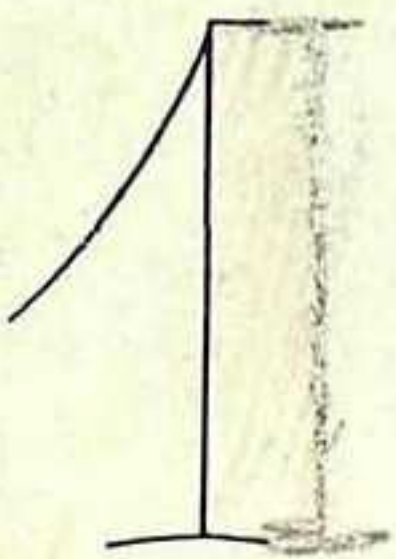


ЗА РУЛЕМ

ЯНВАРЬ 1965



ЗА РУЛЕМ

№ 1 · Январь · 1965

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

«УРАЛ-375» НА КОНВЕЙЕРЕ

Ежедневно с погрузочной площадки Уральского автозавода в г. Миассе отправляются новые автомобили для народного хозяйства страны. Недавно на предприятии начат серийный выпуск автомобиля новой модели — «Урал-375». Это трехосный грузовик, способный брать до 7,5 тонны груза и буксировать четырехосный прицеп грузоподъемностью до 10 тонн.

На снимке: конвейер Уральского автозавода.
Фото Б. Клипиницера (ТАСС).

ШИНЫ НОВОЙ МАРКИ

Шестьдесят пять тысяч километров — полторы нормы — проехал на своей «Волге» на шинах Ярославского завода читатель нашего журнала В. Лукачер. Теперь пришла пора сменить их. Вы видите, как внимательно осматривает он свою покупку — шины, на боковинах которых нанесена новая фирменная марка — буква «В» на фоне трех колец. Это эмблема нового шинного завода, выросшего в г. Волжском.

Завод был пущен в ход в середине прошлого года вместе с заводом синтетического каучука, с которым он входит в комплекс химического комбината. Для шин использован синтетический полиизопреновый каучук СКИ-3. Новый материал обеспечивает шинам повышенную ходимость и эластичность. На заводе максимально автоматизированы операции по изготовлению шин. Применен автомат по развеске различных компонентов. Уже в этом году сотни тысяч автомобилей получают новую обувь.

ПЕРВЫЕ ШАГИ «МОСКВИЧА-408»

На улицах многих городов появились новые автомобили-такси — «Москвич-408». Они не уступают в комфортабельности и скорости

испытанной «Волге».

На снимке: на стоянке такси водитель «Волги» воспользовался свободной минутой, чтобы расспросить своего товарища о новой машине.

Фото В. Егорова.



ПУСТЬ ДРУГУ ПОМОЖЕТ ДРУГ!



твоей
профессии,
шофер

Этот разговор о нашем труде, друг-шофер. Труд не легкий, но почетный и ответственный. Нам есть чем гордиться: по дорогам Советской Родины на автомобилях перевозятся многие миллионы тонн важных срочных грузов. Сегодня ни одно предприятие — от гигантской стройки до самой маленькой заготовительной конторы — не обходится без автотранспорта. И значение его все возрастает. Профессия водителя стала у нас одной из самых массовых и нужных в стране. Вместе со всем народом мы трудимся над созданием материально-технической базы коммунизма. Во имя этого и для этого шоферы работают не покладая рук, не жалея своих сил, честно исполняют высокий гражданский долг.

В этом созидательном труде утверждаются и новые отношения между людьми, те, что золотыми буквами записаны в моральном кодексе строителя коммунизма. Они для нас не отвлеченная схема, а живое руководство к действию. Коллективизм, товарищеская взаимопомощь и выручка придают нам новые силы, помогают идти вперед.

Но давайте посмотрим, в полной ли мере мы проявляем эти качества, всегда ли на высоте оказывается наша профессиональная культура, культура отношений между товарищами по труду?

Увы, если смотреть правде в глаза, надо сказать, что рядом со значительным большинством хороших работников и замечательных товарищей еще встречаются и такие, кто рассматривает жизнь с точки зрения корыстных интересов, люди безразличные, равнодушные. Не перевелись еще у нас старые привычки — грубость, сквернословие, хамство.

Особенно нетерпимо наблюдающееся в некоторых автохозяйствах, на наших дорогах неправильное отношение к людям, только что получившим водительские удостоверения — эту путевку в жизнь, в большой труд, в нашу рабочую семью шоферов.

Чего греха таить, порой мы оставляем новичка один на один с машиной, с дорогой. А дороги для молодого шофера не всегда гладки в прямом и переносном смысле слова. Хуже того, кое-кто норовит подставить ножку неопытному парнишке. Случилось что в дороге — не остановится, не поможет; видит, неуверенно ведет парень машину, так возьмет да прижмет к кювету или еще какую-нибудь пакость придумает. Некоторые лихачи, стараясь продемонстрировать свое «мастерство», играют на нервах новичка: поторапливают, если замешкался с выполнением маневра, а частенько и не дают его закончить, при обгонах «подрезают» угол и т. п. А ведь обязанность каждого опытного шофера проявить благожелательность, понимание трудностей, которые испытывает новичок в водовороте транспортных потоков.

Да только ли в этом мы видим свои недостатки? Почему на наших дорогах еще не перевелись аварии и несчастные случаи? Что у нас, правила движения неудачные или шоферы народ непонятливый? Ни то, ни другое. Каждый, кто приезжает в нашу страну из-за рубежа, неизменно отмечает четкую организацию движения и хорошую подготовку наших водителей. Но вот чего нам действительно не хватает, так это предупредительности и внимательности по отношению друг к другу.

Думаем, каждый согласится, что какими бы всеохватывающими ни были правила движения, они не могут предусмотреть все возникающие на дорогах ситуации. Во многих случаях верные решения нам быстрее подсказывают взаимопонимание и дух товарищества, присущие лучшей части наших шоферов. Возьмем простой пример. На улице у самой осевой замерла машина, ей надо въехать, скажем, во двор. Но сделать это, оказывается, совсем не просто — навстречу сплошным потоком идут и идут автомобили. Формально все по правилам: раз поворачиваешь, должен пропустить движущихся прямо. И вот посредине улицы или дороги застревает машина (чаще всего не очень быстрый и маневренный грузовик), ждет минуту, другую, пятую. Мешает всем. А ведь достаточно

встречным притормозить на десять-двадцать секунд — и «проблема» будет решена. И как приятно, когда встречаешь таких водителей! Сразу чувствуешь, что за рулем сидит друг, товарищ, который думает не только о себе, но и о тех, кто трудится рядом с ним, старается сделать так, чтоб всем работалось легко и радостно.

Предупредительность — качество, которое украшает водителя, пешехода, пассажира, автоинспектора, словом, каждого, чье поведение прямо влияет на обстановку и условия нашего труда. И здесь не может быть скидок для пожилых или молодых, начальников или подчиненных, спокойных или нервных, усталых или отдохнувших.

Взаимопомощь, взаимовыручка — вот что отличает советских людей. На дороге может случиться всякое. Умей в любой беде прежде всего оставаться другом тому, кто трудится или просто находится рядом с тобой. Кто-то встал на обочине — остановись, узнай, не нужна ли твоя помощь. Произойдет авария — не беги от ответственности, бросив пострадавших. Нет ничего отвратительнее трусости, подлости. Пусть редко, но подобные люди, к сожалению, еще встречаются. Находятся и такие, кто, увидев несчастье, старается обойти его стороной, мол, «моя хата с краю», на это есть милиция, автоинспекция, скорая помощь. Но разве может так рассуждать советский человек-труженик?

Нельзя проходить и мимо такого позорного явления, как пьянство. Нетрезвый человек за рулем — это страшная беда. Видимо, воздействовать лишь морально на таких людей недостаточно. Нужно их строже наказывать. Может быть, лишать водительских прав на более длительное время, ущемлять материально. Глубоко убеждены, что если всем миром возьмемся да встряхнем пьяниц как следует, ЧП на дорогах убавится вдвое-втрое.

Машины, которые мы получаем в свои руки, становятся все совершеннее и сложнее. Значит, и знания нужно постоянно обновлять, углублять. Путей к этому много: курсы, комбинаты, заочное обучение. Но никак нельзя обойтись и без самообразования, постоянной работы с технической книгой, научно-популярной литературой. А у нас нет-нет и встретишь шофера, который окончил курсы лет десять — пятнадцать назад, да так и живет старым багажом. Можно ли такому человеку доверить новую машину?

Жизнь не стоит на месте. Вот сейчас введены в действие новые Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР. Задача каждого из нас — разобраться в них досконально, знать этот шоферский кодекс в совершенстве. И в этом товарищеская помощь опытных водителей тем, кто еще не постиг всех секретов шоферской профессии, особенно необходима. Ведь госавтоинспекция никакой специальной переподготовки и экзаменов по правилам движения проводить не будет. Значит, на нас надеются, и это доверие мы должны оправдать.

Хочется затронуть и такой вопрос. Шоферов давно уже освободили от многих обязанностей по уходу за автомобилем, передав их автослесарям. И это правильное разделение труда. Но не секрет, что водители по-прежнему стремятся сами присутствовать при ремонте, опасаясь, что без них работы не будут проделаны в полном объеме. К сожалению, для таких сомнений нередко есть основания: работники технической службы не всегда чувствуют высокую ответственность, которая ложится на их плечи, иногда выпускают машины на линию с дефектами, и порой такими, которые могут привести к катастрофическим последствиям. А нам хотелось бы и здесь всегда встречать настоящих друзей, кровно заинтересованных в том, чтобы машина, как мы говорим, ходила, и ходила надежно и долго.

О многом, конечно, мы еще не сказали, но надеемся, что начатый разговор будет продолжен. Большие дела еще ждут нас с тобой, друг-шофер. И браться за них надо всем вместе, дружно, идти плечом к плечу.

М. ПРИСТАВКА,
шофер автобазы № 20 Мосстройтранса,
Герой Социалистического Труда;

И. ФОМИН,
шофер автокомбината № 5 Главмосавтотранса,
Герой Советского Союза.

НАВСТРЕЧУ 20-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ СОВЕТСКОГО НАРОДА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

От Вислы до Одера



Рассказывает дважды Герой Советского Союза
генерал армии П. И. БАТОВ

Имя дважды Героя Советского Союза генерала армии Павла Ивановича Батова хорошо известно советским людям. Военную службу он начал еще в окопах первой мировой войны. Участвовал в боевых походах отрядов Красной Армии, добровольцем сражался в Испании. В годы Великой Отечественной войны командовал прославленной 65-й армией, прошедшей с боями от Волгограда до Щецина и Ростка.

П. И. Батов известен и как общественный деятель. Он в пятый раз избран депутатом Верховного Совета СССР, был делегатом XVIII, XIX, XX, XXI, XXII съездов нашей партии.

Корреспондент журнала попросил П. И. Батова рассказать о боевых действиях советских войск в Висло-Одерской операции, двадцатилетие которой исполняется в начале этого года.

Утро 14 января 1945 года стояло тихое, безветренное. Падая мягкий пушистый снег. Легкий морозец освежал лица бойцов и командиров, сосредоточенно хлопотавших на боевых позициях. Несколько дней на фронте было спокойно. Казалось, и в этот день тоже ничто не предвещало грозы. И вдруг она разразилась. Разразилась в полдень, начавшись могучим, всепотрясающим грохотом советской артиллерии. Полтора часа длилась канонада. Из них тридцать минут пушки и гаубицы всех калибров били по переднему краю вражеской обороны. Это был огонь такой силы, что гитлеровцы долго не могли опомниться. Когда огневой вал перенесся в глубину на полтора-два километра, в атаку пошла пехота. На главном направлении советских стрелковых дивизий действовали танковые полки и тяжелые самоходные артиллерийские установки. Они уничтожали ожившие пулеметы и батареи. Огневое сопровождение пехоты не затихало ни на минуту...

Так начал свою знаменитую Висло-Одерскую операцию 2-й Белорусский фронт, куда входила и наша 65-я армия. В этот же день, 14 января, пошел в наступление 1-й Белорусский, двумя днями раньше — 1-й Украинский. Главной идеей наступления, которое начала Советская Армия от Балтики до Карпат, как известно, были две взаимно связанные

операции пяти фронтов: Восточно-Прусская и Висло-Одерская. Обе операции, взятые в целом, открывали путь на Берлин.

Первоначально календарные сроки подготовки операции были рассчитаны так, чтобы все завершить к 20 января. Однако в первые же дни нового года мы получили указание резко сократить период подготовки.

— Начинать будем 12—14-го числа, хотя прогноз погоды и неблагоприятен, — сказал мне командующий фронтом Маршал Советского Союза К. К. Рокоссовский.

На вопрос о столь неожиданном изменении срока командующий ответил:

— Черчилль запросил помощи. Немецкое наступление в Арденнах поставило английские и американские войска в тяжелое положение, и английский премьер обратился в Москву с просьбой ускорить начало наступления советских войск и тем облегчить положение союзников на северо-западе Европы.

А еще несколькими днями раньше К. К. Рокоссовский, после того как до мельчайших подробностей изучил местность, поведение противника, сказал:

— Хорошо вас знают немцы.

— Что имеете в виду, товарищ командующий!

— Днепр форсировали на рассвете, под Паричами нанесли удар ранним ут-

ром, на Западном Буге прорывали тоже с рассветом... Смотрите, какая у них бдительность именно в эти часы. И люди, и техника — всё наготове.

— Ночью и утром не спят, а днем на отдых!

— Вот именно... А мы теперь начнем в полдень!

Так мы и поступили.

Внезапный и небывалый по силе огневой удар был одной из важных особенностей январского наступления (только наша армия имела артиллерийский корпус прорыва и десять отдельных пушечных полков и бригад, не считая зенитных).

— Снарядов берите столько, сколько сможете вывезти! — распорядился командующий артиллерией фронта генерал-полковник А. К. Сокольский.

Такой щедрости мы до сих пор не знали. Это, конечно, зависело не только от фронтового командования. За его щедростью нужно было видеть мощь военной промышленности, которую сумела развернуть наша страна, и самоотверженный труд миллионов советских людей.

Главный удар наша армия наносила силами двух корпусов общим направлением на Насельск, Бежунь, затем к центру излучины Вислы в район между Хелмно и крепостью Грудзёндзь. Третий наш корпус имел задачу, обеспечивающую успех главных сил.

Напор советских войск был настолько мощным, что на многих участках фронта, в том числе в полосе наступления 65-й армии, уже к следующему дню первая линия сильно укрепленной фашистской обороны была взломана. В прорыв пошли танки. В полосе прорыва нашей армии действовал 1-й гвардейский Донской танковый корпус, которым командовал генерал-майор танковых войск М. Ф. Панов. Советские танкисты, смело и стремительно продвигаясь вперед, огнем и гусеницами уничтожали живую силу, артиллерийские, пулеметные, противотанковые позиции врага, вели бой с «тиграми», «пантерами».

О темпах наступления наших войск говорит тот факт, что ударные группировки 2-го Белорусского фронта к исходу 18 января полностью прорвали тактическую зону обороны противника. Наша армия за 12 дней продвинулась почти на 200 километров от наревского плацдарма на запад.

Особенно быстро продвигались войска 1-го Украинского и 1-го Белорусского фронтов, которые к 28—31 января уже вышли на Одер и с ходу захватили плацдармы на его западном берегу.

Не следует, однако, думать, что победа давалась нашим войскам легко. Хочу подчеркнуть одну особенность в характере обороны противника. Фашистское командование, понимая, что сдержать напор советских войск по всему фронту ему не удастся, настойчиво осуществляло решение держаться в окружении, в так называемых «котлах». И армейская и фронтовая разведка имели достаточно документов, утверждавших, что Гитлер под страхом смертной казни приказывал военным и гражданским властям держать до последнего крупные населенные пункты, превращать их в крепости, драться в окружении. Фашисты и осуществляли этот замысел в ряде городов. На нашем направлении назову Торунь, Грудзёндз, на других фронтах — Познань, Бреслау, Кенигсберг. Борьба с гарнизонами укрепленных городов была жестокой, порой события принимали драматический характер.

Какую цель преследовал противник? Заставить нас расходовать силы и средства на окружение гарнизонов и тем самым снизить темпы наступления. Гитлеровцам нужно было выиграть время для политической игры с нашими западными союзниками.

Было немало трудностей и иного порядка. Их особенно ощутили на себе водители колесных машин. Я имею в виду капризы погоды. В первые дни наступления было тепло, шел мокрый снег, нередко дождь. Все развезло; кто не ехал по шоссе, а воевал в поле, тот с трудом пробирался по грязи. Автомобили часто буксовали. Шоферы под артиллерийским, минометным и пулеметным огнем противника буквально на своих плечах вытаскивали то и дело застрявшие грузовики.

И вдруг ударили редкие для Польши морозы. Ртутный столбик термометра по ночам падал до 25 градусов ниже нуля. Дороги превратились в катки. Машины скользили, буксовали, летели в кюветы. Образовывались огромные пробки. Замерзла и Висла, которую нашей армии еще предстояло форсировать. Это был, пожалуй, самый сложный момент январской операции. Лед на реке был слаб, особенно для переправы техники. Саперам пришлось срочно усиливать его досками, бревнами, делать ледяные дороги. Не успели мы перебросить за Вислу половину войск, как погода опять задуррила: снова наступила оттепель. Инженерные войска теперь взрывали лед, а в образовавшихся проемах наводили понтоновые мосты, по которым днем и ночью переправлялись люди, техника, перевозились боеприпасы.

Обстановка нередко складывалась так, что приходилось срочно вновь перебрасывать полки и целые дивизии с западного берега на восточный, чтобы отразить контратаки выходивших из окружения гитлеровских войск. Так было под Грудзёндзем, когда крупные силы гит-

леровцев, прорвав кольцо окружения, пытались нанести нам контрудар.

Разгорелся встречный бой. Пехоту поддерживали танки, самоходная артиллерия, реактивные дивизионы. В этих боях, продолжавшихся пять дней, особо отличились водители гвардейских минометных установок. Им приходилось вести машины по бездорожью, незнакомой местности, нередко ночью, часто менять огневые позиции, маневрировать. Гвардейцы-минометчики основательно помогли пехотинцам и танкистам в разгроме фашистской группировки. Взаимодействуя с частями 70-й армии, наши дивизии вновь окружили гитлеровцев. Вырваться из окружения удалось немногим. Восемь тысяч солдат и офицеров противника сдались в плен, остальные были уничтожены.

Говоря об успехах Висло-Одерской операции, нельзя не отметить четкость взаимодействия всех родов войск. Приведу такой пример. 65-я армия от Грудзёндзя должна была повернуть на северо-запад и вместе с частями 49-й, 2-й ударной и 5-й танковой армий брать Гданьск — этот сильно укрепленный район, на который противник возлагал большие надежды, рассчитывая сковать здесь наши силы.

Командование фронта обеспечило наступающие армии мощными средствами артиллерийского и танкового усиления. 4-я воздушная армия с исключительной четкостью взаимодействовала с наземными войсками. Генерал Вершинин организовал так называемые звездные налеты, в которых, кроме самолетов 4-й армии, участвовали авиационные соединения даже соседних фронтов. Сотни бомбардировщиков на разных высотах висели над позициями противника.

В непосредственных боях за освобождение Гданьска самоотверженно сражались солдаты и офицеры 1-й польской танковой бригады имени героев Вестерплатте. Они отличились при освобождении Гдыни, геройски бились на улицах Гданьска. Они первыми водрузили на городской ратуше польское национальное бело-красное знамя. Я подчеркиваю этот факт потому, что для наших польских друзей и соратников борьба за

возвращение Гданьска и других городов своей родины была делом чести и патриотического долга. И мы, советские солдаты, храним добрую память об этой совместной борьбе.

Героическими усилиями воинов всех родов оружия Гданьск был взят сравнительно быстро. Гитлеровцам не удалось у этой своей мощной цитадели сковать наши силы, вынудить к затяжным боевым действиям.

О Висло-Одерской операции говорить можно много. Завершение ее знаменовало собой полное освобождение от гитлеровских захватчиков всех польских земель. Выход на Одер открывал путь на Берлин — последний оплот гитлеризма. Каждый советский воин понимал, что окончательная победа близка. Это придавало людям силы, умножало их энергию, наступательный порыв.

Как всегда, в первых рядах наступающих шли коммунисты, комсомольцы. Личной отвагой, мужеством, умением они подавали пример всем войскам, вдохновляли их на подвиги.

Я уже отмечал, что в наступательных боях отличились все рода оружия. Хотелось доброе слово сказать и о воинах-шоферах — этих неутомимых фронтовых тружениках. Разные у них были задачи: одни перевозили пехоту, доставляли боеприпасы, горючее, вывозили раненых, другие перебрасывали артиллерийские орудия, минометы, многочисленные приборы связи, наблюдения; третьи водили машины, на которых монтировались боевые установки. Были среди шоферов и герои-разведчики.

Как-то в одном из перерывов между заседаниями XXII съезда КПСС ко мне подошел высокий мужчина в форме железнодорожника с открытой и удивительно знакомой улыбкой на худощавом лице.

— Не узнаете, Павел Иванович! — обратился он.

— Постой, постой... И забыть не мудрено: столько лет прошло... Разведчик Носов!

— Он самый, товарищ командующий, — по-армейски, весь подобрался, произнес бывший воин.

Освобожден еще один польский город. Первые советские танки входят в горящие кварталы Ченстохова.

Фото из военного архива.



МОЛОДОСТЬ ЛИТВЫ

И. ЖИБУРКУС, председатель республиканского комитета ДОСААФ Литвы, депутат Верховного Совета Литовской ССР

Наступление нового года — всегда праздник. Для литовского народа он вдвойне радостен. 20 лет назад — в январе 1945 года — советские войска полностью очистили литовскую землю от гитлеровских захватчиков, вернув нашему народу свободу и право самому строить свое счастье.

Истекшее двадцатилетие после освобождения — это пора обновления, молодости республики. Я часто бываю на берегах Немана. Здесь в конце 1944 и начале 1945 годов шли упорные, ожесточенные бои войск 1-го Прибалтийского фронта с фашистскими оккупантами. Здесь героически сражались с врагом и воины 16-й Литовской стрелковой дивизии. И как символ победы, как символ новой жизни, возвышается теперь на Немане бетонная плотина Советской ГЭС. Глядя на это творение рук человеческих, хочется сказать: «Привет тебе, мой народ! Прежде тебя терзали войны и гнет. Ныне ты вышел на великий путь — к великой цели. Большая плотина на Немане — воплощение твоей мощи и богатства, твоего чудесного будущего». Кратко и точно говорит об этом пути в грядущее праздничная надпись, украсившая бетонный массив на Немане:

«Коммунизм — светлое будущее человечества».

Да, литовский народ, влившись в семью братских советских народов, добился больших свершений. Советская Литва стала республикой с высокоразвитыми промышленностью, наукой,

культурой. Морские суда, сельскохозяйственные и счетные машины, телевизоры и точные станки высшего класса — такова продукция ее предприятий. За один месяц промышленность Советской Литвы теперь дает больше продукции, чем за весь 1940 год.

Колхозный строй, широкое применение машин и электроэнергии в сельском хозяйстве позволили республике далеко превзойти довоенный уровень производства важнейших сельскохозяйственных продуктов.

Свой посильный вклад в развитие экономики, культуры, повышение технической грамотности населения, в дело патриотического и физического воспитания литовской молодежи вносят оборонные коллективы республики.

Учебные организации ДОСААФ готовят для народного хозяйства тысячи шоферов, трактористов, мотоциклистов. Только в Вильнюсском автотоклубе занимаются сейчас одновременно 45 групп по 30 человек в каждой. Для учебы молодежи созданы хорошие условия. И они все время улучшаются. Сейчас в Вильнюсе строится большой учебный комбинат, который будет открыт в 1965 году. Повышается качество учебной работы.

В Каунасе проходили недавно сборы работников автотоклубов, посвященные методике обучения курсантов. Всеобщее внимание привлекли технические экспонаты, используемые для наглядности в Каунасском автотоклубе. Среди них был, например, стенд, при

помощи которого можно наглядно проверить, насколько глубоко тот или иной курсант усвоил правила движения.

Растет число учебных организаций. Улучшается и расширяется хозрасчетная деятельность комитетов Общества. Недавно создана хозрасчетная мастерская по ремонту мотоциклов в Вильнюсе. Вскоре откроется такая же мастерская в Каунасе.

Большой вклад вносят досафовские коллективы в патриотическое воспитание молодежи, школьников. Наши люди свято чтут память советских воинов, отдавших жизнь за освобождение Литвы, любовно ухаживают за памятниками, обелисками, братскими могилами. Ветераны войны, бывшие партизаны ведут среди молодежи широкую пропагандистскую работу. Особенно плодотворно трудятся на этой благородной ниве бывшие воины Литовской дивизии — офицеры запаса тт. Луня, Мотека и многие другие.

В ряде первичных организаций Общества, самодеятельных спортивно-технических клубов, в средних школах идет оживленная переписка с бывшими воинами, освободившими Литву от гитлеровцев.

Я знаю, например, что у пионеров Жагарской школы-интерната и вильнюсской средней школы № 27 всегда праздник, когда они получают письмо от своего друга Героя Советского Союза Ивана Назарова, сражавшегося на литовской земле.

При обороне Жагаре пулеметный взвод лейтенанта Ивана Назарова бился с фашистами не на жизнь, а на смерть. С командного пункта видели, как в критический момент боя, поднявшись во весь рост, отважный воин бросился навстречу вражескому танку. Мгновение — и раздался оглушительный взрыв... Указом Президиума Верховного Совета СССР Ивану Назарову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Считалось, что Назаров погиб. Досафовцы двух школ заинтересовались подвигом героя, написали письма на его родину. И как велика была их радость, когда они получили ответ от... самого Назарова! Оказалось, что он не погиб и работает трактористом в Оренбургской области. Иван Назаров и его боевой друг полковник в отставке Семен Саркисян не только переписываются со школьниками, но и приезжают к ним в гости.

Начались воспоминания. Всплыли в памяти многие эпизоды боев. Вспомнил я и о подвигах водителя бронетранспортера старшего сержанта Серафима Носова. Не раз водил он свою машину в лихие атаки, которыми отличался у нас в армии 53-й особый разведбатальон. Разведчики проникали в тыл противника, вызывали там панику; выполняя боевые задания, добывали ценные сведения, выводили из строя связь, перерезали важные коммуникации, брали в плен гитлеровцев.

Теперь отважный разведчик Серафим Александрович Носов занят сугубо мирными делами. Он — машинист-инструктор депо Ярославль, учит молодежь трудиться и жить по-коммунистически.

Вспоминается мне еще одно выдающееся событие в боевой деятельности 65-й армии — 300-километровый марш с берегов Балтики в юго-западном направлении (на Щецин). Это была перегруппировка войск такого масштаба, подобной которой я не знал за все время войны.

В Гданьске еще дымились воронки от снарядов и бомб, слышалась артиллерийская стрельба, а мы уже получили боевое задание — 6 апреля начать марш-маневр на Одер. В дополнение к имевшемуся у нас автомобильному парку командование фронта выделило еще 500 машин.

Практики массовой перевозки войск

на автомобилях на такие большие расстояния было недостаточно. Учитывая это, штаб армии разработал специальную инструкцию, содержащую основные положения по организации и проведению марша. В частности, в ней определялись порядок погрузки частей и подразделений, распределялись обязанности должностных лиц, отвечающих за организацию марша и техническое состояние машин.

Автоколонна полка строилась позелонно. Дистанция между эшелонами устанавливалась по времени — 20 минут, между машинами по расстоянию — 25—30 метров, а на крутых подъемах — 100 метров. На каждую машину назначался старший из офицеров перевозчи-

Завод строится

Мы гордимся тем, что в литовских средних и высших учебных заведениях, в наших семьях воспитывается замечательная молодежь, наша смена. Хорошую закалку молодые люди получают в досафовских коллективах, занимаясь автоспортом, довольно широко развитым в республике.

Особенное развитие получил спорт с началом III Всесоюзной спартакиады. Достаточно сказать, что только в летние и осенние месяцы 1964 года в республике было проведено 7183 соревнования. В них приняли участие многие десятки тысяч человек. Тысячи спортсменов стали разрядниками, а 34 выполнили норму мастера спорта. В числе победителей «Рейда польского» — международного состязания раллистов, входящего в розыгрыш «Трофея наций», — литовские спортсмены В. Олека, П. Шатас и В. Лаукецкас.

Для того чтобы квалифицированно проводить соревнования спартакиады, требуется много общественных судей и тренеров. Наиболее массовой формой их подготовки стали семинары при районных и городских комитетах ДОСААФ, автотоклубах. Немало судей и тренеров подготовили комитеты Ленинского района Вильнюса, городов Каунаса, Алитуса, Капсукаса и других. Клубы организуют районные и городские соревнования спартакиады. Это — большая помощь первичным организациям в повышении квалификации спортсменов, в сколачивании команд для финальных соревнований.

Наша цель — добиться того, чтобы в соревнованиях участвовало не менее 10—12 процентов взрослого населения республики.

Сейчас проводится смотр-конкурс школьных организаций ДОСААФ. Одно из его условий — создание кружков и курсов моделеров, радиоинженеров, мотоциклистов, трактористов. Учащиеся старших классов принимают участие в соревнованиях по программе спартакиады.

Автомото- и другие технические виды спорта полюбили в Литве. Они помогают молодежи овладеть техникой, закалять себя физически, вырабатывают смелость, высокие волевые качества.

В какой бы уголок нашей трудовой жизни и быта вы ни заглянули, всюду ощутите биение нового, социалистического.

г. Вильнюс.

Маленькое здание из красного кирпича я сперва и не заметил. Новый инженерный корпус, новый производственный корпус, где шумят станки, еще один строящийся, уже почти готовый, с колоннами и перекрытиями, в дальнем углу которого движется бульдозер, разравнивая пол. Где же тут разглядеть этот домик?

— И все же — обратите на него внимание, — сказал мой спутник — инженер отдела главного конструктора Сергей Макаров. — Здесь помещалась гвоздильная мастерская, на базе которой начал развиваться наш завод. Что теперь с ней делать — не знаем. Ломать жалко, а приспособить под что-нибудь трудно.

Контраст был поразительным. Мы привыкли к стройкам, привыкли к сопоставлению того, что было и что стало. Но все же, когда видишь такое воочию, нельзя не задуматься о тех переменах, которые осуществляет в своей республике литовский народ.

Мотовелосипедный завод в городе Шяуляе начал создаваться в 1949 году. Не было производственных корпусов, не было оборудования и не было самого главного — квалифицированных кадров. Но уже в 1951 году завод, получивший название «Вайрас» («Руль»), выпустил десятки тысяч велосипедов. А к октябрьскому празднику 1961 года первые моторы Ш-50 вышли из заводских ворот. В 1962 году началось их серийное производство. По дорогам страны побежали рижские мопеды «Рига-1», оснащенные моторами шяуляйского производства. Чтобы оценить работу, проделанную заводским коллективом, достаточно сказать, что в нашей стране до тех пор не выпускались двигатели рабочим объемом 50 см³. Опыта приходилось набираться в процессе создания новых моторов.

Производственная площадь завода увеличилась за последние годы в несколько раз. Один за другим цехи «справляют новоселье». В 1964 году переехали механопрессовый, термический, моторосборочный. Вновь строящийся корпус предназначен для автоматного, механического и прессового цехов. Такие темпы строительства не удивительны. Они диктуются ростом продукции. В 1964 году завод выпустил десятки тысяч двигателей Ш-50. В 1965 году количество их возросло в полтора раза, причем речь идет уже о двигателе новой конструкции — Ш-51.

Такой рост требует, естественно, не только новых площадей. Нужны люди грамотные, сознательные, способные управлять сложной техникой, в изобилии поступающей на завод с различных предприятий страны. И таких людей здесь много. Технологом пришел несколько лет назад Юрий Александрович Карегин. Теперь он начальник механического цеха, где работает двести станков.

Одна из примет нашей жизни в том, что люди не останавливаются на достигнутом, все время стремятся вперед. Эта черта характерна и для коллектива Шяуляйского мотовелосипедного. Генрикас Снаркас был токарем, стал наладчиком автоматов, Вацлавас Грибаускас пришел на завод работать вахтером, сейчас он слесарь-сборщик. Недавняя школьница Неля Бондаренко работает шлифовщицей и учится на третьем курсе вечернего института.

Для того чтобы выпускать многие десятки тысяч моторов в год, нужно максимально автоматизировать и механизировать производство. В 1964 году введена полуавтоматическая линия обработки шестерен. Очень много деталей изготавливается методом точного литья. Литейное производство — сложный процесс, и на многих предприятиях именно литье дает наибольшее количество брака. Качество литых деталей, получаемых на заводе «Вайрас», очень высокое. В этом большая заслуга слесарей-инструментальщиков А. Середы, В. Юдикевичуса, П. Баржикаса, которые изготавливают отличные пресс-формы.

Важная задача — повысить долговечность, надежность моторов. Сейчас на заводе эта задача поставлена во главу угла. Разработан план специальных мероприятий, одобренный партийным собранием. В нем учтена деятельность и конструкторского отдела, и отдела главного технолога. Конструкторы добились того, что магдино на Ш-51 стало более стойким. Гарантийный срок его службы увеличился с шести месяцев до года. Общий же гарантийный срок службы мотора возрос до 15 месяцев (вместо 12) при пробеге до 6 тысяч километров (вместо 4 тысяч). На заводе скоро будет организован экспериментальный цех. Технологи же должны внедрить хромирование поршневых колец и цилиндров двигателей. Уже работают заточные станки с синтетическими алмазами. Это резко повышает качество режущего инструмента. Очень многое для продления службы двигателя, его моторесурса зависит и от рабочих. Сейчас осуществляется переход на бездефектное изготовление деталей и сдачу с первого предъявления.

Шяуляйский мотовелосипедный завод «Вайрас» молод. О нем нельзя сказать, как о многих других предприятиях, что он переживает «второе рождение». Развитие, начавшееся с первых дней его существования, не прекращается ни на один день.

Р. ШВАРЦБУРД.

г. Шяуляй.

мого подразделения, который должен был хорошо знать маршрут движения, районы сосредоточения, сигналы боевой тревоги. При крайне ограниченных сроках нужны были исключительно четкая работа командиров всех звеньев, строгий порядок в пути следования, дисциплина и организованность водительского состава.

Двигались только ночью, соблюдая осторожность, бдительность. Дорожные части вели непрерывную разведку, под прикрытием которой устранялись неисправности дорог, мостов, оборудовались указателями пути движения. По маршрутам выбрасывались вперед боевые отряды, они очищали путь от мелких групп противника.

На войне мне много приходилось наблюдать работу фронтовых шоферов. Но этот трехсоткилометровый марш превосходил все, что я видел раньше. Казалось, здесь сосредоточились лучшие человеческие качества: самодисциплина, воля, мужество, товарищеская взаимовыручка и, конечно, умение управлять техникой. Дистанции между колоннами и машинами выдерживались с предельной точностью, хотя ночью, притом без света, это было чрезвычайно трудно. Если на той или иной машине обнаруживалась неисправность, грозившая задержкой движения, она тут же устранялась, каждый стремился помочь товарищу.

Днем все замирало, маскировалось.

Светлое время использовалось для осмотра техники, ремонта. В войсках велась широкая политическая работа с людьми. Командиры, политработники, коммунисты готовили солдат, весь личный состав к завершающим боям.

