение заднего конца коленчатого вала и в других местах. От этого же ускорится процесс старения масла. При открытой пробке масляной горловины в картер попадает дорожная пыль.

Удалить нагар и осмоления

Большой слой нагара, образующийся в камерах сгорания, на клапанах и поршнях, также вызывает ненормальную работу двигателя. Этому сопутствует обычно засмоление и пригорание поршневых колец в канавках. Нагар со стенок камер сгорания и днищ поршней снимают металлическими скребками или щетками.

После этой операции надо тщательно удалить его остатки, попавшие в зазор между головкой поршня и цилиндром. В противном случае при дальнейшей работе двигателя могут образоваться царапины на зеркале цилиндров, поршнях и кольцах.

Пригорание колец сначала надо попытаться устранить известным способом заливки в цилиндры двигателя смеси из керосина, моторного масла и ацетона. Если это не поможет — тогда уже разбирать двигатель.

«Обслужим» тормоза

Если при торможении автомобиль не сохраняет прямолинейное движение или при этом требуется повышенное усилие на педали — вероятнее всего это происходит из-за загрязнения или замасливания тормозных накладок.

В таком случае нужно снять барабаны, очистить и промыть детали тормозного механизма. Сильно замасленные тормозные накладки лучше заменить новыми и, конечно, устранить причины, вызывающие попадание смазки. Обычно — это неисправность сальников.

Можно также опустить в бензин колодки (на полчаса), а затем металлической щеткой очистить рабочую поверхность накладок. Однако этим способом не всегда удается восстановить их первоначальные качества.

Не следует прокаивать пламенем замасленные накладки: это снижает их прочность и износостойкость.

Подтекающий колесный тормозной цилиндр нужно снять. После разборки — внимательно осмотреть его рабочую поверхность и манжеты. Причиной течи могут быть износ самой манжеты, а также попавшая под нее грязь.

При разборке цилиндра следует соблюдать чистоту. Манжеты, поршни и другие детали главного и колесных цилиндров промывают чистой тормозной жидкостью или спиртом. Затем их надо протереть чистой тряпкой, продуть, а уплотнительные манжеты и поршни перед установкой окунуть в тормозную жидкость.

При подготовке автомобиля проверяют крепление всех трубок, их состояние, а также все соединения гидросистемы.

На рабочих поверхностях тормозных барабанов не должно быть задиров и большого износа. В противном случае их нужно расточить.

Причиной плохой работы ручного тормоза чаще всего является ослабление тросов его привода или их заедание в направляющих трубках. Необходимое натяжение достигается регулировкой, а заедание или затрудненное движение устраняется разборкой и очисткой направляющих трубок.

У автомобиля ГАЗ-21 («Волга») причиной плохой работы может быть также износ накладок центрального тормоза.



Чтобы сцепление работало плавно

Рывки и вибрация при трогании с места, шум в механизме, пробуксовка и неполное выключение — вот основные неисправности сцепления. Однако перед его разборкой в таких случаях полезно сначала снять штампованный поддон и осмотреть весь механизм. Бывает, что плохая работа механизма вызвана неправильным положением нажимных рычагов или даже одного из них. Отрегулировать его положение обычно удается без снятия и разборки сцепления.

В более «тяжелых» случаях из-за естественного износа приходится заменять (или переклепывать) ведомый диск. В процессе эксплуатации же требуется только регулировка привода выключения для установления нормальной величины свободного хода педали.

Освещать, а не ослеплять

Экраном для проверки и регулировки фар может служить любая стена, сплошной забор. Регулируем винтами наводки, находящимися сверху и сбоку под ободком. После его постановки на место полезно еще раз проверить положение световых пятен.

Ближний свет, если для него установлены специальные фары, регулируется отдельно таким же способом.

«Служба информации»

Когда не работает какой-нибудь из приборов, прежде чем его разбирать, надо проверить надежность электрических соединений и исправность проводки.

Если, например, давление масла (по прибору) значительно упало, то также, прежде чем ремонтировать двигатель, надо проверить исправность прибора и датчика. В таких случаях многие применяют механический манометр, который специальным штуцером и шлангом присоединяется к системе смазки.

Для проверки можно использовать также автомобиль, исправность прибора и системы смазки которого не вызывает сомнений. Обычно — это автомобиль с небольшим пробегом.

Порядок следующий: обе машины ставятся рядом и замечается показание прибора испытуемого автомобиля при средних оборотах коленчатого вала. Затем отрезком провода соединяются клеммы «М» обоих генераторов, а провода их датчиков отъединяются. При помощи дополнительного провода датчик проверяемого автомобиля соединяем с приемником «контрольного» автомобиля и снова замечаем давление масла. Таким путем сравниваем работу прибора (приемника) проверяемого автомобиля с заведомо исправным. Если отклонения значительны — это говорит о неисправности прибора. В таком случае до замены прибора можно делать поправку показаний — она стала известна.

Насколько «врет» датчик, можно узнать, заменив его временно исправным.

Исправность указателя температуры воды (датчика и приемника) можно проверить, сравнивая его показания со шкалой ртутного термометра. Для этого нужно вывернуть датчик, удлинить его провод и соединить корпус отдельным проводом с клеммой «М» генератора. Затем датчик и ртутный термометр опустить в банку с кипятком так, чтобы они не касались стенок и дна, а изолированный контакт датчика не погружался в воду. Постепенно изменяя температуру в банке доливом холодной воды, сравниваем показания прибора и термометра. Допустимая погрешность: при 90 градусах — 5 градусов; при 40—10 градусов.

Ремонтируя проводку или меняя датчики и приборы, нельзя допускать замыкания их клемм на массу: даже непродолжительное замыкание приводит к нарушению их регулировки.

Несколько практических советов инженера В. Е. ТАБАКОВА.

Против

вредной традиции

Чтобы выявить отстающее колесо, проще всего «тормознуть» на юз. Для этого достаточно и небольшого разгона на первой передаче. Однако многие автомобилисты злоупотребляют этим способом проверки. Лихачество с пятиметровыми следами-полосами на асфальте не вызывается необходимостью, а только зря портит шины: и полуметровой длины след дает полную картину. Так обычно проверяют тормоза опытные автомобилисты, так и следует поступать. При этом практически нет и износа резины.

Мнимые неполадки

Стараясь подвести колодки как можно ближе к барабану, иногда мы их немного прижимаем. Крутить обратно эксцентрик не хочется — надеемся, что так колодка лучше притрется. Однако последующая проверка показывает, что эти колеса (с прижатыми колодками) затормаживаются хуже других, хотя именно от них ожидали наилучших результатов.

За этим обычно следуют поиски несуществующих дефектов с напрасной заменой многих деталей.

Конечно, лучше подводить колодки только до начала самого легкого их касания (и даже чуть отпустить). Но если уж так получилось и машина опущена с домкрата, опытный водитель может выправить положение. Для этого надо включить первую передачу и одновременно (с перерывами) притормаживать левой ногой. Несколько сотен метров движения таким способом в безопасном месте дают положительный результат: если отпустить педаль, появляется хо-

роший накат (признак окончания притирки), а при торможении ранее отставшие колеса «дают юз».

Подводка

«плавающих» колодок

Не лишне напомнить владельцам автомобилей с плавающими колодками, что при подводке последних после каждой операции нужно нажать на тормозную педаль. Лучше нажать и отпустить несколько раз. Это позволяет колодкам занять правильное положение на упорах и избавляет автолюбителя от излишней потери времени и недоумений.

Такую операцию легче производить вдвоем: один подводит колодки, другой — нажимает на педаль.

Еще одним способом

Регулировка ручного тормоза только натяжением тросов иногда уже «не помогает». Дело в неправильном положении разжимного рычага, которое он постепенно занимает по мере износа накладок.

Ручной тормоз хорошо действует, когда нижний конец разжимного рычага, соединенный с тросом, подходит близко к ободу колодки, на которой он укреплен. В этом и заключается цель регулировки.

Ее можно провести еще и так. Сначала подвести точно к барабану обе колодки. Это обычная и обязательная регулировка ножного тормоза. Теперь снимаем барабан, отпускаем контргайку оси разжимного рычага и поворачиваем отверткой эксцентрик до тех пор, пока колодки начнут раздвигаться, растягивая пружины. Таким образом, мы выбрали все зазоры. Остается немного отпустить эксцентрик и отрегулировать тросы.

Можно, только умеючи

У машин Горьковского завода («Победа», «Волга», ГАЗ-12) подводка колодок до полного износа накладок производится обычно регулировочными эксцентриками. Однако можно подвести ближе к барабану и другую часть колодок при помощи опорных пальцев, которые до конца эксплуатации накладок остаются нетронутыми в положении метками внутрь.

После такой подводки колодок надо приведенным выше способом притереть их в новом положении. После восстановления хорошего наката тормоза будут снова действовать хорошо. Продлевается также срок службы накладок, поскольку они начинают «работать» менее изношенной частью. Пожалуй, об этом полезно вспомнить в последний период их эксплуатации. Но такую регулировку должен выполнять только опытный механик и с большой осторожностью.



ДОРОЖНАЯ КНИГА

Чем многочисленнее становится автомобильный парк страны, чем интенсивнее потоки транспортных средств на наших улицах и дорогах—тем выше требования к организации движения транспорта, к обеспечению безопасной его работы. Среди разнообразных средств регулирования движения важную роль играет разметка проезжей части. Это действительно настоящая дорожная книга, условный язык которой понятен каждому человеку за рулем. И читать ее легко — она раскрывает свои страницы прямо перед колесами автомобиля.

В одних случаях разметка дополняет знаки и дорожные указатели, в других—только она одна информирует водителей и пешеходов об организации движения на том или ином участке улицы и дороги. И всегда — помогает упорядочить транспортные потоки, ввести их в нужные русла, рациональнее распорядиться проезжей частью, повысить безопасность движения. Указания, которые получают водители и пешеходы при помощи линий разметки, воспринимаются с наименьшим зрительным напряжением, что тоже немаловажно.

Конечно, зимой, когда проезжая часть покрывается снегом или льдом, линии разметки становятся трудноразличимыми, а иногда невидимыми вовсе. Однако этот недостаток в известной степени компенсируется спадом интенсивности движения. В южных же районах нашей страны специальная разметка проезжей части улиц и дорог в любое время года имеет неоспоримое преимущество перед другими средствами регулирования. Естественно, что мы подразумеваем здесь улицы и автомобильные дороги с усовершенствованным покрытием.

За последние годы разметка проезжей части находит в нашей стране все более широкое применение, но, откровенно говоря, используется еще явно недостаточно. До сих пор эта работа регламентировалась «Инструкцией о порядке разметки проезжей части городских проездов и автомобильных дорог», утвержденной в 1959 году Министерством внутренних дел РСФСР и Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР. Документ этот устарел и в некоторых случаях расходится с международными рекомендациями. Кроме того, аналогичные инструкции в других республиках различно толкуют одни и те же положения, что вовсе недопустимо. И самый большой недостаток — до настоящего времени разметка не являлась обязательной, и ее нанесение целиком зависело, как говорят, от инициативы на местах.

Понятно, что с введением в нашей стране единых правил движения и Государственного стандарта на дорожные знаки и указатели необходимость в унификации разметки улиц и дорог стала особенно очевидной. Такая работа была поручена Всесоюзному научно-исследовательскому институту охраны общественного порядка и Государственному научно-исследовательскому институту автомобильного транспорта. И вот раз-

работанный ими проект Государственного стандарта «Разметка проезжей части улиц и автомобильных дорог. Обозначения, размеры и цвет» готов.

Что он представляет собой?

Важной особенностью стандарта, в отличие от прежних инструкций, является требование **обязательного** применения, различных видов разметки в определенных дорожных условиях.

Стандарт состоит из четырех разделов:

- общие положения и материалы для разметки;
- правила нанесения продольной разметки;
- правила нанесения поперечной разметки;
- другие виды разметки.

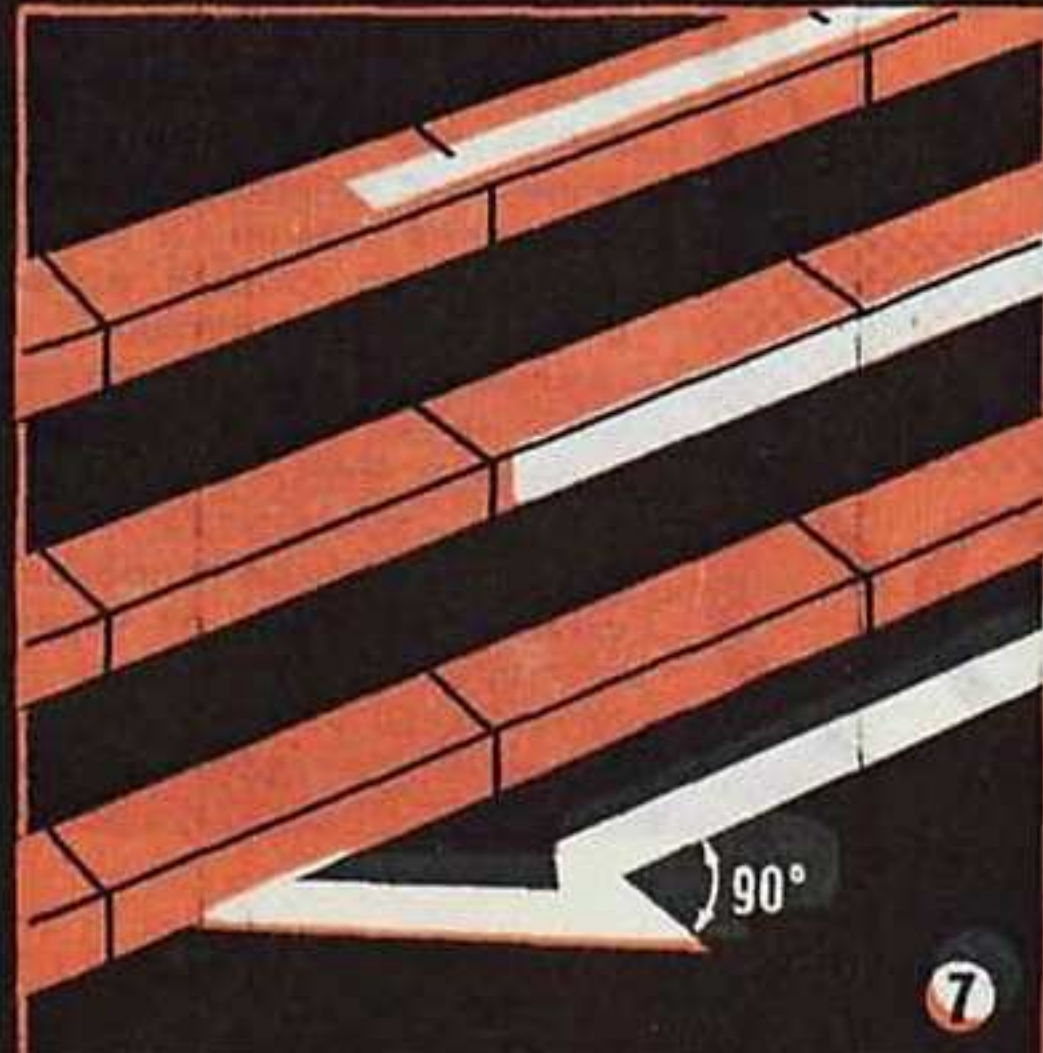
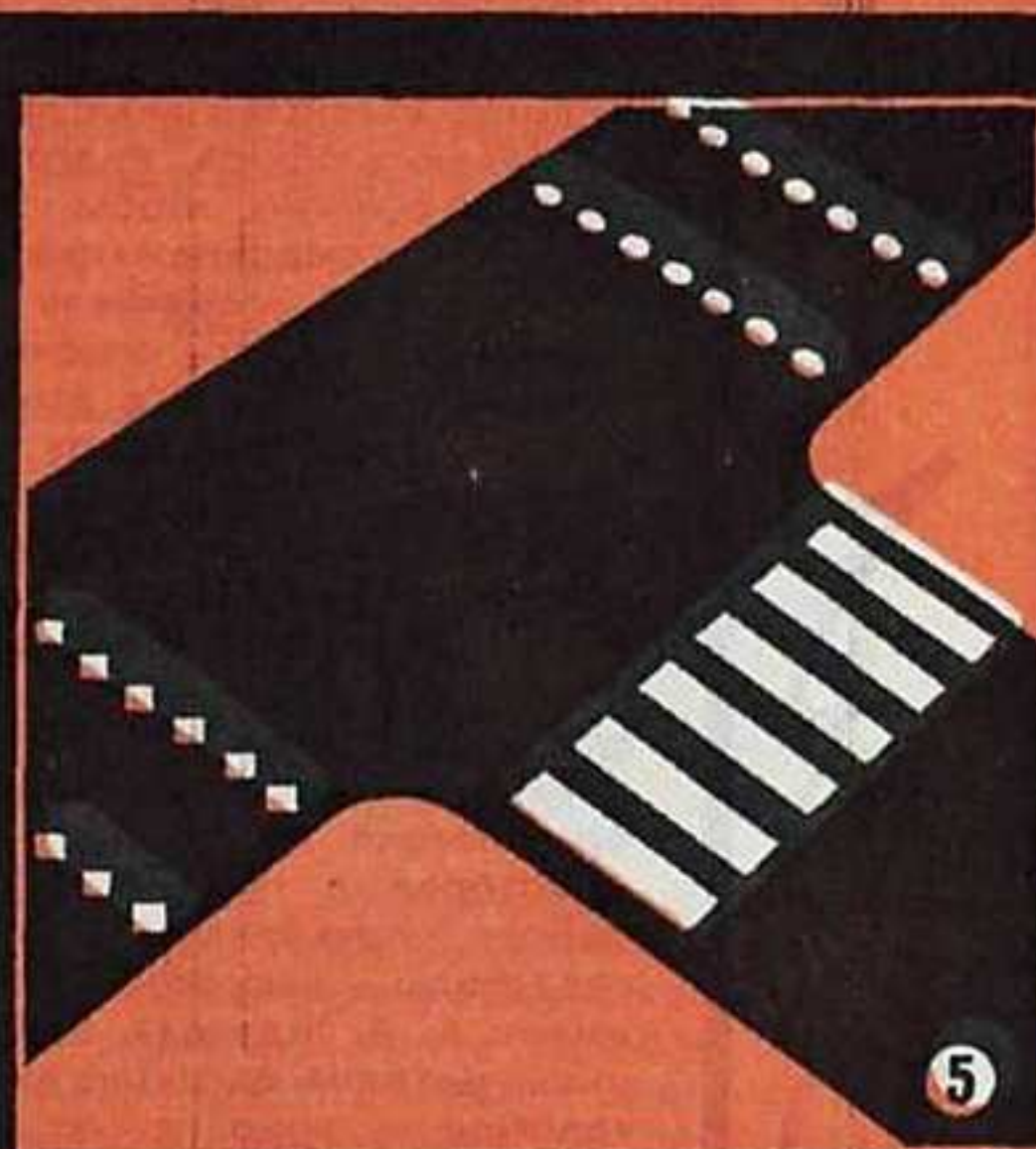
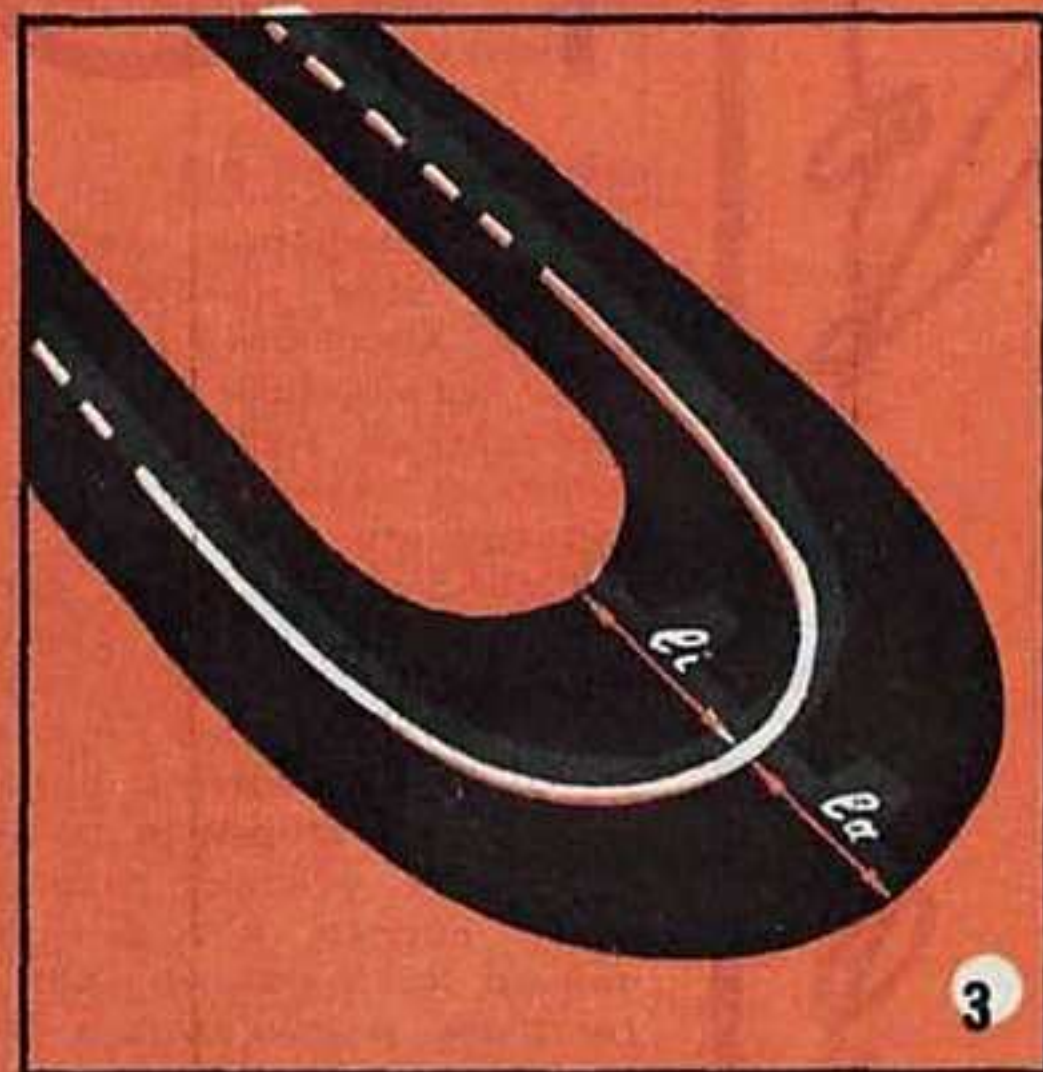
Познакомьтесь с основными положениями ГОСТа.

