

Журнал "За рулем"

№ 11, 1970

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": № 11, 1970 / – М.: Книга по Требованию, 2023. – 40 с.

ISBN 978-5-458-66551-3

"За рулем" - популярный русскоязычный журнал об автомобилях и автомобилестроении. Основан 23 февраля 1928 года, а первый номер вышел в апреле 1928 года. Издается раз в месяц. До 1989 года был единственным автомобильным периодическим изданием в СССР, рассчитанным на широкий круг читателей. К концу 1980-х тираж журнала достигал 4,5 млн экземпляров. Во времена СССР журнал представлял из себя 30-листовую тетрадку из простой матовой бумаги. В 90-х количество страниц начало прибавляться.

ISBN 978-5-458-66551-3

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

ОБЩЕЕ ДЕЛО



— Николай Борисович, у вас на столе — макет строящегося здания НИИАТ. Что нового в перспективе у института? Как он будет развиваться в предстоящей пятилетке, учитывая столь широкий круг исследований?

— Развитию НИИАТ уделяет большое внимание его «хозяин» — Министерство автомобильного транспорта РСФСР. В 1972 году институт переселился в новое здание, которое перед вами в виде макета. Оно сооружается в Тушинском районе Москвы. Это очень важный для нас этап. Институт получит в свое распоряжение светлые просторные помещения, большой лабораторный корпус и навсегда покинет знакомый автомобильный дом на Большой Декабрьской, который давно уже стал тесен.

Кроме того, мы расширяем и свою производственную базу. Недавно НИИАТу подчинили Орловский опытный завод с большим конструкторским бюро. Его продукция уже знакома автолюбителям. Он изготавливает специализированный подкапотный состав. Может возникнуть вопрос: почему этим не занимается «большая» промышленность? Условно эксплуатация автомобилей настолько многообразна, что современные заводы крупносерийного производства не могут полностью удовлетворить потребности народного хозяйства в специализированных автомобилях, и особенно в тех модификациях, выпуск которых можно назвать «штуч-

ным». Эту задачу берут на себя многие транспортные организации.

За короткий срок своего существования Орловский опытный завод создал несколько модификаций автомобилей (в частности, трехосные варианты ГАЗ-53А и ЗИЛ-130), эффективность эксплуатации которых в определенных условиях выше, чем серийных.

Естественно, завод не может снабдить всех потребителей. Его работы имеют прежде всего опытное значение. На основе их подготовлена техническая документация на подкатную тракторно-автомобильную тележку и полуприцепам для вывозки урожая во время бездорожья. На эту тележку большой спрос, ее можно также использовать для заезда грузов сельхозмашинами в труднодоступные районы. Есть у нас документация и на механизмы, превращающие стандартный автомобиль в самопогрузчик для тех случаев, когда невыгодно применять стационарные устройства.

Расширяется институт не только, так сказать, территориально, но и организационно. До сих пор НИИАТ имел филиал лишь в Ленинграде. Теперь еще четыре — в Иркутске, Челябинске, Ульяновске и Краснодаре.

Предстоящую пятилетку коллектив встречает достаточно подготовленным к решению стоящих перед ним проблем.



Универсальная подкатная тележка НИИАТ-А806.

Одно из важнейших направлений работы института — испытание автомобилей. На этих кадрах показаны отдельные моменты такой работы. Слева направо: тяговые испытания автомобиля на стенде с беговыми барабанами; проверка углов установки колес на оптическом стенде ЦКБ 1110; газоанализатор помогает определить содержание вредных примесей в отработавших газах дизельного грузовика; устройство, позволяющее судить о правильности установки фар.

Фото В. Ширикова и Б. Санцевича

На комбинате синтетического волокна имени 50-летия Великого Октября, где успешно действует одна из крупных в городе первичных организаций ДОСААФ, решили создать учебный пункт для начального военного обучения призывников. Дело замыслили большое и осуществили его обстоятельно. Как раз в те дни интересы комитета ДОСААФ комбината и автомотоклуба сошлись особенно близко. Председатель первичной организации В. Крикунов и начальник учебного пункта П. Кауенно обращались к нам за разными советами:

— Получили помещения, приобрели мотоциклы, агрегаты, аппаратуру, но без вашей помощи не обойдемся.

На комбинат пошли клубные методики, инструкторы, преподаватели. Они приняли участие в оборудовании классов, размещении агрегатов, механизмов, плакатов, в составлении учебных планов, методических разработок. Это был лишь первый шаг. Потом пришлось серьезно потрудиться над совершенствованием методического мастерства инструкторов учебного пункта. Дело в том, что и обучению юншей мотоциклистов, и стрельбам, и другим военно-техническим дисциплинам пришли из цехов предприятия инициативные, энергичные, но не искушенные в педагогике люди, офицеры и сержанты запаса — М. Родимченко, В. Игнатов, Н. Вакуленко, А. Степушин. Они нуждались в помощи опытных наставников. И они ее получили у наших товарищей. Теперь В. Игнатов и М. Родимченко сами стали неплохими методистами.

Заметную помощь клуб оказал в укомплектовании материальной базы и в организации спортивной работы мотоциклетной секции при первичной организации ДОСААФ этого предприятия. Основу ее составили наши мотоспортсмены Владимир Стулун, Анатолий Найдан, Линия Храпач, Виктор Манольченко. Вокруг них сгруппировались молодежь. Теперь спортсмены комбината успешно выступают на районных и областных соревнованиях. Мотосекция, наконец, скоро перестанет в самостоятельный спортивно-технический клуб.

Помогать первичным организациям стало делом всего нашего коллектива. Эта работа строго планируется. Сейчас в поле зрения клуба шестнадцать первичных организаций, над которыми, если можно так сказать, шефствуют работники клуба, активисты, ведущие спортсмены. В. Сватош, С. Тарасов, например, много времени отдают помощи доосафовцам автолюбителям и танкостроительного парка. П. Колечкин и С. Неприкин — автобазам «Сельстрой» и № 6.

Подготовка инструкторов, судей по автоспорту, организация соревнований между доосафовскими коллективами предприятий и районов — еще одним, пожалуй, наиболее обширным участком нашей деятельности. Каждый год большие группы активистов спорта, получив знания и навыки в клубе, направляются у себя на предприятия, в колхозах спортивно-техническую пропаганду, проводят соревнования. Для них мы нередко устраиваем показательные состязания. Летом этого года провели ряд таких встреч среди марингистов, мотоциклистов.

Готовясь к XXIV съезду КПСС, коллектив нашего автомотоклуба, как и другие учебные организации ДОСААФ, выполнял в социалистические обязательства наряду с мероприятиями по повышению уровня учебной работы, подготовке достойного пополнения для Вооруженных Сил пункты, обязывающие всесторонне помогать первичным организациям общества.

Е. ПРИМАН,
начальник областного автомотоклуба
г. Черноголовы





ПЕРВЕНЕЦ ВОЛЖСКОГО АВТОЗАВОДА

Двигатель

Модель легкового автомобиля, как показывает опыт, обычно удерживается в производстве лет десять. Чаще всего она отличается от предшественницы формой кузова и модернизированными агрегатами. И среди них именно двигатель реже других подвергается коренной реконструкции. Дело в том, что при массовом производстве такой сложный и трудоемкий агрегат требует широкого использования дорогостоящих специализированных станков и автоматических линий. Из экономических соображений они должны действовать по крайней мере десять лет с минимальным количеством изменений. Следовательно, в течение пятнадцати — двадцати лет это оборудование, а вместе с ним и конструкцию двигателя, удается модернизировать лишь в ограниченных пределах.