Объезжая войска, совершавшие марш, я думал о наших простых советских людях, о войнах, о тружениках тыла, вынесших нечеловеческие тяготы почти четырех лет кровопролитной войны. Не перестаю думать о них и теперь, спустя двадцать лет, и стараюсь по возможности донести до сознания молодежи значение подвига тех, кто одолел фашистские полчища, принес в Берлин знамя нашей победы, спас будущее человечества.

Итак, позади первый спартакиадный год — год массовых стартов, год строительства трасс и спортооружений, год усиленной подготовки спортсменов и спортивной техники. Уже подведены итоги соревнований в первичных организациях, выявлены чемпионы районных спартакиад.

Сейчас комитеты ДОСААФ, федерации, автотоклубы стоят на пороге решающих этапов спартакиады. В июле — августе взвоятся флаги финальных состязаний, где будут определены победители — сильнейшие команды, лучшие спортсмены.

Корреспонденты журнала «За рулем» обратились к нескольким руководителям автотоспорта в республиках и областях с просьбой рассказать о том, что принес с собой первый спартакиадный год, как идет подготовка к финалам спартакиады.

ПЕРЕД РЕШАЮЩИМИ СТАРТАМИ

Заместитель председателя
Иркутского областного
комитета ДОСААФ
А. И. ЕПИФАНЦЕВ

Когда-то глухой и малодоступный край, Сибирь представляет ныне огромную строительную площадку, где рядом с объектами Большой химии и крупнейшими гидроэлектростанциями создаются целые города науки и культуры. Сибирь — это край молодости и романтики, край, который стремительно меняет свой облик трудом молодежи. А молодежь всегда тяготеет к технике, стремится овладеть ею.

Возможности для развития технических видов спорта у нас в Сибири огромные, но используются они далеко не полностью. III Всесоюзная спартакиада заставила нас многое пересмотреть, выявить новые резервы спорта.

Мне хочется начать с самостоятельных спортивно-технических клубов, потому что, как показывает жизнь, будущее за ними. В нашей области создано 46 таких клубов — при Иркутском машиностроительном заводе, Братскгэсстрое, в городе Шелехове и другие.

Строительство Братской ГЭС — одно из крупнейших не только в Сибири, но и в Союзе. В организации ДОСААФ здесь объединено более 10 тысяч человек. Спортивно-технический клуб включает 10 секций — мотоциклетную, автомобильную и другие. Он ведет спортивную работу и помогает молодежи овладеть техническими специальностями, которые очень нужны на стройке. Клуб располагает солидной спортивно-технической базой: у него 8 мотоциклов, 5 автомобилей.

Состояние дел в клубе Братскгэсстрой в какой-то степени характеризует положение автотоспорта во многих городах и поселках.

В области в прошлом году были проведены десятки соревнований — автомобильное двоеборье, шоссейно-кольцевые гонки, мотокроссы, гонки по льду, матчи по мотоболу, состязания водномоторников. Словом, сделано немало, но мы сами знаем, что нужно сделать еще больше. К этому обязывает спартакиада.

В новом году мы будем укреплять материально-техническую базу автотоклубов обкома и горкомов ДОСААФ и самостоятельных спортивно-технических клубов первичных организаций. Большую популярность у нас завоевал мотобол, поэтому мы планируем приобрести для этой игры специальные мотоциклы «Ковровец».

В области ощущается нехватка спортивных трасс. Их создание останется одной из наших первоочередных задач.

Мы будем стараться расширять подготовку спортсменов-разрядников, для чего предполагается лучше использовать такой большой резерв мотоспорта, как владельцы мотоциклов.

Вольной вопрос у нас — нехватка спортивных судей. Чтоб прийти во всеоружии к финалам областной и республиканской спартакиады, в начале года начнем подготовку арбитров собственными силами на специальных семинарах.

Важное значение мы придаем встрече молодых спортсменов с ведущими мастерами спорта. Практические советы ветеранов помогут молодежи успешнее выступить в соревнованиях.

В целях популяризации спартакиады мы намерены провести пробеги на мотоциклах, например из Братска в Красноярск и обратно. В самом начале года любители мотоспорта в Иркутске станут свидетелями международной встречи мотогонок на ледяной дорожке с участием монгольских спортсменов.

III Всесоюзная спартакиада вступает в решающую стадию, и это требует мобилизации всех наших сил и возможностей.

Начальник Казахского
республиканского
спортивного автотоклуба
Г. Г. ШЕПЕЛЕВ

Чем ближе к финалу спартакиады, тем напряженнее становится подготовка к решающим стартам. Мы довольны итогами прошлого года, хотя и далеки от самоуспокоения. Он дал нашей республике новых мастеров спорта, тысячи разрядников.

Программа спартакиады сейчас более обширна, чем в предыдущие годы. Включены многие новые виды спорта. Мы, казахстанцы, также стараемся постигнуть те разновидности авто- и мотоспорта, которые раньше в республике не культивировались. Например, в гонках по льду наши спортсмены минушей зимой впервые попробовали свои силы на первенстве страны в Иркутске, Новосибирске и Кемерове. А сейчас, вступив в решающий год спартакиады, думаем принять участие в первенстве по гонкам на гравейной дорожке. Наши гравейники провели несколько тренировок на самом южном в стране мототреке — в г. Алмалыке (Узбекистан) и показали неплохие результаты. Правда, для ледяных и гравейных гонок у нас слаба мате-

риальная база, недостает мощных ЭСО-500. Надеемся, что Центральный автотоклуб в этом пойдёт нам навстречу. У нас еще мало опыта, и мы хотим тренировочные сборы в нынешнем году провести в городе чемпионов — Уфе.

Хочется сказать еще об одном, сравнительно молодом виде моторного спорта, который завоевывает все большую популярность. Я имею в виду картинг. В первый год спартакиады казахские картингисты вышли на всесоюзную арену, приняв участие в чемпионате страны в Харькове.

Наступивший решающий год всесоюзного смотра технических видов спорта совпал для нас с другим радостным событием. Заканчивается строительство здания республиканского Дома технической подготовки, где разместится наш республиканский автотоклуб. Под новой крышей, разумеется, будет и просторнее и лучше.

Раз уж заговорили о строительстве, хочется обязательно поделиться и другой радостью. Заказана проектно-сметная документация для сооружения в Алма-Ате стадиона технических видов спорта. Он будет представлять собой целый комплекс спортивных сооружений.

В некоторых областях и городах республики недостает квалифицированных тренеров, в частности по автомобильному спорту, по мотоболу. Наряду со спортивными состязаниями, подготовка тренеров и судей остается нашей важнейшей задачей.

Председатель Федерации
автоспорта Белоруссии
А. Т. ПРОХОРОВ

Больше всего радует нас то, что к участию в III Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта мы привлекли значительное число шоферов, работающих в автохозяйствах Белоруссии. В одних только соревнованиях по автомобильному троеборью выступило около 10 тысяч человек. Вся подготовка к соревнованиям, как и они сами, была направлена на совершенствование мастерства вождения автомобилей, углубление технических знаний.

Руководители автохозяйств теперь хорошо поняли, что развитие технических видов спорта способствует успеху работы коллектива. Поэтому они создают условия для тренировок, помогают готовить технику.

Наступивший год будет годом финальных соревнований Всесоюзной спартакиады. Естественно, мы уже сейчас начали готовиться к финалам. Во всех районах и областях идут судейские семинары. Для тренеров и судей республиканской категории будет проведен сбор в Минске. Автотоклубы республики пополнились необходимой техникой. Многие автохозяйства строят карты.

Чтобы успешно выступить в финале Всесоюзной спартакиады, федерация решила провести матчевые встречи городов и областей. К участию в них пригласим и наших друзей из соседних республик.

Работа спортивного актива республики могла быть еще более эффективной, если бы нам лучше помогала Федерация автоспорта СССР. Крайне необходим семинар по организации современных сложных соревнований. Наши организаторы и судьи не знают, например, тонкостей проведения ралли, да и вообще в республике мало квалифицированных судей, не хватает хороших тренеров.

Плохо и то, что, за исключением автохозяйств Министерства автотранспорта БССР, в подготовке к соревнованиям спартакиады участвует ограниченное число предприятий. Даже на таких гигантах, как Минский автозавод, на мотовелозаводе, на Жодинском автозаводе не уделяют должного внимания развитию автоспорта.

Мы отдаем себе отчет в том, какие большие задачи стоят перед общественностью, перед федерацией в этот решающий год спартакиады, и стараемся сделать все от нас зависящее, чтобы этот праздник автоспорта встретить новыми успехами.

Глохнет картинг в Кишиневе

Уважаемая редакция!

Пишу вам от имени любителей картинга города Кишинева. Пишу в надежде, что журнал поможет преодолеть равнодушие и бездеятельность городского комитета ДОСААФ.

Приближаются финалы спартакиады по техническим видам спорта, а в рядах любителей картинга не наблюдается активности. Больше того — они разочарованы, многие опустили руки.

А начало было многообещающим. В прошлом году в Кишиневе были проведены показательные выступления литовских картингистов. Новый вид спорта сразу же приобрел массу поклонников. Через короткое время в городе появились маленькие юркие карты, построенные «кустарями-одиночками». Не имея опыта, не получая поддержки, энтузиасты все же построили пять машин. Только тогда оживился Кишиневский городской комитет ДОСААФ. Срочно решили организовать соревнования.

Интерес к картингу превзошел все ожидания. Тысячи людей собрались на площади, где проводились соревнования. И хотя они не могли дать полного представления об этом увлекательном виде спорта, резонанс был внушительный. Руководители кондитерской фирмы «Букуррия», например, сразу же решили помочь своим спортсменам. Они закупили колеса, двигатели, предоставили возможность работать в мастерских. И вот спортсмены во главе с Олегом Паначевым вывели из фабричных ворот три новые машины с эмблемой фирмы.

Казалось бы, в Кишиневе полным ходом пойдет развитие нового вида спорта. Есть ядро энтузиастов (была создана городская секция по картингу), есть предприятия, готовые помочь картингистам. Достаточно было пойти им навстречу, помочь организовать соревнования, и сейчас, по скромным подсчетам, в Кишиневе было бы 20—25 машин.

Но не так получилось на деле. От председателя горкома ДОСААФ можно услышать только жалобы на отсутствие средств. Комитет стремится лишь продать первичным организациям моторы и колеса, а больше его ничто не волнует. Странную позицию невмешательства занимает республиканский комитет ДОСААФ. По непонятным причинам не была послана команда республики на первенство СССР в Харькове, не было проведено первенство Молдавии и даже первенство Кишинева.

Неоднократно команды Одессы и Киева предлагали устроить товарищескую встречу, но все наталкивалось на равнодушие наших руководителей ДОСААФ. Глохнет картинг в Кишиневе.

г. Кишинев.

Б. ПАРАМЗИН.

В Ирбите без перемен

Дорогая редакция!

Обращаемся к вам за помощью. Несколько лет назад в Ирбитском автотомоклубе мотоспорт был, что называется, в почете. Не только в Свердловской области, но далеко за ее пределами знали наших мотоспортсменов, не раз побеждавших в больших соревнованиях. Спросите у жителей города (среди них много любителей мотоспорта), просмотрите газеты шестилетней давности — и вы сможете убедиться, что тогда мотоспорт был по-настоящему массовым. У нас регулярно проходили соревнования. Наш мотоклуб сам мог выставить несколько команд, не считая команд Ирбитского мотозавода. Не случайно в нашем маленьком городе выросло около 20 мастеров спорта и много перворазрядников. А какая отличная техническая база была при клубе! Мастерские, хорошо оборудованный гараж, сорок «боевых» мотоциклов.

Где это теперь? От мотопарка осталось три разбитых мотоцикла, на которых даже на тренировку не выедешь. Гараж забрали и вот-вот отнимут мастерские. Мастера и спортсмены-разрядники вынуждены оставить спорт. Дело дошло до того, что в городе мотоциклостроителей нельзя провести мотоциклетные соревнования. В зональных состязаниях 1964 года по ипподрому, которые проходили в Ирбите, участвовал один ирбитчанин. Дальше, как говорится, ехать некуда. Мы читаем и слышим о спартакиаде по техническим видам спорта и никак не можем смириться с тем, что в нашем городе мотоспорт умер.

Куда только мы ни обращались за помощью. По письму в редакцию журнала «За рулем» к нам приезжала комиссия из обкома ДОСААФ. Был снят начальник клуба и назначен другой, введена должность тренера. Обком сообщил о принятых мерах, но все осталось без перемен.

В чем же причина? А в том, что за последние шесть лет у руководства клубом стояли плохие организаторы, люди, не болеющие душой за спорт. Три начальника клуба сменялось за это время, и каждый из них внес свой «вклад» в то, чтобы похоронить мотоспорт. Вот и последний, тов. Кухарских, не стесняясь, заявляет: «С мотоспортом в Ирбите будет покончено».

Мы, спортсмены, не хотим этому верить и поэтому еще раз пишем в редакцию.

По поручению группы спортсменов

г. Ирбит.

Г. ЗАРОВНЯТНЫХ.

От редакции.

«Энтузиасты и равнодушные» — под таким названием в журнале «За рулем» (№ 12, 1964 г.) были помещены письма спортсменов-автомобилистов и мотоциклистов, которые били тревогу по поводу того, что кое-где люди, призванные по долгу службы содействовать развитию автотомоспорта, ставят на пути его рогатки, да еще в самый разгар спартакиады.

И вот снова в обширной редакционной почте два тревожных сигнала, на этот раз из Кишинева и Ирбита.

Для проверки фактов редакция направила в Молдавию своего корреспондента. Вот что он сообщил.

«Картинг в Кишиневе действительно находится в плачевном состоянии. Правда, за прошедшее время построено еще несколько машин (всего их теперь двенадцать), но они так и не получили «боевого крещения» и стоят в гаражах завода имени Котовского и кондитерской фирмы «Букуррия» в ожидании стартов. А состязаний все нет и нет, потому что городской комитет ДОСААФ палец о палец не ударил, чтобы дать ход этому полюбившемуся молодежи, широкодоступному автомобильному соревнованию. Ни в Кишиневе, ни в других городах республики не выходят на старт картингисты. Никто не помогает первичным организациям ДОСААФ предприятий и учебных заведений в создании микроавтомобилей. Все, что до сих пор сделано, — сделано по инициативе отдельных энтузиастов.

Чего же требуют молдавские картингисты?

Во-первых, чтобы республиканский комитет ДОСААФ взялся наконец за развитие картинга в Молдавии, и прежде всего в столице республики. Чтобы республиканский автотомоклуб возглавил организацию встреч картингистов, в частности матчевых — с командами городов и республик, где картинг культивируется уже не первый год. Чтобы были созданы трассы для тренировок и состязаний.

Все это — законные требования. И хочется верить, что Молдавский республиканский комитет ДОСААФ выполнит их и откроет картингу зеленую улицу».

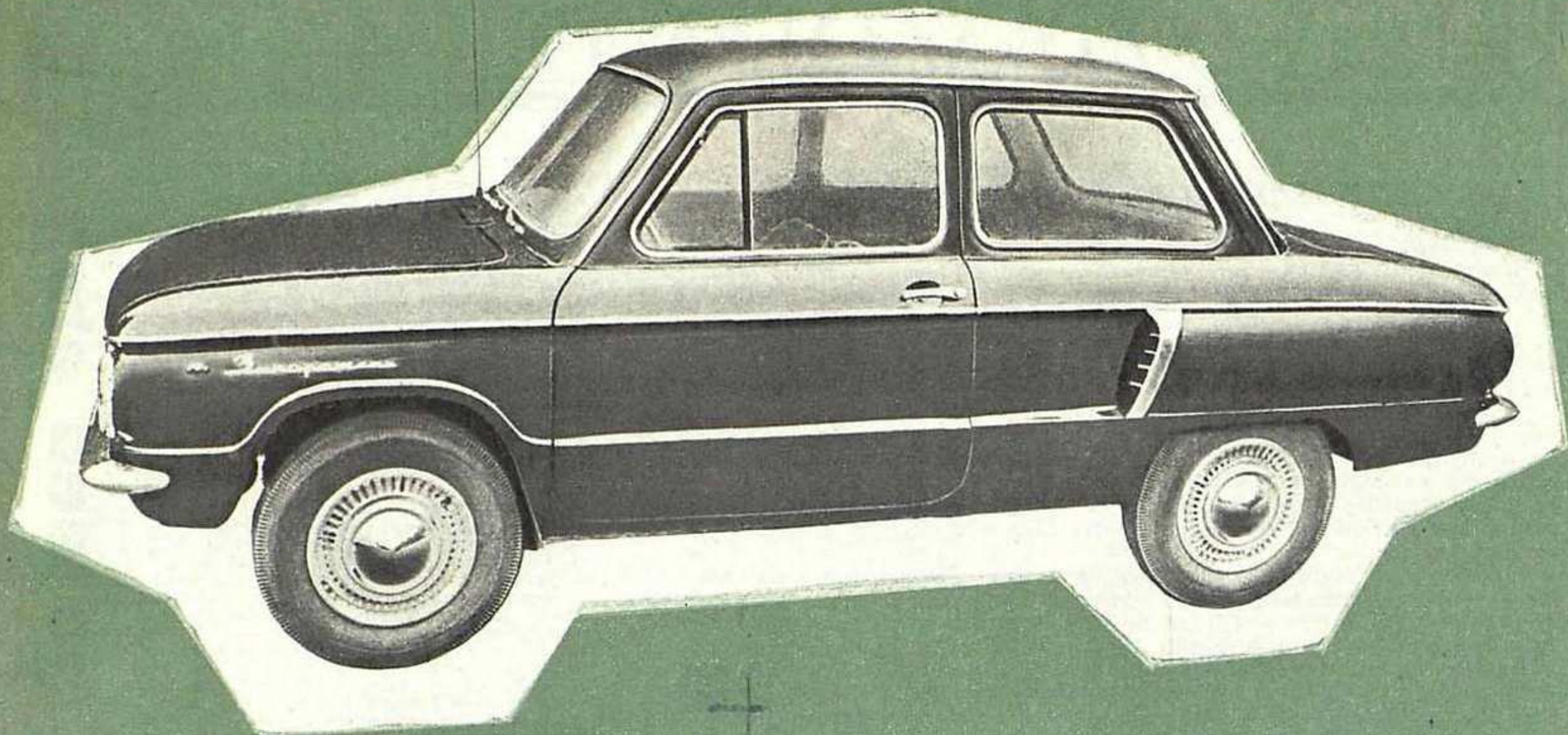
Для проверки фактов, изложенных в письме из Ирбита, не потребовалось посылать корреспондента. Просмотрев протоколы соревнований, прошедших в Российской Федерации за последние годы, мы смогли убедиться в том, что автор письма не сгустил краски.

Представителей Ирбита — города с давними мотоспортивными традициями — встретишь разве только на тех соревнованиях, где есть заезды мотоциклов с колясками. Это заводские гончки. Спортсменов же автотомоклуба давным-давно нет в списках участников соревнований по кроссу, ипподромным гонкам, гонкам по льду. Это ли не свидетельство того «умирания мотоспорта» в Ирбите, о котором пишет тов. Заровнятных.

Итак, о чем же говорят помещенные здесь письма наших читателей? Прежде всего о том, что встречаются еще среди руководителей комитетов ДОСААФ и автотомоклубов люди, считающие, что бездеятельность на ниве спортивной работы наказанию не подлежит. Охраняя себя от излишних беспокойств и забот, они отмахиваются от законных просьб спортсменов.

Мы против иждивенчества. Мы за то, чтобы самостоятельность и инициатива общественности были главным рычагом в развитии автотомоспорта. Но если энтузиастам, посвящающим свое свободное время и досуг спорту, не оказывать помощи, не поддерживать их, то всякая инициатива может заглохнуть.

Помещая эти письма, редакция рассчитывает на то, что ответ на них будет дан не только по форме («Факты подтвердились, меры приняты»), а по существу. Это значит, что в Молдавии картинг не на словах, а на деле получит полные права гражданства, а в городе мотоциклостроителей начнется возрождение мотоспорта.



Наш корреспондент рассказывает о новом «Запорожце»

ПРИЯТНОЕ ЗНАКОМСТВО

Вот он, новый
«Запорожец».



Каждому автолюбителю еще памятно время [было это лет пять назад], когда повсюду только и говорили о готовящейся к выпуску первой отечественной микролитражке. Теперь мы привыкли к маленьким «Запорожцам», деловито снующим по нашим дорогам. Детище завода «Коммунар» прочно вошло в семью советских автомобилей.

Но недавно беспокойное племя автолюбителей заговорило о «Запорожце» вновь. Дело в том, что на страницах некоторых газет появились фотографии совершенно нового «Запорожца» — ЗАЗ-966. Редакция журнала «За рулем» направила на завод «Коммунар» своего корреспондента с тем, чтобы рассказать о новой машине подробнее.

Ярко оформленные, габаритные фонари хорошо видны на дороге. К тому же они придают автомобилю нарядный вид.

— Да, действительно, — сказал директор завода «Коммунар» Сергей Александрович Сериков — большой энтузиаст микролитражки, — ЗАЗ-966 прошел государственные испытания и рекомендован к производству. Над этой моделью заводчане работали несколько лет, и нам кажется, успешно. Во многом нам помогли сотрудники Научно-исследовательского автомобильного и моторного института, и в частности научно-экспериментальный отдел. Было сделано несколько опытных образцов, на которых проверялись многочисленные варианты отдельных узлов и агрегатов. Теперь машина в общем выресо-

валась, однако, как вы понимаете, от изготовления опытного образца до конвейера — путь долгий и нелегкий. Не забывайте и о том, что нам предстоит патентовать многие узлы. Поэтому еще довольно продолжительное время будет выпускаться модернизированная модель ЗАЗ-965, которая по своим качествам превосходит предшествующую.

В заключение директор заверил, что подробное описание новой машины станет известно читателям журнала «За рулем» уже через несколько месяцев, и предложил нам познакомиться с автомобилем, что называется, лицом к лицу.

Мы приняли приглашение. Разговор о «Запорожце» был продолжен в удобном салоне одного из опытных экземпляров новой машины. Теперь нашим собеседником был шофер Петр Митрофанович Брыль.

Вот самые первые впечатления. Несколько удлиненный, по сравнению со старой моделью, кузов ЗАЗ-966 отличается красивой обтекаемой формой. Строгая, можно сказать, элегантная с умеренным хромированием облицовка. Обращают на себя внимание оригинальные воздухозаборники, которые удачно расположены в зоне наименьшего запыления. Наконец, двери. У модели ЗАЗ-965 они открывались навстречу движению, что, помимо ряда неудобств, ухудшало условия для уплотнения. Теперь дверь открывается по ходу автомобиля. О малой вместимости багажника «Запорожца» говорилось много. У новой модели он максимально увеличен за счет размещения топливного бака под сиденьем.

Пора в дорогу. Усаживаемся поудобнее рядом с шофером и готовимся заметить все интересное в поведении машины.

Поворот ключа — и срабатывает стартер с электромагнитным дистанционным включением. Чуть слышно заработал мотор. Тронулись. Минуем заводские ворота, выезжаем на проспект Ленина.

То, что новый «Запорожец» привлекателен, — не только наше мнение. Это становится ясно по тому, как реагируют на его появление пешеходы и водители. Каждый из них выражает свое одобрение улыбкой, взмахом руки, жестом, которые можно, пожалуй, было бы перевести так: «Ого! Красиво!», «Желаю успеха!», «В добрый путь!». Вот мы поравнялись с огромным МАЗом. Из кабины появилось молодое лицо. За грохотом дизеля не слышно о чем, напрягаясь, кричит водитель, но по тому, как удовлетворенно покачивается голова, мы понимаем: «Хорошо!».

Осматриваемся в салоне. Он просторнее и удобнее, чем у «Запорожца» модели 965. Это достигнуто благодаря некоторому удлинению и расширению кузова. Большое боковое остекление, панорамное переднее и заднее стекла создают хорошую обзорность, облегчают управление, делают поездку приятной для пассажиров.

По-новому, удобно и красиво, выполнены рулевая колонка и штурвал. Его обод и две спицы не мешают водителю следить за приборами, встроенными в современную формы щиток, который «вписывается» в верхнее полудужье штурвала. Справа от щитка замечаем, хоть и закрашенные, следы сварки.

— Здесь некоторое время, — отвечает на наш вопрос Петр Митрофанович, — стоял крохотный рычаг переключения передач. Однако от такого размещения отказались, потому что удобства это, по сравнению со старым, добавляло мало, а конструкцию усложняло и удорожало.

О таких «спутниках» комфорта, как зажигалка, пепельница и радиоприемник особо рассказывать не стоит, хотя они и бросаются в глаза. А вот об отопителе следует сказать. Ведь микроавтомобилю придется «бегать» также в Сибири, на Урале, Дальнем Востоке, а там, как известно, мороз шутить не любит. По-новому построенная система отопления и переносный отопитель создадут в этом отношении максимум удобств, а более интенсивный обдув ветрового стекла теплым воздухом значительно повысит видимость и обзорность.

Петр Митрофанович — не только отличный водитель, но и, как человек любящий свой город, — прекрасный гид. Мы миновали «старую часть» Запорожья, которая стара только названием, и по широкому мосту въехали в новый город. Еще несколько лет назад здесь стояли, прикрывшись черепичными крышами, домишки деревни Вознесенки. Теперь на этом месте пролегли светлые, окаймленные деревьями проспекты.

Между тем «Запорожец», не напрягаясь, идет на равных в компании «Москвичей» и «Волг». Посмотрим, как он «побежит» за городом.

Стоп! Красный свет! На линии выстраиваются, словно спринтеры, «Волга», наша микролитражка и два «Москвича». Зеленый свет — старт! Совершенно неожиданно «Запорожец» оставляет позади своих попутчиков. Отличная приемистость! Через некоторое время нас догоняют машины, стартовавшие с нами. На лицах водителей удивление и зависть.

Минуем красавец Днепрогэс. Справа, совсем рядом, плещутся свинцовые воды, удерживаемые ажурной плотиной. Слева, словно огненными клещами, в закатном солнце Днепр охватил остров Хортицу — колыбель непокорных запорожцев, чьим именем названа микролитражка.

Позади остался поселок трансформаторного завода, который скорее похож на небольшой город, а с ним и городская черта. Это стало сразу заметно: на спидометре 95—100 км/час — и это не предел: педаль акселератора еще не выжата до конца.

На новом «Запорожце» подвеска новой конструкции. Она не только улучшила амортизацию, но и придала автомобилю большую устойчивость. Машина прекрасно «держит» дорогу, подвеска совсем незаметно поглощает неровности. В этом мы легко убедились, когда выехали на дорогу, мощенную булыжником. Мы проскочили ее с большой скоростью, не испытав никаких неудобств.

Город расположен на холмах, поэтому серая лента шоссе изобилует спусками, подъемами, крутыми поворотами. Длинный, около 800 метров, подъем. Вереница машин медленно вползает на него. Натужно гудят моторы. Одна за другой машины «вырастают», приближаясь, и остаются позади. Отсюда, сверху, Днепр особенно величествен.

Едем уже два с лишним часа, но чувствуем, что наш водитель управляет автомобилем без всякого напряжения.

— Хороша машина, — словно продолжая ход своих мыслей, негромко проговорил Петр Митрофанович. На этой стоит тридцатичетырехсильный движок, и то удержу нет. А ведь впоследствии будет стоять двигатель в сорок сил.

Нам остается присоединиться к этой оценке.

А теперь несколько слов о семействе «Запорожцев».

Параллельно с основной моделью конструкторы работали над ее модификациями — микрогрузовиками. О всех их качествах многое мог бы рассказать ведущий конструктор И. Черепанов. Но пока остановимся лишь на основных.

ЗАЗ-969 — автомобиль грузоподъемностью 250 кг (не считая веса водителя и пассажира) — предназначен для села. Ему не страшны ни зимний гололед, ни осенняя распутица: у машины ведущие передние и задние колеса. Максимальная ее скорость — 70 км/час, на 100 км она расходует 9 литров топлива. Существует и пассажирский вариант этого автомобиля.

Еще один «Запорожец» — ЗАЗ-970 — представляет собой трехдверный фургон с одним ведущим мостом. Грузоподъемность его — 350 кг. Автомобиль предназначен для внутригородских перевозок. Расход топлива — 7,5 литра на 100 км.

С созданием ЗАЗ-966 заботы конструкторов не закончились. В одной из комнат конструкторско-экспериментального отдела, в которой работают скульпторы и художники, где стены увешаны картинами и рисунками с изображением изящных и оригинальных по форме машин, уже сейчас идет поиск облика автомобиля, который придет на смену ЗАЗ-966. Но не станем пока гадать о нем. Важно то, что мы знаем, какой будет ближайшая модель «Запорожца», рекомендованная к серийному производству.



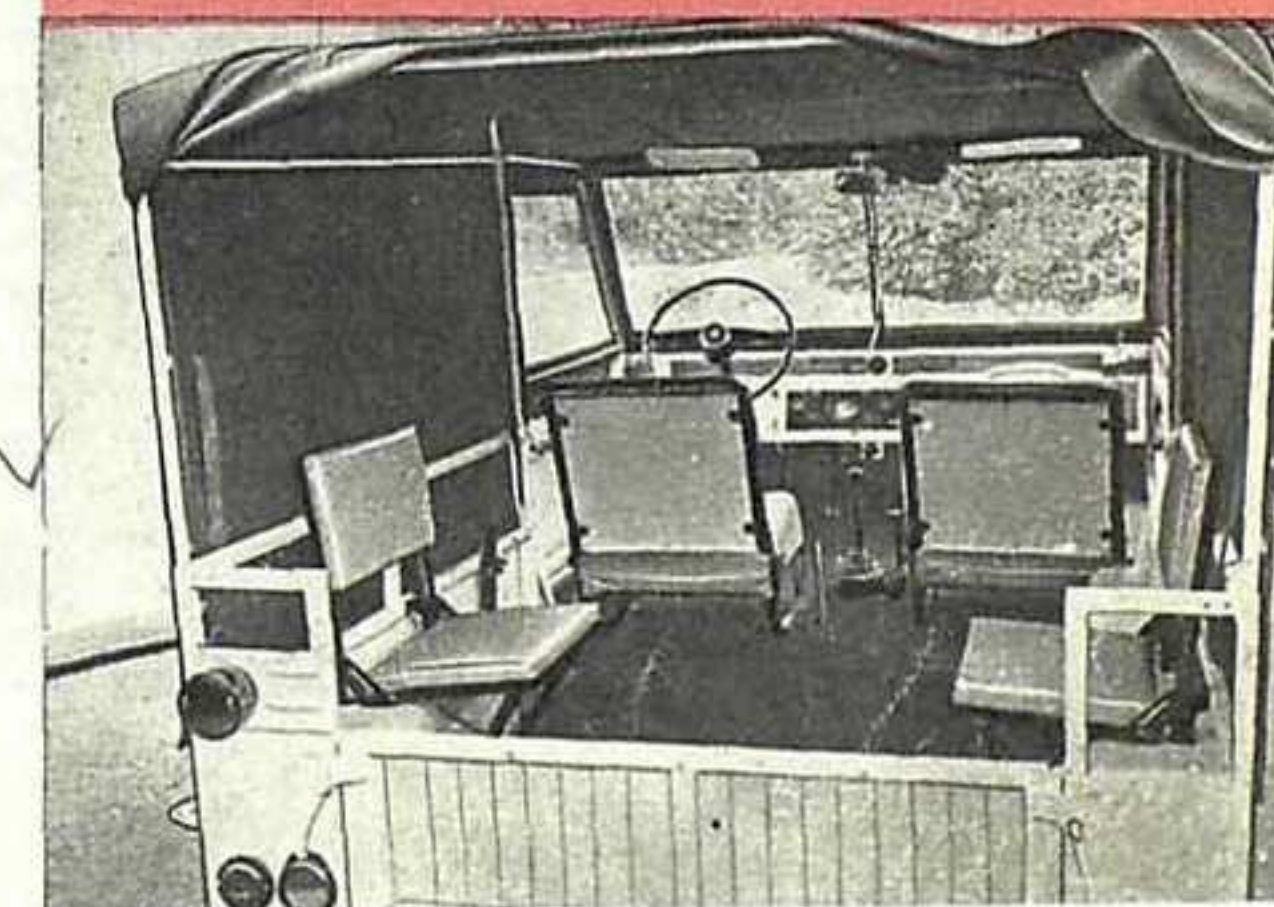
Так выглядит «рабочее место» водителя. Обратите внимание на штурвал и щиток приборов.



Такие фургоны свяжут десятки предприятий в каждом городе.



А это ЗАЗ-969 снаружи и внутри. Он предназначен для работы на селе.



СПАРТАКИАДА

«МОСКВИЧ» НА КОЛЬЦЕВЫХ ГОНКАХ

Советы
по форсировке двигателя

Пожалуй, ни один вид соревнований не предъявляет таких высоких требований к двигателям, как шоссейно-кольцевые гонки. Здесь участники стремятся добиться максимальной мощности и крутящего момента в течение всего хода гонки. Длина трасс, на которых соревнуются наши спортсмены, равна примерно 100—120 км (15—20 кругов). Чтобы подготовить двигатель к такой напряженной работе, существуют особые методы форсировки, проверенные многолетней практикой.

Рассмотрим эти методы применительно к двигателю «Москвича-407». С небольшими изменениями они пригодны и для двигателя «Москвича» моделей 403 и 408.

Лучше всего форсировать новый двигатель, прошедший правильную обкатку. Цикл обкатки известен из практики, но нелишне напомнить, что для нового двигателя рекомендуется следующий режим:

Скорость движения автомобиля, км/час	50	60	70	80	90	100	110	макс.
Пробег автомобиля, км	500	500	600	700	700	500	1000	1000

Отметим, что желательно к началу форсировки довести пробег автомобиля с таким двигателем до 8—10 тысяч километров. Смена масла в двигателе производится согласно инструкции по эксплуатации автомобиля.

Указанные пожелания, однако, не исключают возможности форсирования двигателей, имеющих большой пробег.

С чего же начинать форсировку? Прежде всего двигатель снимают с машины, разбирают, тщательно осматривают детали, выявляя скрытые дефекты.

У головки блока цилиндров снимают клапаны, затем метят их по соответствующим седлам цилиндров (надевают листочек бумаги с номером клапана и цилиндра) и приступают к основной части форсировки — увеличению степени сжатия до 9—9,5. Этого можно достичь установкой поршней со сферическим (выпуклым) днищем (рис. 1) и соответствующей обработкой головки блока. При обычных поршнях, с плоским днищем, подрезка торца головки более чем на 3—3,5 мм для дальнейшего увеличения степени сжатия невозможна: этому препятствует малая толщина стенки в месте расположения запальных

свечей. Поршень с выпуклым днищем можно изготовить из литых заготовок серийных поршней (без среза литника). У головки подрезают на 2,5 мм торец, чтобы она соответствовала конфигурации днища поршня, и дополнительно обрабатывают камеру сгорания (рис. 2).

Плоскость головки, тщательно выверяя по индикатору, фрезеруют; по краям камер сгорания снимают заусеницы. Затем дополнительно обрабатывают впускные и выпускные каналы. На фрезерном станке или бормашиной удаляют выступающий в канал торцевой направляющей втулки клапана. Внутреннюю поверхность канала обрабатывают шарошками, вставленными в электрическую или пневматическую бормашину. Зачищая все неровности, каналу придают правильную, круглую в сечении форму. После этого его тщательно полируют мелкой наждачной бумагой, а при возможности — и войлочным кругом с пастой ГОИ. Таким же образом обрабатывают выпускные каналы.