Продольная разметка наносится сплошными, прерывистыми и двойными сплошными линиями (рис. 1). ГОСТ точно устанавливает ширину линий, а для прерывистых, кроме того, — длину штрихов и промежутков между ними. Эта последняя поставлена в зависимость от скорости движения на данном участке большинства (85 процентов) транспортных средств или предела скорости, введенной здесь соответствующими знаками. При скорости менее 60 км/час длина штриха должна составлять 1—3 метра, а длина промежутка 1—6 метров; при скорости транспортных средств более 60 км/час — от 3 до 6 и от 8 до 10 метров соответственно.

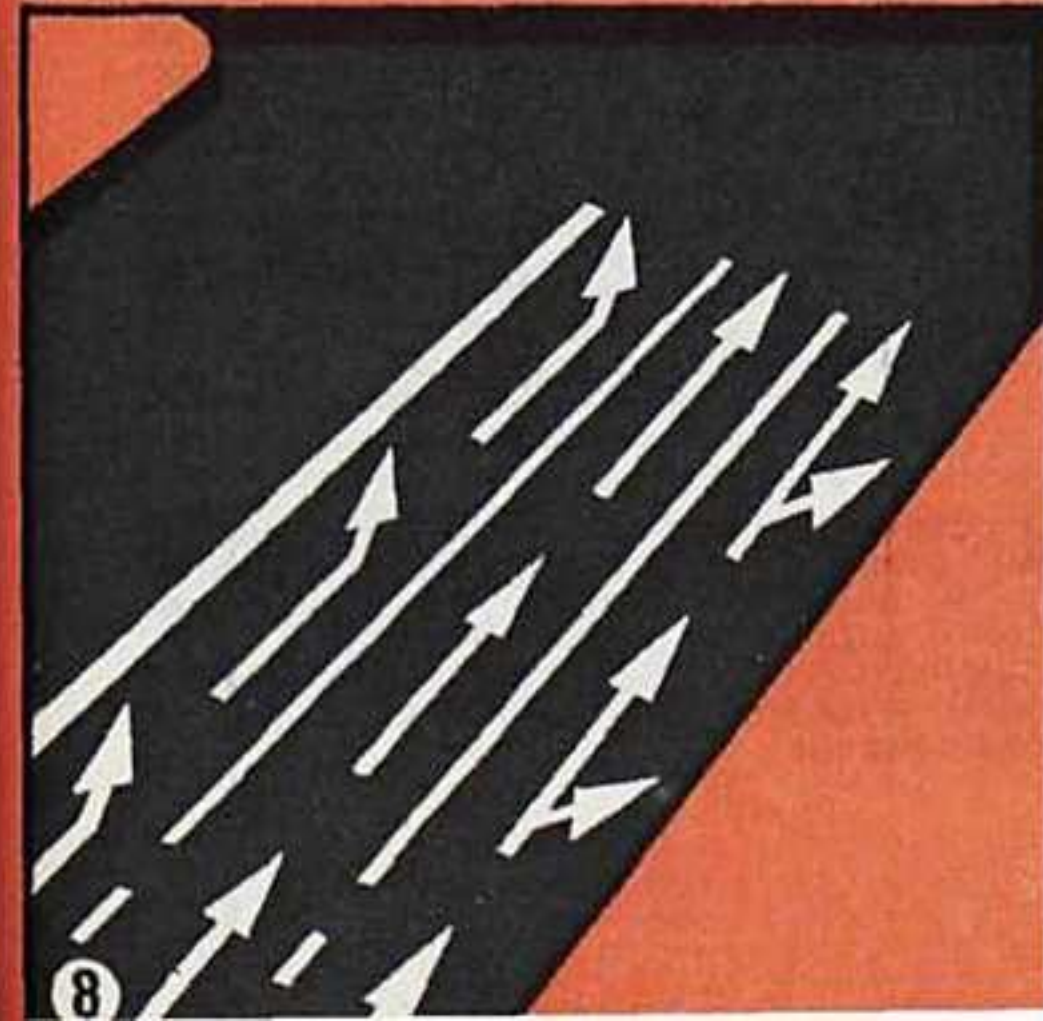
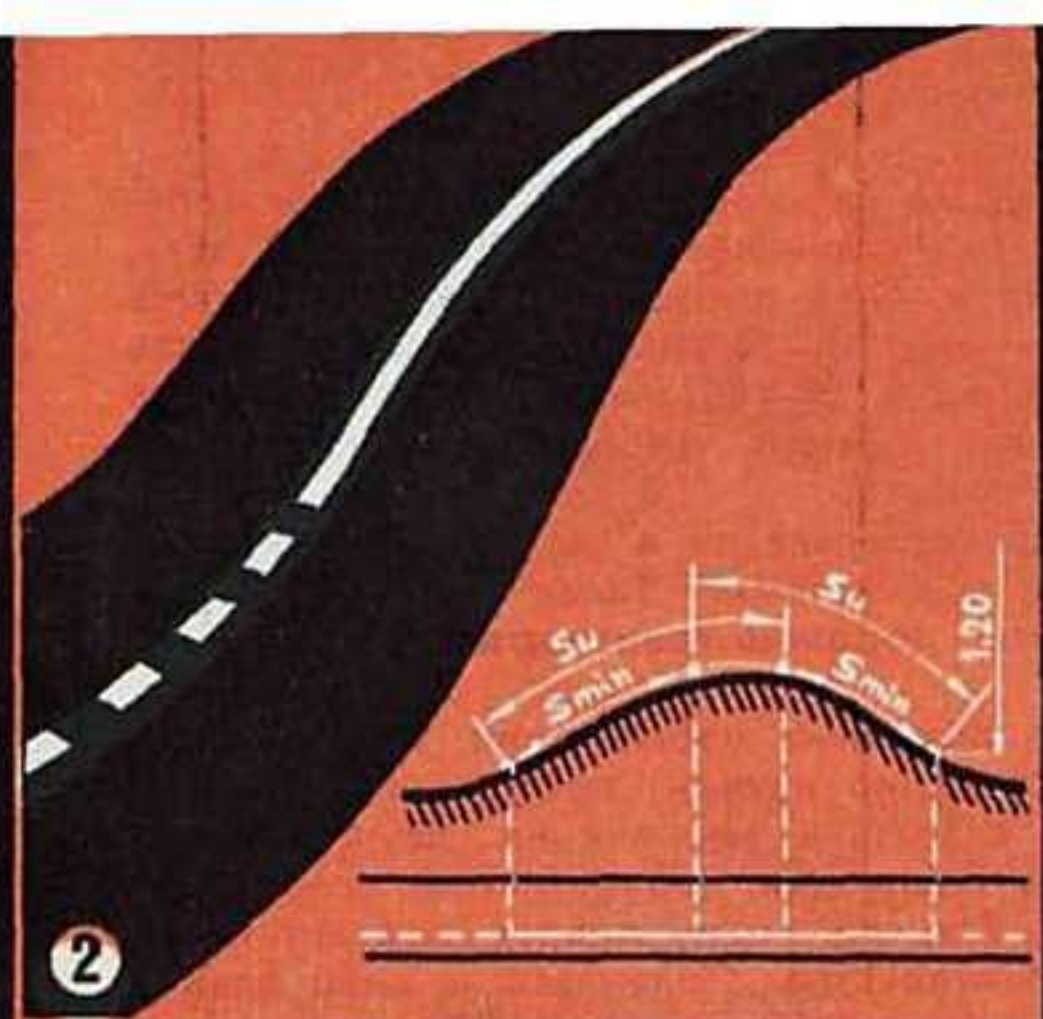
Одним из неперемных условий безопасного движения является разделение встречных транспортных потоков. ГОСТ предусматривает **обязательное** нанесение продольной разметки при интенсивности движения более 1000 транспортных средств в сутки, а также и в других случаях, когда этого требуют условия движения. Таким образом, перед дорожными организациями встает задача разметить все основные автомобильные дороги страны.

Линии продольной разметки полагаются наносить и для обозначения полос движения в одном направлении. Они также обязательны при интенсивности движения более 1000 транспортных средств в сутки на одну полосу движения. Ширина полос в этих случаях регламентируется в зависимости от типа транспортных средств. Когда, например, предстоит разделить проезжую часть на две или большее число полос — ширина полосы для легковых автомобилей должна быть не менее 3 метров, для грузовых — от 3,5 до 4 и от 4 до 4,5 метра — для автобусов и троллейбусов. При смешанном транспортном потоке ширина полосы принимается по транспортным средствам наибольшей ширины.

Особое значение линии разметки приобретают в опасных местах. Всем водителям известно, к сколь тяжелым последствиям ведет любой просчет при обгонах в условиях ограниченной видимости. Так что они по достоинству смо-



Рассказываем о проекте нового Государственного стандарта — «Разметка проезжей части улиц и автомобильных дорог»



гут оценить требование ГОСТа наносить в местах, где видимость ограничена (на горизонтальных и вертикальных кривых), сплошные разделительные линии (рис. 2). В таблице 1 приведены условия, при которых сплошная разделительная линия становится обязательной.

Таблица 1

Скорость приближения транспортных средств к месту ограниченной видимости (км/час)	Минимальное расстояние видимости S_{min} (м)	
	I	II
100 и более	160	320
80	130	260
65	90	180
50	60	120

В графе «Минимальное расстояние видимости» первая цифра (I) — минимальное расстояние видимости поверхности дороги, определенное из условий торможения автомобиля перед препятствием; вторая (II) — минимальное расстояние видимости, определенное из условий торможения движущихся навстречу один другому двух автомобилей. Для выбора величины S_{min} принимается скорость движения, которую не превышают 85 процентов проезжающих транспортных средств, или скорость, разрешенная для данного участка.

Не меньшую опасность таят и крутые повороты дороги. Чтобы автомобили лучше «вписывались» в поворот, на закруглениях дорог с радиусом менее 50 метров разметка будет наноситься таким образом, чтобы внутренняя полоса была шире внешней (рис. 3).

Размеры внешней и внутренней полос движения приведены в таблице 2.

Таблица 2

Радиус R по внутренней кромке проезжей части (м)	10—15	15—20	20—30	30—50	≥ 50
	Отношение ширины внутренней полосы движения l_1 к ширине внешней полосы движения l_2	1,4	1,3	1,2	1,1

Наконец, ГОСТ вводит линии для обозначения края проезжей части на опасных участках дорог, не имеющих бордюров. Это будет сплошная или прерывистая линия шириной 0,3—0,5 метра. Такая разметка позволит водителю различать проезжую часть и обочину, особенно при плохой видимости, в ненастную погоду.

Разметка чередующимися черно-белыми полосами может наноситься и на бордюре.

Требования к поперечной разметке также имеют ряд принципиальных отличий. Отныне линии «стоп» полагается наносить так, чтобы расстояние видимости для водителя с места остановки транспорта составляло вне населенных пунктов 120 метров вправо и 80 метров

влево, в населенных пунктах — 80 метров вправо и 50 метров влево (рис. 4). Сама надпись теперь будет стоять не за линией, а до нее, что соответствует международным рекомендациям.

Другим видом поперечной разметки являются линии пешеходного перехода. Их может быть три разновидности (рис. 5). Места для нанесения этих линий надо выбирать с таким расчетом, чтобы пешеходам была обеспечена видимость транспортных средств на расстоянии не менее 30 метров. В населенных пунктах пешеходные переходы будут наноситься, как правило, не ближе 5 метров от начала закругления тротуара. Таким образом, поворачивающие машины будут у пешехода не за спиной, а сбоку. Ширина перехода определяется интенсивностью движения пешеходов и должна быть не менее 2,5 метра.

ГОСТ содержит и другие виды разметки.

Для лучшей информации водителей о приближении к препятствиям наносится резервная зона, заезжать на которую всем транспортным средствам запрещено.

В ГОСТе даны различные варианты обозначения стоянок транспортных средств (рис. 6).

Изменена разметка для остановки транспортных средств общего пользования. Она будет обозначаться сплошной линией на бортовом камне или около него на проезжей части (рис. 7).