Предвидя это, ведущие автозаводы сознательно оставляют в конструкциях двигателей возможности для их дальнейшего совершенствования при неизменном специальном производственном оборудовании. Важно также, создавая

новый мотор, спрогнозировать развитие автомобильной техники так, чтобы он не оказался устаревшим 15—20 лет.

Все эти требования были учтены при разработке двигателя для автомобиля Волжского завода. Рассмотрим этот мотор подробно (см. цветную вкладку).

Его важнейшая деталь — коленчатый вал, конструкция которого во многом определяет долговечность всего двигателя, — обладает значительной жесткостью и имеет большую поверхность опор. Удельные нагрузки на его подшипники, а следовательно, и износ шеек и вкладышей получились незначительными благодаря развитым шейкам — диаметр коренных составляет 51 мм, а шатунных — 48 мм. Коленчатый вал, отлитый из чугуна, долговечен в эксплуатации и дешевле кованого. Благодаря пяти коренным подшипникам он значительно жестче распространенных прежде на четырехцилиндровых двигателях трехопорных валов. При пяти опорах вал меньше прогибается, что выгодно в отношении условий работы подшипников и их долговечности. Однако при этом и сам блок цилиндров должен обладать достаточной жесткостью. У мотора ВАЗ он отлит из чугуна, и плоскость разъема его с масляным поддоном опущена на 50 мм ниже оси коленчатого вала.

Водяная рубашка блока спроектирована так, чтобы стенки цилиндров омывались охлаждающей жидкостью по всей высоте (рис. 1). Избранное решение обеспечивает равномерное охлаждение цилиндра по всей высоте, а следовательно, и продолжительный срок службы этой детали. Кроме того, для повышения износостойкости цилиндров в их верхнюю часть запрессованы вставки из специального чугуна.

Интересной особенностью поршней нового мотора являются две залитые в алюминий стальные пластинки. Они обеспечивают рациональное распределение температуры и повышают прочность детали. На каждом поршне установлено по три чугунных кольца, причем верхнее, работающее в наиболее тяжелых условиях, имеет выпуклую рабочую поверхность и хромировано. Чтобы уменьшить стук поршня о стенки цилиндра при недостаточно прогревом двигателя, отверстие под поршневой палец смещено вбок на 2 мм.

Стальные кованные шатуны соединяют поршни с коленчатым валом. За его последней коренной шейкой установлен самоподжимной резиновый сальник, который надежно защищает сцепление от проникновения в него масла из картера двигателя.

Блок цилиндров накрыт алюминиевой головкой, которая крепится к нему десятью болтами. В ней размещены полуцилиндрические камеры сгорания, впускные и выпускные каналы и клапаны. Все каналы выведены на правую сторону головки, а клапаны, расположенные в ряд с наклоном 20 градусов к вертикальной плоскости, приводятся от пятиопорного чугунного распределительного вала при помощи одноплеечных рычажков — рокеров. Сам вал помещается в отдельном алюминиевом корпусе, привернутом к головке восемью шпильками.

Вращение от коленчатого вала на распределительный передается двухрядной роликовой цепью, которая также

приводит в движение промежуточный вал (рис. 2). Он, в свою очередь, через пару винтовых шестерен соединен с топливным и масляным насосами и прерывателем. Таким образом, с левой стороны двигателя, «в двух шагах» от места водителя находится как раз все, что может потребовать контроля — прерыватель, свечи, бензонасос, масляный шуп, масляный фильтр, водосливной краник (рис. 3). А воздушный фильтр, карбюратор, впускной и выпускной коллекторы, головка болта, регулирующего натяжение цепи, и натяжное устройство вентилятора располагаются справа. Четырехлопастный пластмассовый вентилятор, приводимый тем же ремнем, что и генератор, сидит на одной оси с водяным насосом и засасывает воздух через обычный трубчатый радиатор. Жидкость для охлаждения двигателя может циркулировать как через радиатор, так и минуя его. Для этого служит термостат современной конструкции с твердым наполнителем.

С правой же стороны под кожухом помещается стартер. В помощь ему на торце коленчатого вала установлен храповик для пусковой рукоятки.

Л. ШУВАЛОВ,
инженер

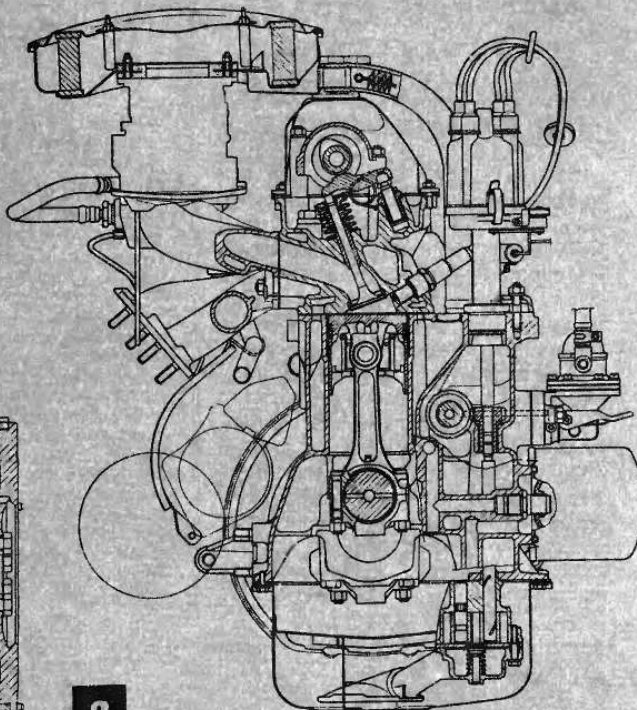
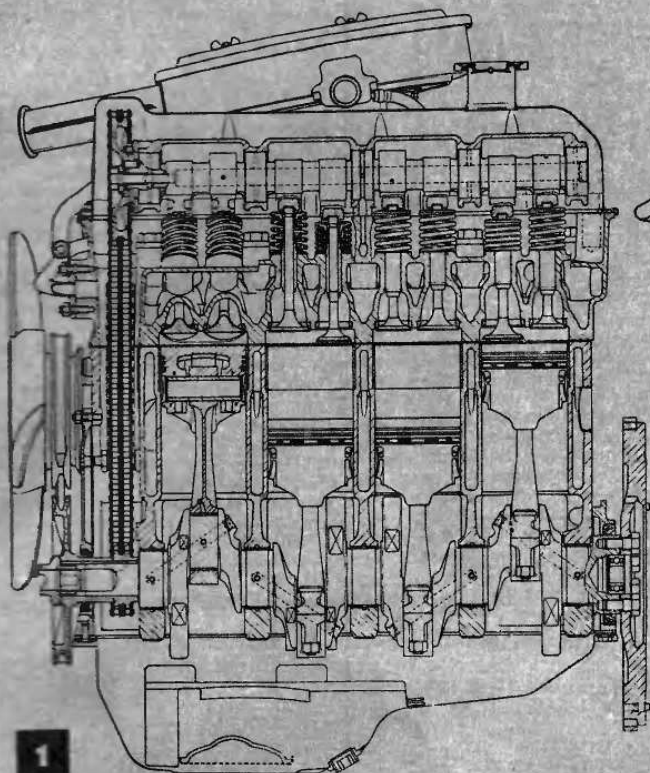
г. Тольятти

Таково общее устройство двигателя автомобиля ВАЗ. Более подробно о работе каждой из его систем мы расскажем в последующих номерах журнала. Для тех, кому придется столкнуться с обслуживанием автомобиля ВАЗ до того, как журнал закончит описание машины, пользуясь случаем, приводим заправочные и регулировочные данные.