На клапанах (особенно впускных), там, где стержень переходит в тарелку, зачищают неровности, а затем полируют. Тут требуется особая аккуратность. Хорошо также облегчить впускные клапаны, придав тарелке тюльпанообразную форму (рис. 3).

Следует проверить, как прилегают впускные и выпускные клапаны к своим седлам, и произвести, если это нужно, притирку.

Головку блока и все ее детали после перечисленных работ промывают горячей водой, продувают сжатым воздухом и только после этого собирают с клапанами (каждый по своему седлу) и пружинами. Особое внимание обращают на правильную установку уплотнительного резинового кольца и «сухариков» в тарелку пружин клапана.

В блоке цилиндров тщательно осматривают зеркало и вкладыши распределительного вала.

Коренные и шатунные шейки коленчатого вала должны быть идеально чисты, не иметь никаких трещинок. На вкладышах недопустимы задиры, царапины и т. п. Детали кривошипно-шатунного механизма полируют после зачистки бормашиной явных неровностей, выступов. Чтобы избежать при этом повреждений рабочих поверхностей коленчатого вала, рекомендуется обмотать их тряпками. Полировка позволяет уменьшить гидравлические потери при максимальных оборотах.

На опорных шейках и кулачках распределительного вала не должно быть забоин, задиров. Одновременно осматривают толкатели. Их, как и клапаны, отмечают по соответствующим гнездам. На торце толкателя не должно быть выкрашиваний, царапин и других повреждений.

При разборке двигателя необходимо заметить поршни по номерам цилиндров и проверить правильность приработки их к зеркалу цилиндров. Не должно быть задиров на рабочей поверхности цилиндра, «залегания» поршневых колец в канавках и трещин в кольцах. Обязательно следует удалить нагар.

Убедившись в пригодности всех деталей двигателя, нужно тщательно промыть их керосином, горячей водой, продуть сжатым воздухом и потом уже собрать двигатель.

Перед установкой под каждую из стоек коромысел клапанов подкладывают отшлифованные стальные шайбы, равные по диаметру основанию стойки и толщиной 2 мм. В шайбе под стойку № 2 (от переднего торца двигателя), кроме того, просверливают пятимиллиметровое отверстие, совпадающее с отверстием канала в головке блока, через который подается масло для смазки осей коромысел клапанов.

Чтобы получить максимально возможную мощность двигателя, устанавливают по четыре карбюратора мото-

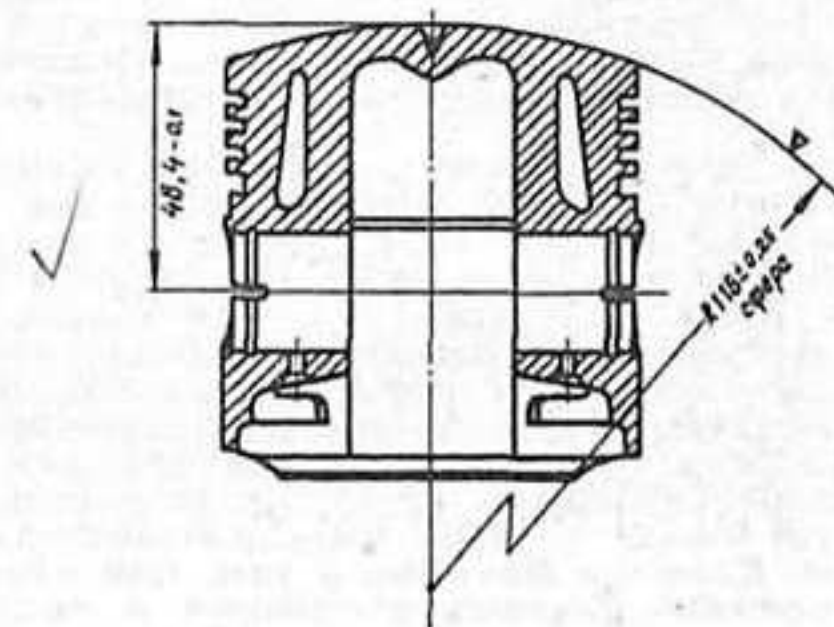


Рис. 1. Поршень с выпуклым днищем.

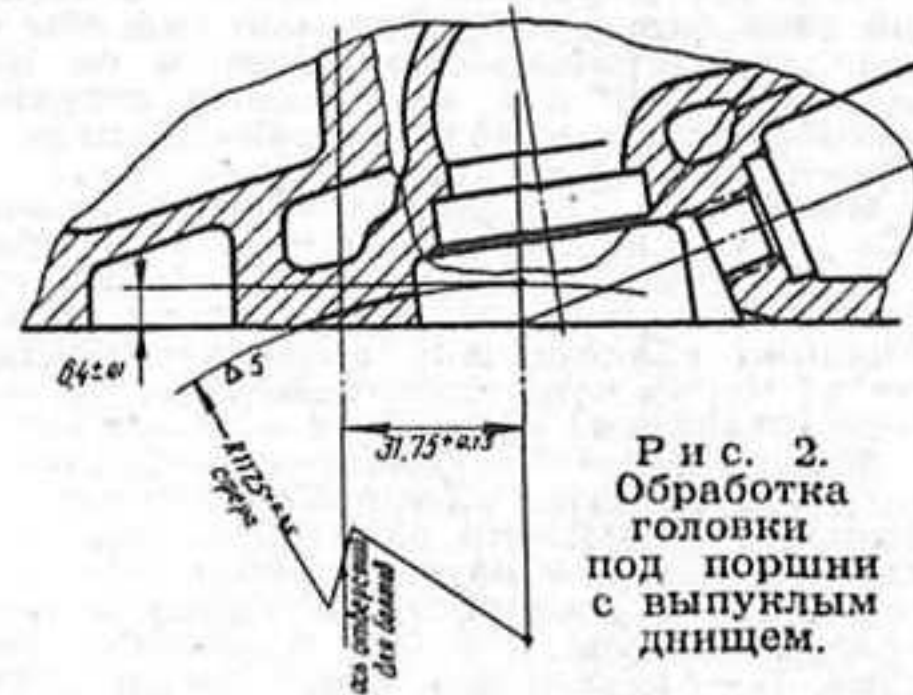
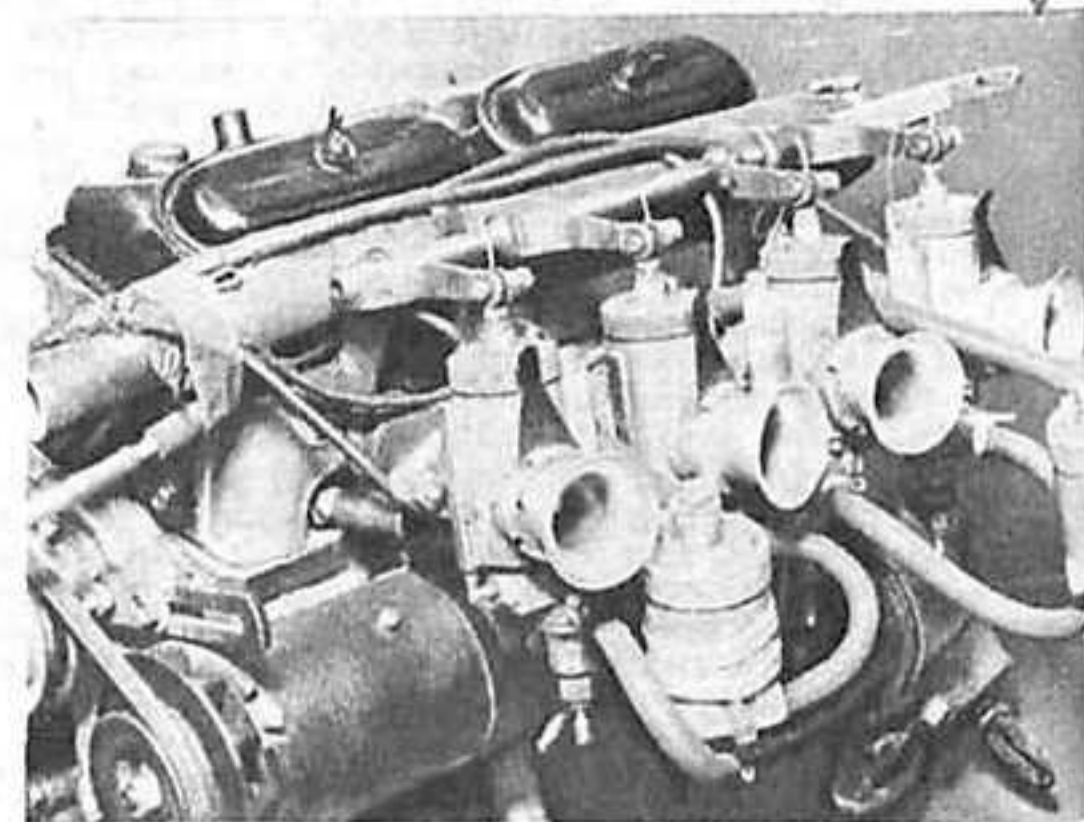


Рис. 2. Обработка головки под поршни с выпуклым днищем.



Рис. 3. Облегченный впускной клапан.

Рис. 4. Установка на двигателе четырех карбюраторов К-99М.



Первенство новичков

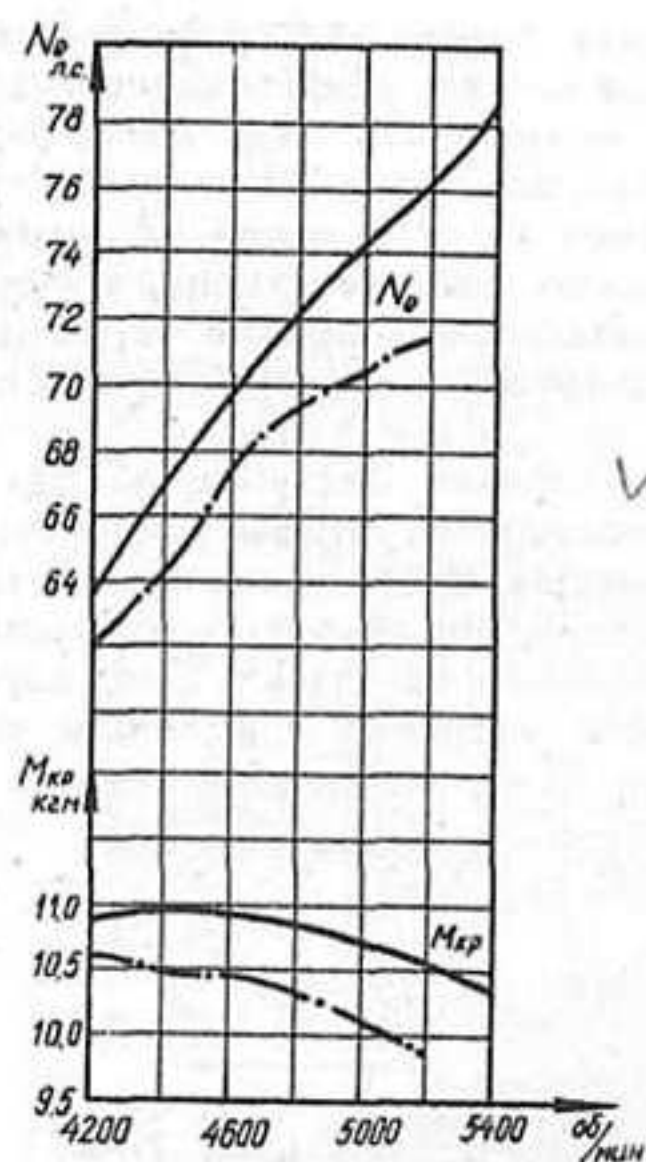


Рис. 5. Внешняя характеристика форсированного двигателя «Москвича-407» с четырьмя карбюраторами К-28В (пунктир) и К-99М (сплошная линия).

18—20 мм), либо через крышку головки блока с выводом резинового шланга от вентиляционного патрубка или от маслозаливной горловины. Выводы шлангов делают в сторону, противоположную ходу автомобиля.

Высокая степень сжатия обязывает заменить свечи зажигания на более «холодные», то есть имеющие большее калильное число. Для степени сжатия 9—9,5 рекомендуются свечи ВКС-28 или ВКС-30 отечественного производства.

При такой степени форсировки двигателя по сравнению с серийным значительно увеличивается его крутящий момент. Следовательно, надо обратить внимание на сцепление двигателя, на то, чтобы у ведущего диска совершенно не было трещин в лепестках и в накладке, а пружины нажимного ведомого диска были высокого качества. Пружину рекомендуется ставить из группы наибольших усилий, окрашиваемые в серый или черный цвет или неокрашенные (промасленные). Можно также использовать пружину сцепления автомобиля ГАЗ-51.

Закончив все работы по дополнительной форсировке, аккуратно соберите двигатель. При наличии стенда в течение одного-двух часов прикатывают детали и прогревают двигатель. Зазор между клапанами и регулировочным винтом в это время должен быть у впускных клапанов 0,25 мм и у выпускных — 0,30 мм. В дорожных условиях двигатель доводят до максимальной мощности и максимального крутящего момента подбором расхода топлива и угла опережения зажигания. Для работы двигателей, имеющих степень сжатия 9—9,5, четыре карбюратора и открытый выпуск, требуется бензин с октановым числом порядка 95—100.

Приведем характеристики, полученные при стендовых испытаниях двигателей на МЗМА (рис. 5). Наилучшие результаты были получены с четырьмя выпускными трубами — длина каждой около 1,5 м, диаметр 38 мм, толщина стенки 1,25 мм.

Максимальная мощность и крутящий момент получены: с карбюраторами К-28: $N_e = 71,5$ л. с. при 5200 об/мин и $M_{кр} = 10,6$ кгм при 4200 об/мин; с карбюраторами К-99М: $N_e = 78,5$ л. с. при 5400 об/мин и $M_{кр} = 10,9$ кгм при 4500 об/мин (против 45 л. с. на серийном двигателе).

Двигатели гоночных автомобилей, подготовленные заводом к сезону 1964 года, имели мощность до 81 л. с. (правда, это отрицательно сказывается на долговечности двигателей).

Гоночные автомобили с двигателями М-407, построенные на МЗМА в 1960—1963 гг. и форсированные описанным нами методом, при дорожных испытаниях развивали скорость до 180—190 км/час. Успех заводских спортсменов, выступавших на гоночных, спортивных и серийных автомобилях в первенствах Советского Союза, является лучшей рекомендацией предлагаемому методу форсировки.

В. ЩАВЕЛЕВ, мастер спорта чемпион СССР 1964 года.

Сто десять водителей автомобилей и пятьдесят мотоциклистов участвовали в розыгрыше лично-командного первенства Вильнюса среди новичков. Такие соревнования проводятся у нас впервые. Идея их была подсказана спартакиадой.

С утра и до наступления сумерек не смолкал гул моторов на стадионе «Жальгирис», где были расставлены искусственные препятствия автомобильной и мотоциклетной «фигурки».

По условиям соревнований, организованных городским комитетом ДОСААФ, участвовать в них могли только новички — третьеразрядники и водители, не имеющие спортивных разрядов.

Автохозяйства города горячо откликнулись на приглашение: 37 водителей стартовало от таксомоторного парка, 20 — от автобазы горздраотдела и т. д. Почти все мотоциклисты и многие автомобилисты выступали на личных машинах.

Среди судей и болельщиков мы увидели немало ветеранов автоспорта. Они не скрывали своей радости: полку спортсменов прибыло: 24 мотоциклиста и 54 автомобилиста выполнили норматив третьего разряда.

Заслуженные награды и памятные подарки получили победители: студент пединститута П. Кишунас, показавший лучший результат среди мотоциклистов, водитель такси П. Тимофеев, выполнивший комплекс упражнений без штрафных очков и показавший лучшее время на «Волге», и инженер объединения «Литсельхозтехника» А. Вилунас, лучше других выступивший на «Москвиче».

В командном зачете первенствовали команды Октябрьского и Ленинского районов города.

Л. ШУВАЛОВ, мастер спорта, общественный корреспондент «За рулем».

г. Вильнюс.

На снимке: На трассе «фигурки». Фото автора.



РЕГУЛИРУЕМЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ

Мы рассмотрели в прошлый раз правила проезда нерегулируемых перекрестков улиц и дорог. Речь шла о тех пересечениях, на которых движением управляют сами водители, опираясь на принятый правилами порядок. А таких в наших городах и населенных пунктах большая часть.

Однако на улицах и участках дорог с наиболее напряженным движением, там, где к перекрестку транспортные средства могут подойти зачастую одновременно или почти одновременно со всех сторон, водители рискуют оказаться в довольно затруднительном положении. Здесь им на помощь приходят технические средства регулирования движения — светофоры. Нередко в таких случаях движением на перекрестке управляет и милиционер-регулирующий.

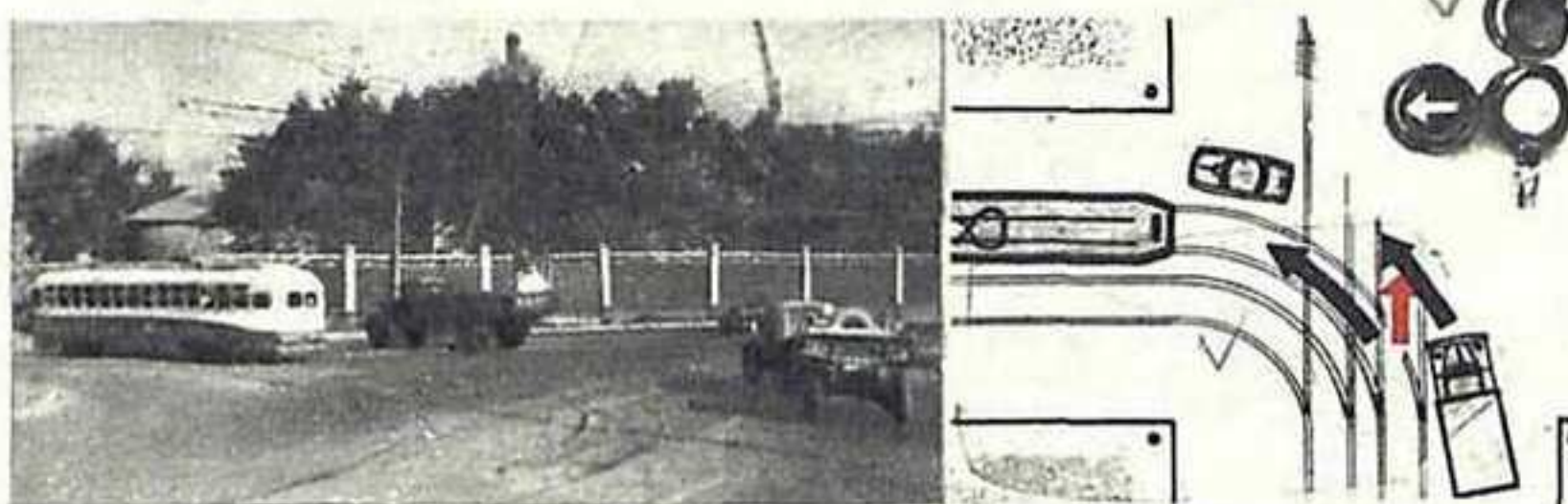
На регулируемых пересечениях водителю, разумеется, много проще: ему не надо определять самому очередность проезда. Основное, что требуется от него, — хорошо понимать значение сигналов светофора и жестов регулировщика. Вот на них мы и хотим остановиться в этой статье.

При дополнительных секциях выезд на перекресток и дальнейшее движение в направлениях, обозначенных стрелками, разрешены только при включении этой дополнительной секции независимо от цвета основного сигнала светофора. При этом, когда стрелка сочетается с зеленым сигналом, водитель имеет преимущественное право проезда, а при сочетании с красным сигналом светофора — обязан уступить дорогу любому транспортному средству, движущемуся справа или слева от него (фото 1).

Из этого общего правила несколько отступлений сделано лишь для трамвая. Все они необходимы, чтобы устранить так называемые конфликтующие направления, в частности пересечения путей движения трамвая и нерельсового транспорта.

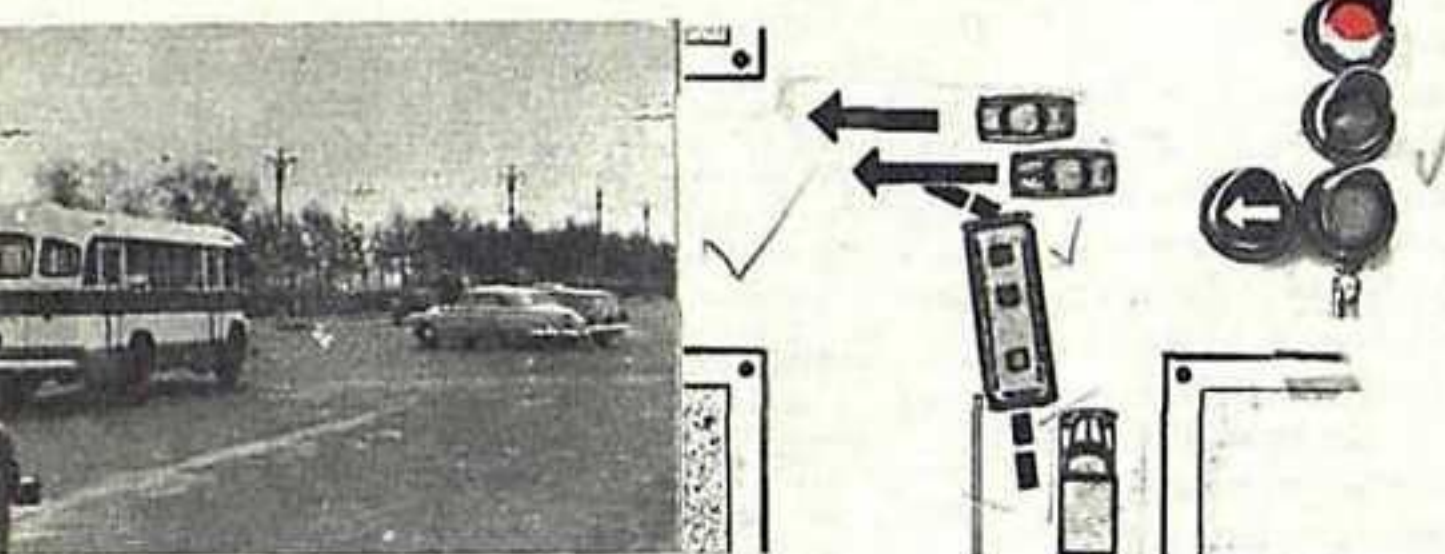
Вот для чего и включена в Правила статья 79-я, которая гласит, что трамваю при стрелке «налево» с зеленым сигна-

2



лом (фото 2) или при стрелке «прямо» (фото 3) с красным сигналом (на трехстороннем перекрестке) двигаться прямо запрещено, как и поворачивать на-

3



Открывает движение через перекресток зеленый сигнал светофора. Нерельсовым транспортным средствам — во всех направлениях, трамваю — прямо и налево. Здесь мы имеем в виду обычный трехсекционный светофор без дополнительных секций.

* Первые четыре статьи — см. в журнале «За рулем», 1964 г., №№ 9, 10, 11 и 12.

По единым талонам, на любой АЗС

Существовавшая до недавнего времени система расчетов за нефтепродукты, реализуемые через автозаправочные станции (АЗС), вызвала немало справедливых нареканий. Вы помните, конечно, что государственный автомобильный транспорт, работавший на местных перевозках, обслуживался на АЗС по талонам, действительным только в зоне территориального управления нефтесбытовой организации, а таких управлений только в РСФСР насчитывается 40. (Ограничение зоны действия талонов вызывалось наличием пяти поясов цен на нефтепродукты.) Водители, совершавшие междугородные рейсы за зоны территориальных управлений или границы республик, получали подотчетные деньги для приобретения топлива и смазочных материалов в пути там, где кончалось действие местных талонов. Владельцы индивидуальных автомобилей и мотоциклов заправлялись их за наличный расчет и нередко на особых АЗС.

В середине минувшего года был сделан первый шаг к установлению общих для всей территории страны правил. С 1 июля 1964 года топливо и смазочные материалы для всех грузовых автомобилей, автобусов и маршрутных автомобилей такси в пути следования при междугородных перевозках отпускаются только по предварительно оплаченным единым талонам.

Единые талоны печатаются Гознаком и выпускаются:

на автомобильные бензины марок А-66, А-72 и А-76 в количестве 5, 10, 20, 50 и 100 литров;

на дизельное топливо (летнее и зимнее) в количестве 20, 50 и 100 литров;

на автол 10, дизельные масла ДП-11 и ДСП-11, машинное масло СУ и масло АС-8 в количестве 1, 2 и 3 литров;

на нигрол в количестве 1 и 2 литров;

на солидол в количестве 1 и 2 килограммов.

Единые талоны продаются по заявкам потребителей в пределах их фондов на нефтепродукты. В заявках должно быть указано, какое количество талонов требуется для работы в зоне территориального управления нефтесбытовой организации (местные талоны) и для междугородных перевозок (единые талоны).

Хотя поясные цены на топливо и масла еще сохраняются, единые талоны продаются по одной цене (второго пояса). Предусматривается две формы расчетов за талоны — плановые платежи и предварительная оплата. Неиспользованные единые талоны возвращаются нефтесбытовой организации в течение восьми дней по истечении срока их действия.

В начале 1965 г. будут введены и другие изменения. В частности, по всей зоне действия цен второго пояса как для местных, так и для междугородных перевозок станут применяться только одни

право при стрелке «направо» в сочетании с зеленым сигналом светофора (фото 4).

Красный сигнал светофора получил теперь однозначный смысл. Он запрещает всякое движение транспортных средств, кроме правого поворота трамвая (фото 5). В случае взаимных помех трамвай, поворачивающий направо при красном

Если регулировщик обращен к водителям грудью или спиной, движение через перекресток всем транспортным средствам запрещено.

Если он повернулся к ним боком, нерельсовые транспортные средства получают право двигаться прямо и направо, трамвай — только прямо.

Наряду с этим регулировщик пользуется и известными водителям жестами. Если он вытянул руку вверх, это означает, что на все стороны перекрестка дан желтый сигнал, запрещающий всякий выезд на перекресток. Продолжают движение лишь те, кого этот сигнал застал на перекрестке или пешеходном переходе.

4



сигнале светофора, должен пропустить трамвай, проезжающий перекресток прямо на зеленый сигнал.

К этому надо добавить, что при появлении запрещающего сигнала светофора водитель обязан остановить транспортное средство, которым он управляет, перед линией или указателем «Стоп», а если их нет — за 5 метров до пешеходного перехода или угла здания справа.

Если на перекрестке, где движение регулируется светофором, находится регулировщик, водители обязаны руководствоваться только его сигналами (не говоря о тех местах, где светофоров нет вовсе). Они уже знакомы вам, некоторые перемены произошли лишь в их значении.

6

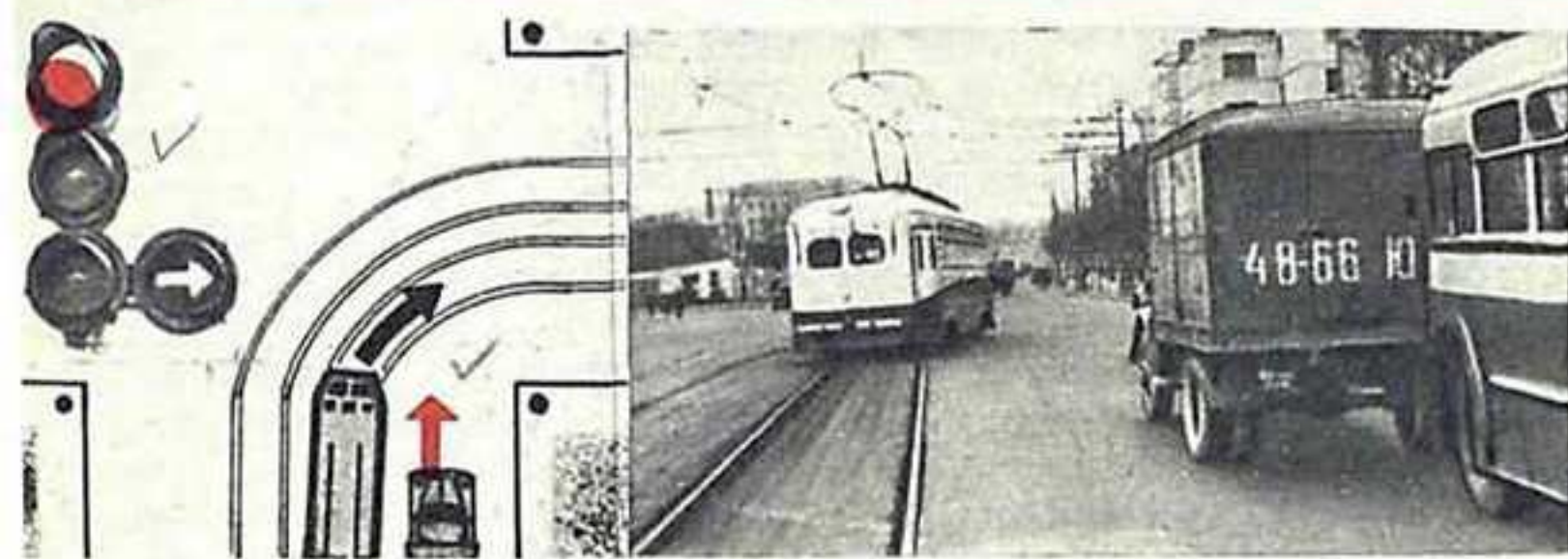


Вытянутая вперед правая рука регулировщика в какой-то степени соответствует сигналу дополнительной секции светофора. Например, если он при этом обращен к вам левым боком, нерельсовым транспортным средствам разрешено движение во всех направлениях, а трамваю — только налево. Но здесь наше сравнение и исчерпывается. При вытянутой вперед правой руке регулировщика движение всех транспортных средств со стороны его правого бока или спины запрещено; со стороны груди — им разрешен лишь поворот направо (фото 6).

Нам осталось лишь напомнить «святое правило» для водителей нерельсовых транспортных средств: если сигналы светофора или регулировщика разрешают движение через перекресток одновременно трамваю и нерельсовым транспортным средствам, то водители последних обязаны уступить дорогу трамваю независимо от направления его движения.

Порядок поворотов на регулируемых пересечениях подчиняется тем же правилам, которые действуют и на нерегулируемых перекрестках.

5



единые талоны (поскольку нет разницы в их стоимости). В остальных поясах взамен местных талонов территориальных управлений вводятся талоны по поясным ценам единого образца для каждого пояса.

Наконец, топливо и смазочные материалы индивидуальным владельцам транспортных средств будут отпускаться на АЗС только по предварительно оплаченному единому талону, кроме масел и смазок, расфасованных в мелкую тару, которые продаются за наличный расчет.

Помимо того, что существенно упрощается порядок расчетов на АЗС, авто- и мотолюбители ощутят еще одну реальную выгоду: по предварительно оплаченному талону они смогут заправиться на любой АЗС, встретившейся на их пути, что особенно важно при дальних туристских поездках.

С установлением единой системы при Главнефтебазе РСФСР создано специальное Управление по расчетам за нефтепродукты, реализуемые через автозаправочные станции на всей территории Советского Союза. Сообщаем его телефон: К 5-14-14.

О крайне неблагоприятном положении дел в автохозяйстве Есинского молочно-мясокомбината Хакасской автономной области написали в журнал водители Сарафанников, Ерин, Кремер, Топоев и другие. Авторы письма говорили о равнодушии руководителей совхоза к ходу соревнования шоферов за звание ударников коммунистического труда, об отсутствии постоянного учета работы автомобилей и их водителей, о том, что в гараже нет обслуживающего персонала и любой ремонт приходится выполнять самим шоферам. В результате он тянется порой один-два месяца, а машины нередко выходят на линию с техническими неисправностями. В письме приводились также факты нарушений в нормировании, принципов материальной заинтересованности водителей в экономии шин, горюче-смазочных материалов.

Редакция журнала решила поставить в известность об этих недостатках парт-

Хотя письмо и не опубликовано

РАЗГОВОР НЕ ОКОНЧЕН

ком Аскизского производственного совхозного управления. К сожалению, потребовалось почти три месяца, чтобы подготовить ответ редакции. И все же в полученном нами ответе, который подписал заместитель секретаря парткома Д. Сиротинин, лишь несколько общих фраз о том, что «письмо в редакцию обсуждалось на общем производственном совещании и приняты меры по ликвидации отмеченных недостатков в работе шоферов».

Такой ответ может вызвать только удивление. Ведь авторы письма критиковали руководство совхоза и автохозяйства, а в ответе речь идет почему-то о недостатках «в работе шоферов». Все, как говорится, поставлено с ног на голову!

Так что вопрос остается открытым. Хочется знать: какие же конкретные меры приняты для того, чтобы навести порядок в автохозяйстве совхоза?

Вам ДОВЕРИЛИ АВТОПОЕЗД



Начинающему водителю с первых дней его самостоятельной работы, конечно, не поручат управление автопоездом: вначале он должен накопить определенный опыт вождения одиночных автомобилей, причем в различных дорожных условиях. Но в работе любого водителя автомобиля такая производственная необходимость может наступить очень скоро, и к этому надо быть готовым: развитие централизованных перевозок массовых грузов, задачи повышения производительности труда на автотранспорте и снижения себестоимости перевозок диктуют самое широкое применение прицепных устройств разных типов и назначений.

Буксировка прицепа или полуприцепа имеет свои характерные особенности. Она требует от шофера не только новых навыков и приемов, не только иных расчетов вождения, но и большей затраты энергии. Поэтому водителю тяжеловесных автопоездов надо прежде всего вырабатывать в себе физическую выносливость, постоянно заниматься физкультурой, чтобы перед каждым выездом в рейс иметь хорошее самочувствие, ясную голову, твердую руку и зоркий глаз. Это, если хотите, наше первое «домашнее задание».

Вы спросите: чем объясняется увеличение физической нагрузки, если в общем-то тяжелее стало лишь автомобилю? Главным образом более частыми переключениями передач. Почти любое замедление заставляет водителя груженого автопоезда переходить на более низшую передачу, да и разгон идет много труднее. Поэтому первое, чему должен на-

учиться водитель, так это умению держать равномерную скорость и правильно выбирать ту или иную передачу. Скажем, вам предстоит преодолеть подъем определенной крутизны. Начало его вы проходите на пятой передаче. Но затем ее начинает не хватать. Если бы вы управляли одиночным автомобилем, может быть, достаточно было перейти на четвертую, ну в крайнем случае, где-то в самом конце подъема — ненадолго на третью. Однако на автопоезде так не получится: он теряет скорость на подъеме очень быстро, так как на буксировку груженого прицепа расходуется значительная часть мощности двигателя. Переход на четвертую ничего не даст — автопоезд пройдет лишь несколько метров, и потребуются переключение на третью. Правильнее в таких условиях переходить с пятой передачи на третью сразу, минуя четвертую. Это «выгоднее» не только для автомобиля, но и для водителя, так как бережет его силы.

Если вы научитесь к тому же выключать передачу, не прибегая к помощи сцепления, то этим также значительно облегчите свой труд. Таким методом часто пользуются водители большегрузных автомобилей и автобусов. Как это делается? Для перевода передач в нейтральное положение надо резко прикрыть дроссельную заслонку. В момент резкого сбрасывания газа рычаг переключения передач свободно снимается с любой из них, без выжима сцепления.

Как правило, груженный автопоезд должен начинать движение с первой передачи. Лишь на скользкой дороге или уклоне целесообразно включать вторую.