Для направления транспортных потоков уже не первый год перед перекрестками наносят направляющие стрелы. ГОСТ определил их постоянный вид (рис. 8). Длина стрел устанавливается в зависимости от условий движения и должна быть не менее 2,5 метра. Для подтверждения направления движения стрелы можно наносить на улицах и дорогах с односторонним движением и в других местах.

Таков в общих чертах ГОСТ «Разметка проезжей части улиц и автомобильных дорог», который предполагается ввести в действие в этом году. В этой связи Госплан СССР и Министерство химической промышленности СССР должны обеспечить выпуск стойких красок и материалов для разметки, в количествах, необходимых министерствам автомобильного транспорта и шоссейных дорог и министерствам коммунального хозяйства.

Но дело не только в материалах. Нужны машины для выполнения такой огромной работы. А это забота Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР.

При этих условиях новый ГОСТ на разметку проезжей части улиц и автомобильных дорог действительно позволит четче организовать движение транспорта, повысить его культуру и сыграет свою роль в борьбе с дорожно-транспортными происшествиями.

В. АКСЕНОВ,
научный сотрудник ВНИИ охраны общественного порядка

Окончание. Начало — на стр. 19.

В заключительной — третьей — теме мы рассматриваем действия шофера по возвращении автобуса с линии в парк с целью выявить непроизводительные затраты времени и сил.

Научная разработка всех этих вопросов позволит сделать обоснованные выводы о принципах научной организации труда шоферов. Но многие наблюдения уже сейчас могут сыграть важную роль в повышении безопасности движения.

Вот некоторые из них.

Оказывается, большая часть происшествий на автобусах приходится не на средние скорости (35—40 км/час), а на скорости всего лишь от 3 до 15—20 км/час. Значит, не скорость, а какие-то иные причины вызывают происшествия.

Мы провели около 600 наблюдений и выяснили, можно сказать, чисто психологические моменты. Мы увидели, что скорость 5—10 км/час водителем-профессионалом воспринимается почти как состояние покоя. Он теряет бдительность, позволяет себе отвлечься от наблюдения за окружающей его обстановкой. Порой это вызвано соображениями служебного порядка — необходимостью взглянуть на щиток приборов, часы, взять в руки микрофон и т. д. Но чаще, сбросив скорость, водитель просто перестает осознавать реальную опасность. Он поворачивается к салону, разглядывает пешеходов на остановках и тротуаре, витрины магазинов, отвечает на вопросы пассажиров, продает билеты, прикуривает и т. п. И это не мелочи. Например, на продажу абонемента или проездного билета водитель тратит в среднем 10—15 секунд.

И если это происходит даже на скорости 10 км/час, то получается, что такая операция занимает 30—40 метров пути, которые водитель по сути дела проходит вслепую. Достать сигарету и прикурить — еще 10—20 метров. А если скорость побольше? Получается что в 50—80 метрах у остановок, в довольно опасной зоне водитель не готов к мгновенной реакции на какую-либо помеху.

Результаты наших проверок легли в основу специальных информационных и бесед с водителями. Такая работа помогла нам значительно снизить дорожно-транспортные происшествия.

Много, очень много полезных наблюдений можно накопить, внимательно и постоянно изучая работу водителя. И вот о чем хотелось бы сказать в заключение. Научная организация труда стала в наши дни объективной необходимостью и реальностью. Есть по этому поводу соответствующие постановления правительства. Появилась и специальная литература по применению и внедрению НОТ на промышленных предприятиях.

Однако среди работников автотранспорта можно еще, к сожалению, встретить людей, полагающих, что автомобильные хозяйства могут обойтись и без научной организации труда. Другие считают, что НОТ это — де удел ученых и специалистов научно-исследовательских организаций. Это заблуждение. Подобные поиски по плечу практическим работникам любого крупного автохозяйства, а таких автохозяйств уже очень много и становится все больше. Отказ же от научной разработки вопросов режима и условий труда шоферов в соответствии с принципами НОТ равносителен отказу от борьбы с аварийностью.

В. ГОРОВОЙ,
шофер-инструктор 1-го
автобусного парка

Ленинград



ЭНЦИКЛОПЕДИЯ
Зеленой
Волны

АВАРИЯ

А Этот термин в энциклопедических словарях обозначает всякий неожиданный выход из строя или повреждение машины, судна, самолета. Однако в этом смысле под аварией можно понимать, например, и повреждение двигателя на неподвижном автомобиле при испытании его после ремонта. Поэтому в правилах движения применяется другой термин, более подходящий для общей характеристики того, что случается на дорогах, — «дорожно-транспортное происшествие».

По особенностям и типичным признакам дорожно-транспортные происшествия классифицируются как:

столкновения транспортных средств (между собой или с подвижным составом железных дорог);

опрокидывания (вследствие неблагоприятных дорожных условий, технической неисправности, нарушения правил перевозки грузов, неправильных приемов управления);

наезды на препятствия (неподвижные предметы на проезжей части или обочине — строительные материалы, механизмы, устои мостов, ограждения, мачты и т. п.);

наезды на пешеходов и велосипедистов (в том числе случаи, когда они сами натолкнулись на движущееся транспортное средство);

падение пассажиров с движущегося транспортного средства или в кузове при входе и выходе из машины (в результате нарушения правил перевозки людей или пользования транспортом);

прочие происшествия (сход трамвая с рельсов, наезд механического транспортного средства на гужевое и др.).

С днем рождения!

Наше поздравление мы адресуем Центральному клубу автотуризма, созданному при Центральном совете по туризму ВЦСПС. На проходившем недавно организационном пленуме состоялись выборы правления Центрального клуба. Председателем избран Герой Советского Союза А. В. Ляпидевский.

Сейчас ЦКАМТ — как сокращенно назвали клуб — делает первые шаги. Нынешний год для автотуристов особенный — намечается много больших и малых походов, посвященных пятидесятилетию Советского государства. В организации этих путешествий важная роль отводится Центральному клубу, который, как сказано в Положении о нем, является организационным и методическим центром по развитию автомобильного и мотоциклетного туризма в стране.

ВПРЕДЬ НЕ ПОВТОРИТСЯ

Редакция получила тревожный сигнал. Тов. А. Загоруйко из Бугунского района Чимкентской области сообщил нам, что, подписавшись на журнал «За рулем» на второе полугодие 1966 года, он получил только один — сентябрьский — номер. «Я хотел продолжать подписку, — говорится в письме А. Загоруйко, — но по этой причине не стал выписывать журнал, так как не видел ни журнала, ни денег».

Редакция обратилась в Чимкентский областной отдел «Союзпечати» с просьбой навести порядок в доставке нашего журнала подписчикам. Вот какой ответ прислал читателю и редакции начальник областного отдела «Союзпечати» Н. Абдрашитов:

«Недоразумение с доставкой Вам журнала «За рулем» во втором полугодии 1966 года произошло по вине бывших работников агентства «Союзпечати», за что

По письму

приняты меры

они освобождены от работы. Судя по Вашему отзыву, сейчас этот вопрос разрешен, и будем надеяться, что ничего подобного впредь не повторится».

Нам остается только присоединиться к словам руководителя областного отдела «Союзпечати».



На дистанции — Вильма Ошина.

Случай, с которого я хочу начать свой небольшой рассказ о Вильме Ошине, произошел на первенстве «Даугавы» в Риге. Судейская коллегия решила объединить в один заезд класса 125 см³ две группы участников — мужчин и женщин. Те, кто бывает на соревнованиях, знают, что в этом нет ничего особенного. На первом же круге все встает на свои места — более сильная группа уходит далеко вперед. Но на сей раз было по-иному: во главе гонки оказалась женщина. Первый, второй, третий круг, а лидер прежний — Вильма Ошина. Только один мотоциклист смог соперничать с ней — ее муж, известный гонщик Карл Ошина. И все же первой финишировала Вильма, неоднократная чемпионка страны.

Как удалось этой скромной женщине добиться столь больших успехов в таком, казалось бы, неженском спорте? Как вступила она в спор со скоростью?

Скорость. Победить ее Вильма мечтала с детства, еще когда девочкой вместе с подругами спускалась на лыжах с крутых гор. Надолго запомнилась ей первая поездка на мотоцикле. Эта поездка и побудила девушку записаться на курсы мотоциклистов при комитете оборонного Общества на заводе ВЭФ, где она работала монтажницей. Мото-

80 ПРИЗОВ ВИЛЬМЫ

спорт увлек Вильму не на шутку. Девушки на танцы — а она на занятия в секцию.

Здесь же, на ВЭФе, Вильма познакомилась с поклонником мотоспорта техником Карлом Ошиным. Молодые люди подружились, начали вместе тренироваться, готовить машины к соревнованиям. Но еще до пятидесяти третьего года, когда Вильма сменила фамилию Лиепиня на Ошина, она была известной спортсменкой. Как всегда это бывает, ей особенно запомнилась первая победа. Она одержала ее на ночном кроссе.

За шестнадцать лет, прошедших с памятного кросса, Вильма Ошина завоевала немало наград. Она четыре раза выигрывала первенство СССР по кольцевым гонкам среди женщин, была призером первенства страны по кроссу. Карл не отставал от жены. Четыре раза он сделал «золотой дубль», завоевав по два чемпионских титула. Особенно успешным для семьи Ошиной был 1962 год, когда на одну золотую медаль жены Карл ответил тремя — на кольцо и в многодневке. Но и теперь, когда позади десятки победных стартов, когда дома хранится более восьмидесяти медалей, призов, Почетных грамот, дипломов, — Вильма по-



Спустя несколько минут после победного финиша.

Фото Э. Грубе

прежнему с энтузиазмом занимается любимым спортом.

Супругов Ошиной редко можно застать дома. Днем они оба работают, а вечером готовят машины к соревнованиям. Почти все свое свободное время они проводят в небольшом домике на берегу Даугавы, где расположен гараж спортивного общества «Даугава». После школы сюда, в гараж, приходит их дочь Инара, рассказывает о прошедших занятиях, готовит уроки.

Кто знает, не услышим ли мы через несколько лет объявление комментатора: «На старте Карл, Вильма и Инара Ошины. Приз разыгрывают папа, мама и дочь!»

Г. ВАЛК

г. Рига

АМАЗОНКИ ДВАДЦАТОГО ВЕКА

Это произошло в самом начале века, когда автоспорт делал первые шаги на нашей планете.

— Ну почему, собственно, только мужчины могут управлять этими бензиновыми чудовищами? — рассуждала Камилла дю Га. — Ведь я уже летала на воздушном шаре, прыгала с парашютом, гонялась на моторной лодке.

За рулем семилитрового «Панара» французенка стартовала в 1100-километровой гонке «Париж—Берлин». Она стала первой в мире автогонщицей.

История спорта хранит немало имен женщин, сумевших одержать большие победы в гонках на автомобилях и мотоциклах. И сегодня в списках лучших представителей автоспорта мы встречаем фамилии спортсменок, чья отвага, умение и выдержка служат примером для подражания.

Вот Хельга Штойдель — симпатичная, скромная девушка из города Цвиккау. Она пришла в мотоспорт в 1960 году. Ее манили гонки, где, слившись воедино с машиной, птицей несешься по бетонному кольцу. В ГДР женские чемпионаты не проводятся, и Хельга стала выступать наравне с мужчинами. В прошлом году она стала чемпионом республики в классе 125 см³, выиграв два этапа из семи, входивших в чемпионат.

А Сюзанна Раганелли? Хрупкая 22-летняя римлянка приехала в прошлом году в Копенгаген на первенство мира по картингу. Одна против четырех десятков мужчин, маститых гонщиков, таких, как двукратный чемпион мира Гвидо Сала. Она не спасовала перед титулами соперников. Вышла на старт и победила всех.

Гонки длятся обычно час-полтора. Иное дело ралли. Здесь по несколько суток си-

дишь за рулем, мчишь по неизвестным дорогам. По плечу ли это женщинам? Да. Многие автомобилистки успешно выступают в самых трудных ралли.

Сестра знаменитого английского гонщика Стирлинга Мосса Патриция рано научилась управлять автомобилем. В 1953 году, когда ей было всего семнадцать лет, Пат впервые стартовала в ралли. Имя брата обязывало ко многому, но в то же время и обещало многое. Стирлинг Мосс делился с сестрой секретами мастерства, а потом ей стал помогать и муж — один из лучших раллистов Европы швед Эрик Карлссон.

В конце концов в активе у Патриции Мосс-Карлссон оказалось пять выигранных женского кубка в труднейшем ралли Монте-Карло и многочисленные призы в других соревнованиях.

— Но выше всех этих женских кубков, — говорит гонщица, — я ценю победы в абсолютном зачете на ралли «Тюльпанов» в Голландии и на ралли в ФРГ, где мне удалось опередить всех участников.

Да, наследницы традиций Камиллы дю Га не ударили лицом в грязь. В век техники они показали, что так же, как и мужчины, могут добиваться высоких результатов в автоспорте.

Л. МИХАИЛОВ

Призы
Патриции
Мосс-
Карлссон.



Сюзанна Раганелли увенчана лаврами чемпиона мира.

Лидирует Хельга Штойдель.



ЧТОБЫ «ВЯТКА» БЫЛА ЕЩЕ ЛУЧШЕ!

Два письма
и комментарии
редакции

Письмо первое

Уважаемая редакция!
В связи с опубликованием в № 9 за 1965 год и в № 3 за 1966 год статей о мотороллере «Вятка-150М» хотелось бы поделиться некоторыми своими замечаниями и личными впечатлениями, ибо я являюсь владельцем мотороллера новой модели.

Купил я в магазине «Вятку-150М» (рама № 00685-66, двигатель № 00596).

Внешние формы, безусловно, на высшем уровне. Сочетание двух цветов в окраске также весьма удачно. Хороша и подвеска. Очень удобны указатели поворотов.

Теперь о том, что плохо. Некуда положить даже тряпку, которая нужна, чтобы вытирать руки и машину. Инструментальный ящик настолько мал, что в него еле-еле входит сумка с инструментом, так как внутри него находится еще замок зажигания и реле-выпрямитель. Негде разместить или прицепить багаж, ибо, за исключением небольшого багажника сзади, ничего не предусмотрено, в отличие от старой модели «Вятки», где были и багажник сзади, и два крючка, и съемный багажник спереди. А ведь мотороллер используется не только в городе. На мой взгляд, необходимо сделать дополнительный багажник на передней стенке по типу мотороллера «Манет-100» или «Татран-125».

Мощность двигателя повышена лишь на 10 процентов, а не на 20, как писалось в статье тов. Успенского, и составляет лишь 6 л. с., что при увеличившемся сухом весе (120 кг) не дает ощутимого результата.

Не совсем удобна неподвижная фара, особенно при езде по пересеченной местности. Плохо, что лампа фары питается не от аккумулятора: сила света явно недостаточна при езде на средних оборотах двигателя в ночное время. Неудобно расположен винт регулировки качества смеси. Его невозможно повернуть, так как мешает кронштейн крепления аккумулятора.

В отличие от инструкции к старой модели «Вятки», инструкция к новой составлена очень небрежно, изобилует неточностями. Так, перепутан порядок установки опережения зажигания (если следовать инструкции, то будет установлено позднее зажигание, а не раннее), не указана длина тросов, нет данных по цепной передаче (шаг цепи, количество звеньев), отсутствуют многие другие нужные сведения. Заводу нужно переработать и дополнить инструкцию.

В комплект инструмента, прилагаемого к мотороллеру, следовало бы включать звено и замок цепи, приспособление для их выпрессовки и запрессовки, как это делает Ижевский завод.

Теперь о качестве изготовления. Тут уж дело совсем плохо. Новый мотороллер не заводился. Оказалось, что на заводе была поставлена негодная катушка зажигания. И лишь после того как она была заменена, появилась искра. Но все равно двигатель работал плохо, с перебоями. Разобрав карбюратор, я обнаружил, что в нем полно металлической стружки, оставшейся после механической обработки деталей. После сверления отверстий в теле корпуса карбюратора заусенцы не были зачищены и прикрывали проходные сечения каналов. Жиклер холостого хода забит грязью. Винт, крепящий поддон для лишнего топлива и одновременно служащий винтом отстойника под главным жиклером, имел лишь одну нитку резьбы под головкой и на этой нитке держался. Остальные нитки были сорваны и смяты плашкой. На карбюраторе стоит клеймо 1-66 ОТК 4.

Оставляет желать лучшего качество окраски мотороллера. Краска из-за плохой подготовки поверхности металла во многих местах отслаивается.

Очень жаль, что просчеты, которые допущены при конструировании, и небрежность в изготовлении портят впечатление от вполне хорошей в целом машины. Думается, что завод-изготовитель учит их, и новые «Вятки» по качеству не уступят лучшим иностранным образцам.

В. ГАНКИН, инженер

г. Киев

Наш постскриптум

Письмо читателя В. Н. Ганкина не могло не обратить на себя внимания. Многочисленные вопросы, которые редакция получила от мотолюбителей еще задолго до поступления новой «Вятки» в магазины, говорили о том, что ее ждут с нетерпением. И вот, когда машина появилась в продаже, к нам снова стали приходить письма, на этот раз содержащие упреки заводу. Действительно, небрежность в сборке, мелкие дефекты сводят на нет большую работу, проделанную конструкторским бюро, технологами при разработке и подготовке к производству этой модели.