Рис. 1. Продольный разрез двигателя. Между стенками цилиндров оставлено достаточно места для грота охлаждающей жидкости. Шатунные и коренные подшипники снабжены сталеалюминиевыми вкладышами. Масляный поддон и крышка распределительного механизма отштампованы из стального листа.

Рис. 2. Поперечный разрез. Справа виден масляный фильтр, над ним — топливный насос, который приводится от кулачка на промежуточном валике при помощи штока. Распределитель и масляный насос получают вращение от того же валика посредством двух винтовых шестерен.

Рис. 3. Вид на двигатель слева: 1 — бензопровод; 2 — прерыватель; 3 — масляный шуп; 4 — датчик термометра системы охлаждения; 5 — датчик давления масла; 6 — фланец крепления левой опоры двигателя; 7 — сливной краник; 8 — масляный фильтр; 9 — топливный насос; 10 — маслоотделитель системы вентиляции картера; 11 — шланг вентиляции картера.

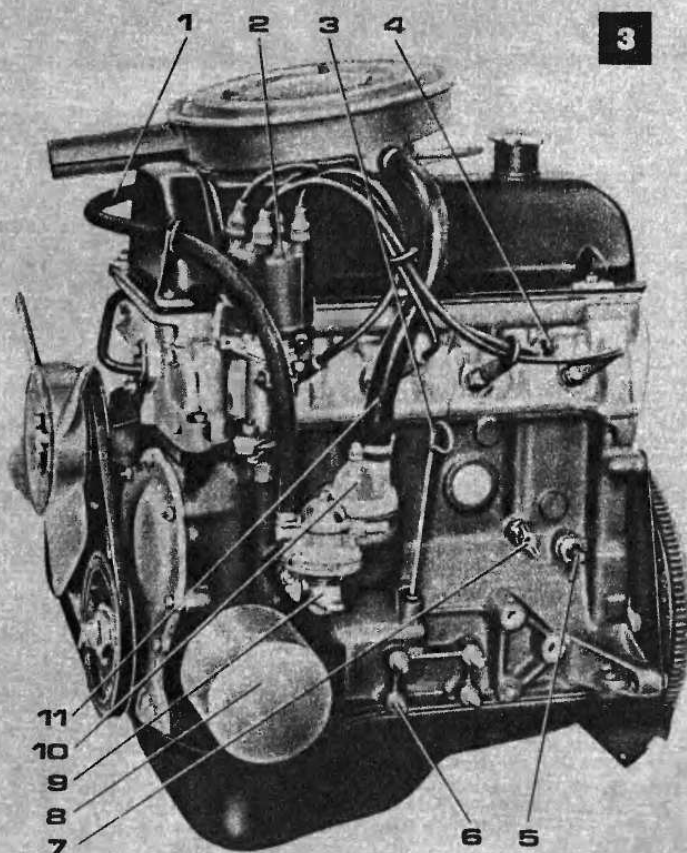


Основные данные для контроля и регулировки

Давление масла в системе смазки прогретого двигателя, кг/см ²	3,5—4,5
Температура охлаждающей жидкости летом, градусы	80
Уровень охлаждающей жидкости в расширительном бачке холодного двигателя	на 6—7 см выше отметки «мин.»
Прогиб (при усилии 10 кг) ремня между шкивами генератора и вентилятора, мм	10—15
Зазоры в клапанном механизме холодного двигателя (для обоих клапанов), мм	0,15
Зазор между контактами прерывателя, мм	0,37—0,43
Зазор между электродами свечи, мм	0,6—0,7
Уровень жидкости в бачках гидропривода тормозов и сцепления	до нижней кромки наливного отверстия
Свободный ход педали сцепления, мм	25
Минимально допустимая толщина накладок передних дисковых тормозов, мм	2
Зазор между колодками и барабанами задних тормозов, мм	0,1—0,15
Схождение передних колес (по кромкам ободов) при полной нагрузке, мм	2—4
Рамка передних колес (по кромкам ободов), мм	1—5
Давление воздуха в шинах (соответственно передних и задних) при полной нагрузке, кг/см ²	1,7 и 1,8

Заправочные емкости, л

Радиатор	3,9
Система охлаждения и отопления	8,5
Система смазки	3,75
Карбюратор	1,35
Главная передача	1,5
Система сцепления	0,215
Гидропривод тормозов:	
передних	0,3
задних	0,29
Амортизатор подвески:	
передней	0,120
задней	0,215
Бачок омывателя ветрового стекла	0,75
Гидропривод сцепления	0,2



СОВЕТСКАЯ СТРАНА ОТМЕЧАЕТ 53-ю ГОДОВЩИНУ ВЕЛИКОГО ОКТАБРЯ.

Уходят годы. Все меньше остается людей, чьи судьбы были непосредственно связаны с революцией, с защитой молодой республики. Немного теперь и среди автомобилистов тех, кто принимал участие в революции и гражданской войне, встречался с Ильичем. И тем дорожке их воспоминания, раскрывающие детали героических дней. К таким воспоминаниям относятся публикуемые на этих страницах журнала заметки, принадлежащие перу одного из организаторов профсоюза шоферов Р. Х. Рыжук и бывшего мотоциклиста-самонатчика С. М. Лосева.

ИСПОРЧЕННЫЕ МАГНЕТО

О том, как петроградские шоферы вывели из строя шестидесят автомобилей Прременного правительства

Мне уже довелось выступать перед читателями журнала с воспоминаниями о том, как в 1917 году под руководством Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов был создан профсоюз шоферов, как с установлением Советской власти решались вопросы автомобилизации, какое огромное значение придавали этому государственно важному делу В. И. Ленин и его соратники. А в памяти о тех насыщенных событиями революционных днях

* «За рулем», 1969, № 8 (ред.).

сохранился еще один, на мой взгляд, значительный эпизод, где действующими лицами были петроградские шоферы.

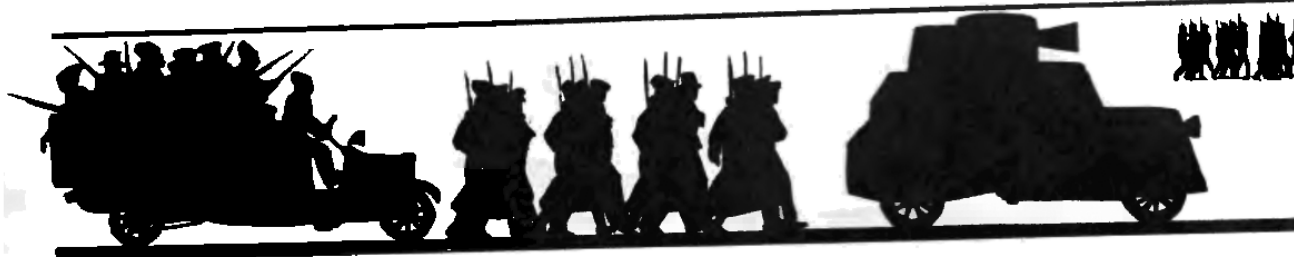
Октябрь 1917 года, как я уже рассказывал, встал меня в Петрограде. В дни вооруженного восстания находился в штабе революции — Смольном, выполняя различные приказания Военно-революционного комитета. Помню, перед началом штурма Зимнего дворца к Смольному со всех концов города спешили за указаниями представители заводов, солдаты, красногвардейцы. Сюда же стягивались отряды вооруженных матросов, подкочили броневики, автомобили.

Буквально за несколько часов до штурма Зимнего меня вызвал член Петроградского Военно-революционного комитета К. А. Мехонишин, с которым мы близко познакомились в профсоюзе шоферов.