Очень важно держать правильную дистанцию в потоке движущегося транспорта. Недостаточный промежуток между впереди идущим автомобилем и автопоездом создает опасность наезда, заставляет вас часто тормозить. Слишком большая дистанция тоже нехороша: она дает повод шоферам автомобилей, двигающихся позади, считать, что автопоезд перегружен и идет слишком медленно, а потому при первом удобном, а иногда и неудобном случае они идут на обгон, «вклиниваясь» перед вами в ряд и заставляя вас прибегать к торможению.

Но главную трудность для водителя, не имеющего еще опыта работы на автопоезде, представляет, конечно, маневрирование. Мы разберем здесь наиболее часто встречающиеся ситуации.

Прежде всего необходимо учитывать, что прицеп (речь идет сейчас об автомобиле с прицепом) идет «вслед» за автомобилем только при движении по прямой. На любом повороте он смещается к центру поворота. Причем тем больше, чем меньше радиус поворота или, как говорят, круче поворот. Это надо всегда помнить при въездах во дворы, под арки, в ворота, в узкий переулок. Не лишне учитывать это и на дороге. Здесь нередко может случиться так, что автомобиль минует препятствие, а прицеп не пройдет. Нужна соответствующая поправка. Определить ее вам помогут такие данные: при поворотах радиусом 10 метров смещение прицепа к центру поворота достигает 500 миллиметров. Этим полметра зачастую и не хватает.

Особый расчет нужен во время подачи автопоезда назад. Здесь действует правило, противоположное тому, которому мы следуем при маневрировании одиночным автомобилем. Если надо, чтобы прицеп, двигаясь назад, шел вправо, то левое колесо следует поворачивать влево, и наоборот.

Хотя в поворотном устройстве прицепа предусмотрено стопорное приспособление, не исключена возможность под-



Вот так надо маневрировать с прицепом. Чтобы прицеп пошел влево, автомобиль вначале должен двигаться в противоположную сторону.

Въезд во двор. Прицеп получил нужное направление. Теперь и колеса автомобиля надо поворачивать вправо.



ворачивания прицепа («складывания» автопоезда), при котором дышло прицепа упирается в раму автомобиля. При таком положении дальнейшее движение назад неизбежно приведет к поломке дышла. Чтобы этого не случилось, при подаче автопоезда назад нельзя допускать слишком малый угол между осями автомобиля и прицепа.

Каждому водителю хочется, конечно, чтобы автопоезд сохранял хорошую легкость хода. Для этого необходимо, разумеется, чтобы ею обладали и автомобиль и прицеп, взятые порознь. Но это еще не все. Надо проследить, чтобы автомобиль и прицеп затормаживались одновременно, чтобы в сцепном приспособлении не было большого люфта. Иначе на ходу прицеп будет дергать автомобиль, заметно уменьшая инерционную способность автопоезда. То же самое будет происходить, если прицеп загрузить наравне с автомобилем, а тем более если на прицепе будет больше груза, чем на самом автомобиле.

Немало забот доставляет неустойчивость хода (виляние) прицепа при движении на больших скоростях. Если на буксире один прицеп, то виляние можно свести на нет устранением люфта между буксирным крюком автомобиля и кольцом дышла прицепа, а также в поворотном устройстве. При буксировке двух прицепов задний начинает вилять уже при скорости 40 км/час и выше, причем иногда настолько значительно, что движение со скоростью свыше 40 км/час становится небезопасным. Опыт показал, что, если очень нужно увеличить скорость движения, виляние заднего прицепа может быть устранено блокировкой поворотного устройства. Следует, конечно, иметь в виду, что этот прием допустим только на прямой дороге, так как при запертом поворотном устройстве самые незначительные повороты повлекут усиленный износ шин передних колес прицепа.

Мы с вами говорили до сих пор «если автомобиль букси-

рует прицеп». А если автомобиль буксирует другой автомобиль? Каких тут приемов придерживаться? Несколько слов и об этом. Лучше всего тянуть автомобиль на жесткой сцепке. При ней не надо притормаживать, чтобы сохранить определенное расстояние между обоими автомобилями. Буксировка же на гибкой сцепке требует особого внимания и расчета.

Уже трогаясь с места, следует позаботиться о том, чтобы буксир натянулся, и только после этого полностью включить сцепление. Двигаться надо равномерно, стараясь предвидеть изменение обстановки на дороге, чтобы не пришлось, например, резко тормозить обоим автомобилям. Передачи надо переключать быстро, так как в момент, когда двигатель первого автомобиля отключен, задний начинает наезжать на передний, буксир слабеет, а с прибавлением газа сильно натягивается. Поэтому передний водитель должен все время двигаться на передаче, даже спускаясь с пологого уклона. И конечно, объезжая препятствие или тихоходный транспорт, надо позаботиться, чтобы и заднему автомобилю было где сделать поворот (как и при вождении автомобиля с прицепом).

Это обязанности буксирующего. Водитель буксируемого автомобиля также должен стараться, чтобы трос был все время натянут. Для этого надо притормаживать при поворотах, перед препятствием или спуском. Следует также время от времени просматривать дорогу вдоль буксирующего автомобиля, стараясь определить, что происходит впереди и каких это потребует действий.

И обязательно, прежде чем трогаться в путь, водители обоих автомобилей должны договориться о взаимной сигнализации между собой. Полная согласованность их действий при буксировке является предпосылкой успеха.

В. НИКИТИН,
шофер 1-го класса.

Возвращаясь к напечатанному

Вряд ли стоит говорить о том, что новое Положение о порядке присвоения квалификации водителя вызвало горячий отклик у наших читателей. Иначе и не могло быть. Эти вопросы одинаково интересуют и тех, кто уже не первый год трудится за рулем, и тех, кто только мечтает о правах водителя. Подтверждение тому — множество писем, которые получила редакция после опубликования в № 9 журнала за 1964 год статьи «Если вы решили стать водителем».

Мы попросили ответить на них автора статьи старшего автоинспектора ГАИ РСФСР **Н. Н. ПЛЯШКЕВИЧ**.

г. Харьков, **Н. ЗИНОВЬЕВУ**.

Надо ли мотоциклисту, желающему получить права водителя автомобиля (любителя), сдавать экзамен по правилам движения?

Обязательно. Ведь в правилах есть немало положений, которые к мотоциклистам не имеют никакого отношения и потому не закрепляются практикой, а для водителей автомобилей необходимы. Кроме того, на экзаменах по правилам движения проверяется и знание материальной части автомобиля, в особенности тех агрегатов и узлов, которые непосредственно влияют на безопасность.

г. Ленинград, **Г. КИСЕЛЬМАНУ**.

В Ленинграде к положению о том, что водитель автомобиля при получении удостоверения водителя мотоцикла держит экзамен лишь по вождению, сделали приписку: «Если с момента получения прав водителя прошло не более 12 месяцев». Правильно ли это?

ЕСЛИ ВЫ РЕШИЛИ СТАТЬ ВОДИТЕЛЕМ

Разумеется, неправильно. Официальный документ не содержит на этот счет никаких оговорок, и никто не имеет права делать к нему какие-либо дополнения. Да и нельзя же всерьез утверждать, будто водитель может твердо знать правила движения лишь в течение первого года работы. Итак, водители автомобилей (профессионалы или любители) допускаются к экзаменам на мотоциклиста независимо от того, когда получено водительское удостоверение.

г. Рига, **М. МОНЧИНСКОМУ**.

Надо ли водителю-профессионалу после длительного перерыва в работе держать экзамены по вождению и правилам движения, если все это время он оставался любителем, управлял собственным автомобилем?

Конечно, такую проверку ему придется пройти. Ведь за это время он может позабыть многие положения и требования правил движения, с которыми приходится сталкиваться в своей работе только водителю-профессионалу. Следует учитывать также, что и навыки управления грузовыми автомобилями без постоянной практики до некоторой степени утрачиваются.

г. Волгоград, **О. АГЕЕВУ**.

г. Астрахань, **А. АРТАМОНОВУ**.

Можно ли водителям со средним техническим образованием по автомобильной специальности присваивать квалификацию второго и первого класса без дополнительного обучения?

Госавтоинспекция РСФСР считает, что в таких случаях обучение не обязательно. Следует представить аттестационной комиссии автохозяйства заверенную в нотариальном порядке копию диплома об окончании учебного заведения, в которой и делается отметка о присвоении

квалификации того или иного класса с указанием даты и номера приказа. При этом, конечно, должны быть соблюдены и другие квалификационные требования (стаж работы, трудовая характеристика).

г. Калининград, **В. ПЕТРОВУ**.
г. Мелекес, **В. СПИЧАКУ**.

Обязательно ли требуется обучение в автошколе или на курсах, чтобы быть допущенным к экзаменам в ГАИ на водителя автомобиля (любителя) или мотоцикла?

Нет, не обязательно. Положение о присвоении квалификации допускает для этой категории водителей и самостоятельную подготовку. Однако следует предупредить всех, кто выберет такой путь: госавтоинспекция предоставляет им три попытки. Если в течение трех раз они не смогут получить на экзаменах удовлетворительную оценку, то им придется проходить специальную подготовку в школе или на курсах.

г. Кунгур, **А. ПРИЛИПУХОВУ**.
г. Кинешма, **Б. РАМОДИНУ**.

Утрачивают ли квалификацию водителя-профессионала механики, заведующие гаражами, начальники колонн и другие работники автохозяйств, не работающие длительное время непосредственно за рулем автомобиля?

По мнению Госавтоинспекции РСФСР, для них должно быть сделано исключение из общего правила. Эти работники, хотя и не трудятся в качестве водителей, по занимаемой должности непрерывно связаны с обслуживанием автомобилей. Было бы ошибкой направлять их вновь на учебу. Однако в случае перехода на работу по специальности водителя проверка знания правил движения и навыков вождения обязательна.

ЗАСЕДАНИЕ ТРИНАДЦАТОЕ

Первый номер журнала — что первый день нового года. И если клуб «Автолюбитель» в нем посвящен «Москвичу-408», значит в этом году много внимания будет уделено этой замечательной машине.

Разговор о новом «Москвиче» мы начинаем с тормозной системы.

Его надежные и легкие в управлении, долговечные и простые в обслуживании тормоза — результат многолетней последовательной работы по дальнейшему развитию тормозных систем автомобиля «Москвич».

На модели 402, а затем и 407 впервые в СССР были применены «плавающие» (самоустанавливающиеся) колодки, концы которых не зафиксированы. Они прижимаются к зеркалу барабана всей поверхностью накладки, обеспечивая равномерность ее износа. За годы выпуска этих моделей конструкция была доведена и отлажена в производстве, проверена в эксплуатации.

В конструкции тормозов «Москвича-408» были воплощены в металле дальнейшие интересные инженерные решения.

Новая тормозная система позволяет обойтись значительно меньшими усилиями при торможении. На графике видно, например, что контрольное замедление в $5,8 \text{ м/сек}^2$, которого требуют Правила движения (новые и старые), на модели 408 достигается усилием, на целых 10 килограммов меньшим, чем у «Москвича-407».

Тормозные колодки уже не просто «плавают», а после каждого торможения автоматически отходят от барабана на нужное расстояние (не больше и не меньше). Теперь нет необходимости поочередно «подводить» к барабану все восемь колодок, вывешивая каждое колесо, не придется с опасением наблюдать, что педаль уже близко подходит к полу, напоминая о предстоящей трудной операции.

Тормозные накладки теперь не имеют заклепок — они приклеиваются к колодкам

Тормозные механизмы всех колес нового автомобиля снабжены устройствами для автоматического поддержания оптимальных зазоров между колодками и барабаном. Это не только избавило от необходимости систематически регулировать положение колодок, теперь появилась гарантия работоспособности тормозов в любых условиях.

Устройство, о котором идет речь, заключено внутри колесного цилиндра 3 (рис. 1) и представляет собой разрезное пружинное кольцо 6, соединенное с поршнем 4 специальной ленточной резьбой, допускающей благодаря люфту осевое перемещение поршня относительно кольца в пределах $1,7\text{--}1,9 \text{ мм}$. Разрезное пружинное кольцо вставлено в колесный цилиндр 3 с натягом, вследствие чего для его перемещения вдоль оси цилиндра требуется усилие $40\text{--}55 \text{ кг}$.

Под действием давления жидкости поршень, передвигаясь к внешнему торцу цилиндра и прижимая колодку 2 к барабану 1, увлекает за собой через резьбовое соединение пружинное кольцо на величину, соответствующую износу фрикционной накладки.

При отпускании педали давление жидкости в колесном цилиндре падает, и колодка с поршнем возвращается назад на величину зазора в резьбе поршня и кольца под действием стяжной пружины 5 колодок. Сдвинуть кольцо стяжная пружина не может, так как усилие ее равно $19\text{--}22 \text{ кг}$. Кольцо, таким образом, является ограничителем возвратного хода поршня и определяет положение

колодки относительно барабана в отторможенном состоянии.

ОБЛЕГЧЕНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ТОРМОЗАМИ

В новой модели для уменьшения необходимой силы нажатия на педаль увеличено общее передаточное число гидравлического привода от $4,68:1$ (у модели 407) до $6:1$. Это позволило, как хорошо видно на графике (рис. 2), достичь одинакового эффекта торможения при меньшем на 25 процентов усилии. Линия усилий, характеризующая новую модель, лежит значительно ниже линии, относящейся к «Москвичу-407». Увеличение передаточного числа достигнуто увеличением диаметра колесных цилиндров до 25 мм . Диаметр главного цилиндра остался прежним — 22 мм . Соотношение плеч педали сохранилось.

ГЛАВНЫЙ ЦИЛИНДР И НАПОЛНИТЕЛЬНЫЙ БАЧОК

На рис. 3 изображены главный цилиндр и его привод. Наполнительный бачок 21 из пластмассы укреплен непосредственно на корпусе 10 цилиндра посредством штуцера 22 с резиновой прокладкой 20.

В бобышке крышки бачка имеются два отверстия для сообщения с атмосферой, а для фильтрации поступающего в бачок воздуха установлена сетка 23. Чтобы при движении автомобиля через эти отверстия не подтекала жидкость, в крышку 25 запрессован отражатель 24

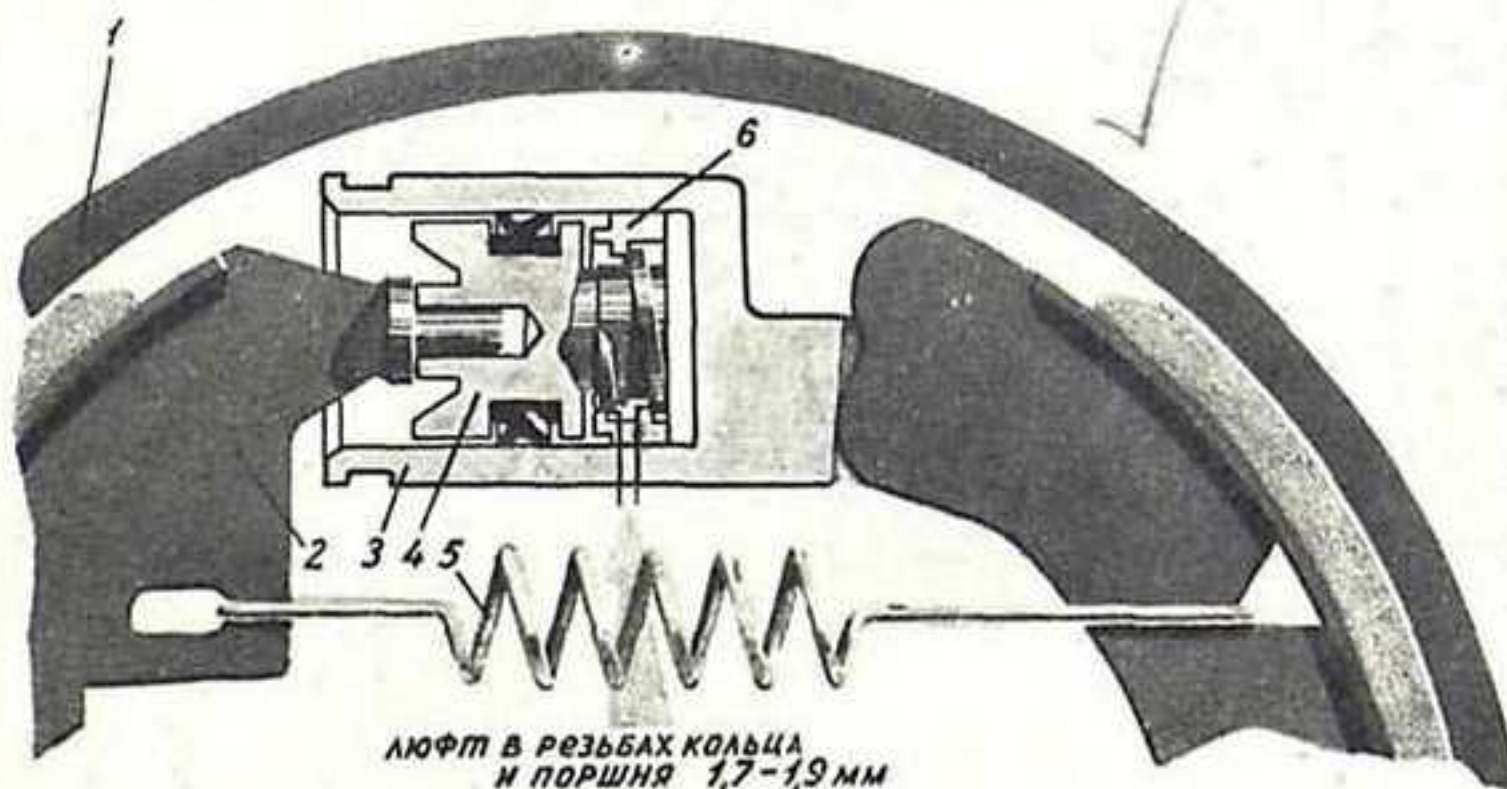


Рис. 1. Схема автоматического устройства для поддержания зазора между колодкой и барабаном: 1 — барабан; 2 — колодка; 3 — колесный цилиндр; 4 — поршень; 5 — стяжная пружина; 6 — разрезное пружинное кольцо.

НОВЫЕ ТОРМОЗА

ОБЛЕГЧЕННОЕ ПОСТОЯННОЕ СВОБОДНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ХОД ПЕДАЛИ
КОЛОДКАМИ И БАРАБАНОМ
СЛУЖБЫ НАКЛАДОК
УДВОЕННЫЙ СРОК
ПОСТОЯННЫЙ ЗАЗОР МЕЖДУ
УДИНСТВЕННАЯ
РЕГУЛИРОВКА

и могут практически изнашиваться на всю толщину, что вдвое удлинит срок их службы и увеличивает активную площадь. «Свободный ход» педали не нужно регулировать, его постоянство обеспечивается конструкцией.

Новая [подвесная] педаль дала большие преимущества: стало ненужным отверстие в полу, через которое в кузов проникали вода, грязь и пыль. Второе: стало возможным расположить выше толкатель, а значит установить главный тормозной цилиндр в подкапотном пространстве. Таким образом, сложный и ответственный узел системы и его привод переведены из «грязного подвала» в чистое и теплое «помещение». Повысилась надежность, облегчилось обслуживание.

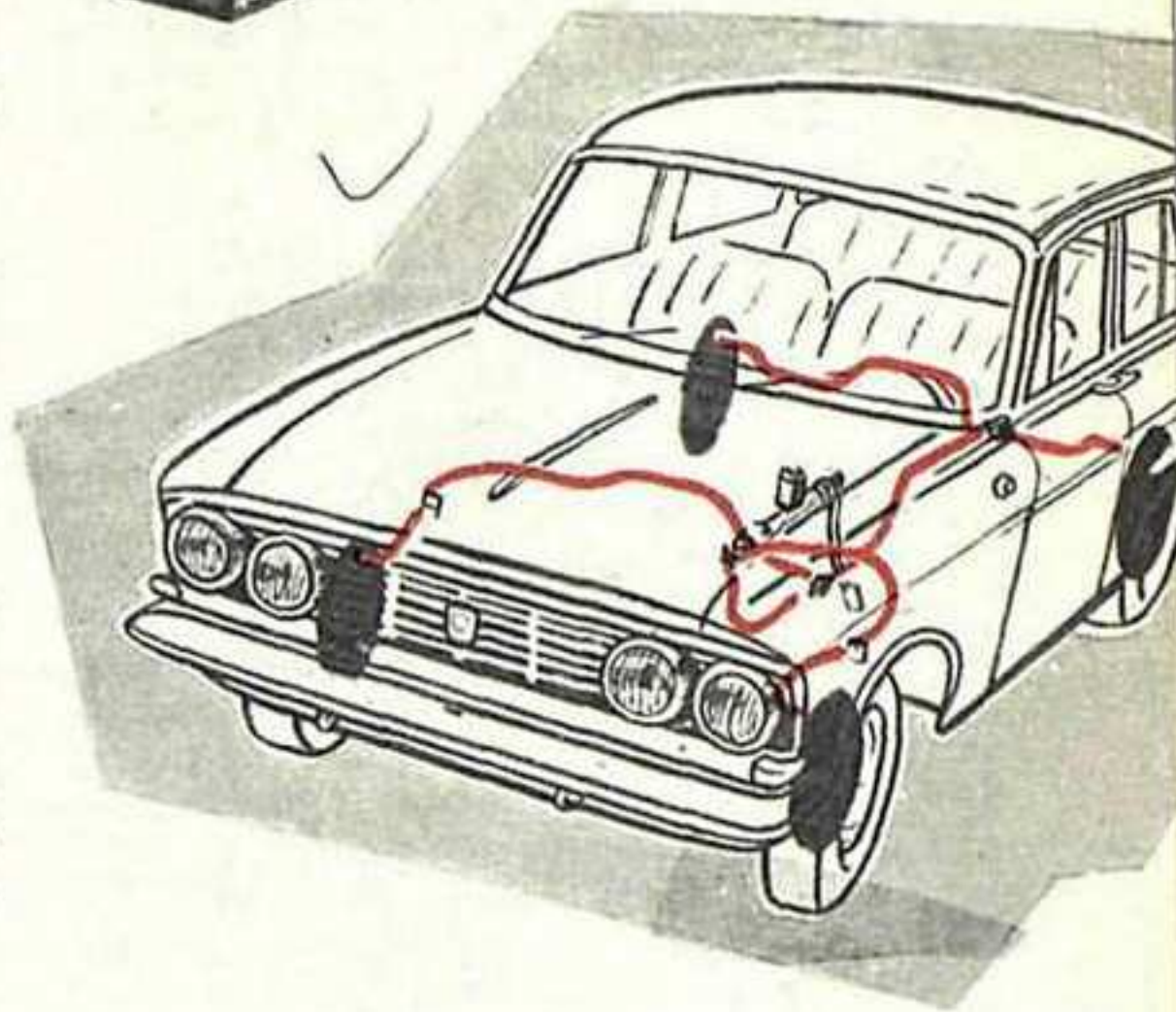
Насколько это технически совершенно, подтверждает сделанный еще в модели 402 первый шаг в этом направлении: был отделен от главного цилиндра и перенесен на щит передка кузова дополнительный бачок, нуждающийся в частом контроле уровня и чистоте. Конечно, и у модели 408 этот бачок расположен здесь же (вместе с корпусом главного цилиндра), но сделан из полупрозрачной пластмассы. Через его стенки стал виден уровень жидкости. Отпала необходимость часто открывать бачок для проверки уровня, и исключаются такие «ЧП» (чего уж греха таить — и такое случалось), когда, открыв его, можно было невзначай обнаружить, что жидкости уже почти нет. Это второй шаг. Теперь, каждый раз открывая капот (по любому поводу), водитель невольно увидит бачок, заметит начавшуюся утечку жидкости, отыщет и устранит неисправность. Кто знает, от скольких несчастий избавит новый бачок.

Остается добавить, что такая педаль совершенно не нуждается в смазке оси (снова полимеры), и если подытожить наш маленький обзор, то выясняется, что новая система практически не требует ухода. В ней остался единственный узел, нуждающийся в регулировке, притом — редкой; это ручной привод.

Сегодня мы пригласили в наш клуб инженера Владимира Николаевича ТАПИНСКОГО, ведущего конструктора Московского завода малолитражных автомобилей — одного из «виновников» модернизации тормозной системы «москвичей». Предоставляем ему слово.



МОСКВИН 402



с выштамповками, создающими лабиринт.

В эксплуатации нужно следить, чтобы эти отверстия не были засорены, иначе жидкость из бачка будет поступать в цилиндр с затруднением и в систему может быть подсосан воздух через манжеты главного цилиндра, что приведет к увеличению рабочего хода педали. К этому же может привести и залившее отверстие в защитном резиновом чехле 15, который в этом случае при нажатии на педаль будет, как насос, загонять воздух в главный цилиндр.

Нарушение герметичности соединения бачка с корпусом главного цилиндра возникает редко и устраняется подтяжкой штуцера, имеющего специальный шлиц, в который для этой цели при снятых крышке бачка и сетке вставляется большая отвертка с широким лезвием. На первых партиях автомобилей модели 403 устанавливались резиновые прокладки под крышкой и между штуцером и бачком. С середины 1964 года они отменены; благодаря совершенствованию в производстве бачок гарантирует герметичность и без них.

Свежую тормозную жидкость следует заливать в бачок только через сетку. Это предохранит систему от засорения. Сетку слегка приподнимают над торцом бачка для выхода вытесняемого жидкостью воздуха.

Внутреннее устройство и детали главного цилиндра тормоза нового автомобиля совершенно такие же, как у модели 407, за исключением поршня 8 и наружной манжеты 9, выполненной с двумя кромками для лучшей защиты цилиндра от попадания грязи и воздуха при возвратном движении поршня. Следует иметь в виду, что эта манжета своей кромкой большего диаметра должна быть обращена внутрь цилиндра.

Из главного цилиндра жидкость при торможении подается одновременно в тормозные механизмы всех четырех колес автомобиля по системе медных или двухслойных стальных трубок с омедненными внутренней и наружной поверхностями, соединительной арматуре и гибким шлангам.

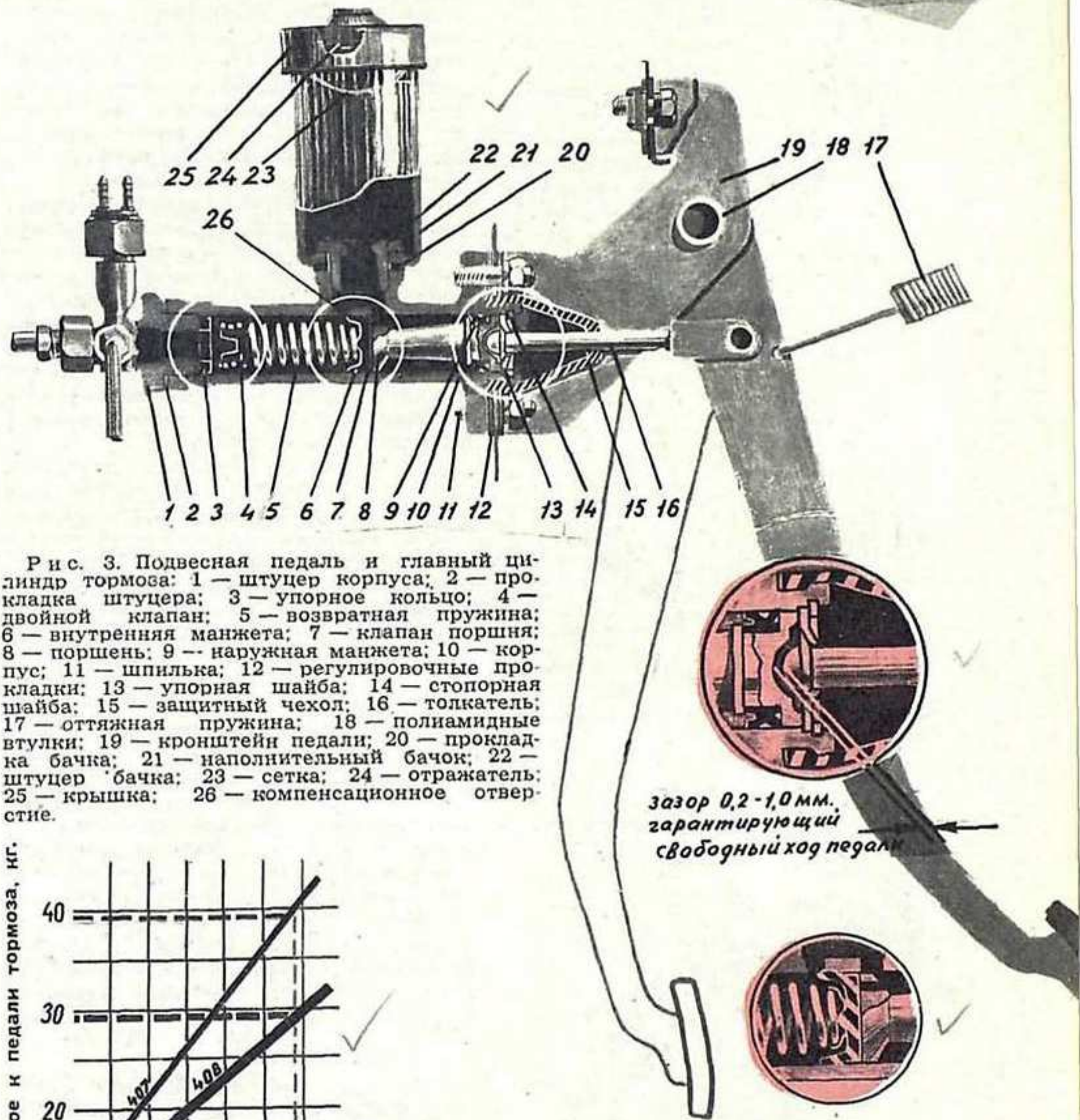


Рис. 3. Подвесная педаль и главный цилиндр тормоза: 1 — штуцер корпуса; 2 — прокладка штуцера; 3 — упорное кольцо; 4 — двойной клапан; 5 — возвратная пружина; 6 — внутренняя манжета; 7 — клапан поршня; 8 — поршень; 9 — наружная манжета; 10 — корпус; 11 — шпилька; 12 — регулировочные прокладки; 13 — упорная шайба; 14 — стопорная шайба; 15 — защитный чехол; 16 — толкатель; 17 — оттяжная пружина; 18 — полиамидные втулки; 19 — кронштейн педали; 20 — прокладка бачка; 21 — дополнительный бачок; 22 — штуцер бачка; 23 — сетка; 24 — отражатель; 25 — крышка; 26 — компенсационное отверстие.

Зазор 0,2-1,0 мм, гарантирующий свободный ход педали

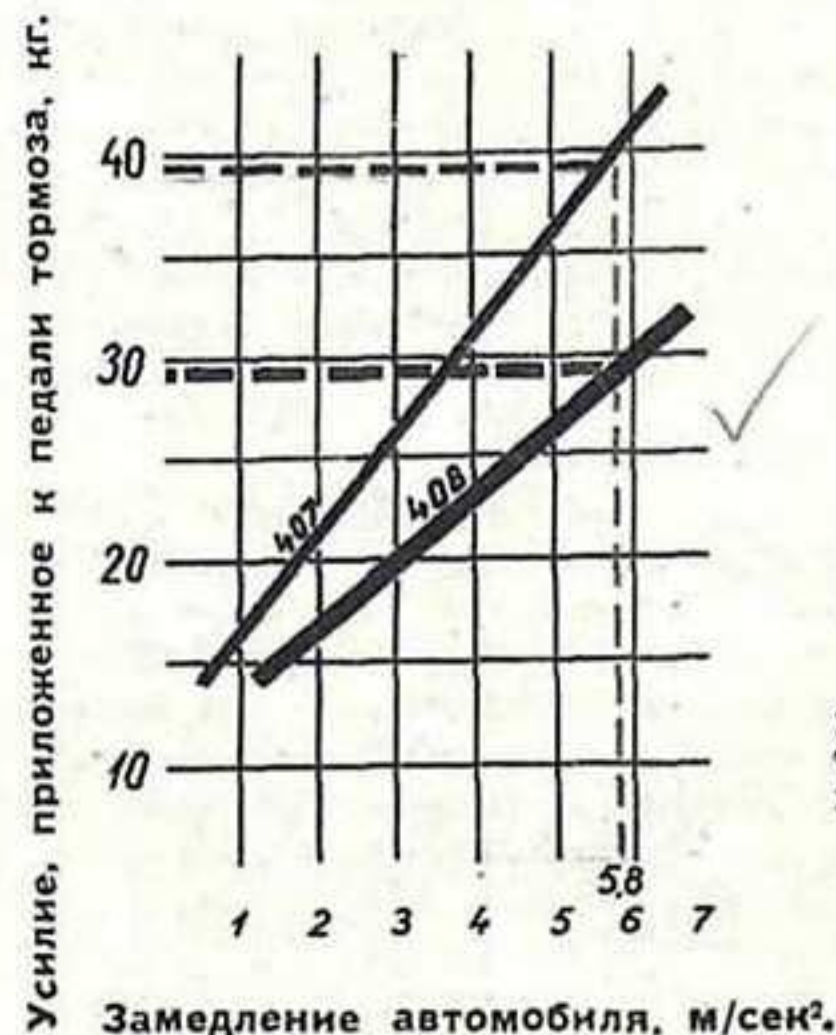


Рис. 2. Зависимость замедления автомобиля от усилия на педали тормоза.

Форма развальцовки трубок, гибкие шланги и присоединительные размеры арматуры нового автомобиля такие же, как у модели 407. Различие состоит лишь в длине трубок и форме коллекторов.

СВОБОДНЫЙ ХОД БЕЗ РЕГУЛИРОВКИ

Конструкция механического привода поршня главного цилиндра гарантирует поддержание оптимальной величины свободного хода без регулировки.

В новой модели привод поршня 8 главного цилиндра осуществляется при помощи нерегулируемого толкателя 16.

Необходимость в регулировке свободного хода отпала, так как он обеспечивается конструктивными размерами сферической головки толкателя 16 и сферами упорной шайбы 13 и поршня 8. В отторможенном состоянии педаль удерживается в крайнем заднем положении оттяжной пружиной 17. Головка толкателя при этом своей тыльной стороной прижата к сферической поверхности упорной шайбы. Поршень главного цилиндра под действием возвратной пружины 5 прижат своим торцом к этой же упорной шайбе. Размеры сфер этих деталей при отпущенной педали обеспечивают постоянный зазор (люфт) толкателя в пределах 0,2—1 мм. Это гарантирует свободный ход педали посередине ее площадки для ноги в пределах от 1 до 5 мм.