Мы обратились на завод-изготовитель и попросили главного инженера Н. В. Мальцева рассмотреть тревожное письмо. Вот ответ, который получили автор письма и редакция.

Письмо второе

Уважаемый тов. Ганкин!

Благодарим Вас за информацию и пожелания о некоторых доработках новой модели мотороллера. В настоящее время в каждую инструкцию вкладывается опросный лист, заполнив который владелец машины выскажет свои пожелания и замечания. Они будут учитываться и внедряться. На Ваши замечания сообщаем следующее.

Для того, чтобы увеличить багажную емкость мотороллера, удлиняется и расширяется задний багажник. Спереди, на приборный щиток, будет ставиться крючок. Создание багажника по типам мотороллеров «Манет-100» и «Татран-125» решается конструкторами. Многие, правда, высказывают мнение, что его введение до некоторой степени испортит внешний вид модели.

Внешний вид новой модели утвержден Институтом технической эстетики, а перенесение фары вызовет изменение конструкции. Лампу фары подключать на питание от аккумулятора невозможно, так как емкость аккумулятора составляет всего 6 ампер-часов. Аккумулятор быстро разрядится.

Вероятно, когда Вы снимали двигатель, то неправильно установили оси крепления двигателя. Он имеет два уха (одно больше, другое меньше), в которых крепятся тяги ножного тормоза. Поверните втулку наоборот. Доступ к регулировочному винту вполне обеспечит его регулировку. Этот вопрос в скором времени будет решен более основательно.

В инструкции к старой модели было указано: маховик вращать против часовой стрелки до замыкания контакта, а в новой указано: вращать маховик по часовой стрелке до размыкания контакта.

Инструкция к новой модели мотороллера находится в стадии доработки и корректировки. Улучшается видовой показ регулировочных мест, укрупняются чертежи узлов, графика рисунков выносятся отдельно от текстовой части и т. д.

О целях. Отчеты бывшего ЦКЭБ мотоцикlostроения, где проводились испытания новой модели, гарантируют срок службы цепи по ГОСТу. Порывы цепи не наблюдались, так как она работает в изолированном закрытом корпусе и имеет большой расчетный запас прочности. Выход катушки зажигания из строя без эксплуатации просто необъясним. Ваш мотороллер собирался 5 февраля 1966 г. и по регистрационному журналу ОТК прошел положенную обкатку.

Карбюраторы изготавливает ленинградский завод «Ленкарз», и до его сведения будут доведены Ваши замечания о качестве продукции.

Об окраске деталей. В настоящее время не все детали перед окраской проходят процесс бондеризации, то есть фосфатирование. Нами проектируется увеличение производственных площадей, и тогда все детали будут перед окраской проходить этот процесс.

Ваши замечания доведены до сведения соответствующих служб и будут, бесспорно, учтены.

Н. МАЛЬЦЕВ,
главный инженер завода

Необходимые уточнения

Ответ главного инженера завода довольно обстоятельный — его нельзя принять за отписку. И вместе с тем он вызывает чувство некоторой неудовлетворенности. На отдельные замечания нашего читателя ответ получен, а другие просто не были приняты во внимание.

Возвратимся к письму тов. Ганкина и вспомним: «Инструментальный ящик настолько мал, что в него еле-еле входит сумка с инструментом...» О важности этого упрека говорить не приходится: ведь на мотороллерах путешествуют, уезжая порой за тысячи километров от дома. Вероятно, запасные части, аптечку и добавочный инструмент придется складывать в авоську и вешать на крючок, который когда-то будет устанавливаться на приборном щитке. Это, конечно, шутка, но если говорить всерьез, то нужны более просторный инструментальный ящик и вместительный багажник. При этом, естественно, следует позаботиться, чтобы не пострадал внешний вид модели.

В ответе не затронут вопрос о мощности двигателя. Так насколько все-таки она повышена: на 10 или 20 процентов? Если следовать пословице «молчание — знак согласия», то, видимо, на 10, а этого мало — ведь вес-то увеличился! Выходит, образец, с которого снимались показания, на 10 процентов лучше машин, сходящих с конвейера? Если это не так, то почему же упрек инженера В. Ганкина не вызвал никаких возражений со стороны завода?

Вызывают недоумение и такие строки заводского ответа: «Доступ к регулировочному винту вполне (разрядка наша) обеспечит его регулировку. Этот вопрос в скором времени будет решен более основательно». Если вопрос «вполне» решен, так зачем же нужно другое «решение»?

Вероятно, не стоит разбирать детально весь ответ. Хотелось бы верить, что замечания тов. Ганкина действительно «доведены до сведения соответствующих служб и будут, бесспорно, учтены».

«Уже пять лет, как я езжу на мотоцикле «Ковровец». За двигателем я слежу, прохожу профилактическое обслуживание, и он работает безотказно. Но вот беда: я не знаю, как восстановить внешний вид машины. Ведь это не только красота, но и долговечность деталей. Пробовал подкрашивать мотоцикл нитроэмалью — получается плохо. Посоветуйте, что делать». Такое письмо мы получили от В. Орлова из Казани и попросили ответить на него инженера Х. Х. Миропольского.

КАК ОКРАСИТЬ МОТОЦИКЛ

Окраска мотоцикла требует ухода, так же как и его механизмы. Но если время упущено, то приходится прибегать к восстановительному ремонту покрытия. Наши советы относятся именно к такому случаю.

Все отечественные мотоциклы красят эмалями МЧ-13 (мочевинформальдегидная) или МЛ-12 (меламиноалкидная) независимо от цвета. Поэтому поврежденную поверхность не рекомендуется подкрашивать нитроэмалью — она просто не пристанет.

Окончательный результат во многом будет зависеть от того, насколько тщательно вам удастся подготовить поверхность деталей под покрытие.

Прежде всего необходимо снять старую краску. Для этого обыкновенно применяют проволочные щетки, стальные шпатели и т. д. Способ верный, но трудоемкий. Иногда для размягчения краски используют паяльную лампу или газовую горелку. Этот способ требует особой осторожности, так как от нагрева может покоробиться металл, а кроме того, из-за отжига снижается его прочность.

Лучше всего, на наш взгляд, воспользоваться специальным смывочным раствором (5—10-процентный раствор каустической соды (NaOH) в воде или 5—20-процентный раствор кальцинированной соды (Na₂CO₃). Приготовьте нужное количество раствора, нагрейте его до 80—100 градусов, погрузите деталь и периодически встряхивайте ее до тех пор, пока краска не исчезнет. Затем промойте деталь в проточной холодной, а потом в горячей воде и протрите ветошью.

Если вы не собираетесь наносить окраску сразу, то обработайте деталь осушающим водным раствором, который предохранит ее от коррозии. Рецепт его таков: нитрит натрия (NaNO₂) — 0,5-1 процент, сода кальцинированная (Na₂CO₃) — 0,25—0,5 процента. Нагрейте его также до 80—100 градусов, опустите в него деталь на 3—5 минут и протрите ее ветошью.

Прежде чем красить, внимательно осмотрите поверхность деталей и, если обнаружите на них вмятины или гофры, — зашпаклюйте. Лучше всего применять специальную шпаклевку из асбестового порошка М-7 и клея БФ-4 в соотношении 1 : 1. Шпаклевка годна в течение трех часов, поэтому готовить ее нужно непосредственно перед употреблением и в небольших количествах. Шпаклевку составляют следующим образом: просушенный при температуре не менее 130 градусов до полного удаления влаги и просеянный через сито № 0355 асбестовый порошок вводят небольшими порциями в клей БФ-4, постоянно помешивая. Прежде чем шпаклевать, отшлифуйте поверхность водостойкой шкуркой № 6 (бывшая № 180), протрите марлевым тампоном, смоченным в бензине или уайт-спирите. Пользуйтесь эластичным резиновым шпателем (рис. 1).

После того как шпаклевка высохнет, протрите ее крупной наждачной шкуркой № 60—80, а затем водостойкой шкуркой № 5. Снова протерев деталь бензином или уайт-спиритом, нанесите кистью или краскораспылителем слой грунтовки ГФ-020 (бывшая № 138 б/к) — если думаете красить эмалью МЧ-13, или ФЛ-03К с добавлением 5 процентов сиккатива № 63 или 64 — если воспользуетесь эмалью МЛ-12. В качестве растворителя грунтовки применяют сольвент каменноугольный или нефтяной. Возможные неровности на загрун-

тованном участке заполните (после просушки) слоем шпаклевки ПФ-00-2 (бывшая ЛШ-1) или ЛШ-30. Три часа сушки при температуре 18—20 градусов — и можно приступить к нанесению эмали.

Перед нанесением первого слоя отфильтруйте эмаль через капроновое сито № 49 или 52. Можно воспользоваться и четверо сложенной марлей. Раз покрасив, дайте слою высохнуть. Затем внимательно осмотрите деталь. Обнаружив царапины, небольшие углубления, замажьте их шпаклевкой ПФ-00-2 или АШ-30 и просушите; затем зашлифуйте шкуркой № 4 с водой и подкрасьте эмалью. Только теперь можно наложить второй слой.

«Невидовые» детали, такие, как рама, верхняя и нижняя траверсы, закрылки, покрывают двумя-тремя слоями. Такие же бросающиеся в глаза детали, как бензобак, колесные щитки, кожухи вилок покройте тремя-четырьмя слоями эмали. Наносите их таким же образом, как и первый слой.

После окраски эмалью МЧ-13 для большей привлекательности покройте мотоцикл лаком УВЛ-3.

Не всегда есть нужда в окраске мотоцикла целиком. Отдельные локальные повреждения можно ликвидировать, закрашив соответствующие места.

Приступая к работе, вымойте и высушите деталь, которую вы намерены обновить. Если повреждена только пленка, а грунтовка сохранилась, возьмите водостойкую шкурку № 4 или № 5 (бывшие № 230 и № 280), осторожно пошлифуйте ею поврежденное место и только тогда можете подкрасить его эмалью МЧ-13 или МЛ-12. Поверхность, подвергнутую обработке, сушат 48 часов. Это время можно сократить до 1 часа, если применить рефлекторные лампы, установив их на расстоянии 400 мм.

В том случае, когда грунтовка тоже нарушена, после шлифовки шкуркой № 4 или № 5 поврежденное место покрывают специальной шпаклевкой (как ее приготовить, вы уже знаете), наносят слой глифталевого грунтовки ГФ-020. Далее действуют, как сказано выше.

Иногда возникает вопрос: чем красить? Выбор во многом зависит от того, что есть под рукой перед началом работы. В домашних условиях можно пользоваться кистями (рис. 2) и распылителем с пылесосом.

В заключение необходимо напомнить: после каждой операции дайте детали хорошо высохнуть — иначе вы не добьетесь хорошего результата.

Х. МИРОПОЛЬСКИЙ, инженер

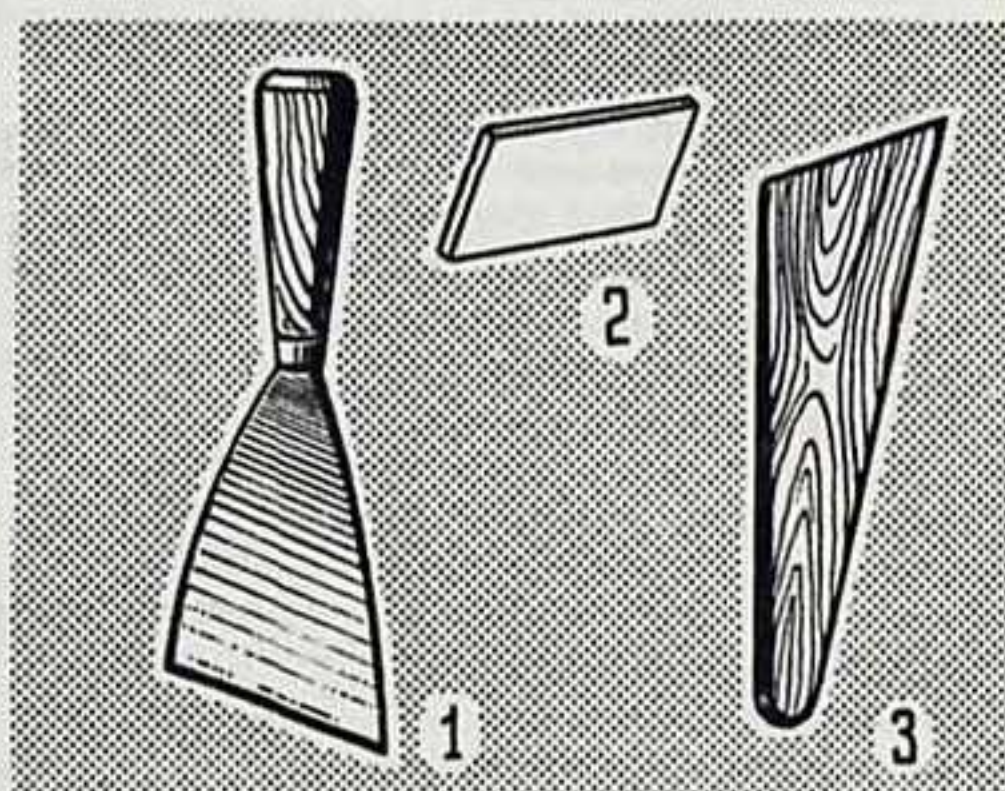


Рис. 1. Шпатели: 1 — стальной; 2 — резиновый; 3 — деревянный.

Рис. 2. Кисти: 1 — маховая (для окраски больших поверхностей); 2 — плоский ручник; 3 — круглый ручник; 4 — трафаретная; 5 — круглый щетиновый флейц; 6 — плоский флейц (из барсучьего волоса для сглаживания неровностей на свежескрашенной поверхности); 7 и 8 — филеобразные, или цировочные (для нанесения тонкой полоски краски по окрашенной поверхности); 9 — кисть-расхлестка.



ПОРШНЕВЫЕ КОЛЬЦА

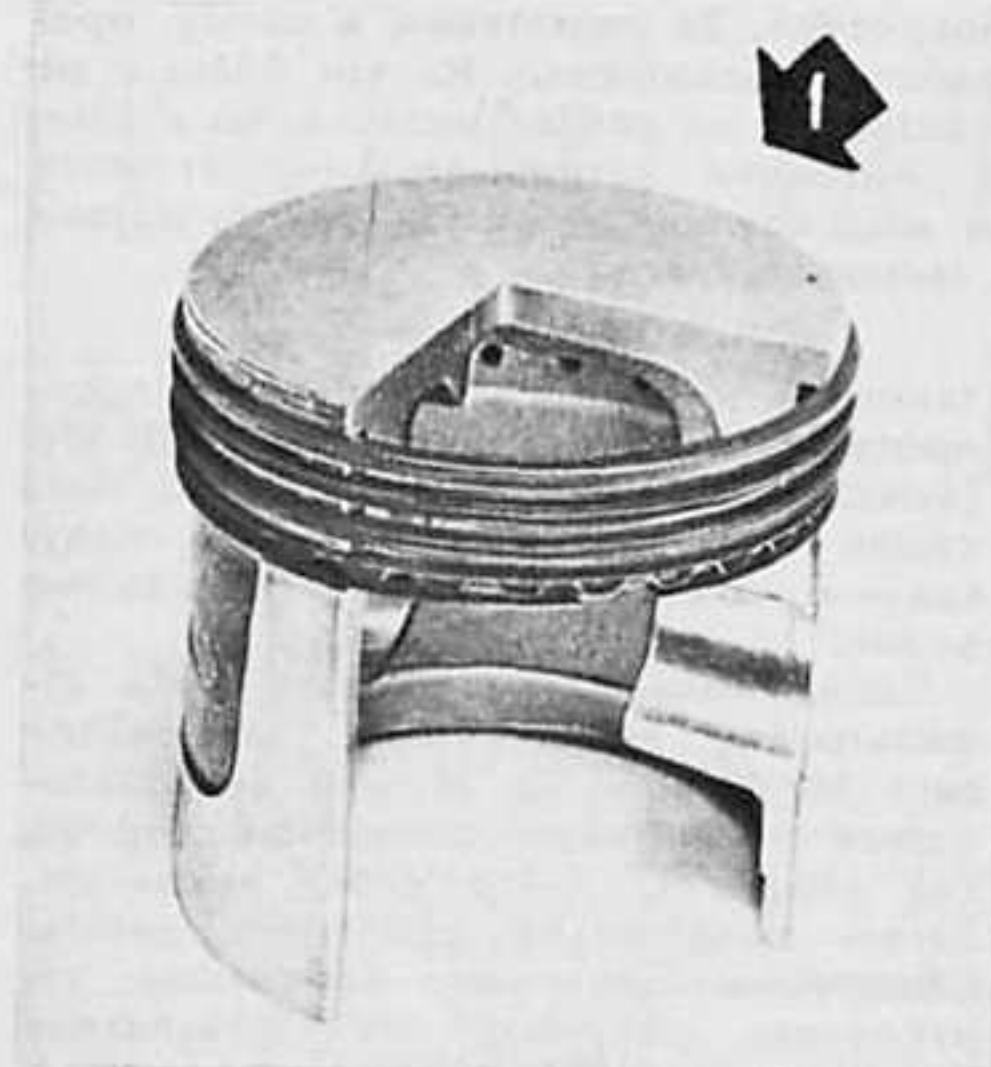


Рис 1. Поршень в сборе со стальными кольцами.