— Ты, Роман, нужен сейчас, — сказал он и пояснил: — Я только что от Подвойского, задание срочное, объясню все в дороге. Как там автомобили?

— Наготове, — ответил я.

Ездил я тогда на машине «Павар-Левассор». На ней и отправились мы на задание. Как рассказал мне коротки



С ПАКЕТОМ В КРЕМЛЬ, К ЛЕНИНУ

Служба сложилась так, что весной 1918 года я был назначен в только что переехавший в Москву отдел связи Реввоенсовета Республики. При бедной телефонной сети того времени, недостатке автотранспорта и ненадежной работе трамвая связь между учреждениями поддерживалась в основном красноармейцами на велосипедах (самокатах), развозившими пакеты с различного рода перепиской. У меня был мотоцикл и водительские права, что в то время являлось редкостью. Поэтому меня немедленно включили в небольшой отряд моторизованных «самокатчиков», обслуживавший секретариат зампредреввоенсовета.

Мотоциклетным спортом я увлекся, еще будучи гимназистом. В 14 лет уже ездил на «Мотосакоше» (с зажиганием от батареи сухих элементов и индукционной катушки), потом на двухцилиндровом «Неккарсульме» (с прямой ременной передачей от мотора к заднему колесу). В конце 1917 года мне в руки попал «Нортон» — английский военный мотоцикл с одноцилиндровым длинноходным мотором 600 см³ и трехступенчатой коробкой передач, по тогдашним временам — чудо техники. На этом «Нортоне» и начал военную службу.

Позднее гараж Реввоенсовета получил новые мотоциклы с колясками — «Санбим», «Энфильд», «Клайно» и «Харлей-Девидсон». Они поступали со складов, находившихся на заводе АМО. Мостовые в Москве в то время были булыжными, шины на мотоциклах узенькие, седла и рамы жесткие, так что в конце дежурства мы сильно выматывались. Бензина в эти годы почти не было, и ездили мы на смеси спирта с эфиром, на которой мотоциклы заводились плохо, особенно зимой.

Самокатчики-мотоциклисты развозили главным образом особо важные и срочные правительственные и ведомственные пакеты, на которых часто можно было прочесть «в собственные руки» или «никому другому не скрывать». Последняя форма была установлена Владимиром Ильичем Лениным. В воспоминаниях Л. А. Фотиевой есть упоминание о том, как Ильич, инструкти-

руя свой секретариат, предупреждал: «Не посылайте самокатчика к адресату, не узнав раньше, где он сейчас находится (на заседании, в рабочем кабинете, дома и т. д.). Узнавши точно, где находится адресат, запечатлейте письмо в конверт, прошейте его и вложите сами сургучом. Затем обязательно напшите «никому другому не вскрывать» и предупредите самокатчика, что адресат должен дать расписку на конверте». Вручив пакет адресату, «самскатчик» должен был вернуть конверт с распиской в свой секретариат, а секретарь — показать конверт Ленину. Аналогичный порядок был установлен и в Реввоенсовете, но от нас требовали еще, чтобы конверт, имеющий гриф «в собственные руки», был вскрыт адресатом в присутствии «самокатчика».

За год службы мне пришлось побывать с такими пакетами у многих ответственных военных, советских, партийных работников того времени — Н. В. Крыленко, В. А. Антонова-Овсеенко, С. С. Каменева, С. И. Аралова, Г. Чичерина. Приходилось бывать и в Кремле с пакетами, адресованными Владимиру Ильичу, с надписью «в собственные руки».

В Кремль у меня был постоянный пропуск, по которому я проезжал через Троицкие ворота. Для того, чтобы попасть в кабинет Владимира Ильича, нужно было пройти три поста: в кремлевских воротах, у входа в СНК (т. называемый ближний пост) и пер-

Мехоношин, заключалось оно в следующем. Контрреволюционное Временное правительство готовилось по-своему встретить выступления петроградских рабочих и солдат и вызвало к Зимнему дворцу юнкерские училища. Юнкерами-то и были захвачены на Невском и в других местах, а затем переправлены в здание штаба Военного округа около шестидесяти автомобилей вместе с шоферами.

— Понимаешь, что это значит, шестидесять машин в руках юнкеров? — сказал Мехоношин. — Угнать мы их не сможем, но вывести из строя обещали во что бы то ни стало. И сделать это должны сами шоферы. А ты, Рыжук, ведь многих из них знаешь по профессору. Ясно теперь?

Не доезжая до штаба Военного округа, мы действительно увидели на улице скопление машин. Мехоношин сказал, чтобы я остановил автомобиль, и мы вышли.

На наше счастье никакой охраны возле машин не было, чем мы не могли воспользоваться. Подходим. Шоферы стоят группами, покуряют, разговаривают. Среди них оказались и мои знакомые. Спрашивают: «Откуда ты, Рыжук, появился, что тут делаешь?»

В этой обстановке, конечно, митинговать было некогда. Все решали минуты. Поговорив с одним, другим, высказав настроения шоферов, я объяснил, зачем прибыл и что от них требуется, а Мехоношин добавлял шепотом, мол, это приказ Военно-революционного комитета. Смотрю, напустились ребята, помалкивают. Все понимали, какой это риск: ведь рядом юнкера, и за саботаж можно угодить к стенке. Но тут один шофер быстро пошел к своему автомобилю и, вернувшись, молча показав «карандаш» от магнето (были такие угольные «карандаши» в старых магнето). Для шоферов это было красноречивее всяких слов, и они поспешили к своим машинам. Одни вынимали «карандаши», другие рвали электропроводку и тут же расходились кто куда. Мы с Мехоношиным вернулись к нашему «Панар-Левассору» и благополучно доехали до Смольного.

Вскоре начался штурм Зимнего, а юнкерам так и не пришлось воспользоваться автомобилями, которые у них под носом вывели из строя петроградские шоферы.

Р. РЫЖУК,
персональный пенсионер
союзного значения

ПОРА ЗРЕЛОСТИ

Сорокалетний юбилей отмечает автозавод имени Ленинского комсомола.

В ноябре 1930 года новое предприятие, получившее имя КИМ, собрало первые автомобили «Форд-А» и «Форд-АА». А всего в этом году из ворот завода на далекой тогда окраине Москвы, за Крестинской заставой вышло триста сорок пять грузовиков и двести сорок шесть легковых машин.

Это было начало. Потом завод стал собирать отечественные ГАЗ-А и ГАЗ-АА, на смену которым пришел КИМ-10. А после Отечественной войны начался марш «москвичей»: четырехсотый, четвертый, шестой, седьмой, третий, восьмой, двенадцатый — десятки моделей и их модификаций. Конвейер не останавливался, и не прекратилось строительство, расширение, модернизация самого завода.

Послевоенный ЮЗМА стал отличной школой руководящих кадров нашей промышленности. Там работали А. М. Тарасов, ныне министр автомобильной промышленности СССР, В. И. Дюнин — министр машиностроения для легкой и пищевой промышленности и бытовых приборов СССР, В. Н. Поляков — заместитель министра генеральный директор Волжского автозавода, Л. Б. Васильев — заместитель министра генеральный директор Камского автозавода. В. Н. Тактаров — начальник главного управления по производству автомобильных двигателей. Рабочим пришел на завод в августе 1931 года Иван Александрович Пономарев. Сегодня он заместитель начальника ОТК завода. Нынешний директор АЗЛК Валентин Петрович Коломинков начал свой трудовой путь на предприятии в должности мастера.