Отсутствие свободного хода педали

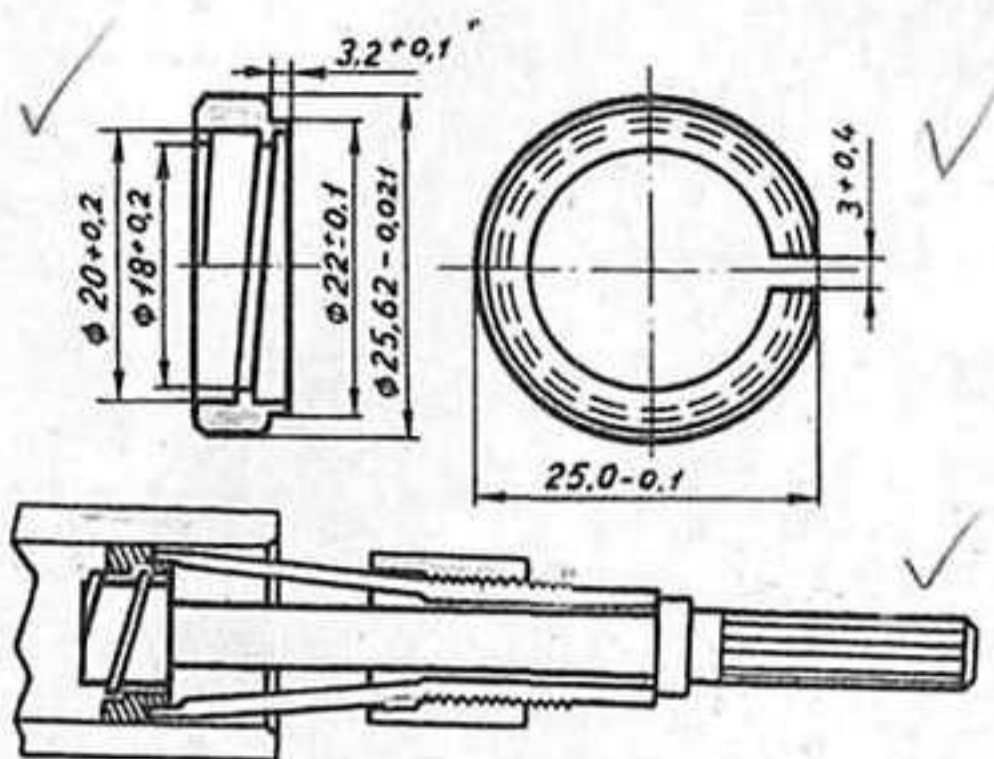


Рис. 4. Кольцо автоматического устройства и схема приспособления для его монтажа.

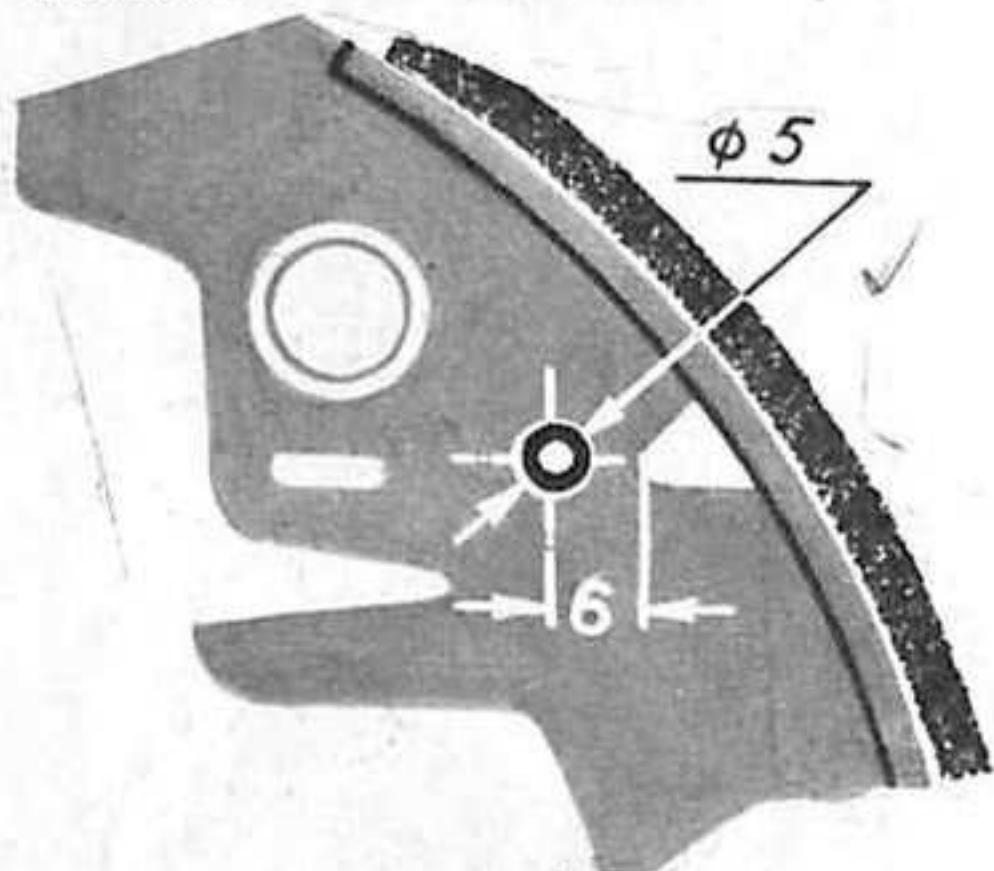


Рис. 5. Сверление дополнительного отверстия в колодке.

свидетельствует либо о загрязнении полости поршня, либо о деформации упорной шайбы; и то и другое мешает поршню отойти в крайнее заднее положение и открыть компенсационное отверстие 26 главного цилиндра для выхода через него жидкости, посланной в систему при торможении. Это может привести к подтормаживанию автомобиля при отпущенной педали (горит «стоп-сигнал»).

К тому же приведет и чрезмерно большой свободный ход, свидетельствующий о том, что поршень главного цилиндра не доходит до упора в шайбу. Вероятные причины: загрязнение полости цилиндра или ослабление возвратной пружины 5, когда она не способна дослать поршень до упора в шайбу. Перечисленные дефекты устраняются промывкой, выправлением или заменой упорной шайбы, заменой пружины.

При заводской сборке и ремонтах педаль устанавливается в исходное положение так, чтобы обеспечить полный ее ход (до упора в коврик пола) в пределах 150—155 мм. Для этого между фланцем главного цилиндра и щитом передка кузова установлены регулировочные прокладки 12. Толщина каждой прокладки — 0,5 мм — дает изменение положения площадки для ноги примерно на 2,5 мм. Прокладки можно вынуть и вставить без снятия главного цилиндра. Для этого достаточно ослабить гайки шпилек крепления цилиндра.

Ни в коем случае нельзя пытаться увеличить ход, с силой дергая за конец педали, или установить площадки педалей тормоза и сцепления на одном уровне. Это приводит к деформации упорной шайбы и вырыванию из нее толкателя. Также не рекомендуется установка полного хода педали больше чем 155 мм, так как это может повлечь жесткий удар витков пружины главного цилиндра и ее повреждение.

Многие детали педалей тормоза и сцепления одинаковы. Это: оси, полиамидные втулки, резиновые накладки педалей, оттяжные пружины, крепежные детали. Также одинаковы почти все детали главного цилиндра тормоза с расположенным рядом главным цилиндром привода выключения сцепления, за исключением корпуса и его штуцера 1.

Это вызвано тем, что в главном цилиндре тормоза необходим двойной клапан 4 с упорным резиновым кольцом 3, сохраняющий в системе гидравлического привода тормозов несколько повышенное давление, нужное для компенсации всех люфтов в тормозных механизмах и поджима уплотняющих кромок манжет. Кроме того, двойной клапан, пропуская жидкость только в одном направлении и не давая ей возвращаться в главный цилиндр, облегчает заполнение жидкостью и удаление воздуха («прокачку») тормозной системы, имеющей значительно более длинные трубопроводы, чем система выключения сцепления.

Нарушение работоспособности двойного клапана приводит к затрудненной «прокачке» тормозной системы и к увеличенному ходу педали при первом нажатии на нее после стоянки или перерыва в торможениях. Причиной может быть ослабление возвратной пружины 5, неплотное прилегание ее обоймы к упорному резиновому кольцу или манжеты 6 к обойме из-за заусенцев либо из-за ухудшения упругости манжеты,

потери ее размеров. Устраняется дефект исправлением или заменой деталей.

СНОВА ПОМОЩЬ ХИМИИ

Оси педалей тормоза и сцепления закреплены неподвижно в кронштейнах 19.

В ступицы педалей вставлены специальные полиамидные втулки 18. Этот материал (конечно, полимер) — современный представитель химии пластических масс — обладает свойствами, которые обеспечивают минимальное трение в паре с металлом без смазки и практически без износа. Отпала еще одна операция — смазка осей педалей сцепления и тормоза.

МОНТАЖ ПРУЖИННОГО КОЛЬЦА

Чтобы предотвратить появление ризок при вставлении поршней с кольцами в цилиндры, с июня 1964 года на кольцах делают проточку с одного из торцов (рис. 4), которая позволяет сжать кольцо в специальном приспособлении до диаметра, несколько меньшего, чем диаметр цилиндра. Затем в сжатом виде, не касаясь зеркала, его вставляют с оправкой в цилиндр и на определенном расстоянии от его торца сталкивают с оправки. После этого в цилиндр вставляют поршень, скомплектованный предварительно с кольцом по указанному выше признаку.

В условиях автохозяйств и ремонтных мастерских целесообразно для этой цели изготовить специальное приспособление цангового типа. Одна из схем такого приспособления приведена на том же рис. 4. Она основана на сжатии 3—4 цанговых лепестков при вращении гайки. Посредством стержня, ввернутого в резьбовую часть кольца, оно свободно вынимается из цилиндра в сжатом состоянии, не касаясь его стенок. Вставляют его в обратном порядке.

В свободном состоянии диаметр кольца равен 25,62—0,021 мм. После первой запрессовки допускается остаточная деформация не более 0,07 мм. При уменьшенном диаметре кольцо становится слабее и может быть сдвинуто значительно меньшим осевым усилием, чем предусмотрено конструкцией. Так, после некоторого износа фрикционных накладок, когда колодки раздвигаются, а усилие стяжных пружин при этом возрастает, прослабленное кольцо сдвигается и перестает фиксировать колодки в отторможенном состоянии. Зазор между колодкой и барабаном увеличивается, что ощущается по постепенному увеличению хода педали при исправной (без воздуха) тормозной системе.

Для восстановления работоспособности устройства можно либо заменить кольцо с поршнем на новые, либо ослабить усилие стяжной пружины, переставив ее конец в дополнительное отверстие диаметром 5 мм, как показано на рис. 5. В таких случаях последний способ полностью устранял дефект. В ближайшем будущем завод будет изготавливать тормозные колодки с заранее пробитым дополнительным отверстием.

На следующем заседании мы продолжим рассмотрение конструктивных особенностей новой тормозной системы (облегчение «прокачки» и повышение эффективности ручного привода), узнаем о порядке технического обслуживания и ремонта.

ЕЩЕ О ПУСКОВОМ ПОДОГРЕВАТЕЛЕ

На нашем десятом заседании («За рулем» № 10, 1964 г.) автолюбитель инженер Н. А. Бобков рассказал об изготовленном им индивидуальном подогревателе. Это выступление вызвало широкий отклик читателей.

Нам пишут, что «такое устройство просто незаменимо» (минчане тт. Забегалин, Жук и др.), что оно «вызвало широкий интерес» (тов. Майкопар из Москвы).

Тысячи людей пользуются автомобилем, каждый день ездят на нем на работу. Другие тысячи не рискуют вывести в мороз машину из гаража только лишь потому, что надо оставить ее на ветру и холоде на целый день, а потом пускать остывший двигатель. Об этом пишут читатели из Ленинграда, Караганды, Омска и других городов.

Решив изготовить подогреватель или уже приступив к работе, многие автолюбители захотели узнать подробнее устройство некоторых узлов (особенно распылителя и камеры сгорания), постичь тонкости технологии «производства». Идя навстречу просьбам наших читателей, а также учитывая, что в конструкции за это время наметились некоторые упрощения, мы вновь пригласили в наш клуб автора конструкции и попросили его подробнее осветить основные моменты, затронутые в большинстве писем.

Многочисленные письма автолюбителей еще раз подтвердили, что назрел вопрос о промышленном выпуске индивидуальных пусковых подогревателей. Предложение это мы адресуем организациям, ведающим проектированием и производством автомобильной техники.

Основой нам будут служить описание и рисунки, помещенные в № 10 журнала. Здесь из экономии места мы даем лишь самые необходимые детали, причем для удобства в скобках указываем их старые обозначения, если они уже фигурировали в журнале (на рис. 2).

На рисунке справа показаны топливная головка 1 (5), детали форкамеры 8 и камеры сгорания 9 (1).

В форкамере 8 на расстоянии 23 мм от торца резьбовой части засверливаем отверстие диаметром 20 мм под муфту 7. После нарезки в муфте резьбы М14×1,25 заворачиваем в нее свечу, пока без прокладки. Затем в собранном виде все вместе вставляем в форкамеру до упора конца спирали свечи в противоположную стенку. В таком положении муфту надо приварить (это обеспечит правильное рабочее расстояние конца спирали от стенки, когда под свечу будет поставлена прокладка).

Приваривая форкамеру к корпусу камеры сгорания 9 (1), нужно выдержать по высоте размер 15 ± 1 , показанный на боковой проекции (см. № 10 журнала). Одновременно ее надо установить так, чтобы ось муфты составляла с осью камеры сгорания угол в 50 градусов, если смотреть сверху. Чтобы выдержать этот угол, надо на корпус камеры сгорания надеть соединительную гайку (7) и установочное кольцо 15, которое поставить на расстоянии $19 \pm 0,3$ от торца (см. № 10). В таком положении муфта не должна касаться соединительной гайки — между этими деталями должен оставаться зазор 2—3 мм (в горизонтальной плоскости). После установки муфты привариваем (для этого оба кольца нужно снять). Затем привариваем установочное кольцо 15 (с предварительно надетой соединительной гайкой, конечно), заглушку 10, а конфузор 14 (9) прихватываем четырьмя сварочными точками.

Нижнюю часть камеры сгорания выкладываем листовым асбестом 11, для крепления которого внутри камеры надо приварить концами две продольные стальные пластинки 12. Изогнутый прямоугольный кусочек асбеста вставляем в пазы, образованные пластинками (тоже перед приваркой заглушки или конфузора).

Узел присоединения камеры сгорания к подогревателю можно упростить: установочное кольцо 15 соединить непосредственно с кольцом (8) при помощи трех-четырех винтов, немного изменив соответственно конфигурацию этих деталей. Ненужной становится соединительная гайка (7) и работы по нарезке.

Скоба 4 из латунной пластинки толщиной 1 мм соединяется гайкой с ниппелем 3 (на рис. 2 в № 10 скоба условно повернута на 90 градусов). С другого конца к скобе крепим кружок стальной сетки 6 (2) диаметром 37 мм с шагом 0,2—0,5 мм. Сетку собираем в комок и вместе со скобой опускаем в форкамеру (вырезом к свече). Затем, расправляя сетку пинцетом, придаем ей куполообразную форму.

Нижнюю часть скобы опускаем в камеру сгорания на 8—10 мм (регулируя на ниппеле).

Для создания хорошего пускового очага пламени желательно подложить асбестовую шайбу диаметром 11 мм под головку винта 5, крепящего сетку.

Головку 1 (5) заворачиваем так, чтобы ее сквозное отверстие расположилось параллельно оси подогревателя. Это достигается изменением толщины паранитовой шайбы 2 (головку проще изготовить из шестигранника).

К штуцеру с жиклером (на рисунках внизу — угловой), заворачиваем напротив дозированной иглы (6), топливо подводится из бачка, расположенного рядом и немного выше наполнительного бачка главного тормозного цилиндра, через запорный краник (или электромагнитный клапан). В бачок топливо заливается «вручную». Он наполняется и от бензонасоса при работающем двигателе: для этого надо ввернуть в пробку фильтра карбюратора штуцер и через краник и шланг соединить с бачком.

Можно использовать «систему питания» подогревателя «Запорожца»: электробензонасос, поплавковую камеру и электромагнитный клапан подачи топлива. Тогда бачок не нужен.

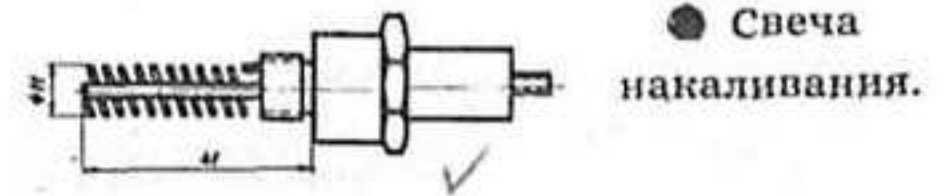
Теперь относительно теплообменника. Для упрощения конвекционные трубки можно взять одинаковыми — диаметром 12 мм. Каждая соседняя пара трубок должна быть расположена под углом 90 градусов одна по отношению к другой. Последующие пары сдвигают на 36 градусов по часовой стрелке, как показано на рисунке. Затем к концу внутренней трубы (10) привариваем кольцо (8), надеваем наружную трубу (11) и распираем обе трубы с другой стороны замыкающим кольцом. Подгоняем и привариваем патрубок отвода газов (14) и после установки угла 55 ± 1 градусов (см. № 10) свариваем весь теплообменник.

Регулировать подачу топлива (иглой) надо при отсоединенном шланге отвода газов из подогревателя и так, чтобы из патрубка не выходило пламя. Даже возможность подтекания топлива или выхода пламени должна быть исключена. При выключении надо перекрыть топливо и продлить работу вентилятора для удаления несгоревшего топлива.

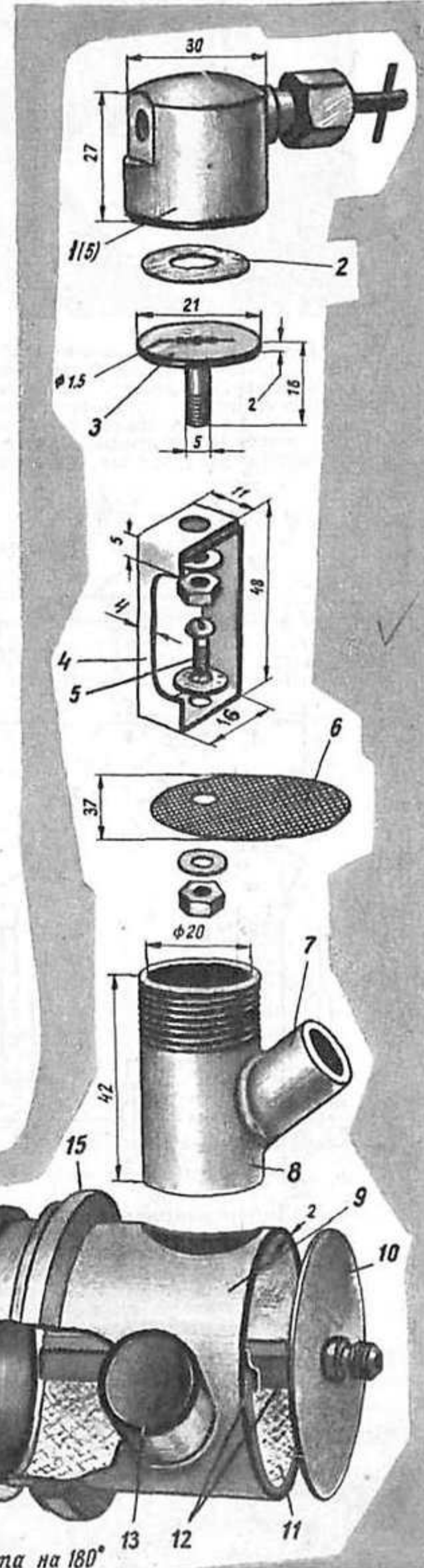
Наружную трубу полезно обернуть асбестом и киперной лентой для теплоизоляции. Чтобы сократить время прогрева, можно увеличить отверстие слива воды из блока и вернуть туда кран для отбора воды в отопитель кузова. При установке подогревателя на модель 402 общую длину подогревателя нужно уменьшить до 254 мм.

Вентилятор от М-20 или ГАЗ-51 можно разместить и возле подогревателя (под аккумулятором). Для этого нужно патрубок (13) установить симметрично с другой стороны (если смотреть в торец — под углом 45 градусов к вертикали). Опыт показал, что внутренний диаметр штуцеров (12) и (17) полезно увеличить до 11 мм.

Подогреватель работает на антифризе.



Камера сгорания и устройство для распыливания топлива: 1 — топливная головка; 2 — паранитовая шайба; 3 — ниппель крепления скобы; 4 — скоба распылителя; 5 — винт крепления сетки; 6 — сетка; 7 — муфта свечи; 8 — форкамера; 9 — камера сгорания (корпус); 10 — заглушка; 11 — асбестовая пластина; 12 — пластинка крепления асбеста; 13 — патрубок подвода воздуха; 14 — конфузор; 15 — установочное кольцо.



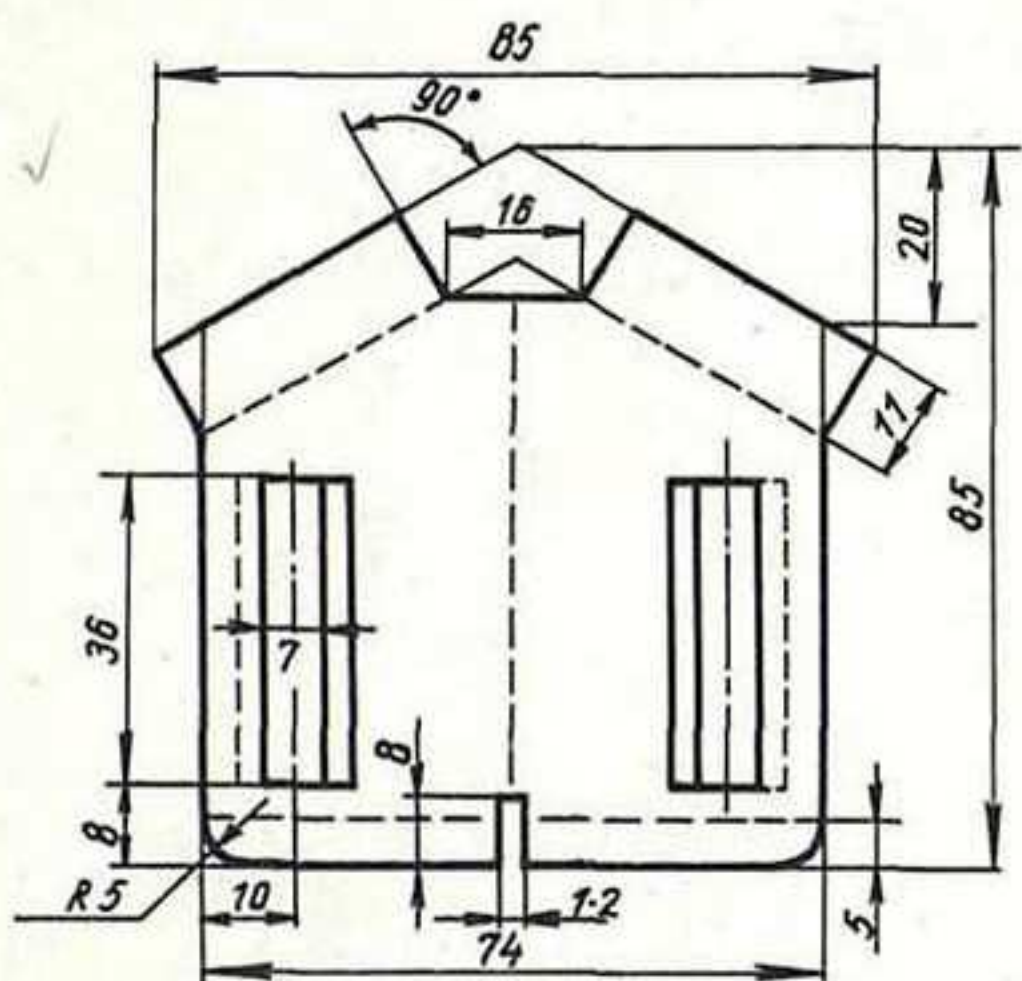
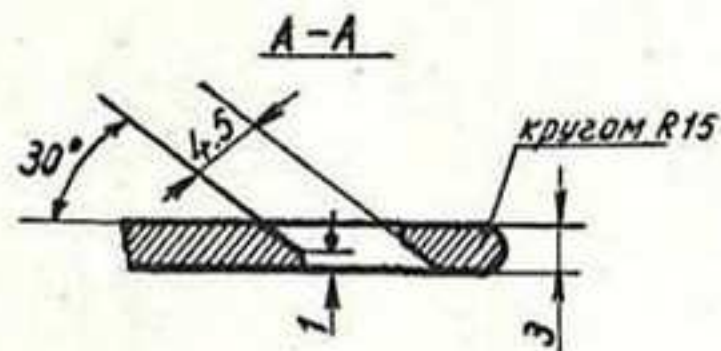
БРАСЛЕТЫ ДЛЯ ТРУДНЫХ ДОРОГ

Как проехать по заснеженной, песчаной или размытой дождями грунтовой дороге? Эта довольно-таки сложная задача время от времени встает перед каждым мотоциклистом.

Я на своем мотоцикле М-72 применяю для этого специальные браслеты. Сделать их очень просто.



Берется ремень шириной 35, толщиной 4 и длиной 530 миллиметров (для этого можно использовать старую транспортную ленту, предварительно сняв несколько слоев). Далее следует изготовить из стали 3 башмака (грунтозацеп), как показано на рисунке. Затем надо согнуть



из стали и сварить два прямоугольника, которые вместе с двумя накладками и болтом М8 с гайкой образуют пряжку. Все это собирается, и браслет готов. Теперь его можно устанавливать на колесо, как показано на фото. После первых же оборотов под нагрузкой браслет надо подтянуть. Эту операцию следует повторять через каждые 40 километров пути.

Г. ДОЛГИРЕВ.

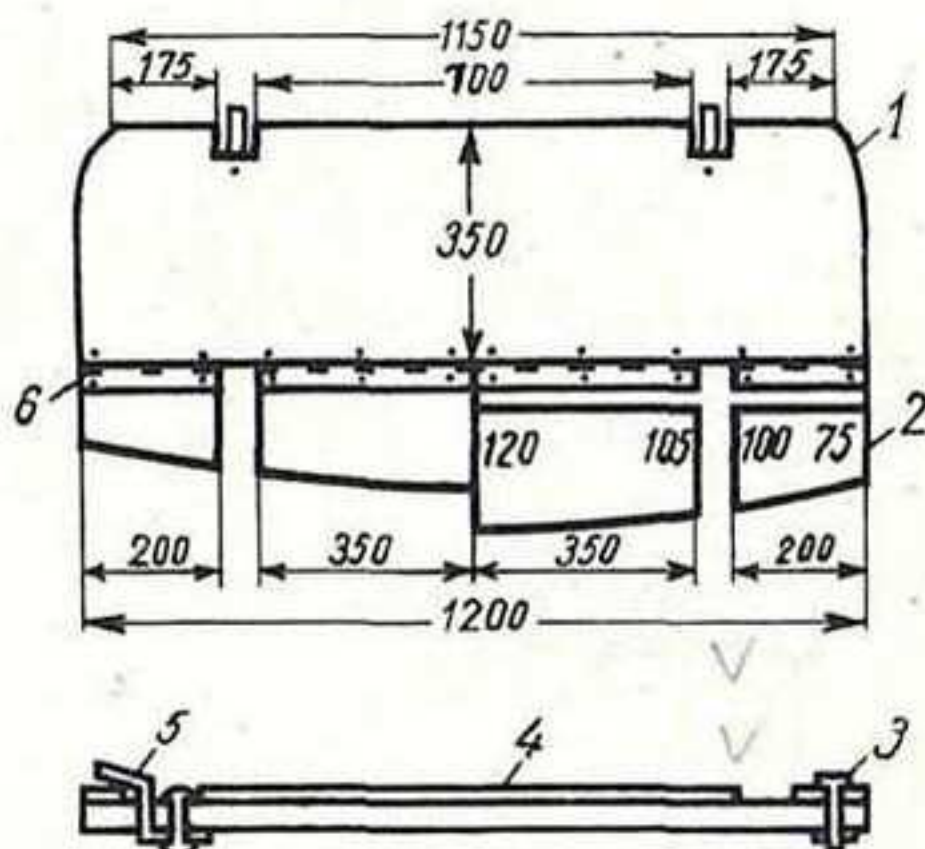
г. Новоалтайск.

В БАГАЖНИКЕ ПОРЯДОК

Вместительный багажник комфортабельной «Волги» имеет небольшой недостаток: в нем невозможно сколько-нибудь удобно разместить дорожные мелочи и запчасти автомобиля. Вместе с тем там легко установить образцовый порядок, если в верхней части багажника оборудовать удобный, закрывающийся вещевой ящик.

В изготовлении он очень прост, вся конструкция состоит из подвесной полки 1 с четырьмя прикрепленными к ней дверками 2 с запорами.

Прикрепляется вещевой ящик к корабчатым кронштейнам 4 петлей крышки багажника только двумя болтами 3, поэтому установка его и демонтаж занимают всего несколько минут (тыльная часть полки удерживается при помощи двух приклепанных к ней штырей 5, входящих в передние отверстия кронштейнов снизу).



Полка (вверху) и ее крепление.

Материал для полки — многослойная фанера толщиной 7—8 мм, для дверок подходит полтора миллиметровый железный лист (дюралюминий, пластик, фанера). Завесики 6 дверок и защелки запоров — любые стандартные.

В. НИКИТЕНКО.

г. Киев.

ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ АККУМУЛЯТОРА В КАБИНЕ

Кому не известно, сколько неприятностей может доставить короткое замыкание в электрооборудовании. Поэтому и рекомендуется на всех длительных стоянках отключать аккумулятор, снимая с какой-либо его клеммы зажим с проводом. Гораздо удобнее делать это не выходя из кабины. Если в качестве выключателя аккумулятора использовать обыкновенный барашковый болт и проводку к нему сделать потайной, то это приспособление может служить и как противоугонное устройство.

Болт, которым аккумулятор присоединен к массе, следует изолировать малозаметными втулкой и шайбой. На него надеваем медный кольцевой наконечник, к которому припаиваем конец толстого медного прутка диаметром не меньше 4—5 мм. На пруток надеваем изоляционную трубочку и второй его конец заводим в кабину. В последних моделях «Москвича» его удобно незаметно проложить под отбортовкой левого брызговика и далее под жгутом проводов и пропустить через просверленное отверстие в левом верхнем углу моторного отсека. Конец прутка припаиваем к толстой

(2—3 мм) медной пластинке, укрепленной на изоляционной дощечке внутри полости левого борта кабины перед передней дверцей. Против центра медной пластины на внутренней стенке борта укрепляем гайку или пластинку с резьбовым отверстием, куда и ввинчиваем барашковый болт — выключатель. При ввинчивании болт своим торцом упирается в пластину, замыкая аккумулятор на массу. Стоит отвернуть этот болт на один-два оборота, как аккумулятор оказывается незаметно и надежно отключенным от массы.

В. ВОЛКОВИЦКИЙ.

КАК РЕГУЛИРОВАТЬ ЗАЗОР

Я предлагаю способ регулировки ручного тормоза на автомобиле «Москвич-400». Для его осуществления необходимо снять тормозные барабаны с задних полуосей и отсоединить стягивающие пружины колодок, приняв, конечно, меры, чтобы из тормозных цилиндров поршни не выскакивали (можно употребить для предосторожности металлические П-образные скобы), расплентовать вильчатый упор и снять его. Затем у существующего упора отрезают ножовкой со стороны паза часть длиной 37 мм, а на оставшемся конце нарезают резьбу М10×1,5 на длину 40 мм (рис. 1). Нужно также выточить две вилки (рис. 2) из стали, обладающей достаточной прочностью и вязкостью (например, 30 ХГС). Эту вилку наворачивают на резьбовую часть упора, что дает возможность изменять в очень больших пределах его общую длину. Отсюда — компенсация всех механических износов силовой цепи ручного тормоза. Контргайка (рис. 3) служит для ликвидации продольного люфта в резьбе. Соборный упор (рис. 4) ставят на место.

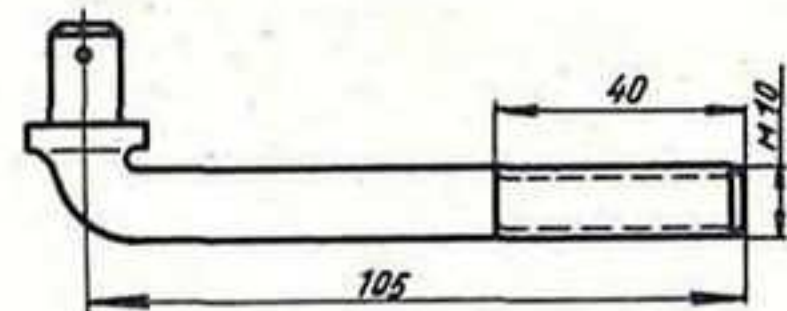


Рис. 1.

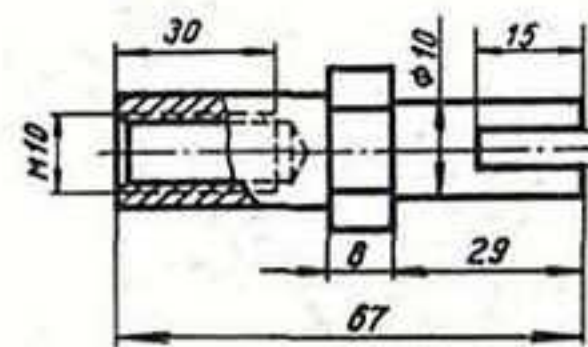


Рис. 2.

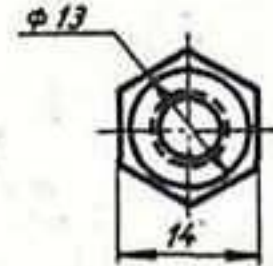


Рис. 3.

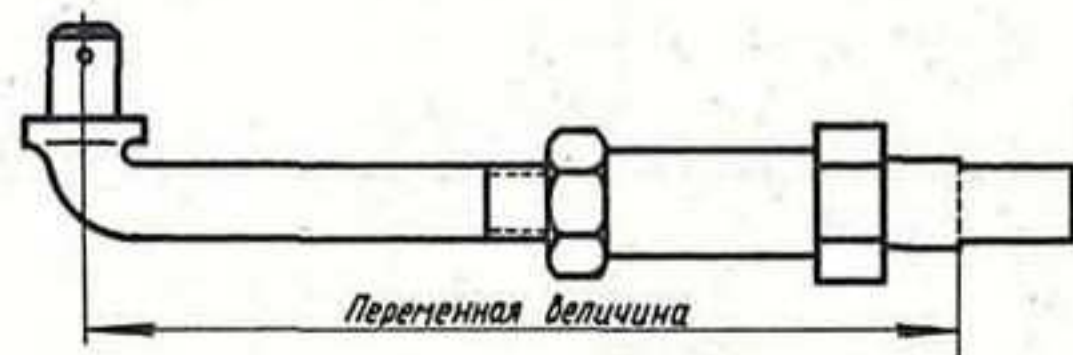


Рис. 4.

Монтаж следует производить очень тщательно, обеспечив достаточный зазор между пружиной и наконечником регулировочного стержня. Если потребуется регулировка, нужно удлинить упор, свертывая ключом вилку.

В. КРУГЛИКОВ.

г. Каменск-Уральский.

Советы бывалых • Советы бывалых

С ЛЫЖАМИ НА МОТОЦИКЛЕ



Это простое и удобное приспособление, которое вы видите на фотографии, поможет вам использовать свой мотоцикл круглый год.

С чего начать работу? Лучше сначала заготовить кронштейн (рис. 1) для установки в местах крепления двигателя в передней части рамы. Для этого надо взять лист стали толщиной 4—5 мм и обогнуть вокруг рамы с таким расчетом, чтобы хватило места для двух отверстий с каждой стороны.