Рис. 2. Расположение стальных компрессионных колец в канавке: 1 — поверхность цилиндра; 2 — кольца; 3 — канавка поршня.

Рис 3. Схема установки поршня с кольцами в цилиндр: 1 — поршень; 2 — обжимка; 3 — гильза цилиндра; 4 — фаска.

Много споров в свое время было о возможности применения поршневых колец из стали в автомобилестроении. В конце концов вопрос был решен положительно. Интерес автомобилистов к нему совершенно естествен.

«Какова конструкция стальных поршневых колец и область их применения?» — такой вопрос задают, обращаясь в редакцию, Н. Кучеренко из Киева и многие другие читатели.

Мы попросили ответить им научного сотрудника Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института Ю. А. КОГАН.

ИЗ СТАЛЬНОЙ ЛЕНТЫ

Хорошие поршневые кольца — это и высокая компрессия в цилиндрах, и незначительное нагарообразование, и нормальный расход масла. Долгое время монопольное положение занимал чугун. Поршневые кольца из чугуна надежно и исправно несли свою службу. Но...

С каждым годом все более высокие требования предъявлялись к автомобилю. И естественно, что многочисленные исследования были посвящены продлению жизни двигателя — наименее «живучей» его части.

Многие ратовали за то, чтобы во время очередного текущего ремонта двигателя заменять чугунные поршневые кольца стальными. Приводились и аргументы. Стальные витые пластинчатые кольца благодаря большей податливости лучше прилегают к стенкам изношенных, деформировавшихся цилиндров. А наличие осевой упругости позволяет установить их на поршни с изношенными по высоте канавками. У стальных маслосъемных колец большие проходные сечения отверстий для стока масла и большая относительная подвижность элементов — они менее склонны к закоксовыванию.

Практика подтвердила справедливость этих высказываний. Установлено, что пробег двигателей со стальными кольцами до капитального ремонта больше на 15—20 процентов, а расход моторного масла снижается при этом на 30—50 процентов. Что и говорить, цифры внушительные. Именно поэтому с каждым днем увеличивается число автомобилей, в двигателях которых установлены стальные витые пластинчатые кольца.

Что представляют собой эти кольца и как их монтируют?

Взамен чугунного кольца в каждую канавку поршня, кроме верхней, ставят набор из нескольких тонких пластинчатых стальных колец (толщиной около 0,7 мм каждое), а в верхнюю — стандартное чугунное. Компрессионные стальные кольца имеют тарельчатую форму, их устанавливают в канавках с некоторым натягом по высоте. Расположение колец в поршне видно на рис. 1. Маслосъемное чугунное кольцо заменяют двумя плоскими стальными кольцевыми дисками с осевым расширителем, обеспечивающим правильное расположение колец в ка-

навке по высоте, и с радиальным расширителем, прижимающим их к стенке цилиндра.

Стальное кольцо стальному рознь, хотя с виду они как будто одинаковы. Но одни кольца делают хромированными, другие — нет. Нехромированные стальные кольца по двум причинам следует устанавливать только при текущих ремонтах — в изношенные цилиндры двигателей (при износах от 0,1 до 0,3 мм). Во-первых, именно в изношенных цилиндрах наиболее полно можно реализовать свойство таких колец хорошо приспособляться к форме цилиндра. Во-вторых, у работавших двигателей несколько повышена (за счет наклепа) твердость поверхности цилиндров, что исключает возникновение задиров. При комплектации же новых двигателей используются кольца, рабочая поверхность которых покрыта слоем хрома.

В изношенные цилиндры, не подвергавшиеся расточке, устанавливают стальные кольца номинального размера, а в расточенные под один из ремонтных размеров — кольца соответствующего ремонтного размера.

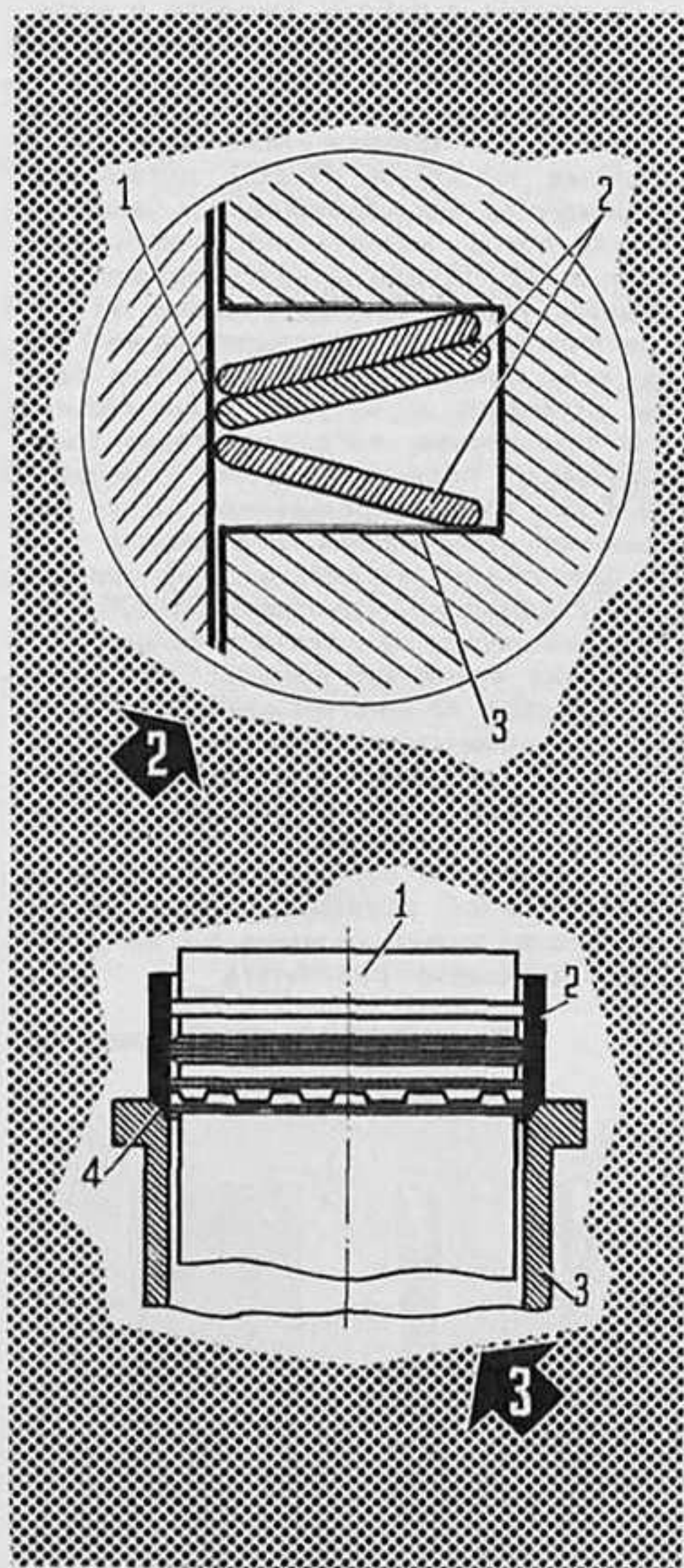
О том, как вообще устанавливаются кольца, по-видимому, нет необходимости рассказывать. Большинству водителей, а тем более механикам это хорошо известно. Когда же имеешь дело со стальными кольцами, надо знать некоторые особенности работы с ними.

Прежде всего необходимо убедиться, что острые кромки в стыке замка притуплены. Сначала следует завести кольцо одним концом, а затем, поворачивая поршень и удерживая кольцо, ввести его в канавку полностью. Оно как бы ввинчивается в канавку.

Стальные компрессионные кольца располагают так, чтобы их замки были сдвинуты на 90 градусов (при четырех кольцах в канавке) или на 120 градусов (при трех кольцах в канавке). Их «посадка» в канавке показана на рис. 2. Сдвиг замков маслосъемных колец — 180 градусов. Их устанавливают в следующем порядке: 1) радиальный расширитель; 2) нижнее кольцо; 3) осевой расширитель; 4) верхнее кольцо.

Набор стальных колец в канавке должен свободно перемещаться в радиальном направлении при легком нажиме пальцем.

Для установки поршня в сборе со стальными кольцами в цилиндр можно использовать обыкновенную обжимку из



ИНЖЕНЕРЫ
ОТВЕЧАЮТ
ЧИТАТЕЛЯМ

стальной ленты (рис. 3). Обжимка должна быть достаточно широкой, чтобы охватывать одновременно все наборы колец на поршне, а край ее обязательно должен заходить внутрь фаски цилиндра в верхней плоскости блока. Если это требование не будет соблюдено, то кольцо, когда оно выходит из-под ленты обжимки, заскочит в фаску цилиндра. При дальнейшем вдвигании поршня оно может отогнуться и попасть в пространство между поверхностями цилиндра и поршня, а это приведет к задиру цилиндра.

Когда сборка выполнена правильно, поршень легко перемещается в цилиндре. Если движение поршня затруднено, его следует вынуть из цилиндра и проверить. Если какие-либо кольца скрутились, их необходимо заменить. Когда нет новых

поршней нужного размера, стальные кольца помогают использовать старые поршни, имеющие износ верхних канавок. Для этой цели канавку растачивают по высоте и устанавливают в нее два кольца — чугунное и стальное плоское под ним.

При переходе на изготовление стальных поршневых колец коренным образом меняется характер производства: вместо отливки колец и их механической обработки — навивка из стальной ленты. А это дает возможность полностью автоматизировать процесс и в несколько раз сократить потребность в оборудовании и производственных площадях.

В нашей стране накоплен большой опыт массового применения стальных

витых поршневых колец при текущих ремонтах бензиновых двигателей автобусов, грузовых автомобилей, «Волги», «Москвича». Он свидетельствует о том, что замена чугунных колец стальными обеспечивает более длительную и надежную эксплуатацию двигателя, уменьшая расход моторного масла.

Наш грузовой автомобильный транспорт практически полностью обеспечен стальными поршневыми кольцами. И сейчас особенно важно увеличить выпуск их для легковых автомобилей. На заводе в Мичуринске недавно введен еще один цех по производству стальных колец.

Ю. КОГАН,

кандидат технических наук

По следам наших выступлений

С НОВОЙ МЕРКОЙ

Под таким названием в нашем журнале была опубликована статья А. Хохлачева («За рулем», 1966 г., № 8), в которой подверглись критике Выборгский, Куйбышевский, Ломоносовский и Оренбургский автотоклубы за слабую учебно-методическую работу с преподавателями и инструкторами, недостаточную требовательность, слабый контроль за качеством подготовки технических специалистов в учебных группах.

Как сообщили редакции председатели Куйбышевского, Ленинградского и Оренбургского обкомов ДОСААФ, статья обсуждалась в коллективах автотоклубов. Критика журнала признана правильной. Для устранения отмеченных в статье недостатков, пишут нам из обкомов, потребовалось время и соответствующие материальные затраты.

Так, для повышения качества обучения мотоциклистов в Оренбургском автотоклубе оборудован специальный класс, где размещены необходимые агрегаты, механизмы, детали, многие из них в разрезе; имеются схемы, плакаты, стенды. Повышена требовательность к инструкторам практического вождения.

Прошла соответствующую подготовку и получила удостоверение на право преподавания группа инструкторов вождения в Куйбышевском автотоклубе.

Так называлась помещенная в журнале «За рулем» (1966, № 3) рецензия на «Справочную книгу по мотоциклам, мотороллерам и мопедам» Б. Ф. Косенко и Б. П. Тюркина, которую выпустил Лениздат. В рецензии на конкретных примерах показывалось, что авторы книги плохо знают предмет, о котором они взялись судить, проявляют беспомощность, не критичность, техническую неграмотность. Описания моделей находятся на очень низком техническом и литературном уровне, изобилуют таким количеством нелепостей и ошибок, неправильных рекомендаций и прочих погрешностей, которые могут только дезориентировать читателей.

Непозволительные в любом труде, все эти недостатки особенно нетерпимы и вредны в книге, которая, судя по названию, рассматривается авторами и издательством как справочное пособие для тех, кто ездит на мотоциклах, мотороллерах и мопедах, обслуживает и ремонтирует их.

Редакции и читателям журнала хотелось знать, как относится к затронутым в рецензии вопросам издательство, выпустившее книгу. Однако неоднократные просьбы к издательству высказать свое мнение остались неуслышанными. Лениздат не посчитал нужным ответить на критику в свой адрес.

Рецензия, как указано выше, была напечатана в прошлогоднем мартовском номере журнала. 26 января 1967 года (спустя почти год!) редакция наконец получила ответ от Главного управления книжных издательств Комитета по печати при Совете Министров РСФСР. Начальник

Улучшена методическая работа в автотоклубах ДОСААФ Ленинградской области: регулярно проводятся сборы, семинары преподавателей, практикуются обсуждение лекций, открытые уроки, взаимные посещения занятий. В обучении шоферов и мотоциклистов чаще стали применяться современные средства — кино, диафильмы.

«ПУСТИТЕ В АВТОМОТОСПОРТ!»

Так называлась подборка писем наших читателей, опубликованная в № 8 журнала за прошлый год. Редакция получила ответы от организаций, в адрес которых были высказаны критические замечания.

Как сообщил нам заместитель председателя Тульского обкома ДОСААФ тов. Александров, факты, изложенные в письме мотоспортсменов г. Северо-Задонска, подтвердились. Недостатки, как и само письмо, обсуждались в ряде организаций ДОСААФ и в секциях автототоспорта. Одной из главных причин, тормозящих развитие мотоспорта, по мнению тов. Александрова, является недостаточное снабжение организаций ДОСААФ спортивными мотоциклами и запчастями.

В настоящее время обкомом ДОСААФ разработаны мероприятия по улучшению

работы спортивных секций и клубов. Выделено 23 тысячи рублей на приобретение спортивных мотоциклов и запчастей к ним, в том числе 7,5 тысячи рублей для спортивно-технических клубов. Новомосковскому, Узловскому, Кимовскому, Донскому райкомам ДОСААФ, автотото- и спортивно-техническим клубам, о которых шла речь в письме читателей, разрешено приобрести мотоциклы для занятий спортом на сумму 10 тысяч рублей.

Вопрос о необходимости создания в районном центре, г. Корсунь-Шевченковском, автотоклуба поднимался в письме П. Стрыкало из колхоза имени Ленина. Председатель Корсунь-Шевченковского райкома ДОСААФ Черкасской области В. Медведев сообщил редакции, что в настоящее время в районе организован спортивно-технический клуб, который подготовил уже более ста пятидесяти мотоциклистов и шоферов-любителей.

Помогите возродить мотоспорт в г. Херсоне! — такова основная мысль письма ударника коммунистического труда шофера первого класса В. Черногго, которое также было опубликовано в этой подборке. Начальник Херсонского автотоклуба тов. Ильченко сообщил, что факты, приведенные в письме, отражают «действительное положение мотоспорта в области». В настоящее время приняты меры к улучшению спортивной работы. В распоряжение членов мотосекции переданы четыре новых спортивных мотоцикла и три бокса. Тренировки мотоциклистов проводятся регулярно.

200000 ЭКЗЕМПЛЯРОВ БРАКА

Росглавиздата В. Богатов сообщает:

«Главное управление книжных издательств рассмотрело рецензию «200 000 экземпляров брака», опубликованную в журнале «За рулем» № 3 за 1966 год. «Справочная книга по мотоциклам, мотороллерам и мопедам», выпущенная Лениздатом в 1965 году, не случайно имеет на титульном листе подзаголовок «Устройство, обслуживание, ремонт». Совершенно логично, что в такой книге должна идти речь прежде всего о тех моделях, которые имеются у населения и эксплуатируются им. Вот почему авторы приводят необходимые данные по наиболее распространенным мотоциклам, хотя часть из них уже снята с производства.

Подобная справочная книга довольно трудоемкая в производстве. Когда она составлялась и редактировалась, новые модели еще не выпускались, поэтому, естественно, что сведений о них в справочнике нет. Главное управление книжных издательств указало главному редактору Лениздата тов. Хренкову на серьезные технические неточности и ошибки, которые приведены в рецензии, и поручило ему усилить контроль за научно-техническим уровнем подготовляемых изданий».

Как видим, основное содержание ответа сводится к оправданию того отмеченного в рецензии факта, что в книге главное внимание уделено описанию устаревших и давно снятых с производства моделей К1В, М1А, К-125, М-72, М-52 и других. Что же, в этом есть какая-то ло-

гика, хотя выпуск ряда указанных моделей прекратился 10—12 лет назад.

Но дело даже не в этом. Если бы все сводилось к некоторому отставанию «Справочной книги» от производства новых мотоциклов, это можно было бы понять и простить. Но непозволительным является тот факт, что в «Справочной книге» нет описания ни одной модели, «справка» о которой не содержала бы грубейших ошибок. Рецензент насчитал их более трехсот. Некоторые читатели журнала «За рулем» полагают, что эта цифра явно занижена. И это-то в «справочном пособии», самый смысл которого состоит в том, чтобы дать нужную, полезную и точную справку.

Об этой — главнейшей — стороне дела в ответе начальника Росглавиздата говорится лишь вскользь. А зря. Обилие ошибок в «Справочной книге» и дало нам право назвать ее браком. Эта оценка никак не оспорена, в том числе не подвергается она сомнению и в ответе Главного управления книжных издательств. А коли так, то необходимы конкретные практические меры, которые могли бы преградить дорогу выпуску брака. Об этих мерах и хотелось бы узнать более подробно.