104 тысячи «москвичей» увидят свет в этом году (сравните: 585 штук в 104 тысячи). Но и эта цифра далеко не предел в планах завода.

Недалек день, когда вступит в строй «новая территория» АЗЛК. Это целый заводской комплекс, который не уступает существующему производству. Основной корпус новостройки уже оснащается технологическим оборудованием. Здесь много автоматизированных линий, для обработки сырья и заготовки специалисты завода совместно с фирмой «Рено» разработали новейшую технологию.

Мало ли пришлось потрудиться строителям автозавода над освоением 40 гектаров болотистой поймы реки Ижмы. Одних свай было забито в слабые грунты более 10 тысяч.

Этот этап — позади. Идет монтаж оборудования. С выходом на проектную мощность завод будет ежегодно выпускать двести тысяч автомобилей.

ПАРАД ВЕТЕРАНОВ

В одно из воскресений Центральный автомотоклуб работников автотранспорта Латвии организовал в Риге день отдыха автомобилистов. Открылся он необычным парадом. От площади Четырнадцатого июня в сторону Бикеринкской трассы двинулась колонна машин. Первым шествовал ФИАТ образца 1925 года. А за ним в порядке «возраста» шли автомобили различных марок, вплоть до самых новых машин.

У рижан сохранилось много старых автомобилей и мотоциклов. И на этом параде можно было увидеть редкие экземпляры когда-то знаменитых марок.

После парада был проведен конкурс на лучшее всего сохранившуюся оригинальную и самую старую модель автомобиля и мотоцикла. Чемпионом среди «старинных» оказался ФИАТ-508. Он принес своему владельцу А. Стумбрису специальную медаль. Считают, что это самая старая машина в Риге. Чемпионом среди мотоциклов оказался ФН выпуска 1918 года. Его хозяин Ю. Кроман следил за ней даже два года по гоночной трассе. Это один из первых в мире «карданных» мотоциклов.

Инженер-капитан I ранга
в отставке
С. ЛОСЕВ,
кандидат технических наук,
лауреат Ленинской премии

Рис. А. Козловского



коммутатором третьего этажа — непосредственно перед кабинетом Ленина (верхний пост).

Первый пост обычно пропускал «санитарчиков», не останавливая: достаточно было показать на ходу постоянный пропуск. Второй — осматривал конверты пакетов; обычные оставлял у себя, а пакеты с надписью «за собственные руки» отдавал обратно и направлял к «верхнему посту», который пропускал в секретариат Ленина.

Только на третий, а может быть, четвертый раз, привелось вручить конверт лично Владимиру Ильичу. Это было много вечером, в марте 1919 года.

Получив пакет в Реввоенсовете, раздавшемся на Знаменке (теперь улица Фрунзе), я быстро проехал Троицкую заставу и очутился на территории Кремля. Прошел, как обычно, через ворота и оказался перед дверью кабинета Ленина. Владимир Ильич сидел за своим столом. Отбросив от бумажки, он кивнул мне рукой. Я подошел и протянул ему пакет. Вынув пакет по стойке «смирно», я начал наблюдать за движением пакета. Он еще раз взглянул на пакет, улыбнулся и взялся за пакет. Заметно отрезав край конверта, он достал письмо. Затем что-то мне показалось, и я начал бумажку обрезать. В этот момент разрезанную бумажку с резинкой на кончике, он передал прежний адрес. Бумажка была такая:

— Это письмо в Кремль...





Слет окончен. Поход продолжается! Эти слова стали своего рода клятвой юных следопытов. Их повторяли в Бресте и Москве, в Ленинграде и Киеве. Повторили в Ульяновске, где состоялся V Всесоюзный слет участников походов по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. В этом году он был посвящен 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина и 25-й годовщине победы над фашизмом.

Юность верна клятве. После каждого слета миллионы юношей и девушек, среди них большие отряды досафовской молодежи — члены многочисленных мотоциклетных и автомобильных секций, курсанты автомототилубов отправляются в походы, автомотопробеги по местам, связанным с жизнью и деятельностью великого вождя революции, по дорогам боевой славы. Выполняя свой патристический долг, они несут в массы военно-технические знания, создают музеи, берут шефство над инвалидами и семьями погибших.

Давно это четыре делегации, тысячи двести участников V Всесоюзного слета обменялись опытом военно-патристической работы, приняли участие в военной игре под кодовым названием «Знамя победы», дружно провели однодневный ленинский субботник на предприятиях и стройках Ульяновска, на полях области. В эти юмористические дни, когда страна празднует 53-ю годовщину Великого Октября и готовится к встрече XXIV съезда ленинской партии, юные следопыты снова устремились туда, где их деды, отцы, братья бились за Советскую Отчизну, где кипит ныне труд во имя коммунизма. Слет окончен. Поход продолжается!.

● Ступай нас, юность страны! Ради — на площади имени В. И. Ленина.

НА РОДИНЕ ИЛЬИЧА



● Так вспыхнул факел слета, доставленный в Ульяновск мотоэстафетой из городов-героев.

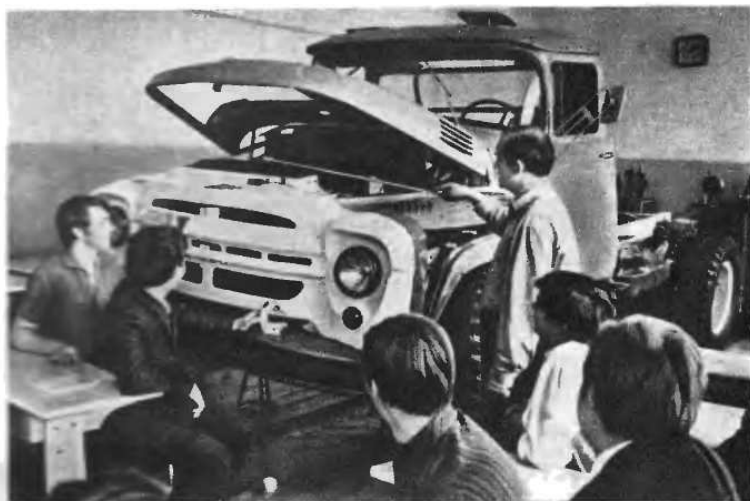
● Боевые машины Ульяновского танкового училища совместно с поддерживающими подразделениями следопытов ведут «наступление».



● Ребята из Удмуртии встретились с ветераном войны танкистом А. С. Ширлевым. Слева направо: Ю. Хохряков, Ю. Копысов, А. Пьянков, В. Кизенко, Н. Журавлев, А. Гайцов, В. Диденко, А. Новиков.

● Автобусы с участниками слета направляются в район военной игры «Знамя победы».

Фото В. Ширцов



О НОВОМ ПО- НОВОМУ

В классе по устройству автомобиля ЗИЛ-130. Занятия ведет преподаватель Б. Н. Медведев.

Фото И. Бахтина

Познакомимся сначала с учебными аудиториями этого просторного светлого здания. Открыв дверь с табличкой «ЗИЛ-130», вы окажетесь в просторном классе, где стоит, поблескивая свежей эмалью, красавец грузовик. Здесь же узлы, агрегаты с разрезами, закрытые прозрачными колпаками и снабженные подсвечивающими лампочками. Закотите поглядеть, как работает двигатель, — включите электромотор. Для этого надо нажать кнопку на пульте управления, смонтированном в стол преподавателя. Вот вспыхивают лампочки, имитирующие свечи зажигания, начинает вращаться коленчатый вал, поднимаются и опускаются поршни, словом, приходит в движение все взаимодействующие части двигателя и другие агрегаты автомобиля. Наглядно!