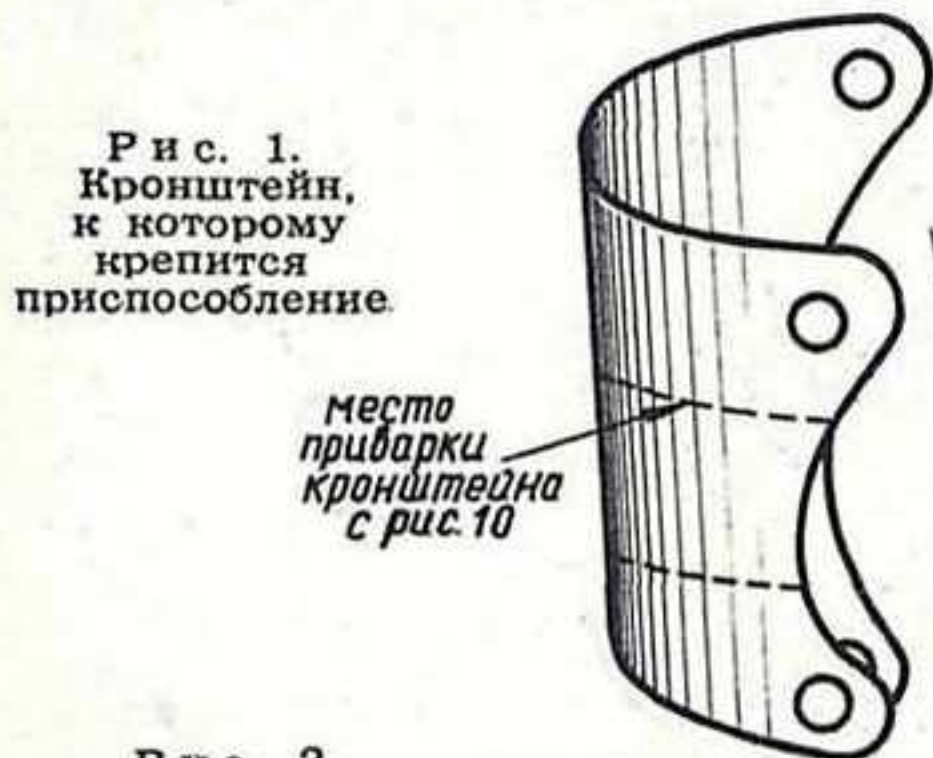


Рис. 1. Кронштейн, к которому крепится приспособление.

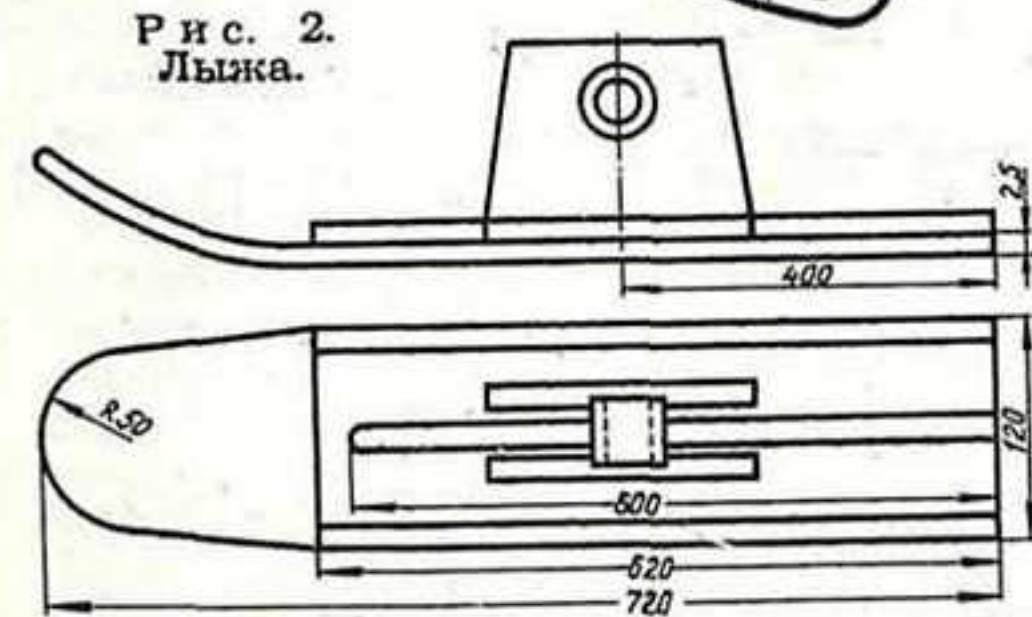
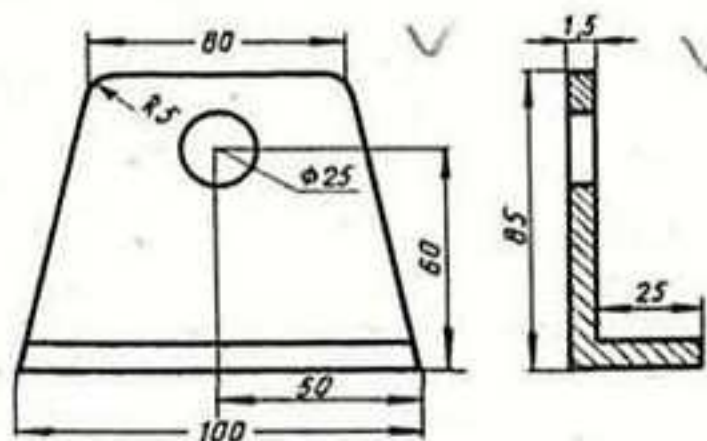


Рис. 2. Лыжа.

Рис. 3. Кронштейн лыжи.



Теперь можно изготовить лыжи. Вырежьте две заготовки по размерам, указанным на рис. 2.

Затем заготовьте четыре уголка 10×10 по длине незагнутой части и займитесь кронштейном лыжи (рис. 3). Не забудьте выточить для него две втулки длиной 40 мм, наружным диаметром 22 мм и внутренним — 15 мм.

Теперь приступим к сборке лыж. Поставьте лыжи с обеих сторон мотоцикла, приварив сверху к каждой по два уголка. Они укрепляют кромки лыж и отталкивают снег при езде по целине. Далее установите кронштейны, пропустите сквозь них и приварите втулку, а кронштейны приварите к лыже. Лыжа готова.

Займемся коробкой (рис. 4). Изготавливают ее из листа толщиной 2,5 мм. Гнут по размерам и подгоняют по кронштейну с таким расчетом, чтобы лыжа, приподнятая за коробку, могла свободно без заеданий балансировать на оси (рис. 5), которая пройдет через втулку кронштейна и затянется гайкой.

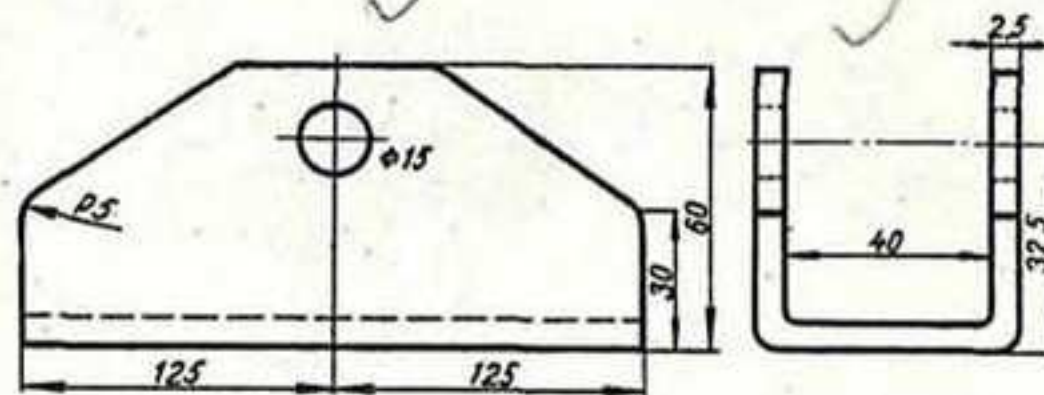


Рис. 4. Коробка.

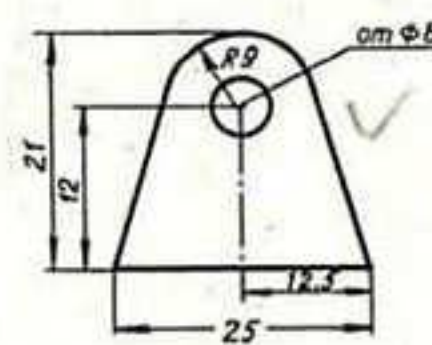
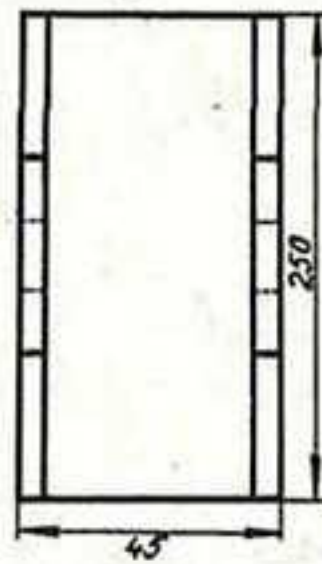


Рис. 9. Петля.

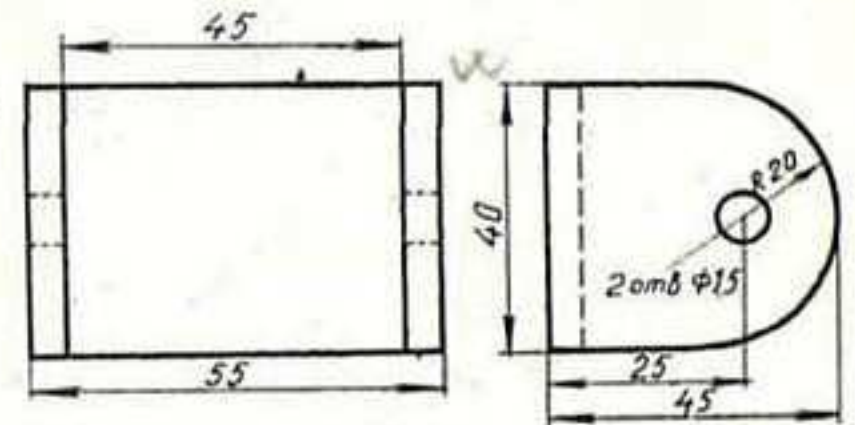


Рис. 10. Кронштейн крепления дуги к раме.

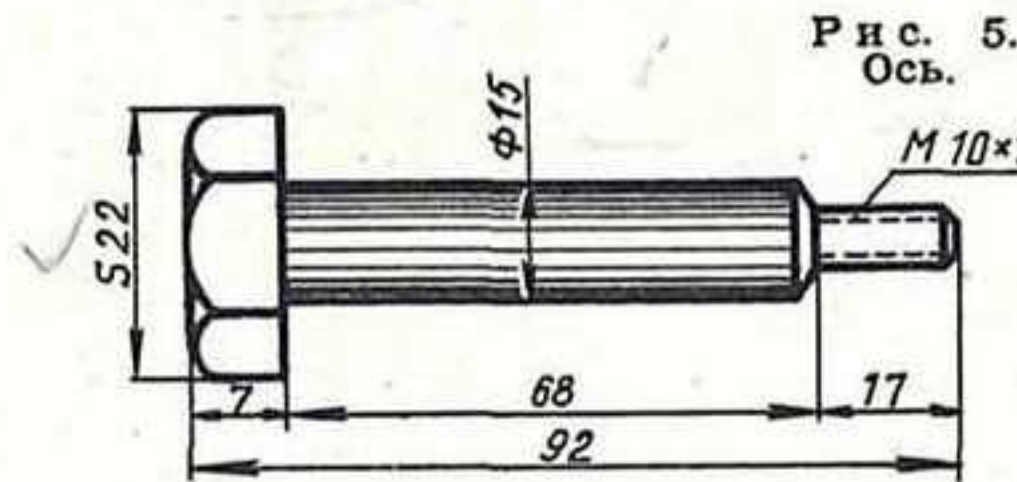


Рис. 5. Ось.

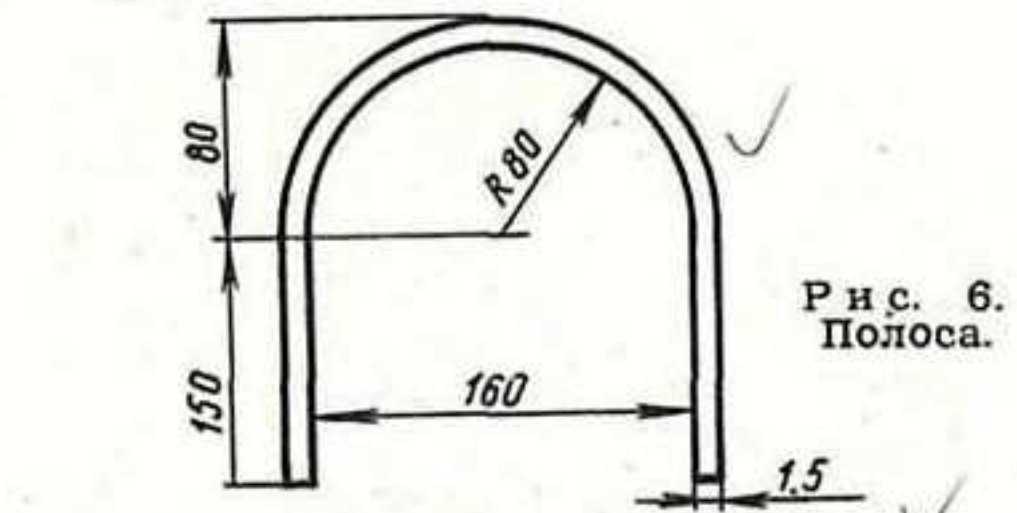
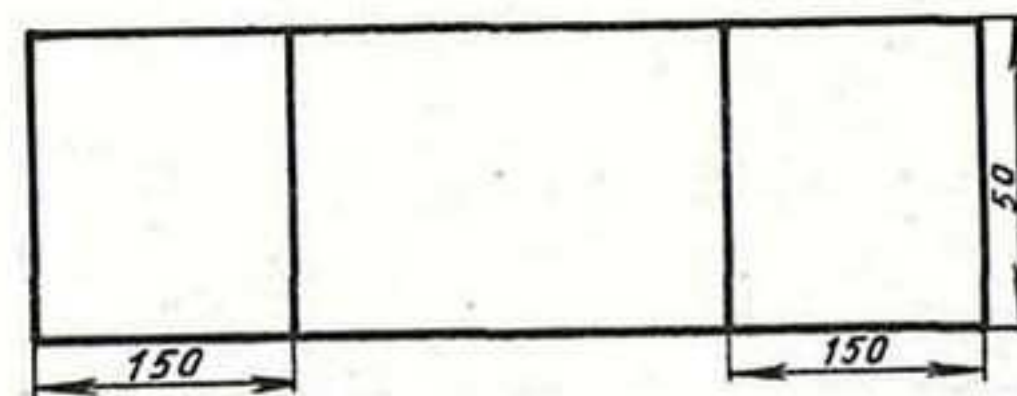


Рис. 6. Полоса.



Вот теперь наступит ответственная работа по изготовлению дуги, которая даст возможность лыже опускаться, не задевая глушителя. Следует поставить мотоцикл в транспортное положение, по обе стороны положить лыжи. Далее нужно сесть на сиденье и найти возможную ширину для удобного расположения ног на лыжах. В таком положе-

нии определяем радиус и длину дуги, которую можно изготовить из трубы диаметром 27 мм. Перпендикулярно дуге следует приварить большую втулку длиной 45 мм, наружным диаметром 35 мм и внутренним 15 мм. Второй конец дуги нужно приварить к коробке. На коробку придется при езде ставить ногу. Сделаем для ноги лоток, используя полосу (рис. 6) и уголки размером 20×20×160 мм, и приварим к коробке.

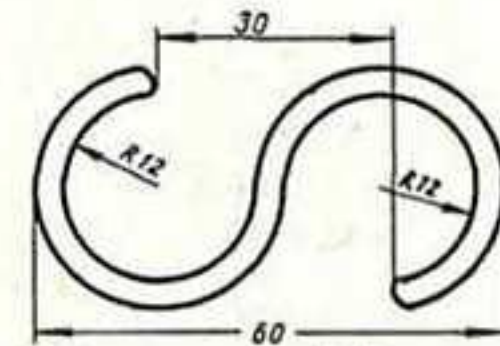


Рис. 7. Крючок.

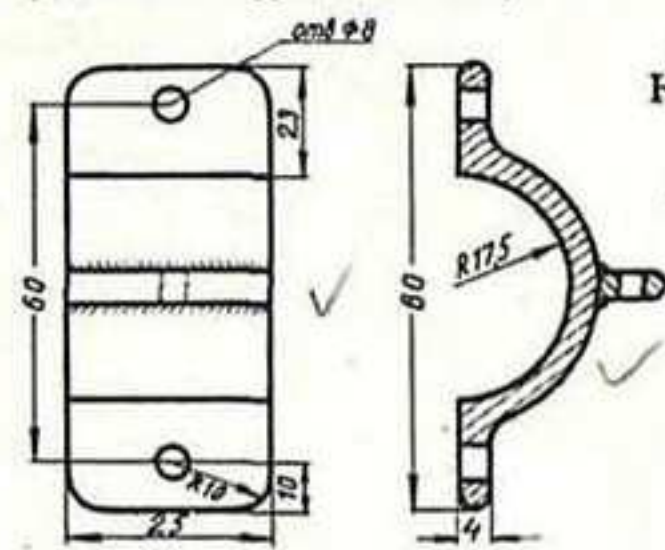


Рис. 8. Кронштейн верхний в сборе с петлей.

Можно считать, что основная работа закончена. Изготовив по чертежам остальные детали (рис. 7, 8, 9), приступим к установке приспособления на мотоцикл.

Привернув кронштейн к раме винтами крепления двигателя, присоединим дугу к кронштейну (рис. 10), приваренному к кронштейну (рис. 1) при помощи оси. Затем к коробке осью (рис. 5) присоединим лыжу.

В верхней части передней трубы рамы закрепим при помощи болтов М8 два кронштейна (рис. 8) с петлями (рис. 9), приваренными по центру. Далее возьмите резиновый шланг, завяжите его кольцом, определив размеры по следующим точкам: от крючка (рис. 7), зацепленного за петлю, до зацепа (который приваривается к дуге с внутренней стороны). Подвязав лыжи, вы дадите им возможность приподняться на высоту 100—200 мм от земли. Вот теперь можно приварить упор размером 40×20 мм под углом 45 градусов на большую втулку. Он займет положение примерно в стыке дуги и втулки. Упор обязателен, так как он дает максимум безопасности при езде, особенно на поворотах.

Несколько слов о технике езды с лыжами.

Сев на мотоцикл, выжмите сцепление, включите скорость и только тогда ставьте ноги в лоток на коробку. За счет резины лыжи коснутся земли, и вы получите четыре точки опоры. Двух колес и двух лыж вполне достаточно для езды зимой на мотоцикле.

В. ЗУБАРЕВСКИЙ.

г. Петрозаводск.

оба дня была окружена плотным кольцом зрителей. Слушая радиокомментатора, они все больше проникали в смысл и суть соревнований и, что называется, на глазах превращались из пассивных созерцателей в азартных болельщиков. Мы слышали и взрывы аплодисментов, и приветственные возгласы, и дружные вздохи огорчения. Значит, дело вовсе не в отсутствии «зрелищности», а в умелой организации.

Чего греха таить, много соревнований по двоеборью проходит в удручающе скучной обстановке. А надо, чтобы для них отводили центральные городские площади, да еще давали оркестр, как это было в Куйбышеве. Тогда появится и больше зрителей и больше желающих самим попробовать свои силы. Здесь надо учесть одну особенность двоеборья: это — вид автоспорта, где не существует проблемы возраста. И убежденный сединами шофер и совсем молодой водитель могут стать участниками соревнований.

Не жалуют двоеборье иные недалекие руководители автомобильных хозяйств. Для них эти соревнования — все равно что пустая забава. Между тем опыт Украины, Молдавии, Белоруссии, Армении, где по решению республиканских министерств автомобильного транспорта состязания по программе двоеборья проходят во всех автохозяйствах, убедительно говорит о другом — о том, что эти соревнования благотворно сказываются и на росте производительности труда, и на укреплении дисциплины, наконец, на воспитании воли и характера. Через двоеборье можно сделать автоспорт верным спутником



Командный приз — кубок Центрального комитета профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог — завоевали спортсмены из Таджикской ССР Владимир Баженков (слева) и Виталий Малюгин.

шоферов. И в то же время эти соревнования — добрый помощник водителей в их повседневном труде. Следовательно, в интересах нашего автотранспорта и нашего автоспорта, чтобы спортивная жизнь была ключом в каждом автохозяйстве, чтобы новые десятки и сотни тысяч шоферов встали под стяги Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

М. ТИЛЕВИЧ,
наш спец. корр.

г. Куйбышев.

Приметы чемпионата

Итоги личного первенства СССР по мотокроссу
(классы 250 и 500 см³)

Каждый, кто следит за развитием советского мотоспорта, знает, как заметно поднялся за последние годы уровень мастерства наших кроссменов. Однако темпы этого роста были еще недостаточны для того, чтобы успешно бороться за золотые награды в личных и командных чемпионатах мира, которые, как известно, разыгрываются в двух классах — 250 и 500 см³. Поэтому Федерация мотоспорта СССР решила, начиная с 1964 года, проводить и первенство страны в этих классах мотоциклов по принципу чемпионата, то есть в несколько этапов.

Розыгрыш медалей на чемпионате, когда соперники встречаются друг с другом по несколько раз и на различных трассах, исключает случайности и дает возможность наиболее объективно выявить сильнейшего. Но не только этим привлекает многоэтапная система. Основное ее достоинство в том, что увеличивается количество соревнований всесоюзного масштаба, а значит расширяется география спорта, растет его популярность.

Таким образом, чемпионат 1964 года в классах 250 и 500 см³ явился своего рода проверкой новой системы и дал ответ на вопрос, применима ли она в мотокроссе.

Первое, что принес с собой новый порядок розыгрыша, — удлинение сезона. Чемпионат начался в небывало ранние для наших условий сроки. Три этапа проходили на трассах Грузии (Тбилиси, Рустави, Сухуми) в самом начале апреля. Эти кроссы явились хорошей подготовкой для тех гонщиков, которым было доверено защищать честь страны в чемпионате мира. Три серьезных соревнования позволили членам сборной обрести боевую форму, проверить надежность техники.

Но не менее важно было и другое. На первых трех этапах вместе с сильнейшими стартовали спортсмены из Грузии, Армении, Азербайджана (это разрешалось положением). Они, конечно, не могли составить им серьезной конкуренции, но на это никто и не рассчитывал. Главное, что местные гонщики, наблюдая индивидуальные приемы лучших, смогли обогатиться их опытом. Если исходить из того, что массовое овладение спортивным мастерством — одно из основных направлений развития мотоспорта, то можно сказать: чемпионат дает для этого немалую пищу.

Три последующих этапа проходили в разные сроки во Львове (250 см³), Ленинграде (500 см³), Коврове и Бельцах (оба класса вместе). Первые пункты предопределялись календарем. Решение провести заключительный этап в Бельцах было вынужденным. Московская организация ДОСААФ сорвала запланированные соревнования, и досафовцы молдавского города Бельцы взяли на себя проведение первенства. Успех шестого, последнего этапа соревнований превзошел все ожидания. Так же, как и в Грузии, к основному составу участников первенства присоединились местные гонщики, а зрителей здесь было больше, чем жителей в городе.

Вторая половина чемпионата выявила еще одно его важное преимущество: новая система, как никакая другая, благоприятствует выявлению талантливой молодежи. Г. Драугс, И. Королев, А. Лебедев, С. Саар — вряд ли мы смогли назвать столько новых имен одаренных кроссменов, если бы не чемпионат, где от этапа к этапу совершенствуется индивидуальная техника, расширяется тактический кругозор.

Появление новых сильных кроссменов дало возможность в разгар сезона влить в сборную свежие силы. Выступления в классе 250 см³ Г. Драугса на последних этапах чемпионата, где он занял призовые места, и А. Лебедева — в заключительном туре первенства мира в классе 500 см³ позволяют надеяться на то, что наши мастера мотокросса получат в нынешнем сезоне серьезное подкрепление.

Итак, если суммировать все то, что принес с собой чемпионат, то можно увидеть, что наш мотоспорт получил большой выигрыш. Это выражается и в расширении рамок сезона, и в освоении новых трасс, и в повышении индивидуального мастерства, и в выявлении талантливой молодежи, и, наконец, в самой широкой популяризации мотоспорта.

И все же было бы неправильно не видеть некоторых теневых сторон чемпионата. Вспомним, как он был организован. Первенство включало шесть этапов, причем победитель определялся по четырем лучшим результатам. Победа на этапе приносила 8 очков, второе место — 6, третье — 4, четвертое — 3, пятое — 2 и шестое — 1 очко.

В первой половине турнира шло острое соперничество между лидерами. Но чем ближе к финишу, тем борьба становилась менее интересной. В особенности это касалось класса 500 см³. К заключительному этапу из-за травм выбыли многие претенденты на медали — З. Калькис, Н. Соколов, А. Клявиньш, и организаторы стали опасаться, как бы не сорвались соревнования — так мало было участников. Ленинградцу С. Кадушкину, уверенно лидировавшему на протяжении всего первенства, на последнем этапе было уже обеспечено чемпионское звание. Серебряным призером стал молодой А. Лебедев, а бронзовым — З. Калькис.

В классе 250 см³ борьба шла в основном только между двумя претендентами — И. Григорьевым и В. Арбековым. После уверенных побед в Грузии Григорьев полагал, что золотая награда ему обеспечена, но просчитался и вынужден был уступить чемпионское звание Арбекову, показавшему в этом сезоне очень высокий класс. Третье место завоевал А. Дежинов.

Мы упоминали о том, что на первых и на заключительном этапах вместе с участниками чемпионата выступали местные гонщики. Гораздо меньше их было во Львове, Ленинграде и Коврове. И порой борьба в заездах представляла весьма скучное зрелище: 10—12 гонщиков — это слишком мало для всесоюзного первенства.

Обсуждая итоги чемпионата СССР, комиссия кросса Федерации мотоспорта внесла некоторые коррективы в розыгрыш первенства страны на 1965 год. Он включит не шесть, а четыре этапа. К участию в соревнованиях будет допущено больше гонщиков.

Чемпионат прошел пока первую проверку. Но уже сейчас можно смело сказать, что за многоэтапным розыгрышем большое будущее.

М. КЕДРОВ,
заместитель председателя Федерации мотоспорта СССР.

Рождение Федерации

Автомобили, которые умещаются на ладони, становятся все более популярными. Только за первую половину нынешнего года в стране проведено более 1200 автомобильных состязаний, в которых участвовало 15 тысяч человек.

Успешно прошли в этом году и заезды на установление рекордов, а встреча советских автолюбителей со спортсменами Польши и Чехословакии принесла команде Советского Союза первую в международных соревнованиях победу.

На состоявшемся в конце ноября учредительном пленуме создана Федерация автомобильного спорта СССР. Председателем ее избран А. Славин, ответственным секретарем — К. Турбабо.

ПЕТРОЗАВОДСК

Начальник Госавтоинспекции Карельской АССР А. Мордасов, открывая читательскую конференцию, сказал, обращаясь к собравшимся:

— Давайте посоветуемся, подумаем вместе, каким бы мы хотели видеть «За рулем» в 1965 году, как оказать журналу действенную помощь. Ведь его содержание во многом зависит не только от редакции, но и от авторского актива, от читателей, от нас с вами.

Призыв нашел горячий отклик участников конференции, среди которых находились руководители автохозяйств, работники ГАИ, преподаватели автомотоклуба, курсы, спортсмены, активисты ДОСААФ.

— В 1964 году, — отметил начальник республиканского автоклуба ДОСААФ Н. Воронин, — журнал порадовал читателей интересными рубриками, такими, как «О твоей профессии шофер», «Молодежи о Советской Армии», «Школа молодого шофера». К сожалению, мало получили методических материалов преподаватели. Известно, что учебных пособий, специальных методических разработок у нас почти нет, и выступления журнала, раскрывающие опыт педагогического мастерства, были бы весьма кстати.

Председатель Петрозаводского городского комитета ДОСААФ П. Рогозин, отметив ряд поучительных статей о жизни комитетов, самостоятельных спортивно-технических клубов Общества, сказал, что редакции следует ярче и всестороннее освещать опыт работы первичных организаций ДОСААФ, особенно отдаленных районов, как говорят, «глубинки», где возникают еще серьезные трудности и с кадрами, и с материальной базой.

О нуждах спортсменов и спортивного актива — мотоциклистов и автомобилистов — говорил тренер по мотоспорту Н. Федухин.

— Мотоциклистов республики, — отметил он, — крайне волнует недостаток запасных частей к мотоциклам. Это тормозит развитие мотоспорта и подготовку мотоциклистов. Журнал опубликовал довольно аргументированную, критически острую статью «Время идет. Где же запчасти?». Но не следует ограничиваться этим. Надо добиваться положительного решения давно наболевающего вопроса, волнующего в одинаковой степени как владельцев мотоциклов, так и мотоспортсменов.

ЦЕЛИНОГРАД

В местном автомотоклубе журнал «За рулем» обсуждали участники методического семинара — преподаватели районных и городских автомотоклубов Целиноградской области. В конференции приняли участие также спортсмены, работники городской госавтоинспекции, автохозяйств.

Руководитель хозрасчетной подготовки Целиноградского автомотоклуба Н. Мельников говорил о том, что учебные организации ДОСААФ, готовые водители, нуждаются в методическом руководстве. Без такого руководства, — подчеркнул он, — бывает трудно правильно органи-

В обширной редакционной почте, которая в 1964 году составила более 12 тысяч писем наших читателей, всегда есть отклики на ту или иную статью, предложения, касающиеся журнала и отдельных его разделов. Постоянный обмен мнениями с читателями служит для редакции своего рода барометром их интересов. Заочная читательская конференция идет непрерывно.

Но редакция использует также все возможности для личных контактов со своими читателями. В прошлом году мы сообщали уже на страницах журнала о конференциях в Москве, Ленинграде, Ярославле, Великих Луках, в воинской части, на которых выступали водители, преподаватели, работники ГАИ, солдаты и офицеры, авто- и мотоспортсмены, туристы. Ниже публикуются отчеты о встречах с читателями еще в четырех городах.

зывать учебный процесс. Мы просим журнал чаще публиковать статьи о хозрасчетной подготовке шоферов и методике проведения занятий.

— В одном из номеров журнала, — сказал в своем выступлении начальник спортивно-технического клуба Балкашского района Н. Лужниченко, — писалось о хозрасчетной мастерской по ремонту автомобилей в Харькове. Приводились цифры, говорилось о выполнении и перевыполнении плана. Но как этого добиться? Вот вопрос, который нас волнует.

Преподаватель местного автомотоклуба В. Ковалевский отметил, что большая часть материалов в журнале отражает жизнь организаций крупных городов, расположенных ближе к Москве. Журнал должен расширить свою «географию». Было бы поучительно сравнить жизнь двух клубов, выявить положительное и отрицательное в их деятельности.

Слово берет председатель квалификационной комиссии ГАИ Целинограда Н. Балабай. «Журнал, — говорит он, — справедливо критиковал неправильную расстановку дорожных знаков в Одессе, Киеве и некоторых других городах. Но наряду с критикой было бы полезно на страницах «За рулем» организовать обмен положительным опытом по организации движения, работы с населением, по воспитанию водителей. И еще, — заключил оратор, — хотелось бы, чтобы журнал отводил место юмору».

От имени спортсменов выступил старший тренер Целиноградского автомотоклуба А. Тарасенко. «Журнал, — сказал он, — регулярно пишет о достижениях ведущих спортсменов. Но нас прежде всего интересует, как они этого добиваются, как организованы тренировки».

КИШИНЕВ

Около ста человек пришло в республиканский комитет ДОСААФ Молдавии на читательскую конференцию журнала «За рулем». Тут были шоферы-профессионалы и автолюбители, преподаватели и тренеры автомотоклубов, работники госавтоинспекции. Обсуждая тематику журнала, участники конференции отмечали, что читатели положительно оценивают материалы по новым правилам движения, новой технике и статьи в помощь спортсменам. Полюбился «Клуб «Автолюбитель».

На конференции прозвучали критические замечания, предложения.

— Желательно, чтобы журнал продолжал консультации по отдельным разделам новых правил движения, — сказал преподаватель автодела М. Рабинович. — Неплохо было бы ввести на страницах журнала рубрику «Новые правила в вопросах и ответах».

Майор милиции Н. Руденков и руководитель одного из автохозяйств Кишинева Г. Каневский указали, что журнал слабо критикует виновников дорожно-транспортных происшествий, нерегулярно публикует заметки под рубрикой «Стоп! Красный свет!»

О необходимости широкого обмена передовым опытом говорил представитель республиканского комитета ДОСААФ Г. Соколовский. Отметив важную роль журнала в подготовке и воспитании автомобилистов, мотоциклистов, спортсменов, он просил уделить больше внимания хозрасчету, методике преподавания и другим вопросам учебной работы. Чаще на страницах журнала должны выступать и мастера спорта, чемпионы и рекордсмены страны. Их советы с большой пользой для себя прочтут начинающие спортсмены, только овладевающие основами мастерства.

КИРОВ

Здесь собрались мастера спорта и перворазрядники — участники первенства страны по ипподромным мотоциклетным гонкам. Разговор шел, естественно, об освещении соревнований и о других материалах, связанных с проблемами спорта.

Б. Лиля (Краснодар) хочет видеть в журнале больше статей, раскрывающих «секреты» успехов ведущих спортсменов. Почему, например, отлично идет на ипподроме машина у Юрия Дудорина? Ответ на этот вопрос интересует многих гонщиков. Иными словами, нужен регулярный обмен опытом, — считает Б. Лиля, — нужны конкретные материалы по форсировке двигателей и другим техническим усовершенствованиям.

Эту мысль поддержал и развил Е. Шерстнев (Минск). Надо своевременно знакомить спортсменов с лучшими конструктивными решениями автомобилей и мотоциклов, отдельных узлов и агрегатов, полезно было бы подробно рассмотреть отдельные элементы спортивного мастерства (посадка, тактические приемы и др.), вопросы технической подготовки гонщиков, поговорить об эстетической стороне спорта. Страницы журнала спортсмены рассматривают как своего рода школу мастерства. В отчетах о соревнованиях редакция, по мнению Е. Шерстнева, правильно делает упор на анализ их организации, на рекомендации по совершенствованию правил и положений о соревнованиях.

— Авто- и мотоспортсмены, — сказал Л. Колесников (Казань), — ждут от журнала серьезных выступлений о жизни спортсменов, повседневной деятельности клубов, от которых в первую очередь зависит и массовость нашего спорта, и рост мастерства.

ФОТОКОНКУРС ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

В № 12 нашего журнала за 1964 год сообщалось о том, что редакция приняла решение с 1965 года сделать фотоконкурс непрерывным с ежегодным подведением итогов и публикацией их в декабрьских номерах журнала.

Редакция ждет от участников конкурса снимков, рассказывающих о шоферах, ударниках и бригадах коммунистического труда, о воспитании водительских кадров на героических воинских и трудовых традициях нашего народа, о подготовке их в организациях ДОСААФ.

1965 год отмечен знаменательной датой — 20-й годовщиной исторической победы советского народа в Великой Отечественной войне. В связи с этим большой интерес представляют снимки, рассказывающие о водителях — героях войны и их ратных делах, о боевой подготовке и мирных буднях военных автомобилистов.