При этом не следует забывать еще об одном обстоятельстве. «Справочная книга» имеет внушительный объем — 452 страницы, 23,73 условных печатных листа. Издана она тиражом 200 000 экземпляров. Нетрудно подсчитать, сколько бумаги истрачено, мягко скажем, впустую.

ВСЕ ФЛАГИ В ГОСТИ

«На наших автомобильных дорогах можно часто встретить автотуристов из-за рубежа. На их машинах возле номерного знака укреплен белая табличка. О чем она говорит?» — спрашивает нас ленинградец В. Вознесенский.

Согласно Международной конвенции о движении и Правилам движения по улицам городов, населенных пунктах и дорогам СССР на каждом автомобиле или мотоцикле, прибывающем из другой страны, кроме национального регистрационного номерного знака должен быть отличительный знак страны выезда. Он представляет собой белую эллиптическую табличку с буквенной литерой (заглавные буквы латинского алфавита), присвоенной этой стране. Такая табличка крепится на задней части автомобиля или мотоцикла.

Вот отличительные автомобильные (мотоциклетные) знаки некоторых европейских государств:

A — Австрия	H — Венгрия
B — Бельгия	J — Италия
BG — Болгария	N — Норвегия
CS — Чехословакия	NL — Голландия
CH — Швейцария	P — Португалия
DK — Дания	PL — Польша
F — Франция	S — Швеция
E — Испания	SF — Финляндия
EIR — Ирландия	SU — СССР
GB — Великобритания	TR — Турция
GR — Греция	YU — Югославия

ПЛАКАТЫ, МАКЕТЫ, ФИГУРЫ

Где можно приобрести учебно-наглядные пособия по изучению правил движения транспорта? — спрашивают редакцию руководители ряда учебных организаций ДОСААФ, преподаватели, занимающиеся подготовкой водителей автомобилей и мотоциклов.

Эти пособия изготовляют производственные комбинаты и мастерские ДОСААФ ряда республик, краев и областей. Так, мастерские Ростовского обкома ДОСААФ выпускают комплекты многокрасочных плакатов (60 штук) на планшетах размером 60×80 см, предназначенные для изучения Правил движения в автомотоклубах, школах, на курсах. Стоимость комплекта 72 рубля. Эти же мастерские делают специальные чемоданы с набором пластмассовых фигур (регулирующие, транспортные средства, светофоры и пр.) и пяти схем перекрестков, выполненных на планшетах. Стоимость набора 26 р. 60 к. Можно приобрести и более дешевый набор фигур — за 11 р. 26 к. Имеется также комплект из 26 красочных плакатов размером 25×35 см стоимостью 12 р. 50 к.

Заказы надо направлять по адресу: г. Ростов-на-Дону-18, Буденновский проспект, 76, мастерские обкома ДОСААФ. Аналогичные макеты и плакаты можно приобрести в мастерской Ставропольского крайкома ДОСААФ. Ее адрес: г. Кисловодск, ул. Чкалова, 19. Расчетный счет № 70011 в Кисловодском отделении Госбанка.

В мастерской республиканского спортивно-стрельного клуба ДОСААФ Белоруссии можно приобрести электрифицированный стол для изучения правил движения (цена без затрат на пересылку 147 рублей); магнитный макет с классной доской по правилам движения (цена 130 рублей). Адрес мастерской: г. Минск, парк имени М. Горького, республиканский стрелковый клуб. Расчетный счет республиканского комитета ДОСААФ № 70008 в Октябрьском отделении Госбанка г. Минска.

Учебно-наглядные пособия и плакаты изготовляет также производственный комбинат ДОСААФ Литовской ССР, находящийся в г. Вильнюсе по ул. Полоцкой, 40. Расчетный счет № 60930.

Такой же комбинат имеется в Латвии. Там можно купить комплект из 117 полноразмерных фигурок с изображением всех видов городского транспорта, пяти схем перекрестков, набор дорожных сигнальных знаков и средств регулирования. Все это упаковано в деревянный ящик-чемодане (стоимость полного комплекта 25 рублей; без ящика и схем — 17 р. 15 к.). Эти наборы комбинат высылает по заявкам организаций и учреждений как наложенным платежом, так и с выставлением счета на инкассо при получении гарантийного письма от заказчика. Адрес: г. Рига, ул. Акас, 4, производственный комбинат республиканского комитета ДОСААФ Латвийской ССР. Расчетный счет № 260909 в Московском отделении Госбанка Риги.

МАСЛА ДЛЯ ДВИГАТЕЛЕЙ

«МОСКВИЧЕЙ»

Многие читатели спрашивают, следует ли использовать в двигателе «Москвича-407» новое масло АС-8 и можно ли разбавлять летние масла маслом МК-8 для облегчения пуска двигателя зимой.

Для двигателей «Москвича» моделей 407 и 407Д ранее рекомендовалось применять масло Индустриальное 50 (Машинное СУ) — ГОСТ 1707-51. В связи с началом производства специального автомобильного масла АС-8 — ГОСТ 10541-63 с мая 1964 года оно рекомендовано для предпочтительного использования в двигателе модели 407-Д1, установившемся в то время на автомобилях «Москвич-403». Это же масло является основным для двигателя автомобиля «Москвич-408». Его же можно считать лучшим для двигателей машин Московского завода малолитражных автомобилей прежних выпусков.

Масло АС-8 содержит моющую присадку ВНИИ НП 360. Она обуславливает его быстрое темнение при работе двигателя. Но это не может служить признаком необходимости его замены ранее рекомендованных сроков.

Особенно эффективно его использование зимой. Это масло обеспечивает достаточно легкое проворачивание коленчатого вала двигателя при температуре до минус 20 градусов.

Те же, кто использует в это время года летние масла, могут разбавлять их маслом МК-8 (ГОСТ 6457-53) для облегчения пуска двигателя. Однако, приготавливая такую смесь, следует избегать чрезмерного разбавления, так как при этом ухудшаются ее смазывающие свойства. В частности, при разбавлении масла СУ Веретенным 2, количество последнего не должно превышать 20 процентов. Приблизительно такие же пропорции должны быть выдержаны и при использовании масла МК-8.

РЕМОНТ БЛОКА

Можно ли растачивать цилиндры «Победы» и ГАЗ-51 до диаметра 88 мм? Этот вопрос интересует читателя С. Цицана из Латвии.

После использования всех ремонтных размеров блока цилиндров двигателей «Победы» и ГАЗ-51 восстанавливают запрессовкой специальных гильз с дальнейшей обработкой под начальный диаметр цилиндров. Размеры гильз и рекомендации по ремонту двигателей можете найти в книге Г. К. Шнейдера «Ремонт двигателей автомобилей ГАЗ и УАЗ» любого издания. Растачивать же цилиндры до диаметра 88 мм не позволяет толщина стенок блока.

РЕГУЛЯТОР РАЗРЕЖЕНИЯ

Что представляет собой прибор «регулятор разрежения», который создан в НАМИ? Такой вопрос интересует читателя Н. Василенко из Киева.

Созданный в НАМИ регулятор разрежения устанавливается на впускной трубе. При торможении автомобиля двигателем он автоматически включается в работу. Регулятор разрежения впускает в трубу минуя карбюратор большое количество воздуха и тем самым резко снижает создающееся в ней разрежение.

Что это дает? Прежде всего, уменьшается просос масла через поршневые кольца в камеры сгорания и расход картерного масла, повышается топливная экономичность двигателя. Важно и то, что меньше замасливаются электроды свечей и устраняются «хлопки» в выпускной системе.

Регуляторы разрежения изготовляет завод «Автоприбор», и они устанавливаются на автомобилях ЗИЛ.

О ТРУДОВОМ ДОГОВОРЕ ШОФЕРА

«Мы с товарищем работали на цементовозах. Потом нас временно перевели на самосвалы. Моему приятелю сохранили средний заработок по прежней работе, а мне стали платить по выполняемой, а это на 10 рублей меньше. Когда я пошел выяснять, оказалось, что я не так написал заявление при поступлении на работу. Неужели это имеет значение?» — спрашивает Н. Числов из Магнитогорска.

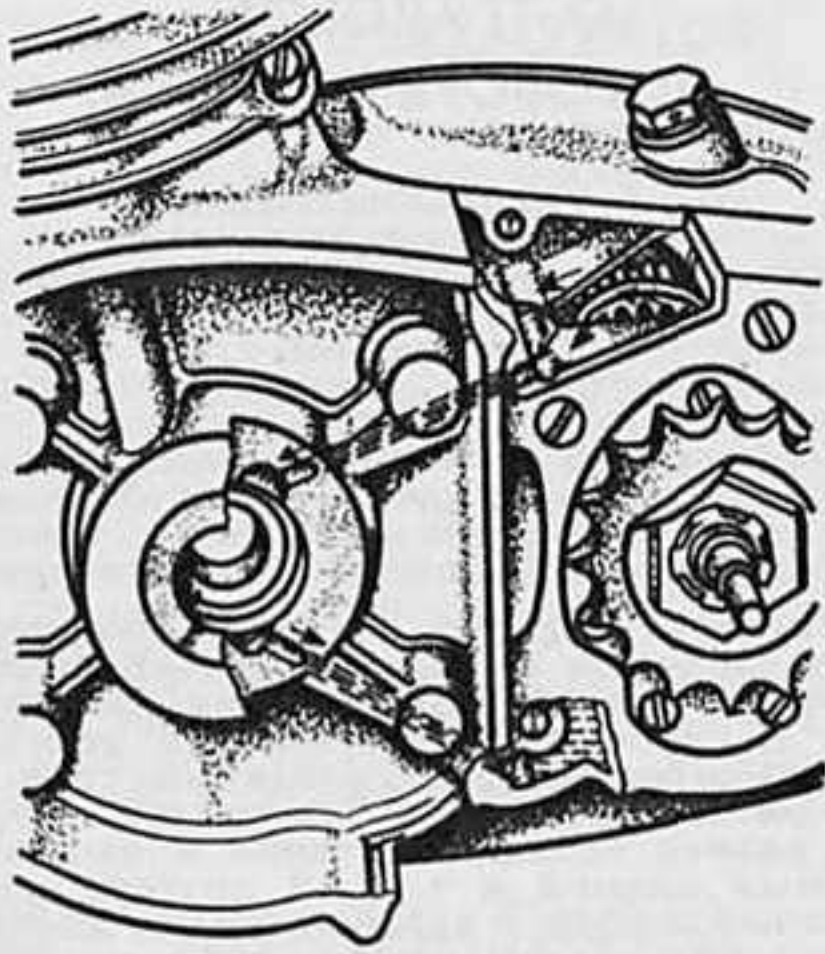
Условия трудового договора, заключаемого шофером с администрацией автохозяйства, можно разделить на две группы. К одной из них относятся условия, регламентируемые законодательством, — продолжительность рабочего дня, отпуска, размер тарифной ставки и выплачиваемых премий и т. п. К другой — те, которые шофер и администрация должны определить сами, в том числе и какую работу шофер будет выполнять.

Дело в том, что в автохозяйстве нередко бывают собраны автомобили различной грузоподъемности и даже типа. А работа шофера одной и той же квалификации на автомобилях разных типов и различной грузоподъемности оплачивается неодинаково. Вот почему администрация и шофер при оформлении приема на работу должны договориться: будет ли водитель работать на автомобиле определенного типа, грузоподъемности (местности) или на любом автомобиле из числа имеющихся. Намекаясь поручить шоферу работу на различных автомобилях, администрация обязана разъяснить ему в этом случае, на автомобилях каких именно типов он будет трудиться и как будет оплачиваться работа на каждом из них.

Эта договоренность администрации и шофера о роде деятельности оформляется заявлением шофера и приказом администрации. В первом случае шофер, скажем, пишет в заявлении: «Прошу принять меня шофером для работы на автомобиле «Волга», а в приказе указывается: «Зачислить шофером для работы на автомобиле «Волга». Во втором случае заявление выглядит иначе: «Прошу принять меня шофером для работы на автомобилях всех типов, грузоподъемности, местности»; соответственно формулируется и приказ.

Такой порядок уточнения рода деятельности шофера при приеме его на работу установлен постановлением Государственного комитета Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы и Секретариата ВЦСПС от 1 апреля 1966 г. № 7/8 «О порядке оплаты труда шоферов при работе на автомобилях различного типа и грузоподъемности (местности)». Каждый шофер должен отчетливо сознавать, какие обязательства он на себя принимает и какие права получает администрация автохозяйства при его согласии работать на автомобилях всех типов. Если при поступлении шофера на работу была достигнута договоренность о том, что он будет работать на автомобиле одного определенного типа, перемещение его по инициативе администрации для работы на автомобиле другого типа и грузоподъемности должно рассматриваться как перевод на другую работу с оплатой труда в соответствии с действующим трудовым законодательством и Положением об оплате труда шоферов. В частности, перевод вследствие производственной необходимости производится на срок до одного месяца с сохранением за шофером среднего заработка по прежней работе, если работа, на которую он переведен, оплачивается ниже (ст. 37-1 КЗОТ).

В том случае, если при поступлении шофера на работу была достигнута договоренность о том, что шофер будет работать на автомобилях всех типов и грузоподъемности (местности) и эта договоренность отражена в заявлении шофера и приказе о зачислении на работу, перемещение его с автомобиля одного типа на другой не является переводом на другую работу и труд оплачивается по выполняемой работе. Следовательно, от того, какая договоренность о роде деятельности была достигнута при поступлении шофера на работу, а стало быть — какое заявление написано и какой издан приказ, зависит и размер оплаты труда шофера в случае перевода.



ленчатого вала и рабочих поверхностей кривошипно-шатунной группы была надежной при минимальном отложении нагара, стал предметом исследования. Так было установлено, что смесь до 1:50 можно применять без ущерба для двигателя. В Италии для двигателей «Веспа» 50, 125, 150 см³ и для модели «Динго» фирмы «Мото-Гуцци» рекомендована смесь 1:50. В Японии для многих моделей, в том числе для двухцилиндровой «Ямахи» 89 см³, масло в смеси составляет 2 процента и даже меньше. Однако по такому пути можно пойти в том случае, если имеются масла для двухтактных двигателей с хорошими физическими и химическими свойствами.

Высокая литровая мощность современных двигателей требует эффективного

Рис. 1. Смазка левого подшипника коленчатого вала маслом из коробки передач в двигателе мотоцикла «Супербантам» фирмы БСА.

ОБОРОТЫ И СМАЗКА

Надежная смазка трущихся деталей двухтактных мотоциклетных двигателей — это целый ряд проблем. Дело в том, что при работе двигателя на высоких режимах смазки, подводимой к трущимся поверхностям, требуется значительно больше, чем при работе на малых оборотах. Если этот процесс в зависимости от режимов не регулируется автоматически, то при работе на малых оборотах масло, примешиваемое к топливу, создает дымный выпуск, нарушает зажигание «забросом» свечи и приводит к закоксовыванию колец и каналов.

Различные зарубежные фирмы решают вопросы смазки по-разному.

Как правило, пропорция масла в смеси составляет 1:25 или 1:20.

Однако, как показала практика эксплуатации двигателей «Симсон» 50 см³ (ГДР), применение смеси 1:33 не вызвало никаких повреждений.

Вопрос о том, какая пропорция масла в топливе требуется, чтобы смазка ко-

впуска, при котором происходит значительное охлаждение картера. Хорошая же смазка осуществляется лишь при высокой температуре в нем, когда рабочая смесь быстро испаряется, а масло выпадает в виде капель и смазывает подшипники нижней и верхней головок шатуна.

Для улучшения смазки коренных подшипников и предохранения их от коррозии английская фирма БСА над двигателем рабочим объемом 174 см³ осуществила смазку левого коренного подшипника маслом из коробки передач (рис. 1), а двух правых подшипников — маслом из картера передней передачи.

Фирма «Ямаха» для изменения дозировки масла применяет систему (рис. 2), в которой подача масла регулируется в зависимости от положения дросселя и числа оборотов двигателя. Такая система обеспечивает очень широкий выбор состава смеси, поступающей в цилиндры: около 1:200 на холостом ходу; 1:100 — 1:120 при $\frac{1}{8}$ открытия дросселя, 1:60

при $\frac{1}{2}$ открытия и 1:20 при полном открытии.

Преимуществом этой системы является более чистый выпуск, меньшее закоксовывание поршневых колец и «забрасывание» свечи. Кроме того, отпадает необходимость в приготовлении смеси при заправке.

Система включает насос плунжерного типа с приводом от вторичного вала коробки передач. Следовательно, число оборотов насоса изменяется прямо пропорционально числу оборотов вала двигателя, но основное изменение подачи достигается изменением положения узла плунжера относительно рабочего кулачка, благодаря чему удлиняется или сокращается ход плунжера. Масляный насос представляет собой очень точное дозирующее устройство, требующее большой тщательности изготовления.