Посетим класс технического обу-

живания автомобилей. Здесь стоят ГАЗ-53, два ЗИЛ-130, ГАЗ-66, кроме того, две кабины и два двигателя — восемь рабочих мест. Оборудование класса помогает также обнаруживать неисправности, которые могут подстеречь водителя в пути.

С большим искусством оснащен и класс, где изучают правила движе-

ния. Мы с вами совершаем экскурсию по аудиториям Краснопресненского автомотоклуба ДОСААФ столицы. В предыдущем номере «За рулем» о нем уже упоминалось. Сейчас о деятельности коллектива этой учебной организации, о том новом, что вносит он в подготовку специалистов для Советских Вооруженных Сил, рассказывает председатель Московского городского комитета ДОСААФ Николай Михайлович ЗЕРНОВ.

Руководители, преподаватели, инструкторы, мастера производственного обучения, прививающие курсанты и спортсмены клуба активно готовятся достойно встретить XXIV съезд КПСС. Они обсудили постановление ЦК ДОСААФ, одобряющее инициативу Омского образцового автомотоклуба, который взял повышенные производственные обязательства. Так же, как и мы, краснопресненцы единодушны в своем стремлении к еще большей самостоятельности изучать ленинские идейно-теоретическое наследие, воспитывать в себе лучшие качества советских патриотов — высокую убежденность, беззаветную преданность Коммунистической партии, готовность к защите Советской Родины.

Многие пункты предсъездовских социалистических обязательств касаются качества обучения и воспитания будущих воинов, улучшения материальной работы, оказания помощи первичным организациям.

Где же этот клуб принял первые шаги? Из пещер столичных строителей. Надо отметить, что все те последние месяцы, когда возводился и оборудовался здание, мо-

лодежи, комсомольцы были активными помощниками строителей. Они рыли траншеи для теплотрассы и телефонного кабеля, благоустривали территорию, помогали в отделке помещений. А дружный преподавательский коллектив тем временем проявил максимум инициативы, рационализаторской смекалки для оснащения классов. Использовался опыт Московского автомоторного института, учебных комбинатов, школ профтехобразования.

Покончить с примитивизмом, с кустарщиной в обучении будущих водителей, стать вровень с требованиями современной подготовки технических специалистов — такой был замысел. Чтобы его осуществить, потребовались машины и агрегаты новых автомобилей. Кочу сивать спасибо коллективам московских и горьковского автоавтомобилей. Они очень помогли клубу.

Продуманное с педагогических и даже эстетических позиций оборудование классов — первое, что достойно подражания в клубе на Красной Пресне. Это очень важно. Я вникаю и с такими учебными организациями, где по номенклатуре, вроде бы, есть все необходимое, но так представлено, что глядеть не хочется, не то что изучать.

Научно-технический прогресс, оказывающий огромное воздействие на развитие народного хозяйства, техническую оснащенность армии и флота, предъявляет высокие требования к качеству подготовки специалистов. И когда краснопресненцы задались целью покончить с «плакатными» методами, расстаться со старинкой, они подумали не только о новых моделях машин, агрегатов и их умелом размещении в классах. Новизна должна пронизывать весь учебно-воспитательный процесс. Нужно было перестроить работу методического и педагогического советов, расширить сферу их деятельности, повысить методические и технические знания самих учителей.

Учеба преподавателей, инструкторов, мастеров — процесс непрерывный. Вот и сейчас методический совет, которым руководит начальник клуба Б. П. Иванов, поддерживает тесную связь с методическим кабинетом ЦК ДОСААФ, соответствующими кафедрами МАДИ, методистами автошкол, старается внедрить новое, что появляется в педагогической, военно-патриотической практике автомотоклубов нашего Общества и автотранспортных учебных заведений столицы.

Значительно оживилась деятельность педагогического совета. Обсуждение лекций, учебных планов, взаимное посещение занятий, открытые уроки — формы, правда, известные, но не везде сполна используемые, — стали в клубе правилом.

Все больше находят применение технические средства обучения, и прежде всего в классе правил движения, — кинофильмы, магнитофоны, диафильмы, контролирующие и экзаменующие машины. В клубе на Красной Пресне оборудован класс программированного обучения — это тоже плод труда рационализаторов. Машина пока пять. В четырех из них заложено по 96 вопросов, касающихся правил движения. Пятая — универсальная, на 435 вопросов. Ее можно применять и на занятиях по устройству автомобиля.

О программированном обучении следует сказать особо. Сейчас едва ли найдется человек, сомневающийся в пользе обучающих и контролирующих машин. В военных учебных заведениях, например, они стали обычной принадлежностью классов. Обучающие машины внедряются и в ряд автомотоклубов ДОСААФ. Но, к сожалению, по-

ка слабо. Опыт же Краснопресненского и других клубов показывает, что программизированное обучение, объективный и систематический контроль за успеваемостью будущих водителей способствуют развитию у них активного мышления, повышают производительность учебного процесса. И именно малые обучающие машины на базе электромеханических устройств, по нашему мнению, — самое верное и реальное сейчас средство к достижению этой цели. Между тем рационализаторы, работающие над созданием обучающих машин, пока разовошлись, усилили их практически никто не направляет. Клубам нужны описания и чертежи доказавших свою эффективность обучающих машин.

Стремлением совершенствовать учебную работу, героико-патриотическое и воинское воспитание будущих армейских водителей живут коллективы Калининского, Пролетарского и других автомотоклубов Москвы. За три года, прошедшие после принятия нового Закона о всеобщей воинской обязанности, возложившего на ДОСААФ подготовку технических специалистов для Вооруженных Сил, учебные организации столицы, как и всего нашего патристического Общества, обогатились опытом воспитания и обучения молодежи применительно к требованиям воинской службы. Еще более активной учебно-воспитательная работа стала в дни подготовки к XXIV съезду КПСС. Учебные организации столицы по примеру работников Омского образовательного автомотоклуба ДОСААФ, стремясь достойно встретить съезд партии, обязались добиваться, чтобы каждый второй призванный заслужил право на получение знака «За отличную учебу», а большинство юношей, обучающихся в клубах, сделало нормативы спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины» и не менее половины стало разрядниками по военно-техническим видам спорта.

Работники городского комитета ДОСААФ, направляя и контролируя деятельность своих учебных организаций, обобщают и распространяют передовой опыт, помогают теоретическому росту преподавателей. Одной из действенных форм учебы стали семинары. Летом их было проведено несколько. В клуб на Красную Пресню педагоги собирались, например, за тем, чтобы ознакомиться с классами, оборудованными новой техникой, и с практикой программизированного обучения. На базе Фрунзенского автомотоклуба был проведен семинар преподавателей правил движения. В городском автомотоклубе собирались инструкторы вождения.

Разумеется, сказанное в этой статье не исчерпывает всех аспектов подготовки технических кадров для армии и флота. Чтобы выполнить требования к учебным организациям Общества, изложенные в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года и в Законе о всеобщей воинской обязанности, необходимо еще многое сделать как в совершенствовании материально-технической базы, так и в повышении уровня всей учебно-воспитательной работы. На это и направленные усилия коллективов наших клубов.

П. ЗЕРНОВ,
председатель Московского
городского комитета ДОСААФ

«Просить товарища Ленина и весь Совет Народных Комиссаров о проведении шоссейной дороги от Ветлуги до с. Широкова, в чем мы, крестьяне Широковской волости, предлагаем все свои силы к устройству вышеуказанной дороги. Просим Совет Народных Комиссаров субсидировать нам на устройство шоссейной дороги в память Октябрьской революции. Какой бы крестьянин не поехал, будет помнить Октябрьскую революцию, потому что мы, крестьяне, много сот лет купаемся в этой проклятой романовской грязи...»