Важным разделом журнала является III Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта — она тоже дает немало тем для снимков.

Фотографии могут быть посвящены достижениям советской науки и техники, успехам автомобильной и мотоциклетной промышленности, автотуризму — всему, что интересует огромную армию авто- и мотолюбителей.

Устанавливаются следующие премии:

первая — 100 рублей; вторая — 50 рублей;

третья — 25 рублей.

Фотографии принимаются не меньше 13 × 18 см в двух экземплярах.

Пакеты с фотографиями присылайте в адрес редакции, с пометкой «На фотоконкурс».

Лучшие снимки будут опубликованы.

ТАКОЙ СПОСОБ НЕ ПОДОЙДЕТ

Можно ли улучшить условия работы карданных валов трехосных автомобилей уменьшением угла между осью карданного вала и осью ведущей шестерни главной передачи? Этот вопрос задал нам В. Педанов из Улан-Уде. Отвечает на него заместитель главного конструктора автомобильного завода имени Лихачева Г. А. Феста.

При компоновке автомобиля оптимальные углы в карданных сочленениях выбираются с учетом их взаимной увязки и перекосов мостов. В крайних положениях, при перекосах мостов, углы в шарнирных сочленениях не должны превышать допустимых значений для данной конструкции шарниров. Уменьшение угла между осью карданного вала и ведущей шестерней главной передачи среднего моста повлечет за собой увеличение угла в шарнире у раздаточной коробки и, как следствие, — неравномерную передачу крутящего момента на средний мост. Это отрицательно скажется на работоспособности редуктора моста.

Если для устранения этого изменить наклон раздаточной коробки, то нарушится увязка углов карданной передачи на задний мост.

КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ!

Читатель В. Буенок из Воронежа спрашивает, можно ли сделать на мотороллере без коляски сиденье для ребенка впереди водителя.

Сообщаем ответ начальника Госавтоинспекции РСФСР А. М. Кормилицына.

Перевозка на мотороллере-одиночке ребенка на дополнительном сиденье, оборудованном впереди водителя, представляет большую опасность и поэтому категорически недопустима. Езда с пассажиром, сидящим впереди, ухудшает условия управления машиной: пассажир может стать причиной аварии.

НАДО ЗАМЕНИТЬ ВЕДОМЫЙ ДИСК

«У моего автомобиля «Волга», — пишет в редакцию С. Сергеев из Ленинграда, — при движении в трансмиссии появляется сильный прерывистый шум низкого тона. Проверкой мне удалось установить, что к заднему мосту этот шум отношения не имеет. Прошу объяснить происхождение его».

Ответить на этот вопрос позволяют данные заводских испытаний.

Сильный прерывистый шум низкого тона, особенно отчетливо прослушиваемый при движении со скоростью 50—

80 км/час по дороге с усовершенствованным покрытием на прямой передаче без газа и прекращающийся при движении автомобиля в пределах указанных скоростей с выключенной коробкой передач, а также на режиме разгона, наиболее часто вызывается износом деталей демпфера ведомого диска сцепления или неправильным подбором момента трения.

Шум этот не опасен, на долговечность автомобиля не влияет и может быть устранен заменой ведомого диска сцепления (деталь 21А-1601130-А).

ПОЧЕМУ ТЕМНЕЕТ МАСЛО?

Этот вопрос задал нам читатель А. Хенвен из Ленинграда.

Причин потемнения масла в двигателе может быть несколько: износ поршневой группы и вследствие этого повышенный прорыв газов в масляный картер двигателя; сильный нагрев масла при продолжительном движении на большой скорости и высокой температуре окружающего воздуха; несоответствие масла требованиям ГОСТа; недостаточно эффективная работа фильтра тонкой очистки.

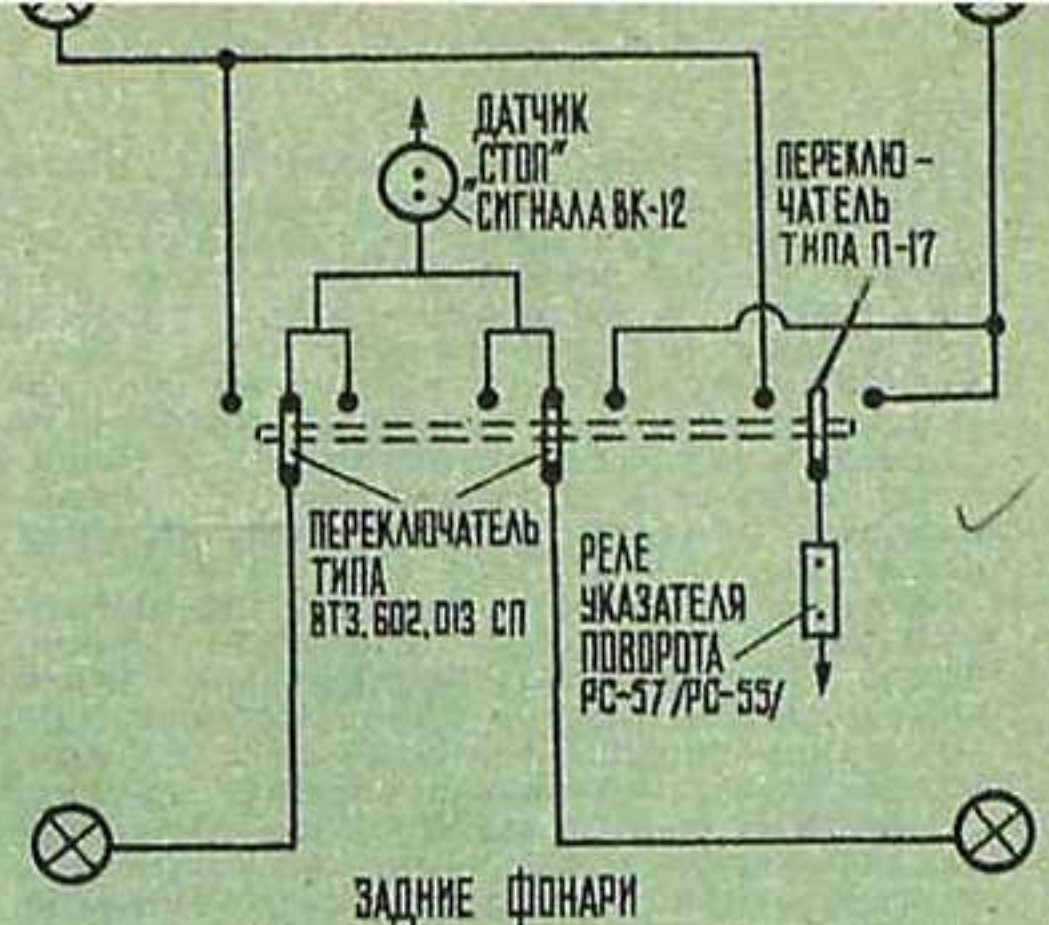
ЗАМЕНА ВОЗМОЖНА

Читатель Г. Мельник из д. Добровеличовка Кировоградской области интересуется, чем можно заменить переключатель указателей поворота на автомобиле ГАЗ-69 или «Волга».

На автомобилях «Волга», а в последнее время также на ГАЗ-69 и некоторых грузовых машинах на рулевой колонке устанавливается автоматический переключатель указателей поворота. Указатель включается перемещением рычага вниз при левом повороте или вверх — при правом. Выключение происходит автоматически при возвращении рулевого колеса в среднее положение, то есть при выходе автомобиля на прямую. Этот переключатель отличается сложной электрической схемой, так как одни и те же нити лампочек, расположенных в задних фонарях, одновременно служат для сигнализации об остановке автомобиля (положение «стоп») и для указателей поворота.

Электрическая схема работает следующим образом. Например, при повороте направо соответственно в заднем правом фонаре начинает мигать с частотой 70—90 раз в минуту нить лампочки, а если одновременно вступает в действие тормозная система, то в левом фонаре загорается красный сигнал «стоп». Если указатель поворота выключен (среднее положение) — на «стоп» работают уже оба фонаря.

Достоинство этой схемы, несмотря на некоторую сложность, заключается в том, что достаточно двух задних фонарей с двухконтактными лампочками 21×6 свечей. Особенно ценна эта схема для автомобилей старых выпусков, оборудованных двумя задними габаритными фонарями; добавив всего лишь один провод, получают таким образом «указатели поворота». Правда, к подфарникам при этом придется подвести еще по проводу, заменив в них одноконтактный патрон двухконтактным и плоское стек-



ло выпуклым. И все это достигается за счет «автоматического переключателя».

Но, как пишет тов. Мельник, если такой переключатель выйдет из строя, его подчас нечем заменить. Как же быть? Из затруднительного положения выйти не так уж трудно. Для этого надо взять три трехпозиционных «тумблера» (они применяются, например, для регулирования скорости вращения вентилятора в отопителе грузовых автомобилей и в ряде других механизмов). Закрепив «тумблеры» на панели, соединяют поводки таким образом, чтобы можно было одновременно включать их в три положения: «поворот налево», «выключено», «поворот направо». Электрическая схема, приведенная выше (она соответствует положению «стоп» в обоих фонарях), настолько проста, что не нуждается в дополнительных комментариях. При ее составлении нужны лишь внимательность и аккуратность.

ПРИЧИНА — ИЗНОС

В. Веселовский из Липецкой области спрашивает, почему на автомобиле «Москвич-407» смазка из коробки передач проникает в оболочку гибкого вала спидометра.

Смазка может попасть в оболочку гибкого вала привода спидометра из-за увеличенного зазора между ведомым валом и корпусом редуктора при их износе. Для устранения течи необходимо заменить редуктор.

Как сообщили редакции на заводе, в настоящее время для уменьшения износов этого узла введено цианирование и закалка ведомого вала редуктора привода.

ТАКИЕ СВЕДЕНИЯ ЕСТЬ

Москвича А. Шейнина интересуется литература, содержащая подробные сведения о двигателях автомобиля «Волга» всех модификаций.

Эти сведения содержит «Альбом конструкций двигателя автомобиля «Волга», подготовленный группой ведущих конструкторов Горьковского автомобильного завода и изданный Волго-Вятским советом народного хозяйства. Альбом включает общие характеристики трех модификаций двигателя, чертежи всех деталей и общих видов, технические условия на них и другие данные.

Его можно заказать по адресу: г. Горький, Горьковский автомобильный завод, конструкторско-экспериментальный отдел, технический архив. Альбом высылается наложенным платежом. Цена его без пересылки 7 руб. 10 коп.

ВРЕМЯ ИДЕТ. ГДЕ ЖЕ ЗАПЧАСТИ?

Под таким заголовком в журнале «За рулем» (№ 2, 1964 г.) была опубликована статья, в которой говорилось о том, что сотни тысяч владельцев мотоциклов не могут использовать свои машины из-за отсутствия запасных частей.

Редакция получила много читательских откликов на эту статью и ответы Государственного комитета Совета Министров СССР по торговле и Министерству торговли РСФСР, которые были помещены в № 10 журнала (1964 г.).

В этом номере мы печатаем ответы, полученные редакцией из Совнархоза СССР и Государственного комитета автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения при Госплане СССР.

«Выпуск запасных частей к мотоциклам и мотороллерам за последние годы значительно возрос. Народнохозяйственным планом производство запасных частей на 1964 год было определено в объеме 42,7 миллиона рублей (рост против 1963 года — 14,8 процента). На 1965 год выпуск запасных частей предусматривается в объеме 54,5 миллиона рублей (рост против 1964 года — 27,6 процента). Намеченный объем выпуска запасных частей для легких и средних мотоциклов полностью удовлетворяет запросы торгующих организаций.

Однако, несмотря на значительное увеличение производства запасных частей, потребность по отдельным деталям для тяжелых мотоциклов и мотороллеров полностью не удовлетворяется из-за ограниченных производственных мощностей.

Управление автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения СНХ СССР совместно с «Союзглавотгором» Государственного комитета Совета Министров СССР по торговле рассматривает вопрос об увеличении выпуска дефицитных деталей для тяжелых мотоциклов и включении их в номенклатурный план производства мотоциклетным заводам.

В. МАЙБОРОДА,
заместитель начальника Управления автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения Совнархоза СССР.

«Государственный комитет автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения при Госплане СССР рассмотрел статью «Время идет. Где же запчасти?» и считает, что в ней правильно отражено положение с выпуском запасных частей к мотоциклам.

С целью более правильного подхода к планированию выпуска запасных частей в тематический план Центрального конструкторско-экспериментального бюро мотоцикlostроения включена тема «Определение норм расхода запасных частей для отрасли мотоцикlostроения» со сроком окончания в 1965 году.

В проекте плана развития мотоцикlostроения на 1966—1970 годы предусмотрен резкий рост выпуска запасных частей к мотоциклам и мотороллерам с тем, чтобы через 2—3 года выпуск запасных частей полностью удовлетворял запросы потребителей.

Г. ВОЯЦЕКИЙ,
член Комитета автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения при Госплане СССР.

Когда верстался этот номер, редакция получила еще один ответ — из Московской специализированной базы «Посылторга», — который обрадует многих владельцев мотоциклов и мопедов чехословацкого и венгерского производства. База сообщает, что отныне она будет высылать почтовые посылки с запасными частями для этих машин (наложенным платежом).

В письме перечисляются марки и модели мотоциклов и мопедов. Это: «Паннония» (модели ТЛФ, ТЯД), «Ява-350» (354/04, 354/06), «Ява-250» (353/04), «Ява-50» (555), «Яветта-Спорт» (551/02), «Яветта-Стандарт» (551), «Стадион С-11» (552), «Стадион С-22» (552), «Берва», «Рысь» и веломотор МАВ.

База напоминает, что бланки заказа высылаются по требованию граждан. При заполнении бланка необходимо указать марку, модель и год выпуска мотоцикла или мопеда. Заказы надо направлять по адресу: Москва, Ж-211, Овчинниковская набережная, 8, специализированная база «Посылторг».

Учреждения и организации база не обслуживает.

Что скажет дирекция техникума?

Еще в начале года Ростовский обком ДОСААФ, отвечая на письмо председателя первичной организации ДОСААФ Пухляковского техникума А. Кожанова, сообщил редакции о решении организовать курсы мотоциклистов для учащейся молодежи. Об этом редакция известила читателей, опубликовав в № 2 за 1964 год заметку «Курсы будут». К сожалению, курсы в техникуме так и не открыты. Об этом мы узнали из очередного письма тов. Кожанова. Любопытно, что с доводами автора письма соглашались председатель Константиновского райкома Общества тов. Дорохин, начальник спортивно-технического клуба тов. Кокин, товарищи из Ростовского обкома ДОСААФ. Все они в один голос говорят: курсы нужны. А воз и ныне там.

Оказывается, дело упирается в отсутствие мотоцикла, на котором можно было бы обучать студентов. Между тем на встречу членам ДОСААФ могла бы пойти и дирекция техникума, купив для учебных целей мотоцикл. Так нам пишут. Хотелось бы знать, что думают на этот счет руководители техникума?

Для колхозных водителей

«Как повысить классность?». Под таким заголовком в № 6 журнала «За рулем» за 1964 г. было опубликовано письмо группы шоферов — тт. Гаджи-Магомедова, Темербулатова, Магомедова, Алиева — из Хасавюртовского района Дагестанской АССР.

Как сообщил редакции председатель райкома ДОСААФ тов. Солнышкин, предполагается организовать в районе межколхозные курсы шоферов по повышению классности. «Задержка с открытием курсов, — пишет он, — произошла из-за отсутствия помещения. В ближайшее время помещение будет выделено и соответствующим образом оборудовано».

Колхозные водители вправе надеяться, что дело это надолго не затянется.

РАЗГОВОР О „ЗАПОРОЖЦЕ“

Секция «Запорожец» Московского городского автомотоклуба ДОСААФ организовала конференцию, на которой автолюбители встретились с работниками автомобильной промышленности. Зал переполнен. Здесь не только члены клуба. Многие впервые пришли сюда, чтобы поговорить о радостях и огорчениях, которые доставляет им их автомобиль.

В гости к автолюбителям приехали представители завода «Коммунар», мелитопольского моторного и ленинградского карбюраторного заводов.

Первым выступил заместитель главного конструктора запорожского завода Г. Комраз. Он рассказал о том, что сделано коллективом завода для повышения надежности автомобиля. О действительности этих мероприятий свидетельствует сокращение рекламаций за год с 10 до 3 процентов. Одобрение автолюбителей вызвала установка двигателя мощностью в 27 л. с., улучшившего динамические качества автомобиля. Тов. Комраз сообщил также о мероприятиях, над которыми работает завод в последнее время. Намечается, в частности, установка саморегулирующихся колодок тормозов, что на-

много уменьшит объем технического обслуживания автомобиля.

Собравшиеся с большим интересом выслушали выступление главного конструктора Мелитопольского моторного завода Ф. Реплиха о том, как ведется работа над внедрением в производство нового карбюратора К-125, который позволит повысить мощность на 3,5 л. с. и понизить расход топлива на 10—12 процентов. Все усовершенствованные узлы, как и новый карбюратор, можно будет установить на двигателе раннего выпуска. В заключение главный конструктор ответил на многочисленные вопросы и дал ряд практических рекомендаций по эксплуатации двигателя.

Б. Белостоцкая (НИИавтоприборов) и И. Ходес (ЛенКАРЗ) в своих выступлениях сообщили много интересного о конструкции и эксплуатации карбюратора и приборов.

Член бюро секции «Запорожец» Л. Варшавский отметил, что создатели автомобиля, в частности работники конструкторско-экспериментального отдела завода, ведут переписку с владельцами

машины, бывают частыми гостями в клубе. Неплохо, если к голосу автолюбителей прислушаются те, кто планирует производство и продажу запасных частей. Сейчас прилавки автомагазинов завалены деталями, меньше других пользующимися спросом. В то же время трудно найти целый ряд мелких деталей.

Одобрение вызвало предложение о создании в Москве фирменного магазина «Запорожец». Заодно следует подумать и о фирменной станции технического обслуживания. У нас есть уже достаточный опыт фирменных магазинов и мастерских, и этот опыт надо использовать.

Серьезные упреки были высказаны по поводу книги о «Запорожце» (авторы В. С. Гурман и Г. Н. Сархошьян), выпущенной недавно издательством «Транспорт».

Конференция прошла успешно. Такие встречи обогащают знания автолюбителей и помогают работникам заводов объективно оценить свою продукцию.

В. ЛАДОВ.

Гости Москвы

„15 лет труда во имя мира и социализма» — под таким девизом проводилась выставка Германской Демократической Республики в Москве. Более пяти тысяч экспонатов рассказали о том, каких успехов в строительстве социалистического общества достигли трудящиеся первого рабоче-крестьянского государства на немецкой земле.

ГДР — одна из первых стран мира, где достижения химии нашли широкое

взрослых и одного ребенка. К их услугам стол и два дивана, которые легко превращаются в спальные места, портативная газовая плита, посудомойка, пластмассовый шкаф, этажерка. Длина прицепа — 3000 мм, ширина — 1750 мм, высота общая — 2250 мм, внутри помещения — 1850 мм, полный вес — 460 кг.

Интересна подъемно-транспортная машина ГМГ 2-70. На Лейпцигской ярмарке 1964 года она была удостоена золотой



НОВАЯ «ВАРШАВА»

Жераньский автозавод ФСО сделал автолюбителям Польши приятный подарок — легковой автомобиль «Варшава-203».

Новая «Варшава» — это в первую очередь новый кузов. Если передние крылья, капот и двери еще сохраняют сходство с предыдущей моделью, то задняя часть кузова, задние крылья и крыша — совершенно новые. Переднее стекло теперь панорамное, по-современному выглядят бамперы и панель приборов, сильно изменилась облицовка радиатора, более удобными стали сиденья, значительно увеличилась вместимость багажника. В целом свыше 30 процентов деталей кузова (в основном крупные наружные панели) подверглось коренным изменениям. Показательно, что необходимые для изготовления новых кузовных деталей крайне трудоемкие штампы и оснастка на 80 процентов освоены силами завода.

Новый автомобиль снабжен верхнеклапанным четырехцилиндровым двигателем С-21 рабочим объемом 2120 см³. Имея степень сжатия 7,5, он развивает 70 л. с. при 4000 об/мин. Этот двигатель, по мнению специалистов, очень износостоек. Предполагается, что он выдержит пробег до капитального ремонта около 100 000 км.

Шасси «Варшавы-203» мало отличается от шасси прежней модели. Однако передняя подвеска у нее снабжена телескопическими амортизаторами, уменьшено передаточное число главной передачи, установлены колеса под размер шин 6,40—15. Скорость нового автомобиля — 130—135 км/час. Расход топлива — 12 л. на 100 км.

Завод ФСО перешел на производство модели 203 в конце 1964 года. В нынешнем году намечено освоить выпуск «Варшавы» с грузо-пассажирским кузовом (модель 203-К), пикапа 203-П на 500 кг, а также такси, санитарной машины и фургона. У «Варшавы»-такси сиденье водителя будет отгорожено плексигласовой стенкой. Второе переднее сиденье делается откидным, чтобы при необходимости на его месте расположить багаж. Задняя левая дверь снабжается замком, который нельзя открыть изнутри; на крыше устанавливаются решетчатый багажник и светящееся табло «Такси».

ХОЛОДИЛЬНИКИ НА КОЛЕСАХ

Каждый, наверное, видел огромные полуприцепы-рефрижераторы. В них перевозят скоропортящиеся продукты. По дорогам Советского Союза сейчас ходит около четырех тысяч 7- и 10-тонных чехословацких рефрижераторов Н7Х и Н10Х. Завод «Орлиген» в городе Хоцень приступил недавно к выпуску новых моделей — Н8Х и Н12Х. Их назначение — перевозить на большие расстояния замороженные продукты.

В холодильной камере полуприцепа



Автомобиль «Трабант»



применение в автомобилестроении. Кузов самого распространенного в республике легкового автомобиля — микролитражки «Трабант» — пластмассовый, изготовлен из дюропласта. Он легкий, упруг, устойчив против воздействия окружающей среды, не поддается коррозии, практически не требует ремонта — вот его основные достоинства. О «Трабанте» мы писали в № 6 журнала за 1964 год.

«Старым знакомым» советских автоспортсменов является автомобиль «Вартбург-1000» с 45-сильным трехцилиндровым двигателем. В 1963 году на 30 машинах этой модели, участвовавших в восьми международных ралли, было завоевано восемь золотых медалей.

На выставке «Вартбург» демонстрировался в двух модификациях: пятиместный лимузин и грузо-пассажирский с кузовом «Универсал».

К «Вартбургу-1000» можно прицепить небольшой открытый одноосный прицеп, на котором помещается все необходимое для туризма. Прицеп экспонировался вместе с палаткой «Клапфикс-64». В ней шесть спальных мест — четыре для взрослых и два для детей.

На выставке был показан еще один прицеп к автомобилю «Вартбург-1000». «Бриллиант/3,0» можно с полным правом назвать дачей на колесах. Этот одноосный вагончик рассчитан на двух

медали. Ее отличают универсальность, высокая проходимость, маневренность. Спереди и сзади можно навешивать 40 различных устройств для подъема грузов. Другая особенность — движение с одинаковой скоростью до 50 км/час вперед и назад. Поворачивающееся на 180 градусов сиденье в кабине позволяет шоферу быстро изменить рабочее место. Машина построена на базе агрегатов и узлов грузового автомобиля «1800» народного предприятия «Робур-Верке Циттау». Дизель воздушного охлаждения развивает мощность 70 л. с.

Дизель-электрический автокран АДКВ/5 поднимает груз на высоту 25 м со скоростью 21 м/мин. Электроэнергию вырабатывают генератор мощностью 30 квт, приводимый от 90-сильного дизеля базового автомобиля.

Широкую известность у мотоспортсменов приобрели за последние годы немецкие мотоциклы ES. На выставке были представлены четыре их модели: ES-125, ES-150, ES-175/1, ES-250/1.

Новинка в их конструкции — фара с асимметричным ближним светом. Это улучшает видимость. На концах рукоятки руля установлены мигающие указатели поворота и сигнальные лампочки.

Выставка еще раз подтвердила, что автомобилестроители и мотоциклостроители ГДР выпускают машины мирового класса.

МОТОРОЛЛЕРЫ-МАЛЮТКИ

Тяга к малым кубатурам охватила за последние годы конструкторов не только автомобилей и мотоциклов, но даже и мотороллеров. Итальянским концерном «Пьяджино», изготавливающим мотороллеры марки «Веспа», выпущена на рынок новая, 50-кубовая модель. У нее двухтактный двигатель с горизонтальным цилиндром и золотниковым распределением. Диаметр цилиндра — 38,4 мм, ход поршня — 43 мм. Рабочий объем двигателя — 49,8 см³. При степени

сжатия 7,2 он развивает мощность 1,5 л. с. при 4500 об/мин. Двигатель, трехступенчатая коробка передач и шестеренчатая главная передача выполнены в одном блоке и качаются вместе с задним колесом, так как картер силового агрегата одновременно выполняет роль маятникового рычага задней подвески. Мотороллер имеет шины размером 2,75×9 и весит 66 кг. Его скорость 40 км/час, а расход топлива не превышает 1,5 л на 100 км пути.

температура регулируется от минус 20 до плюс 12 градусов. Н12Х вмещает 12 000 килограммов груза, Н8Х — 8000 килограммов. Холодильный агрегат, установленный на обеих машинах, работает от бензинового двигателя, потребляющего 4 литра в час. Производительность его — 3200 ккал/час (при внутренней температуре минус 18 и наружной плюс 35 градусов).

Полуприцеп Н12Х транспортирует тягач «Шкода 706 РТТН», Н8Х — тягач «Прага С5Т2-ТН». Двигатели обеих машин шестичилиндровые, дизельные, со степенью сжатия — 16,5. Мощность двигателя «Шкоды» — 180 л. с. при 1900 об/мин, а «Праги» — 110 л. с. при 2200 об/мин. Объем цилиндров соответственно 11 781 см³ и 7412 см³. Два опытных экземпляра этих машин пришли своим ходом из Чехословакии в Москву. Здесь, в чехословацком торгпредстве, их смогли увидеть во время специального показа работники советских транспортных организаций. Скоро новые холодильники на колесах появятся на дорогах нашей страны.

МОТОРОЛЛЕР «ЧЕНТО»

В Италии появилась новая разновидность известной марки мотороллеров «Ламбретта» — небольшой двухместный «Ченто». Он развивает скорость до 76 км/час и расходует 1,9 л топлива на 100 км.



Двигатель его — одноцилиндровый, двухтактный, рабочим объемом 98,05 см³. Диаметр цилиндра — 51 мм, ход поршня — 48 мм, степень сжатия — 7,5. Мощность двигателя — 4,7 л. с. при 5300 об/мин, Головка цилиндра и поршень отлиты из легкого сплава. Охлаждение воздушное, принудительное. Коробка передач — трехступенчатая, с ручным переключением. Многодисковое сцепление работает в масляной ванне. Колеса взаимозаменяемы, размер шин 300×10". Бензобак вмещает 6,2 л. Весит мотороллер 80 кг, основные размеры его: база — 1190 мм, длина — 1690 мм, ширина — 630 мм, высота — 1030 мм.

НОВЫЙ ТИП АВТОМАТИЧЕСКОЙ ТРАНСМИССИИ

Фирма ЕРФ (Англия) выпустила модель четырехосного грузового автомобиля с двумя задними ведущими осями. Особенностью его является новая гидромеханическая передача, выполненная по шведской лицензии. Передача, позволяющая автоматически получить широкий ряд передаточных чисел (от 9,6 до 1), состоит из двухступенчатого гидротрансформатора, одного планетарного ряда и реверс-редуктора, что делает всю трансмиссию меньшей по размерам, чем обычные коробки передач со сцеплением. Гидромеханическая передача обеспечивает бесступенчатое регулирование передаточного числа в самом широком диапазоне. Дополнительное увеличение крутящего момента нового гидротрансформатора достигается вращением реактора

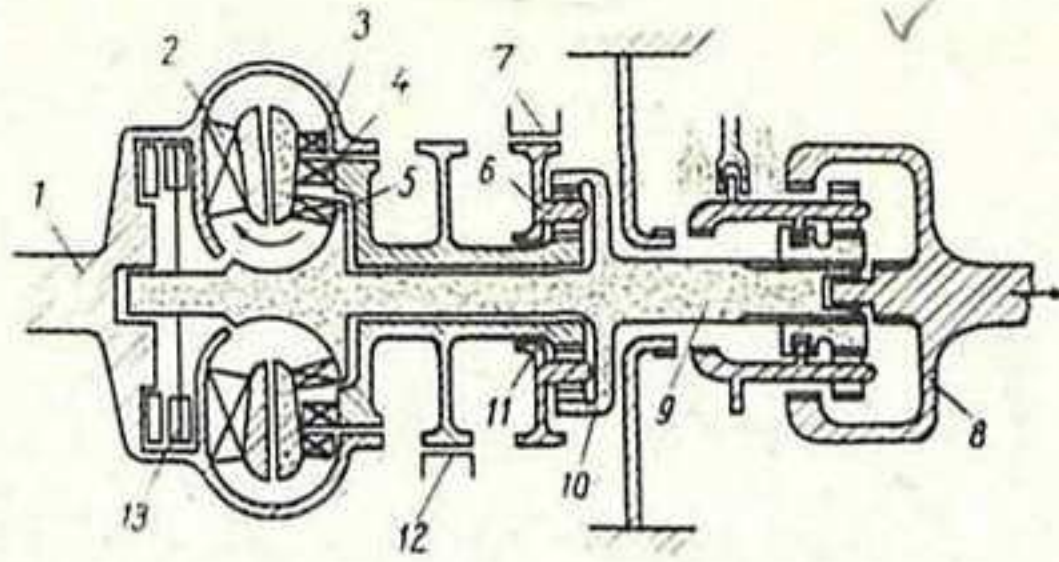


Схема гидромеханической передачи: 1 — входной вал; 2 — насосное колесо; 3 — первая ступень турбины; 4 — реактор; 5 — вторая ступень турбины; 6 — водило; 7 — тормоз водила; 8 — реверс-редуктор; 9 — выходной вал; 10 — коронная шестерня; 11 — солнечная шестерня; 12 — тормоз реактора; 13 — блокировочное сцепление.

в сторону, противоположную вращению двигателя. Вал реактора 4, установленного между первой и второй ступенями турбины, соединен с солнечной шестерней 11 планетарного ряда и снабжен ленточным тормозом 12. Реактор вращается в направлении, противоположном направлению вращения турбин. При трогании с места водило планетарного ряда заторможено и через коронную шестерню 10, связанную с валом турбин, на выходной вал 9 передается максимальный крутящий момент (коэффициент трансформации 9,6). Когда скорость автомобиля составит 35 процентов максимальной, тормоз водила разблокируется, а тормоз вала реактора затянется, обеспечивая обычную работу гидротрансформатора (с остановленным реактором) до тех пор, пока скорость автомобиля не достигнет 75 процентов максимальной. Тогда включается блокировочное сцепление гидротрансформатора и выключаются оба тормоза, жестко связывающие насосное и турбинные колеса, обеспечивая прямую передачу. При одновременном включении тормоза водила и блокировочного сцепления реактор также вращается в противоположном направлении и заблокированный гидротрансформатор работает как тормоз-замедлитель. Этот режим включается автоматически при нажатии на тормозную педаль, снижая нагрузку на колесные тормоза. Управление передачей полностью автоматизировано.

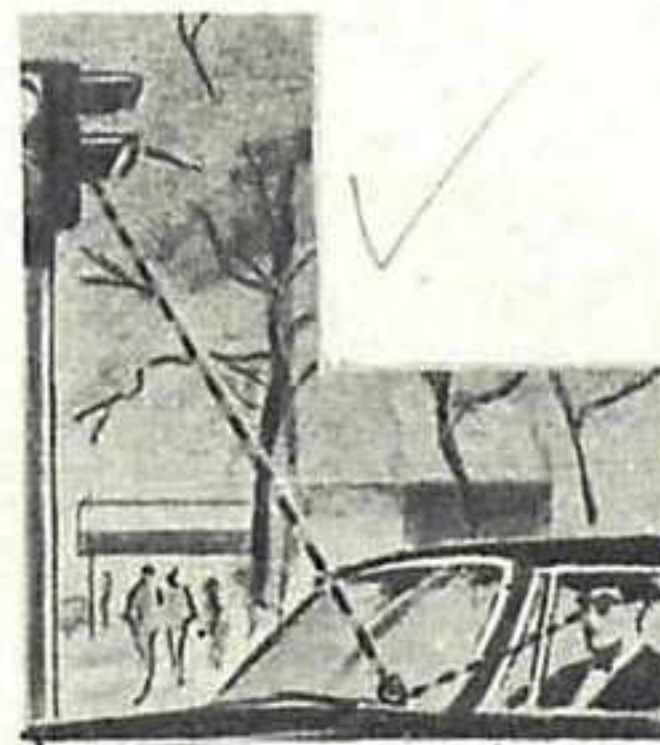
«МОТОРИЗОВАННОЕ КРЕСЛО»

Конструкторы многих стран работают над созданием сверхминиатюрных автомобилей. В Швеции, например, создан проект маленького трехколесного экипажа, названного «моторизованным креслом».

Двухместный автомобильчик имеет двигатель с воздушным охлаждением и привод на задние колеса.

«ПЕРИСКОП» НА АВТОМОБИЛЕ

На ряде американских автомобилей перед рулем устанавливается простое приспособление с линзой, суть действия которого понятна из рисунка. Это приспособление облегчает водителю наблюдение за сменой сигналов светофора в условиях стесненного городского движения.



АВТОМОБИЛЬНАЯ ВОЙНА

...Пушка, установленная на пьедестале статуи Свободы, посылает снаряд за снарядом. Они рвутся вокруг корабля, на борту которого крохотные автомобили. Корабль доставляет их в гавань Нью-Йорка.

Такую карикатуру опубликовала западногерманская газета «Индустрикурир». Она символически изображает «автомобильную войну» между фирмами США и Западной Европы.

После «куриной войны» это, пожалуй, одна из наиболее ожесточенных схваток в мире капитала, и протекает она довольно бурно. Как известно, десяток лет назад западногерманская компания «Фольксвагенверке» стала экспортировать в Соединенные Штаты малолитражные автомобили. Спрос на них все рос. Американские промышленники забили тревогу и сами взялись за производство малолитражных автомобилей. Одновременно они стали вставлять палки в колеса западногерманским машинам.

Но это еще не все. Воевать — так не на жизнь, а на смерть. И большая автомобильная тройка Соединенных Штатов — корпорации «Дженерал моторс», «Форд» и «Крайслер» — стала расширять свое собственное автомобильное производство на родине «Фольксвагена» — в Западной Германии.

Западногерманской фирме стало нелегко тягаться со своими заокеанскими «друзьями», располагавшими огромными финансовыми возможностями. Поэтому автопроизводители ФРГ стремятся объединиться со своими коллегами из западноевропейских государств, создать более крупные автомобильные монополии. Французская газета «Фигаро» считает, что это может привести к тому, что к 1970 году в Западной Европе «останется семь-восемь автомобильных фирм-гигантов вместо двадцати, которые существуют в настоящее время».

К чему приведет дальнейшее обострение «автомобильной войны», кто выйдет победителем в ней, покажет время. А пока «союзники» щедро награждают друг друга туманами.

Б. АЛЕКСАНДРОВ.