Другой системой смазки оборудованы мотоциклы фирмы «Сузуки». В противоположность системам с насосом, в которых масло подается во впускной патрубок, здесь смазываются непосредственно коренные подшипники и нижняя головка шатуна. Масло поступает в одноплунжерный насос, приводимый в действие понижающей передачей от коленчатого вала (в одноцилиндровом двигателе) или от вала привода тахометра (в двухцилиндровом). Величина хода плунжера переменная и регулируется ручкой газа: трос дросселя проходит через соединительную коробку, от которой второй трос идет к сектору насоса с переменным ходом. Следовательно, подача масла регулируется двумя путями: во-первых, чем выше число оборотов двигателя, тем быстрее станет работать насос и тем больше масла будет поступать; во-вторых, когда ручка газа открыта, ход плунжера увеличивается и подача масла возрастает еще больше. Масло по двум нейлоновым трубкам подается под давлением через два шариковых клапана к двум крайним коренным подшипникам и затем смазывает под давлением шатунные шейки (рис. 3). Далее масло распыляется по стенкам цилиндра и смазывает поршневый палец.

Таким образом, кривошипно-шатунная группа смазывается под давлением. Средний опорный подшипник коленчатого вала смазывается маслом, поступающим из коробки передач.

А. ВАГНЕР, инженер

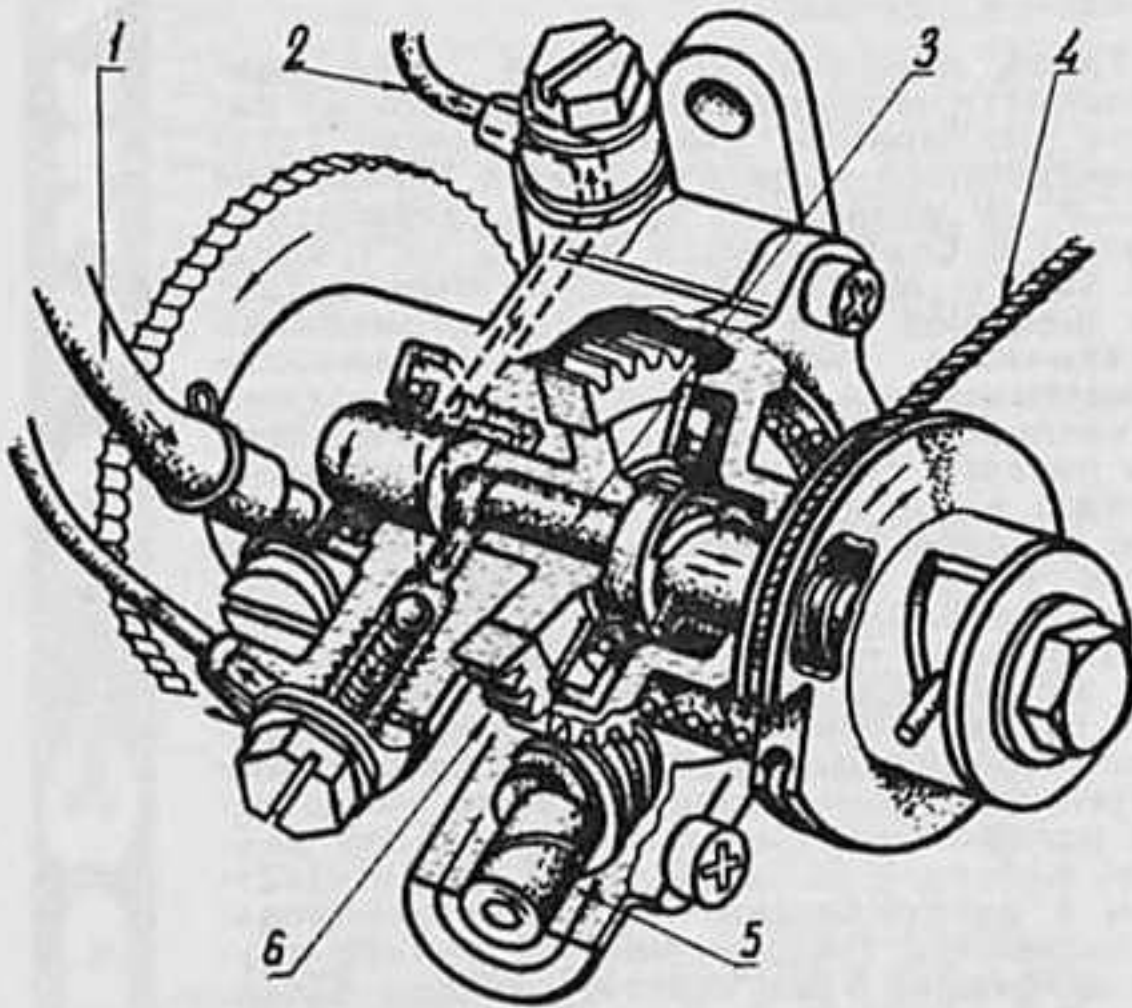


Рис. 2. Система смазки на «Ямахе»: 1 — магистраль, подающая масло из резервуара; 2 — магистраль для подачи масла во впускной тракт; 3 — шток; 4 — контрольный трос дроссельного золотника; 5 — червяк; 6 — шестерня червячной передачи.

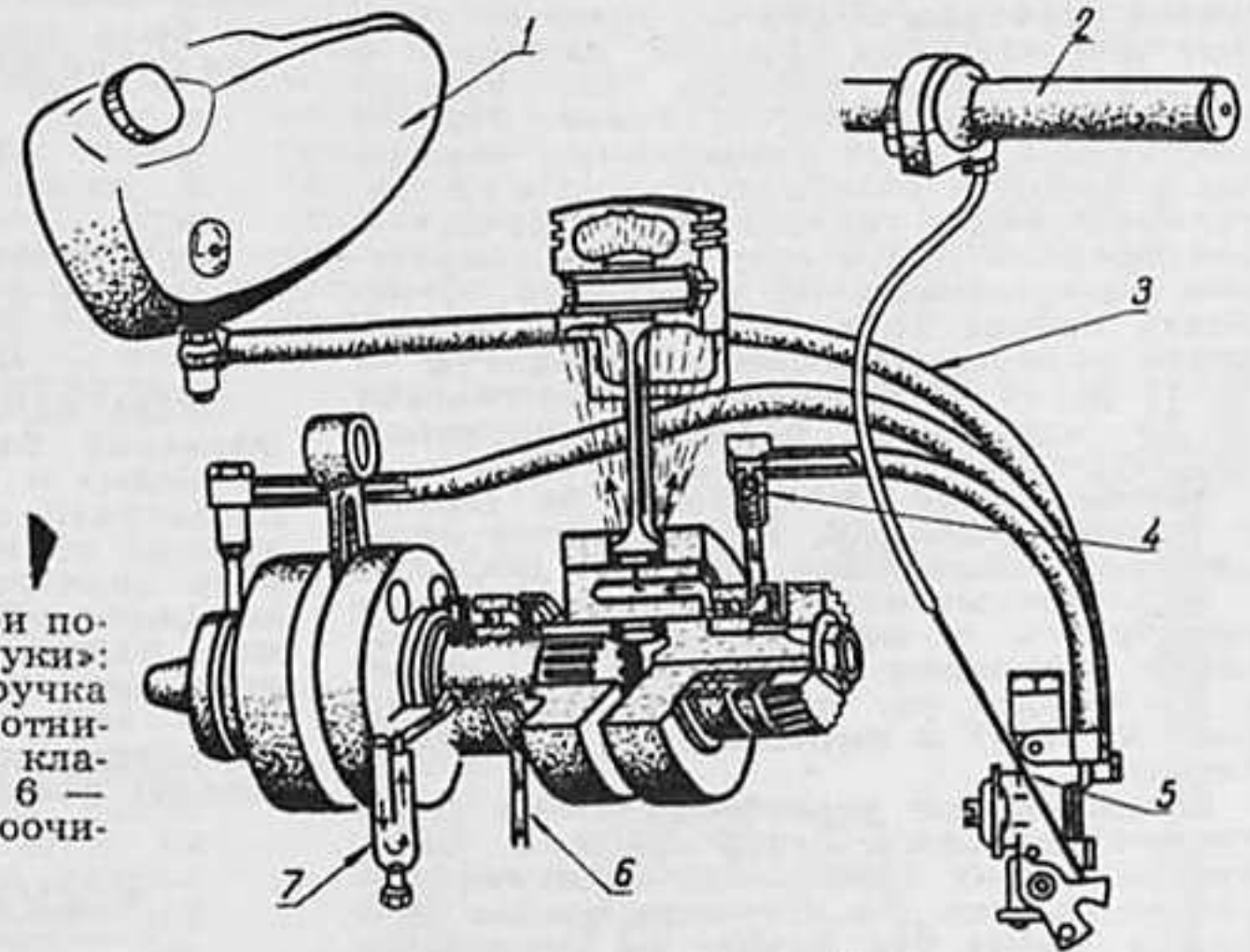


Рис. 3. Система смазки при помощи насоса фирмы «Сузуки»: 1 — масляный бак; 2 — ручка управления дроссельным золотником; 3 — маслопровод; 4 — клапан; 5 — масляный насос; 6 — выпускной канал; 7 — маслоочиститель.

БЕНЗОБАКИ ИЗ НЕЙЛОНА

Стальной топливный бак у автомобиля скоро, вероятно, так же устареет, как в свое время подножки. На национальной выставке пластмасс в Нью-Йорке фирма «Филипс петролеум» представила полиэтиленовые баки, изготовленные способом выдувного формования. Они будут устанавливаться на новых моделях машин большой грузоподъемности. Представители фирмы утверждают, что эти бензиновые баки емкостью в 86 л, весящие всего 4,3 кг, оказывают удару сопротивление на 30 процентов большее, чем

металлические. Таким образом, они безопаснее. Кроме того, они не ржавеют, не протекают и не загрязняют топливо. Штуцеры остались стандартными.

Автомобильная компания «Кайзер ДжиП» проводила испытания другого полиэтиленового бака, сделанного способом центробежного литья. Оснастка для его изготовления обходится на 10 процентов дешевле, чем для стального. Общая стоимость такого бака значительно ниже еще и потому, что после снятия с вращающейся литейной машины не требуется ни отделки, ни сборки. Этот бак также экспонировался на нью-йоркской выставке.

Компания «Эллайд кеминг» демонстрировала топливные баки из нейлона.

Различные автомобильные фирмы испытывают пластмассы для замены ими разных деталей автомобиля. «Дженерал моторс» уже начала производство надставок с двойными фарами на крылья автомобиля «Понтиак Каталина», сделанных из высокопрочного сополимера. Эти надставки монтируются при помощи болтов. Таким образом, смена осветительных узлов значительно облегчена. Пластмассовые надставки дешевле, легче монтируются и меньше подвержены коррозии, чем отлитые под давлением цинковые, использовавшиеся на прежних моделях. Сейчас испытывают нейлон для изготовления таких надставок.

Кроме этого, на выставке демонстрировались бензопроводы и декоративные детали автомобилей. Общий вес таких деталей из пластмасс на один автомобиль уже сейчас достигает 18 килограммов.

Газовая турбина на тягаче



«Турбо-титан III» с полуприцепом.

Недавно фирма «Шевроле» (США) построила новый тягач. Он должен работать с полуприцепом-фургоном из нержавеющей стали, вес автопоезда 35 тонн, длина 15 метров. Особенности «Турбо-титана III» (так названа новая машина) — газотурбинный двигатель и автоматическая трансмиссия.

Газотурбинные двигатели все настойчивее «наступают» на позиции поршневых. Их разработкой конструкторы фирмы «Шевроле» занимаются уже более 15 лет. Двигатель «Турбо-титана» — пятая турбина, сделанная за эти годы. В нем использованы результаты многочисленных исследований. При 4000 об/мин на выходном валу двигатель имеет мощность 280 л. с. В то же время число оборотов тяговой турбины достигает 35 000 в минуту, а турбины привода компрессора — 35 700. Максимальный крутящий

момент 121 кгм. В камере сгорания температура достигает 930 градусов.

Установленный вдоль продольной оси автомобиля двигатель как бы разделен на три взаимосвязанных части. «Сердце» его — турбины — в центре. Спереди — камера сгорания, сзади — понижающий редуктор. Теплообменник представляет собой пористый барабан. Благодаря этому «холодильнику» температура газов, идущих от ведущей турбины, снижается с 630 градусов до 149—260. Теплообменник повышает к.п.д. двигателя и снижает шум.

Тягач «Турбо-титан» не имеет привычной системы тормозов. Для торможения водитель пользуется двигателем. В автоматической трансмиссии, имеющей шесть передач, двигатель успешно выполняет роль тормоза-замедлителя.

Выставка гаражного оборудования

Недавно в торговом представительстве Польской Народной Республики в Москве были продемонстрированы образцы гаражного оборудования.

На стендах — гидравлические домкраты различной грузоподъемности, оборудование для смазки узлов автомобиля, приборы и аппаратура для проверки электрооборудования автомобиля, прибор, измеряющий угол установки передних колес, оборудование для мойки и т. д.

Большой интерес вызвал у посетителей прибор для контроля за установкой фар. Его размещают на направляющих перед

включенной фарой автомобиля. Поток света преобразуется оптической системой зеркал и линз в узенький луч, попадающий на шкалу. В зависимости от деления, на которое лег луч, можно определить, правильно ли отрегулирована фара. На пути луча установлено фотосопротивление, преобразующее световую энергию в электрический ток. Таким образом, можно контролировать и силу света фары.

Представленные на выставке экспонаты убедительно говорят об успехах, достигнутых нашими польскими друзьями.

Техника за рубежом

НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

Когда шведская фирма СААБ объявила о том, что на модели 1967 года будет устанавливаться V-образный четырехцилиндровый двигатель, у многих это вызвало некоторое удивление. За все время выпуска переднеприводных автомобилей СААБ-96 фирма ставила на них только двухтактные трехцилиндровые рядные двигатели рабочим объемом 841 см³. Такой двигатель, работающий на маслобензиновой смеси в соотношении 1:33, с возвратно-петлевой продувкой развивает при степени сжатия 8,1 мощность 40 л. с., имея максимальный крутящий момент 84 кгм при 3000 об/мин.

Однако большими недостатками этих двухтактных двигателей являются относительно высокий расход топлива и несколько дымный выпуск. В связи со специальными законами, принятыми или принимаемыми в настоящее время в различных странах, которые ограничивают загрязнение воздуха выпускными газами, последний недостаток мог помешать экспорту автомобилей СААБ. Поэтому фирма заключила соглашение с западногерманским филиалом «Форда» на поставку V-образных четырехцилиндровых двигателей от модели «Форд-таунус 12М» (кстати, тоже переднеприводной), которые по своим габаритам вписываются в моторный отсек автомобиля СААБ-96. Выпуск автомобилей СААБ-96 с двухтактными двигателями будет продолжаться, правда, в меньшем количестве.

СААБ-96
1967 года.



Собеслав Засада — чемпион Европы

В 800 километрах от Лондона решилась судьба первого места в чемпионате Европы по авторалли 1966 года. Здесь, на заключительном, тринадцатом этапе первенства — ралли Английского королевского клуба, оставил трассу один из основных претендентов на победу финн Тимо Мякинен. Он так и не смог ликвидировать разрыв в три очка, отделявший его от лидера первенства поляка Собеслава Засады.

Итак, спортивный мир получил нового чемпиона Европы. Впервые им стал представитель социалистической страны. Прошлогодний победитель Рауно Аалтонен выступал неудачно и оказался за чертой призеров. Второе место досталось Тимо Мякинину, третье — шведу Тому Тране.

Большие успехи Засады в таких труднейших соревнованиях этого года, как «Ралли цветов» в Италии, «Рейд польский», как ралли «Акрополис» в Греции, ралли в ФРГ, говорят сами за себя. Эти успехи по праву разделяет жена чемпиона Ева Засада, которая не раз стартовала вместе с мужем в качестве штурмана.

Первые достижения Засады в спорте относятся к послевоенным годам. Будущий чемпион Европы по ралли входил в сборную команду Польши по легкой атлетике и в метании копья конкурировал с одним из сильнейших в мире копьеметателей Янушем Сидло. Участие в легкоатлетических состязаниях, увлечение лыжами и настольным теннисом оказались очень полезными для такого слож-

ного вида спорта, как автомобильное ралли, требующего выносливости, самообладания и многих других спортивных качеств.

Советские раллисты давно дружат с Собеславом Засадой. Мы от души рады его успеху и поздравляем с заслуженной победой.

Сюрприз на старте чемпионата

Чемпионат мира 1967 года по кольцевым автогонкам (формула 1) открылся соревнованиями под Иоганнесбургом. Из 18 стартовавших десять не дошло до финиша. И среди них Г. Хилл и Д. Кларк, выступавшие на «Лотусах».

Неожиданную победу одержал молодой гонщик завода «Купер» мексиканец Педро Родригес. Дистанцию в 80 кругов он преодолел со средней скоростью 155,709 км/час. На втором месте — Д. Лав («Купер»), на третьем Д. Сертисс («Хонда»). Чемпион прошлого года Д. Брэбхэм был только шестым.

В новом сезоне большим изменениям подверглись составы фирменных команд, выступающих в чемпионате мира по формуле 1. Ниже названы основные заводские гонщики, участвующие в первенстве: ВРМ — Д. Стюарт и М. Спенс; «Брэбхэм-Репко» — Д. Брэбхэм и Д. Хьюлм; «Игл» — Д. Герней и Р. Гинтер; «Купер-Мазерати» — И. Риндт и П. Родригес; «Лотус» — Д. Кларк и Г. Хилл; «Мак-Ларен» — В. Мак-Ларен; «Феррари» — Л. Бандини и Д. Уильямс; «Хонда» — Д. Сертисс.

Рекорды, рекорды...