Такую резолюцию приняли единогласно крестьяне села Широкова Ветлужского уезда в 1918 году на митинге в честь первой годовщины Октября.

Да, сотни лет благодатный Нижегородский край, как и вся Россия, нас тя-

далеко вперед, как этот успех отразился на их житье-бытье, на экономике.

Первая встреча — с Федором Михайловичем Рекуновым, директором строящихся дорог облдоруправления. Ветеран дорожного строительства, ставшего призванием его жизни, начинал здесь когда-то почти на пустом месте. Его работа отмечена высшей правительственной наградой — орденом Ленина.

— В одиночку дорожникам немного удалось бы достичь. Не хватало ни средств, ни рабочей силы, а техники было — кот наплакал, — рассказывает Федор Михайлович. — Поэтому действовали мы по принципу: дороги нужны всем, строить их должны все! Особых доказательств для подтверждения этой истины не требовалось. На проселках из года в год дежурили тракторы, чтобы вытаски-

Дороги нужны

жий крест жуткого бездорожья. По лесам, топам и болотам везли от Нижнего Новгорода к Москве народное ополчение Минин и Пожарский. Через двести лет побывавший здесь Пушкин писал: «Представьте себе насыпи с обеих сторон — ни канавы, ни стока для воды, отчего дорога становится ящиком с грязью...» Такой же оставалась картина и в начале века двадцатого. Территория нынешней Горьковской области далеко простирается с севера на юг, а в наследство от царизма здесь осталась лишь одна мало-мальски пригодная дорога «общегосударственного значения» — печальная память «Владимирка», по которой месили грязь арестантские этапы. Этот тракт, ведущий от Москвы к Казани, пересекал область в узкой ее части с запада на восток, а обширные пространства севернее и южнее в пору дождей и распутицы на многие недели оказывались отрезанными от мира.

Не удивительно, что крестьяне первую свою просьбу к новой, народной власти связали с самым насущным — дорогой. Их давняя уже резолюция подсказала тему и программу сегодняшней редакционной командировки. Оговоримся сразу, что специальный корреспондент журнала направился в Горьковскую область не за тем, чтобы разузнать, как там сейчас обстоит дело с дорогами. На такой вопрос я получил ответ еще в Москве: все 46 районов области теперь связаны с областным центром дорогами с твердым покрытием. Хотелось узнать другое — что помогло горьковчанам в строительстве местных дорог шагнуть так

важно застрахивать автомобили. Калечили, рвали их на части. Ясно было, что выгоднее при помощи этих самых машин раз навсегда построить хорошую дорогу. Страдала от бездорожья промышленность: подвоз и вывоз — тяжкая проблема. Поэтому начали сообще, и дело пошло...

Первый опыт народной стройки относится к годам, предшествовавшим войне, когда с помощью городского и сельского населения проложили две дороги от Горького до Кулебаки, одну — через Муром, другую — через Арзамас, общей протяженностью около 440 километров. Надежную транспортную связь с областным центром получили сразу 11 районов. Однако Великая Отечественная война и послевоенные первоочередные заботы надолго затормозили дорожное строительство. Возобновили его лишь в 1956 году прокладкой жизненно необходимой автодороги от центра на север области к городу Шахунье с ответвлениями на Городец и Ветлугу.

— Строили мы ее вместе с рабочими и инженерами Горького, Балахны, Бора, Гордце, вместе с колхозами и совхозами северных районов, — вспоминает Федор Михайлович. — На строительные участки выходило до шести тысяч человек. Бригады приезжали со своими палатками, инструментом, самосвалами, бульдозерами, тракторами, скреперами. Не скупились заводы и на материалы — цемент, железо, щебень. В 1958 году были готовы все 260 километров нового шоссе. И сразу преобразилась лесная глухомань, где когда-то прятались от ми-



Новая дорога Бор — поселок им. Па-
рижской коммуны.

ра раскольников. Если на старом же-
лом тракте рекордом были десятки ты-
сяч тонн грузов, перевезенных в год, то
теперь он перевалил далеко за милли-
он. Дорога дала себя окупить.

Несмотря на этот блестящий резуль-
тат, находились и противники «всеобщего
строительства» — дотошные пред-
ставители «прогресса». Сомнения рас-
сеяны были в 1958 году, когда пра-
вительство одобрило опыт горьковчан,
а Президиум Верховного Совета РСФСР
поднял вопрос об участии всех хозяйствен-
ных организаций в строительстве и ре-
монте автомобильных дорог. С тех пор
строительство дорог стало нормой. Де-
ло быстро пошло вперед. Каждый год
составляются карты области, оказывались
исчерпаны все новые автодорожные исчер-

организаций области ежегодно участво-
уют в дорожном строительстве. Повго-
ряем, что речь идет о дорогах област-
ного масштаба.

При прокладке новой дороги прихо-
дится делать земляные насыпи, устраи-
вать высокие дамбы — переходы через
овраги. А ведь это готовая плотина,
если водосток сделать не у самой по-
дошвы, а на высоте берегов оврага. И
здесь, где это возможно, дорожни-
ки создают колхозникам искусственные
водоемы. Так хозяйственная инициати-
ва, не ограничиваемая ведомственными
интересами, позволила сделать дорогу
и косвенным источником доходов для
экономики области.

Большую помощь получают дорожни-
ки от промышленности и хозяйственных
организаций области, строящих 60—70
километров дорог в год. Но неправиль-
но было бы думать, что успеха они до-
бьются чужими руками. Ведь общий объ-
ем годового строительства составляет
250—260 километров дорог с твердым
покрытием.

Делом откликнулись горьковские до-
рожники на решения июльского Плену-
ма ЦК КПСС о дальнейшем подъеме
сельского хозяйства. За счет внутренних
резервов, сверх всяких планов строи-
тельные участки и управления асфальти-
руют в колхозах площадки для сушки и
хранения зерна, прокладывают подъезд-
ные пути к свиноматочным пунктам.

Какой же экономический эффект да-
ет развитие сети хороших дорог? Ог-
ромный, но точные цифры тут вывести
трудно: слишком много приобретенного
и не потерянного надо принимать в рас-
чет. Вот пример одного Пильнинского
района, расположенного на востоке об-
ласти. Девять лет назад на его террито-
рии не было ни одного километра доро-
ги с твердым покрытием. Сейчас три
асфальтированных полотна ведут из
Пильны в Сергач, Сеченово, Курмыш.
Зеленая улица до самого областного
центра. И сразу же резко снизилась се-
бестоимость тонно-километра. Вчетверо
увеличилась перевозка грузов. С 3 до
8 миллионов рублей возросли годовые
доходы колхозов района. А районы в
области, как уже говорилось, — 46. Ес-
ли даже прикинуть только эти цифры,
далеко не все отображающие, итог по-
лучается очень внушительный.

Сбылась мечта крестьян села Широ-
кова, писавших В. И. Ленину на заре Со-
ветской власти. Теперь асфальтирован-
ное шоссе от него выходит на магист-
раль Горький — Шахуня.

Не все еще в дорожном хозяйстве так,
как хотелось бы. Нужно побольше тех-
ники, специалистов. Вместо капризной и
ненадежной паромной переправы через
Ветлугу необходим хороший мост, соо-
ружение которого своими силами пока
не по плечу. Горьковские дорожники
мечтают о создании единой специализи-
рованной дорожно-строительной фирмы
с новейшей техникой, передвижными
механизированными отрядами и своим
штатным архитектором. Но и то, что
сделано ими, заслуживает самой высо-
кой оценки. Ведь не зря говорят: до-
рога — это жизнь.