«ОТТО НЕПРИКОСНОВЕННЫЙ»

В Западной Германии участились случаи кражи легковых автомобилей. Может быть, именно поэтому на состоявшейся в Ганновере выставке технических достижений демонстрировался автомобиль, имеющий 15 различных приспособлений от воров. Изобретатель этой сложной системы защиты назвал автомобиль «Отто неприкосновенный».

Безопасность машины гарантируют гигантские запоры и замки, которые большей частью отпираются многократным поворотом различных ключиков. Посетители выставки шутили: за то время, которое требуется, чтобы отпереть автомобиль, можно проделать весь путь пешком.

ФИНИШИРУЮТ ГОНОЧНЫЕ

**Итоги
первенства мира
1964 года
(формула I)**

Закончился предпоследний чемпионат мира по ныне действующей гоночной формуле I (литраж двигателя 1,3—1,5 л, сухой вес автомобиля не менее 450 кг). Автомобильным фирмам нет смысла в конце срока действия этой формулы создавать новые конструкции, поэтому они работали в основном над дальнейшим усовершенствованием прошлогодних, уже испытанных гоночных автомобилей. Это резко изменило картину борьбы за первенство мира.

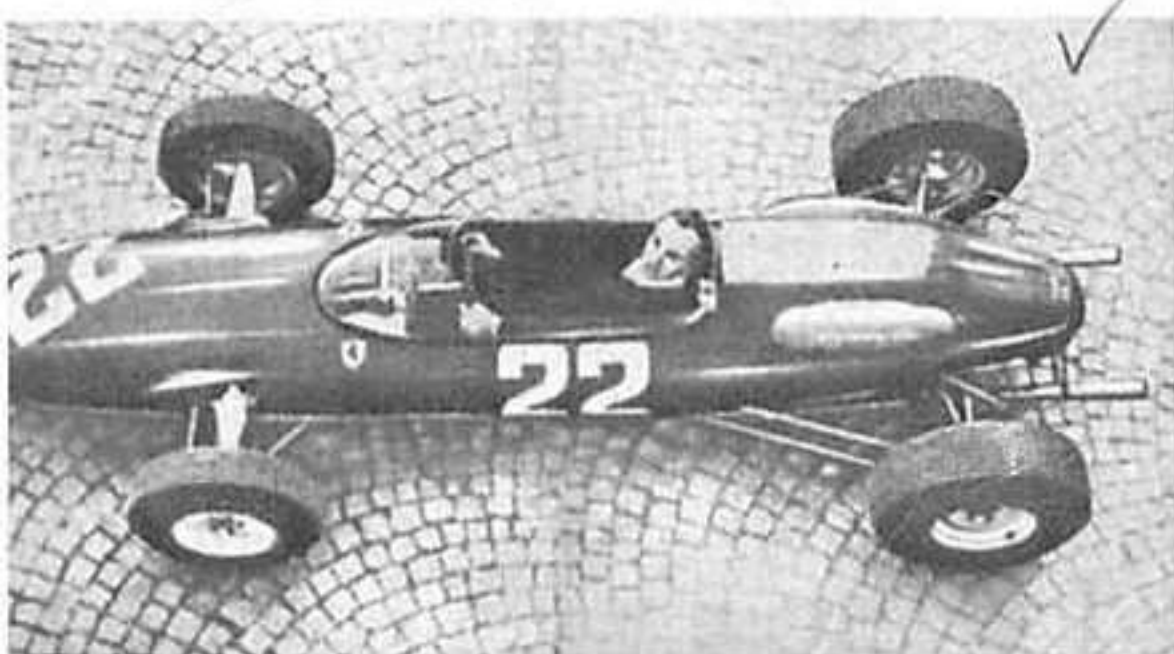
Если в 1963 году английская фирма «Лотос» и ее гонщик Дж. Кларк превосходили своих конкурентов, то в последнем сезоне силы участников в значительной степени выравнялись. Большинству фирм удалось занять одно или несколько первых мест в десяти шоссейных гонках, которые входили в зачет чемпионата мира.

Английские БРМ, «Лотос», ВРП, «Купер», «Бребхем», итальянская «Феррари», японская «Хонда» — все эти фирмы принимали участие в гонках. После двух лет превосходства английских автомобилей лучшего результата в чемпионате, хотя и с небольшим перевесом, достиг Джон Сертис на итальянском «Феррари».

Благодаря конструктивной доработке автомобилей прежние результаты на многих традиционных трассах в прошлом году были перекрыты.

Фирмы, чтобы не отстать от других, всегда пристально следят за деятельностью своих конкурентов. В итоге за последние годы различные гоночные автомобили постепенно приобрели почти одинаковый внешний вид; кроме того, почти все они построены по единой конструктивной схеме и отличаются один от другого только в деталях. Характерен в этом отношении и автомобиль «Феррари» — победитель чемпионата, показанный на фото 1. Его V-образный восьмицилиндровый двигатель установлен перед задней осью и заблокирован с главной передачей и шестиступенчатой коробкой передач. Клапаны каждого ряда цилиндров расположены в два ряда (это обусловлено полусферической формой камер сгорания) и управляются двумя верхними распределительными валами. Питание двигателя осуществляется непосредственным впрыском бензина. Для зажигания в камере сгорания каждого цилиндра предусмотрены две свечи. Источником электроэнергии служит аккумулятор. При степени сжа-

Фото 1. Гоночный автомобиль «Феррари» (формулы I).



тия 10,5 и 10 000 об/мин двигатель развивал в начале сезона 200 л. с.

Кузов выполнен несущим; причем двигатель крепится к его задней поперечной стенке, а элементы подвески задних колес присоединяются к траверсе, установленной на заднем конце двигателя. Таким образом, двигатель воспринимает тяговые и тормозные усилия, а также вертикальные и боковые нагрузки от веса и центробежных сил на поворотах.

Подвеска всех колес независимая. Передние колеса подвешены на поперечных рычагах, из которых верхний отлит из легкого сплава. Поворотные цапфы — бесшкворневые. Задние колеса подвешены на продольных и поперечных рычагах, которые образуют с каждой стороны автомобиля по два треугольника с широким основанием. Это обеспечивает

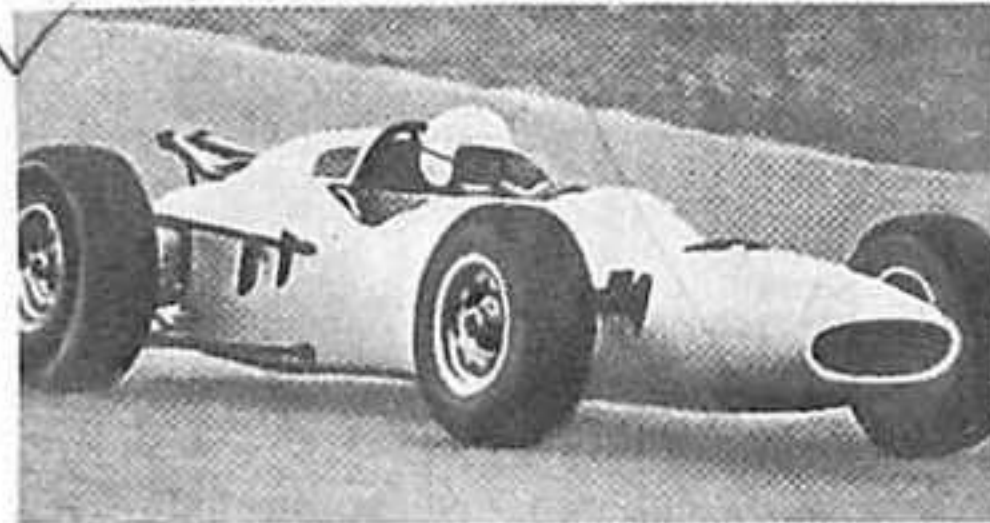


Фото 2. Гоночный автомобиль «Хонда» (формулы I).

хорошее направление ведущих колес во время действия подвески. Колеса — литые из магниевых сплавов с креплением на пяти спильках и ободами диаметром 13". Тормоза — дисковые; задние диски размещены по бокам главной передачи. Габариты автомобиля следующие: длина — 3952 мм, высота — 767 мм, ширина кузова — 696 мм, колесная база — 2280 мм, колея — 1350 мм. Собственный вес (с водой и маслом) — 468 кг, близкий к допустимому пределу облегчения.

Фирма «Феррари» подготовила для своих гоночных автомобилей двенадцатицилиндровый оппозитный двигатель 1,5 л. Его мощность и быстроходность выше, чем у восьмицилиндрового, однако меньший диапазон рабочих чисел оборотов ограничивает возможность его использования на трассах с резкими изменениями скоростей движения.

С большим интересом ожидалось появление японского гоночного автомобиля «Хонда». Эта фирма известна своими мотоциклами, отличающимися высокими мощностными показателями. Выступление автомобиля «Хонда» (фото 2) носило характер предварительных испытаний. В основном он спроектирован по общепринятым в Европе принципам, но отличается поперечным расположением своего V-образного двенадцатицилиндрового двигателя (1,5 л) перед задней осью (фото 3). Каждый цилиндр имеет по два впускных и выпускных клапана в шатровых камерах сгорания. Клапаны управляются четырьмя верхними распределительными валами. Двигатель выполнен короткоходным (ход поршня меньше диаметра цилиндра). Шестерни отбора мощности и привода распределительных валов связаны со средней частью коленчатого вала. Это уменьшает его скручивание и опасные для прочности крутильные колебания. Блок цилиндров изготовлен из алюминиевого сплава. Для питания используются шесть двухкамерных карбюраторов «Кейхин», которые, возможно, будут заменены системой впрыска бензина.

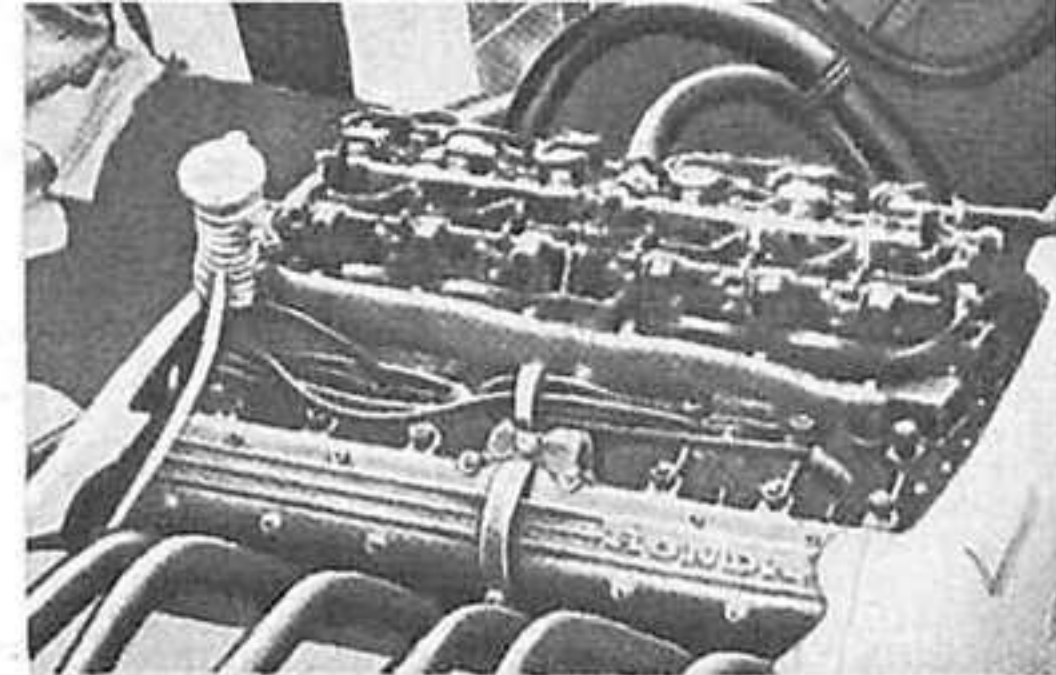


Фото 3. Двигатель гоночной «Хонды».

Мощность двигателя достигает 210—220 л. с. при 12 000 об/мин. Шестиступенчатая коробка передач и главная передача заблокированы с двигателем.

Следует отметить, что на большей части автомобилей формулы I в 1964 году применялись колеса с ободами диаметром 13" и шины «Денлоп» нового образца. Они имеют увеличенную на 35 процентов площадь соприкосновения с дорогой, а срок их службы на 50 процентов больше, чем у ранее выпускавшихся гоночных шин. Значительно улучшилось сцепление шин с дорогой, в результате этого повысились приемистость автомобиля и его предельная скорость на поворотах. Вместе с тем эти шины, работающие при внутреннем давлении около 2,1 ат, меньше нагреваются во время работы.

Для снижения общего веса на всех гоночных автомобилях в минувшем году применялись несущие кузова из листового алюминия толщиной 1,2—1,6 мм. Кроме того, несущий кузов обладает большой жесткостью, необходимой для хорошей управляемости автомобиля. Только на автомобиле «Бребхем» сохранилась сварная трубчатая рама в виде пространственной фермы.

По весу большая часть современных гоночных автомобилей приближается к минимуму, допускаемому гоночной формулой. Их лобовая площадь практически тоже доведена до минимума, обусловленного размерами гонщика при его наиболее рациональной (хотя и несколько неудобной) посадке.

В качестве силового агрегата на английских автомобилях формулы I используются V-образные восьмицилиндровые двигатели «Ковентри-Клаймакс» и БРМ. Первый из них имеет степень сжатия 11,3 и развивает 204 л. с. при 9500—9600 об/мин. О совершенстве рабочего процесса этого двигателя можно судить по тому, что среднее эффективное давление достигает 14 кг/см². Мощность двигателя БРМ составляет 210—212 л. с. при несколько большем числе оборотов. На обоих двигателях применяется непосредственный впрыск топлива во впускные патрубки.

Современные гоночные двигатели четырехтактного типа работают с большими нагрузками на кривошипно-шатунный и, в особенности, на клапанный механизм. Стремление облегчить условия работы распределительного механизма возродило интерес к четырехклапаным головкам цилиндров, позволяющим уменьшить как механические, так и тепловые нагрузки клапанов.

Все мероприятия по форсированию двигателя ведут к повышению его мощности на высоком числе оборотов, но в то же время уменьшают запасы мощности на промежуточных режимах работы, иначе говоря, скоростная характеристика двигателя теряет свою выпуклую форму и становится вогнутой. Чтобы двигатель все время мог работать в наиболее узком диапазоне высоких чисел оборотов, на современных гоночных автомобилях устанавливают многоступенчатые, преимущественно пяти- и шестиступенчатые, коробки передач.

Вспорно, что в 1965 году — последнем году действия современной гоночной формулы — работа по улучшению ходовых качеств гоночных автомобилей будет продолжаться. Новая гоночная формула (см. «За рулем», 1964, № 7), которая вводится с 1966 года, предусматривает, между прочим, использование двигателей 1,5 л с наддувом. Этим создается некоторая преимущество, поскольку при проектировании новых автомобилей, по-видимому, будут взяты за основу наиболее удачные образцы современных двигателей без наддува.

В. БЕКМАН,
судья всесоюзной категории.
Ленинград.



Юбилейный конгресс ФИМ

Это командное первенство мира по кроссу в классах мотоциклов до 250 и 500 см³. Каждая страна выставляет сборную команду из пяти человек, а в зачет идут результаты трех лучших. В 1964 году кросс наций в классе 250 см³ проходил в Голландии. Десять команд — пятьдесят гонщиков — соревновались на лесистой трассе. Среди них была и советская команда во главе с В. Арбековым.

Звание чемпиона завоевала сборная Швеции, в составе которой выступали сильные гонщики — Т. Хальман, У. Юнссон, О. Йоганссон. Второе место заняла команда Чехословакии, третье — англичане. Наши спортсмены выступили ниже своих возможностей и остались на четвертом месте.

На мотокроссе наций в классе до 500 см³, проходившем в Англии, первое место заняла английская команда, оставив позади бельгийцев и голландцев.

875 километров в час

Арт Арфонс, «экспериментатор-одиночка», как его называет печать, установил недавно новый рекорд скорости на суше. Предприимчивый фермер из Огайо (США) построил автомобиль с реактивным двигателем. Он занимает весь объем кузова. Водитель сидит в носовой части автомобиля впереди передних колес. Необычная машина, названная «Зеленое чудовище», имеет независимую подвеску всех колес и тормозные парашюты.

На Бонневильском солончаковом плато Арфонс псчазал вначале 698,32, а затем 875,69 км/час. Это выше, чем результат, которого добился недавно К. Бридлау на трехколесной машине (846,7 км/час).

„Мелькус“ формулы III

Конструктор Г. Мелькус из ГДР в прошедшем году создал новую модель гоночного автомобиля III формулы. Машина снабжена форсированным двигателем «Вартбург» 1000 см³ с одним карбюратором. Двигатель наклонен вправо на 90 градусов, смесь подается в карбюраторы через три длинных впускных трубы.

Передняя подвеска — с пружинами, убранными внутрь кузова. Задняя подвеска типа «Лотос». Колеса литые с пятью спицами.

Небольшой чехословацкий город Пасов выглядел необычно. Транспаранты и плакаты на улицах с датами «1904—1964», эмблемы ФИМ, флаги ЧССР и Международной мотоциклетной федерации, наконец, многочисленные мотоциклисты на машинах, какие увидишь разве что в музеях, — так встречал город участников юбилейного конгресса ФИМ. Шестидесять лет назад здесь собрались энтузиасты-мотоциклисты из нескольких стран, чтобы объединить свои усилия для развития мотоциклетного спорта.

Двухэтажный домик, где в 1904 году заседал первый конгресс, заново отремонтирован. К нему со всего Пасова собрались жители на митинг, посвященный 60-летию основания Международной мотоциклетной федерации. После окончания митинга президент ФИМ П. Нортье снимает покрывало с мемориальной доски, на которой изображены эмблема ФИМ и дата ее создания — 1904 год. Соревнования ветеранов мотоспорта на мотоциклах-ветеранах завершили торжественную часть юбилейного конгресса.

Не менее насыщенной была и деловая часть, включавшая заседания генерального совета и постоянных комиссий ФИМ.

В Пасове ратифицирован новый устав ФИМ, который вступил в силу с 1 января 1965 года. На конгрессе в федерацию были приняты новые члены — Алжир, Греция, Колумбия, а также переизбрана одна треть состава постоянных комиссий. В техническую комиссию вновь избран представитель Болгарии П. Илел, в туристическую — вице-президент Союза моторных видов спорта ГДР Л. Войтина, в спортивную — делегат СССР М. Кедров (повторно).

С большим удовлетворением делегаты приняли предложение Федерации мотоспорта СССР о проведении весеннего конгресса ФИМ в Москве (он состоится 17—24 мая 1965 года).

Осенний конгресс обсудил, как и всегда, итоги чемпионатов мира и календарь на 1965 год.

Международная федерация поручила ФМС СССР проведение чемпионата Европы по мотогонок на льду. Пять предварительных этапов пройдут в конце января, а пять финальных с 4 по 12 февраля — в Ленинграде, Уфе и Москве.

Федерация мотоспорта СССР поручена также организация X этапа чемпионата мира по мотокроссу в классе 250 см³ (Москва — 4 июля); VIII этапа в классе 500 см³ (Киев — 27 июня) и полуфиналов личного и командного чемпионатов мира в гонках по гаревой дорожке (Львов — 23 мая и Уфа — 22 августа).

Утверждена новая трасса чемпионата мира по шоссейно-кольцевым гонкам в городе Брно (ЧССР).

Длительную дискуссию вызвал вопрос о месте проведения очередных шестидневных соревнований ФИМ. Больше всех голосов получила Англия. Здесь с 20 по 26 сентября намечены состязания. Однако если Автомотосоюз Англии не сможет гарантировать допуск в страну всех участников, то шестидневка состоится в Польше.

Утвердив результаты многодневных соревнований ФИМ 1964 года, конгресс дал высокую оценку их организатору — Союзу моторных видов спорта ГДР. В правила этих соревнований внесены некоторые изменения. Длина участков на торможение должна быть 200—250 метров, а на ускорение — 300—400 метров. Скоростные соревнования будут проводиться не на время, а на установленное количество кругов, причем продолжительность гонки не должна превышать 30 минут. Участникам дано право запускать двигатель после технического осмотра и опломбирования машины перед тем, как поставить ее в закрытый парк.

Некоторые изменения внесены и в правила проведения соревнований по мотокроссу. Не допускается более трех заездов, к тому же общая продолжительность их не может превышать 1 часа 30 минут. Отныне запрещена разметка трассы канатами. Для этих целей нужно использовать флажки высотой не более 30 см на тоненьких деревянных или пластмассовых подставках.

При утверждении результатов чемпионатов мира представителям ФМС СССР под аплодисменты делегатов конгресса были вручены серебряная и бронзовая медали ФИМ для советских гонщиков И. Плеханова и В. Арбекова, занявших второе и третье места на первенстве мира по гаревым гонкам и мотокроссу (класс 250 см³).

Туристическая комиссия горячо одобрила предложения Федерации мотоспорта СССР об учреждении Кубка имени первого космонавта Ю. Гагарина в качестве переходящего приза на моторалли ФИМ. Очередное ралли мотоциклистов решено провести в ФРГ.



ПОЛВЕКА НАЗАД

Дороги Крыма и Кавказа! Сотни тысяч трудящихся, отдыхая в наших здравницах, ежедневно пользуются комфортабельными местными автобусами, скоростными такси.

А какими были машины в Крыму и на Кавказе лет пятьдесят назад? Недавно мне довелось увидеть фотографии «дедушек» современных автомашин. Предлагаю их вниманию читателей. На первом снимке вы видите трехосный легковой десятиместный автомобиль «Бенц», ходивший по Военно-Грузинской дороге на Кавказе в 1912 году. Освещение на машине было ацетиленовое.

Вторая машина — «Делане-Бельвиль». Этот «автобус» с открывающимся верхом, карбидным освещением ходил в Крыму полвека назад.

Скорость таких машин была мизерна, а стоимость проезда — очень высока. Поездка на автомобилях была роскошью.

А. МАЗАЕВ.

НЕВЕЖДЫ ЗА РУЛЕМ

Французская служба безопасности движения на дорогах недавно опросила 1000 водителей о назначении и работе различных механизмов автомобиля. Вот некоторые результаты этого опроса. Один из 100 водителей и 9 из 100 водительниц не могли указать вентилятора своей машины; 12 процентов водителей и 50 процентов водительниц не подозревали, что надо проверять состояние приводного ремня; назначение воды в радиаторе оказалось неизвестным одному проценту водителей и 18 процентам водительниц. Что касается указателя уровня масла, то один из 100 водителей не мог сказать, что это такое, а 27 из ста водительниц не смогли его опознать.

ШОССЕ НА... АВТОМОБИЛЕ

В Англии сконструирован грузовик, движущийся по шоссе, которое он везет на себе. Сзади автомобиля закреплена рулон алюминиевой дорожки длиной в 55 метров. Когда машина выходит на бездорожье, водитель специальным устройством, имеющимся в кабине, выдвигает дорожку, протягивает ее над кабиной под передние колеса и едет. А далее дорожка собирается и подстилается под машину автоматически.

ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ В 1965 ГОДУ

Издательство ДОСААФ выпускает ежегодно большое количество книг и брошюр по самым различным вопросам — справочники и методические указания, учебники и документально-художественные произведения. Молодежь, желающая заниматься техническими видами спорта, интересующаяся новой техникой народного хозяйства и армии, увлекающаяся рассказами о героизме, всегда найдет для себя нужную книгу, брошюру или пособие среди литературы, выпускаемой издательством.

С каждым годом растет число людей, интересующихся автоделом. Поэтому большое внимание уделяет издательство литературе для автолюбителей.

Что же будет выпущено в 1965 году?

Издательство выпустит «Ежегодник автомобилиста», в котором видные специалисты рассказывают о последних достижениях автомобильной техники, о новых моделях и конструкциях автомобилей, об их эксплуатации и техническом обслуживании.

Новые издания получат шоферы 3-го класса. В соответствии с программой их

обучения написана книга А. В. Байкова и С. Д. Выгодского «Эксплуатация автомобиля», которая знакомит читателей с основами эксплуатации автомобилей, особенностями работы в условиях крупных автохозяйств, с новыми методами автомобильных перевозок. Учебным пособием для шоферов 3-го класса является и книга Г. Д. Цейтлина «Техническое обслуживание автомобиля». В ней содержатся сведения о техническом обслуживании всех агрегатов и систем автомобиля и об организации обслуживания и ремонта автомобилей в автохозяйствах; кратко описывается основное гаражное оборудование, приспособления и инвентарь.

Полезным практическим пособием для подготовки к сдаче экзаменов в Госавтоинспекции будет «Сборник задач по правилам движения автотранспорта» Р. Я. Гетманова, Э. Г. Гольденберга и А. П. Павлова. Каждая задача сборника и ответ на нее наглядно иллюстрированы. Он рассчитан на широкий

круг шоферов и автолюбителей.

Готовится к выпуску «Учебное пособие шоферу второго класса» С. И. Бумштейна и А. И. Натарева. В нем рассматриваются устройство, техническое обслуживание, эксплуатация и ремонт основных моделей советских автомобилей, все, что необходимо знать шоферу второго класса. Пособие составлено применительно к требованиям квалификационной характеристики шофера второго класса в соответствии с новой программой.

Шоферы и преподаватели правил движения получат книгу Н. Н. Юмашева «Правила и безопасность движения транспорта». В ней излагаются современные формы организации движения, даются советы водителям по оценке указаний светофоров, дорожных знаков, линий разметки на улицах.

Судей всех категорий по мотоспорту и организаторов соревнований, тренеров и спортсменов-мотоциклистов, любителей мотоциклетного

спорта, несомненно, заинтересует книга Г. М. Афремова «Мотоспорт. Спортивное судейство», в которой обобщен разносторонний опыт судейства мотоциклетных соревнований последних лет.

Кроме книг и брошюр, издательство ДОСААФ выпускает различные плакаты и альбомы.

Автолюбители получат в этом году комплект красочных плакатов «Правила движения автотранспорта» (автор В. А. Владимиров), комплекты красочных плакатов «Мотоцикл «ИЖ-Планета» и «Мотоцикл «Ковровец», рассказывающих об устройстве и взаимодействии узлов и механизмов этих машин, содержащих технические характеристики и правила ухода за мотоциклами. Подробная схема-план «Как проехать по Москве» (автор И. Ф. Мозговой) поможет людям за рулем в выборе маршрутов.

Г. ГОНЧАРЕНКО,
главный редактор
издательства ДОСААФ.

Москва, „За рулем“

КОЛДОБИНЫ НА АВТОМАГИСТРАЛИ

Дорогая редакция!
Недавно мне пришлось на мотоцикле проехать по автомагистрали Москва — Брест на участке от Орши до Минска. Водители знают: дорога здесь замечательная — ровная, широкая, всегда она содержится в хорошем состоянии, ехать по ней — одно удовольствие. И как же портят настроение беспорядки на заправочных станциях!

Вот примеры. На АЗС в Юрцеве не оказалось бензина А-72. Пришлось скрепя сердце в бак «Явы» налить бензин А-66. На следующей АЗС в сторону Минска тоже не оказалось требуемого топ-

лива. И только в Борисове посчастливилось: А-72 продавался. Но и тут не обошлось без неполадок. Чтобы заправить мотоцикл, нужно было бензин налить сначала в ведро, оказавшееся единственным на станции. Естественно, собралась очередь. К тому же наливать из ведра в бачок очень неудобно, еще менее удобно смешивать бензин с маслом. Люди стали нервничать. Пока заправлялись, под ногами образовались лужи из бензина и масла.

Все это оставило такое впечатление, будто на ровной, хорошей дороге кто-то нарочно, недоброй рукой нарыл ямы и колдобины. Не пора ли упорядочить работу АЗС на такой замечательной магистрали, какой является шоссе Москва — Брест?

г. Новополоцк
Витебской области.

А. ВАЛУШКО.

В этом номере:

М. Приставка, И. Фомин. Пусть другу поможет друг!	1
П. Батов. От Вислы до Одера	2
И. Жибуркус. Молодость Литвы	4
Р. Шварцбург. Завод строится	5
Перед решающими стартами	6
Еще раз об энтузиастах и равнодушных	7
В. Борзов. Приятное знакомство	8
В. Щавелев. «Москвич» на кольцевых гонках	10
Водителю о новых правилах	12
По единым талонам на любой АЗС	12
Хотя письмо и не опубликовано	13
В. Никитин. Вам доверили автопоезд	14
Если вы решили стать водителем	15
Клуб «Автолюбитель»	
В. Тапинский. Новые тормоза («Москвич-408»)	16
Еще о пусковом подогревателе	19
Советы бывалых	20
М. Тилевич. Напутствие в спорт	22
М. Кедров. Приметы чемпионата	23
Советуюсь с читателями	24
Наша консультация	25
Р. Данелян. Мотобол покоряет стадионы	26
По следам наших выступлений	27
Техника за рубежом	28
Их нравы	29
В. Бекман. Финишируют гоночные	30
Юбилейный конгресс ФИМ	31
Калейдоскоп	31
Издательство ДОСААФ в 1965 году	32
На первой странице обложки:	
слева — Москва, Красная площадь. Фото Е. Кассина.	
справа — бригадир шоферов-испытателей на автозаводе им. Лихачева Н. Ф. Розанов. Фото С. Кропивницкая.	
внизу — «Запорожец ЗАЗ-966». Фото В. Климова.	
На четвертой странице обложки:	
МАЗы бригады Семена Бедерова на строительстве Полоцкого нефтеперерабатывающего завода. Фото М. Бурого.	

ПОДПИСАЛИСЬ ЛИ ВЫ НА ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»?

Тот, кто не успел подписаться на наш журнал с января или февраля, может оформить подписку с любого последующего месяца. Органы Союзпечати и отделения связи принимают ее без ограничения.

Подписная цена на полгода	1 руб. 80 коп.
на три месяца	90 коп.
на один месяц	30 коп.

Редакционная коллегия: А. И. ИВАНСКИЙ (главный редактор), А. А. АБРОСИМОВ, Г. М. АФРЕМОВ, В. И. КОВАЛЬ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС, В. И. НИКИТИН, И. В. НОВОСЕЛОВ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ.

Художественный редактор И. Г. Имшенник. Корректор Е. Я. Обухова.

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Тел. К 5-52-24, Б 8-77-63, К 4-16-60.

Сдано в набор 12/XI-64 г. Бум. 60×90%. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 705 000 экз. Подп. к печ. 4.XII.64 г. Г-12545. Цена 30 коп. Зак. 1748.

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

След колеса

Allegro con moto

Дис - пет - чер - ским ме - лом на - пи - са - но точ - но: се - год - ня на
 трас - се ту - ман. Но зна - ет во - ди - тель от коч - ки до коч - ки до
 - ро - гу в ноч - ной кот - ло - ван. Сдвиг - нут - ся ре - ки и го - ры,
 вста - нут плотин кор - пу - са там, где од - наж - ды о - ста - вят шо - фе - ры
 руб - ча - тый след ко - ле - са. Там, где од - наж - ды о - ста - вят шо -
 фе - ры руб - ча - тый след ко - ле - са.
 Мор - зя - нка про - пе - ла тре - вож - ную свод - ку:
 «Се - год - ня на трас - се пур - га». Но у - тром на строй - ку по гра - фи - ку чет - ко
 Пош - лет лесовозы тай - га.
 Лас - ко - вый го - вор мо - то - ра
 Слы - шат моря и леса,
 И до - го - ня - ет ли - хо - го шо - фе - ра
 Руб - ча - тый след ко - ле - са.

Для повторения

Для окончания

Музыка Яна ФРЕНКЕЛЯ
 Слова Михаила ТАНИЧА

Диспетчерским мелом написано точно:
 «Сегодня на трассе туман».
 Но знает водитель от кочки до кочки
 Дорогу в ночной котлован.

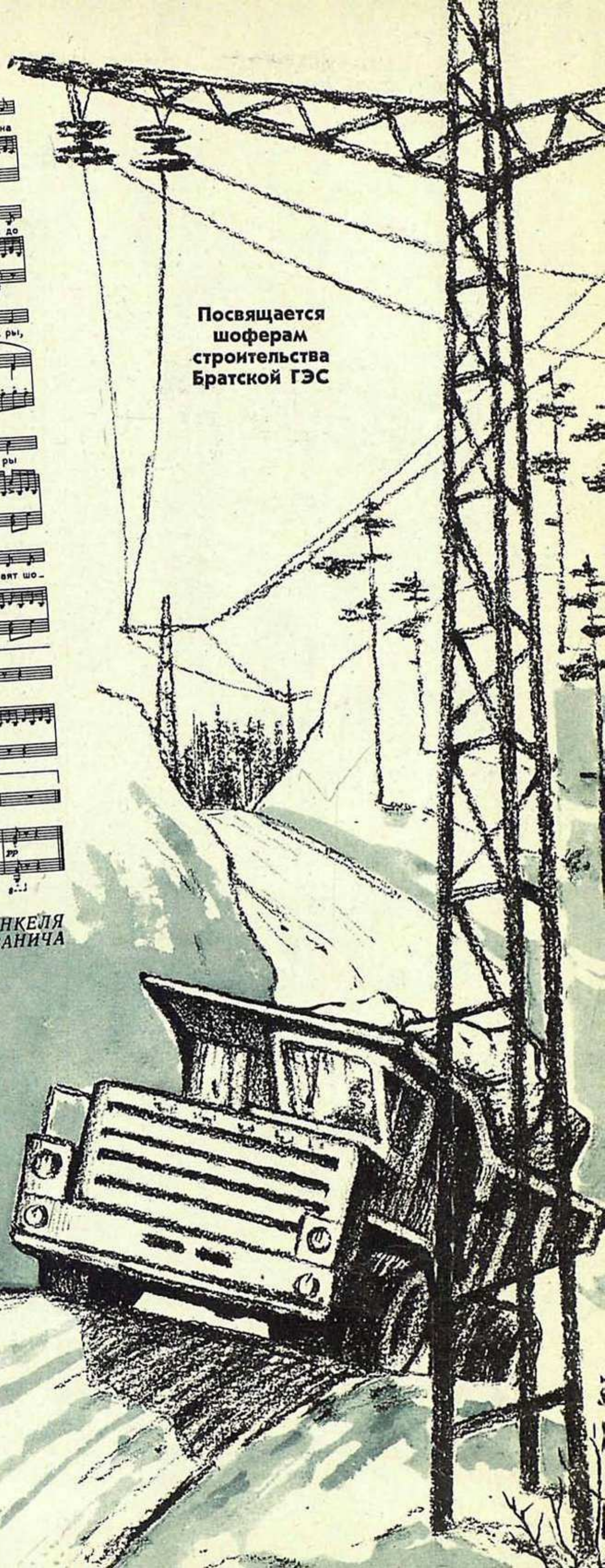
Сдвинутся реки и горы,
 Встанут плотин корпуса
 Там, где однажды оставят шоферы
 Рубчатый след колеса. } 2 раза.

Морзянка пропела тревожную сводку:
 «Сегодня на трассе пурга».
 Но утром на стройку по графику четко
 Пошлет лесовозы тайга.

Ласковый говор мотора
 Слышат моря и леса,
 И догоняет лихого шофера
 Рубчатый след колеса. } 2 раза.

Для нас не бывает нелетной погоды.
 В путевке указан маршрут.
 В дожди и заносы идут вездеходы,
 А дома любимые ждут.

Снова к стеклу ветровому
 Зорко пристыли глаза.
 Ты иногда заворачивай к дому,
 Рубчатый след колеса. } 2 раза.



Посвящается
 шоферам
 строительства
 Братской ГЭС

W