Конец прошлого года принес новые высшие достижения. Три рекордных результата показал австриец И. Орнер на гоночных автомобилях «Абарт». На дистанции четверть мили (401 метр) в классе 750 см³ он развил скорость 99,307 км/час, в классе 1100 см³ — 111,116 км/час. На 500 метров с места его результат в классе 750 см³ — 106,163 км/час.

Английский гонщик Л. Тернер на автомобиле «Форд-кортна спешл» в классе до 1500 см³ установил несколько международных рекордов на коротких дистанциях со стартом с места: четверть мили — 129,1 км/час, 500 метров — 140,9 км/час, 1 километр — 170,8 км/час.

В классе до 2000 см³ три новых международных рекорда превысил Г. Гане (ФРГ). На автомобиле «Брэбхэм» с 315-сильным двигателем BMW он развил на четверть мили скорость 135,7 км/час, на 500 метров 142,2 и на 1 километр — 180,2 км/час.

Два рекорда на дистанции 10 километров установил 54-летний В. Герц (ФРГ). На автомобиле «НСУ-специал» в классе 500 см³ он достиг 258,7 км/час, а в классе 350 см³ — 249,2 км/час.

Обновлены и некоторые мотоциклетные рекорды. Итальянец П. Кава на машине «ФБ-Минарелли» класса 75 см³ в заездах с места на дистанции 1 километр показал 103 км/час, 10 километров — 132 км/час и на 100 километров — 136 км/час.

Спортивный ГЛОБУС

Около 50 книг, альбомов и плакатов наметило выпустить издательство «Транспорт» для автомобилистов в этом году. Среди них пособия и учебники для шоферов-профессионалов и автолюбителей.

Выйдет в свет книга В. Надеждина и И. Плеханова «Автомобиль «Москвич-408». Авторы приводят рекомендации по обкатке, техническому обслуживанию и вождению автомобиля в различных дорожных условиях. Особое внимание они уделяют зимней эксплуатации машины, определению и устранению наиболее часто встречающихся неисправностей, использованию автомобиля для туристских поездок, а также его консервации. Книга доступна широкому кругу автомобилистов.

В пособии для шоферов «Автомобиль ГАЗ-53А». А. Степанова и И. Чайковского подробно описаны устройство, рабочие процессы, техническое обслуживание агрегатов и систем этого автомобиля.

Авторы брошюры «Безаварийная работа на автомобиле» — опытные водители М. Калик и П. Оглоблин. Они рассказывают о

наиболее важных условиях подготовки автомобиля к работе, об его вождении по улицам городов и дорогам. Читатель найдет в книге и анализ отдельных дорожно-транспортных происшествий.

По просьбе автомобилистов вновь будут допечатаны с матриц «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР», а также книга Г. Кликовштейна, Г. Соловьева и Н. Юмашева «Пособие по правилам движения автомобилей». Кроме того, выйдут учебники для шоферов первого, второго и третьего класса.

Многие читатели уже приобрели в прошлом году учебное пособие А. Милушкина, В. Надеждина, И. Плеханова и К. Шестопалова «Автомобиль», предназначенное для учащихся средних школ. Полезной книга оказалась и для тех, кто учится в автошколах, для широкого круга автолюбителей. В ней даны основные сведения по устройству, эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ГАЗ-21 «Волга», ГАЗ-51А, ГАЗ-53Ф, ЗИЛ-130 и МАЗ-500. В нынешнем году эта книга вновь появится на прилавках магазинов.

Учащиеся-заочники курсов повышения квалификации водителей получают «Пособие для шоферов» А. Газаряна. В этой книге описываются способы устранения неисправностей механизмов, систем и приборов автомобилей, содержатся необходимые сведения для самостоятельного выполнения работ по их техническому обслуживанию, а также о применяемом при этом гаражном оборудовании.

Оригинальное учебное пособие для подготовки шоферов и автолюбителей написали А. Азарх и П. Белкин. Их книга «Упражнения по правилам движения транспортных средств» привлечет внимание широкого круга автомобилистов. В ней содержатся упражнения по практическому выполнению сигналов регулировщиков, светофоров, требований дорожных знаков, указателей и линий разметки, по проезду нерегулируемых перекрестков и площадей.

Издательство готовит к выпуску две научно-популярные брошюры: «Повышение проходимости автомобиля Г. Гаспарянца и «Эстетика автомобильных дорог» С. Трескинского.

В плане издательства на 1967 год много книг для инженеров и техников. Некоторые из них могут заинтересовать также широкие круги шоферов и автолюбителей. К ним относятся, например, «Грузовой автомобиль ЗИЛ-130» В. Ершова и М. Залетаева, «Электрооборудование автомобилей» А. Емельянова и Г. Ипатов, «Краткий автомобильный справочник». Из наглядных пособий можно выделить настольный многокрасочный альбом «Автомобили МАЗ-500, МАЗ-503 и МАЗ-504».

В заключение напомним читателям, что книги и плакаты для автомобилистов можно заказать в местных магазинах Книготоргов, отделений издательства «Транспорт», имеющихся при управлениях железных дорог в Ленинграде, Одессе, Риге, Саратове, Свердловске, Ташкенте и ряде других городов, в центральном магазине «Транспортная книга», а также непосредственно в издательстве (Москва, К-92, ул. Сретенка, 27/29). Литература может быть выслана по почте — наложенным платежом.

В. ДОБРУШИН,
старший редактор
издательства «Транспорт»

Знаете ли Вы "Ковровец"?

Конкурс на призы журнала «За рулем» и Ковровского мотоциклетного завода

Этот конкурс мы открыли в январском номере журнала за этот год. Там были опубликованы его условия, и в частности указывались сроки присылки ответов в редакцию. В интересах участников конкурса жюри решило продлить эти сроки.

Последний день, когда можно послать ответы на вопросы первого тура, — 1 апреля, второго тура — 1 мая, третьего тура — 1 июня и т. д. (дата отправки будет определяться по почтовому штемпелю на конверте). Соответственно меняются и сроки, когда будут публиковаться ответы: на вопросы первого тура — в апрельском номере, второго тура — в майском и т. д.

А теперь —

ТРЕТИЙ ТУР

1. Сколько раз в секунду открываются выпускные окна цилиндра двигателя при скорости движения мотоцикла 90 км/час?
2. Как определить нужное количество смеси, заливаемой в задний амортизатор

(при отсутствии мерной посуды), пользуясь деталями амортизатора?

3. Когда при срабатывании подвесок заднего колеса провисание цепи будет максимальным?

4. Как меняется база мотоцикла при езде в одиночку и с пассажиром?

5. Как и почему будет меняться поперечная жесткость передней вилки при торможении передним тормозом, при подъеме в гору, спуске с горы, при наезде на препятствие, при разгоне?

6. Мотоцикл не развивает полной скорости. Перечислите причины.

7. Двигатель сильно дымит. Объясните причины.

8. Почему опасна для коленчатого вала продолжительная работа двигателя на высоких (5200—5500 об/мин) оборотах без нагрузки?

9. Назовите возможные дефекты шатуна.

10. Назовите все модели дорожных мотоциклов, выпущенных Ковровским заводом, и укажите, когда началось серийное производство каждой из них.

В ЭТОМ НОМЕРЕ:

Л. Васильев. Завод смотрит в завтра	2-я стр. обл.
В. Гаврилова. Подруга	2
Клуб на селе	4
Р. Чертов. Ралли сегодня и завтра	6
С. Дамьяно, А. Панченко. Кузов нового «Запорожца»	8
ДОСААФ — 50-летию Великого Октября	10
АЗС будут работать лучше	11
Л. Шугуров. Второе рождение дисковых тормозов	12
А. Блохин, А. Краминов. Третьим был «Тихон»	14
Клуб «Автолюбитель» Скоро техосмотр	16
Зеленая волна В. Горовой. НОТ. Это очень важно!	19
В. Аксенов. Дорожная книга	20
Г. Валк. 80 призов Вильмы	23
Л. Михайлов. Амазонки двадцатого века	23
Чтобы «Вятка» была еще лучше!	24
Х. Миропольский. Как окрасить мотоцикл	25
Ю. Коган. Поршневые кольца из стальной ленты	26
Советы бывалых	28
Справочная служба «За рулем»	29
Техника за рубежом	30
Спортивный глобус	31
Первая страница обложки — монтаж И. Марголина;	
четвертая страница — плакат К. Кузгина.	

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

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

Корректор И. П. Замский

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны: общий К 8-52-24; секретариат К 8-30-65; отдел военно-патриотического воспитания и обучения К 8-37-64; отдел науки и техники К 8-33-28; отдел спорта, туризма и массовой работы К 8-37-64; отдел безопасности движения К 8-37-64; отделы оформления и писем К 8-36-60.

Сдано в набор 22.1.67 г. Бум. 60×90^{1/8}, 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 2 000 000 экз. Подп. к печ. 27.2.67 г. Цена 30 коп. Г-42080.

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

Зак. 518.

На конкурс „Ковровец“

Под девизом "ШОФЕР"

Десятки самых различных машин трудятся на селе. За годы новой пятилетки их количество резко возрастает. И прежде всего сельское хозяйство получит дополнительно сотни тысяч автомобилей разных назначений, самоходных шасси, тракторов и других колесных машин.

Конструкторы стараются сделать их сильными, долговечными и экономичными в эксплуатации. Специалисты по технической эстетике добиваются того, чтобы машина радовала глаз, чтобы все органы управления были удобно расположены, чтобы водителю в кабине не страшно было ни мороз, ни зной. И уже анахронизмом выглядят в таких красавцах водители в замасленных ватниках, неудобных телогрейках и шапках. Наступила пора создать красивую, удобную, легкую, немнущуюся и непахнущую одежду для человека за рулем. И такие образцы уже есть.

Всесоюзный конкурс по созданию лучших моделей рабочей одежды для работников сельского хозяйства, проведенный в конце минувшего года Центральным комитетом ВЛКСМ, ЦК профсоюза рабочих и служащих сельского хозяйства, Министерством сельского хозяйства СССР, Союзсельхозтехники и Министерством легкой промышленности СССР, среди рекомендованных к массовому производству 58 комплектов рабочей и специальной одежды предложил немало образцов для сельских шоферов и механизаторов. Мы надеемся, что они понравятся и читателям журнала.

Вот модель, получившая первую премию (фото 1). Под девизом «Метель» ее представил коллектив авторов — сотрудники Центрального научно-исследовательского института швейной промышленности Е. Цинская, А. Муравьева, З. Митина и К. Рошупкина. Это мужской костюм для водителей-механизаторов, работающих в зимних условиях. Костюм состоит из куртки и полукомбинезона. Куртка со стеганой утепленной подкладкой и меховым воротником застегивается «молнией». Изготовленная из специальной ткани, она надежно защищает водителя



от пронизывающего ветра и сырости. Очень удобен и полукомбинезон с пристегивающимся нагрудником-фартуком и накладными карманами, переходящими в наколенники.

Поощрительными премиями отмечены куртка (фото 2) и полукомбинезон для шоферов, показанный на рисунке. Авто-



2

ры куртки — художник-модельер Вильнюсского дома моделей Я. Лисаускаене и конструктор З. Брантас позаботились о многих удобствах для тех, кто будет ее носить. Съемная стеганая утепленная подкладка позволит пользоваться курткой осенью, зимой и весной. Верх из водоотталкивающей ткани и пристегивающийся напюшон сделают не страшными проливные дожди. Не лишними для шофера будут и вместительные карманы. Полукомбинезон создали работники швейной фабрики гор. Александрия Кировоградской области Е. Ланнин, В. Щербина и И. Погорелый. Два боковых и один верхний накладные карманы, простроенные цветными нитками швы делают полукомбинезон нарядным и удобным для работы.

Отмечены поощрительными премиями и комплекты зимней одежды для шоферов и механизаторов, представленные на конкурсе под девизом «Новатор» и «Механизатор» ЦНИИ швейной промышленности и Ростовским домом моделей. В них входят утепленные куртки из палаточного или плащевоего полотна с меховым воротником и теплые брюки. Одежда легка, не стесняет движений.

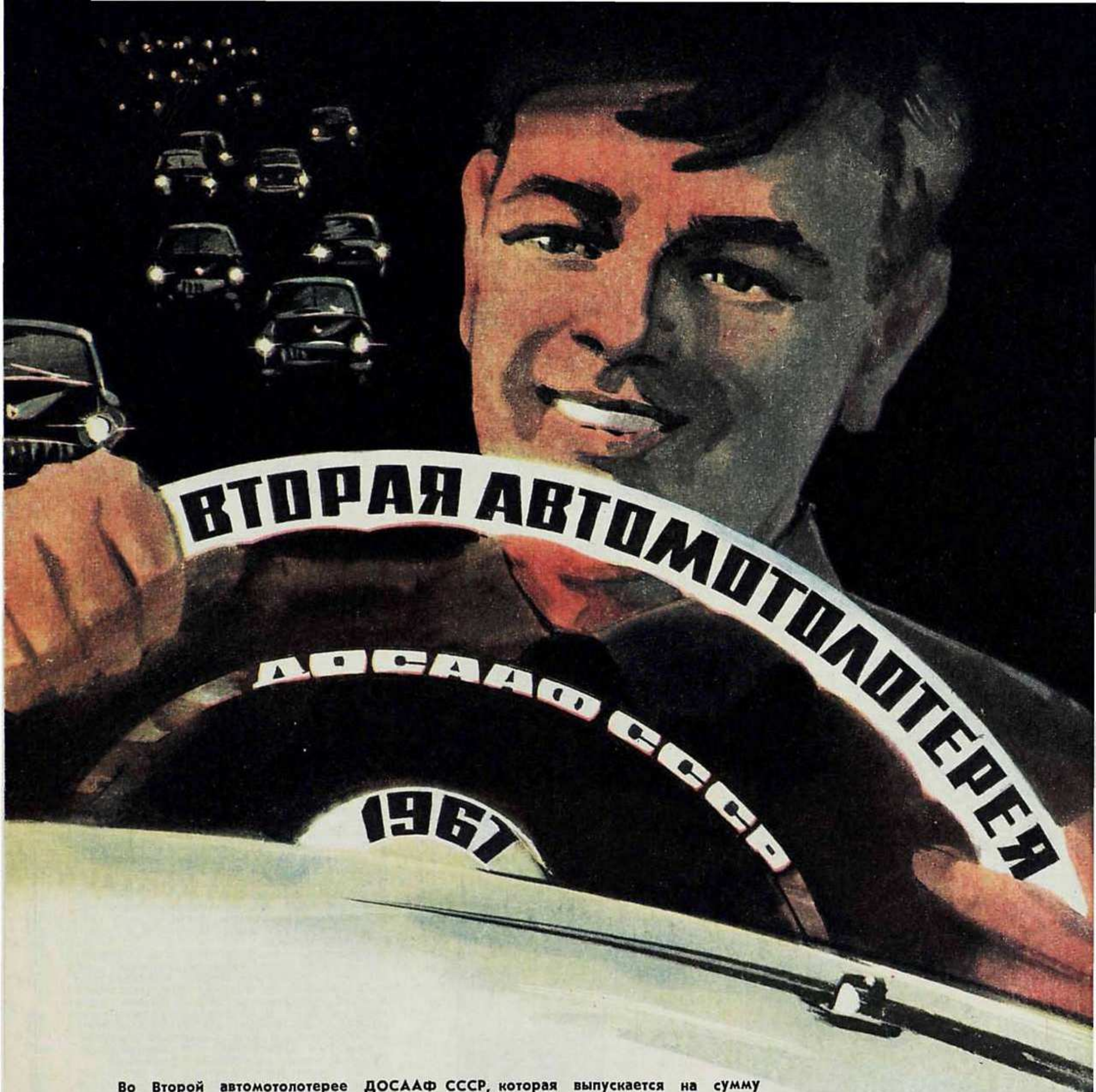
Она будет изготавливаться из красивых и прочных новых тканей, отмеченных на конкурсе. Среди них ткань под девизом «Шофер». Хорошо потрудились над их созданием сотрудники Центрального научно-исследовательского института лубяных волокон Т. Титова, А. Бородин и другие. Капроновые нити, введенные в основу тканей, втрое повысили их прочность на истирание.

Одобренные на конкурсе модели одежды будут изготовлены небольшими опытными партиями и пройдут всесторонние испытания. После этого начнется их массовое производство. У сельских водителей будет большой выбор рабочей одежды, легкой, теплой, немнущейся, водонепроницаемой и удобной.

С. СУМСАРЬЯН,
начальник отдела швейной промышленности ВИАлегпрома,
Н. ФЕДОТКИН,
старший художник-конструктор
Фото В. Муравьева
и М. Рунова



1



Во Второй автомотолотерее ДОСААФ СССР, которая выпускается на сумму 100 миллионов рублей, разыгрывается 56 000 ценных выигрышей. Среди них: автомобилей «Волга» — 1400, «Москвич-408» — 2800, «Запорожец» — 4000, мотоциклов — 18 400, мотороллеров — 8000, мопедов и мотовелосипедов — 21 400.

Общая сумма выигрышей — 50 миллионов рублей.
Стоимость билета — 1 рубль.

Тираж состоится в декабре 1967 года. Начало продажи билетов — с марта 1967 года.

Активно участвуя в новой автомотолотерее, вы внесете свой вклад в укрепление оборонного могущества Родины, расширение материальной базы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, поможете развивать технические виды спорта, готовить технических специалистов.