А. КУЗНЕЦОВ,
спецкор «За рулем»

Горьковская область



Традиционное моторалли, устраи-
ваемое Международной мотоциклетной фе-
дерацией (ФИМ), в этом году финиши-
ровало в столице Чехословакии Праге.
На огромный стадион прибыло более
500 спортсменов из 14 стран Европы.
Здесь можно было увидеть моторолле-
ры и мотоциклы почти всех типов, вы-
пускаемые ныне мировой мотоциклет-
ной промышленностью, — от 50-кубо-
вого «Симсона» до 1000-кубового «Хар-
лея».

Члены советской команды, одной из
самых представительных, ехали на оте-
чественных «вятиках», «туристах»,
«восходах», ИЖах и «днепрах». Все ма-
шины, стартовавшие в Бухаре, Чебо-
бынске, Ижевске, Вятских Полянах и
других городах страны, прошли в зной
и ненастье тысячи километров труд-
ных дорог и без потерь прибыли в
Прагу.

Центральный чехословацкий авто-
мотоклуб, внешнеторговое объединение
«Мотоков», завод «Ява» и другие орга-
низации радушно приняли гостей. Об-
ширная программа, подготовленная для
участников ралли, включала экскур-
сию по достопримечательным местам
красавицы Праги, посещение замка
Конопичте в живописном уголке под
Прагой.

На одном из пражских стадионов
состоялся спортивный праздник. Гонки
по гравейной дорожке, выступления мо-
тоциклистов-акробатов, авиамodelи-
стов, пуск моделей ракет, прыжки с па-
рашютом и, наконец, представление,
показанное большой группой спорт-
сменов оборонного общества СВАЗАРМ,
— все это надолго останется в памяти
зрителей.

Гости Праги познакомились с народ-
ными и современными танцами и пес-
нями Чехословакии. В одном из лу-
чших залов — «Люцерне» перед ними
выступали самодеятельные ансамбли.

В последний вечер пребывания мо-
тотуристов в Праге были объявлены
результаты ралли и вручены награды.
Главный приз завоевала советская
команда, набравшая лучшую сумму
очков — 232 320. Кроме того, наши
спортсмены получили «Кубок Монако»
за наибольшее количество моторолле-
ров. Команда клуба «Навон» удосто-
ена специального приза за самый даль-
ний пробег. Одна из почетных на-
град — приз имени Юрия Гагарина за
наибольшее число участников-мотоцик-
листов — вручена команде ГДР. Сре-
ди клубных команд победила «План-
ета» из Ижевска.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
участник моторалли ФИМ

ВСЕМ

Вот богатый, густонаселенный юг обла-
сти ветвился от основной магистрали
на север. И вот итог десятилетия —
в каждом году все районы получили
каждому транспортную связь с обла-
стным центром. Затем развернулось стро-
ительство межрайонных дорог, на по-
следний день была поставлена задача соз-
дать сеть местных дорог с твердым по-
крытием для выхода колхозов и совко-
зов на магистральные трассы, к станци-
ям и пристаням.

Современному дорожнику не одино-
ко. Вспомогательные механизмы, они
составляют основу будущего шоссе — земля-
ные насыпи, выемки, кюветы.
А наши помощники из города и
деревни доделывают все остальное.

Гатчинский район, участок местной до-
роги Ушаково — Икково. Здесь трудится
бригада, которую возглавляет старший
механик отдела главного механика за-
вода Михаил Григорьевич Яковлев. В со-
ставе бригады 28 шоферов, бульдозери-
сты, экскаваторщики. Они прибыли
сюда со своими машинами, инструмента-
ми, даже с посудой и поваром. Загоре-
лые люди работают с настроением.

— Решили потопориться, сдать объ-
ект пока нет дождей, — объясняет бри-
гадос:

Объект — километр готового шоссе с
железобетонным переходом через руч-
ей. Его сметная стоимость — 53 тыся-
чи рублей — полностью оплачивается
комбинатом в соответствии с упомяну-
тым Указом, по которому две десятых
процента валовой стоимости продукции
предприятия отчисляется на строитель-
ство местных дорог. Проселок, пролега-
вший тут раньше, формально не стоил
ничего, но он долгие годы калечил
проезжающие машины, лихорадил эко-
номику района.

Горьковский автомобильный завод по-
строил механизмы летом 6 километров
дороги с твердым покрытием в Варна-
вском районе, а всего за последние
пять лет продолжил 120 километ-
ров усовершенствованных дорог. Самые
сложные промышленные предприятия Ар-
замаса строят 16-километровую объезд-
ную дорогу вокруг города. Автохозяй-
ству поручена прокладка тоннеля под
железнодорожным полотном, поскольку
его машины больше всего простаивают
у заставных шлагбаумов переезда. Око-
ло 30 заводов, фабрик, хозяйственных

БЕСЕДЫ НА ОБОЧИНЕ

4. ОСТОРОЖНО! — ПОВОРОТ...

«Авось, дотяну потихоньку до гаража» — эту психологическую ошибку иногда допускают не только при слабых тормозах, но и при неисправном рулевом управлении. Опасная ошибка.

Чтобы ничего с вами не приключилось, надо заблаговременно съезжать на обочину, если обнаружилась хотя бы малейшая неисправность в рулевом управлении. Не говоря уж о безопасности, вы этим еще выиграете время — ведь на устранение неисправности требуется иногда всего несколько минут, которые можно будет с лихвой наверстать, если ехать с нормальной скоростью и с хорошим настроением, а не «дотягивать до гаража».

Водитель в дороге иногда не замечает, что неисправно рулевое управление. Между тем определить это не так уж сложно.

Если, например, автомобилем трудно управлять или он плохо «держит» дорогу, то наиболее вероятен чрезмерный люфт рулевого колеса. Давайте же его проверим. Это можно сделать даже без люфтомера. Нет, нет, только не в движении, пожалуйста! Остановите машину. Поставьте ее на обочину. Сейчас мы с вами этим займемся.

Попытаемся сначала установить самый факт слишком большого люфта. Для этого достаточно энергично покрутить руль в обе стороны (автомобиль стоит) и посмотреть, как реагируют передние колеса. Если они почти не поворачиваются, то люфт, безусловно, выше нормы.

Остается лишь уточнить размеры этого отклонения. Поверните рулевое колесо в крайнее положение — ну, например, вправо, до момента, когда передние колеса автомобиля начнут поворачиваться. Зафиксируйте это положение меткой. Теперь поворачивайте его влево, опять-таки до тех пор, пока колеса автомобиля не начнут поворачиваться в другую сторону. Отметив и это положение рулевого колеса, замерьте расстояние между метками на



ободе. На автомобилях «Золотой-965» и «Москвич-407» оно не должно превышать 35 мм, на машинах Горьковского автозавода — 40 мм, «москвичах» моделей «408» и «412» — 25 мм (запомните попутно, что при измерении люфтомером допустимый люфт должен быть, соответственно, не более 10, 10 и 8 градусов).

Итак, мы убедились, что люфт рулевого колеса, действительно, чрезмерно велик. Как найти причину?

Первым делом проверим надежность крепления картера рулевого механизма, а также рулевого колеса на валу. При необходимости подтянем разболтавшиеся гайки. Затем надо проверить рулевой привод. Это делают вдвоем. Я буду поворачивать рулевое колесо то влево, то вправо, а вы на ощупь определите места, где ослабло крепление. Обратите внимание на надежность крепления и шплинтовку следующих деталей: сошки на валу, продольной рулевой тяги, верхнего рычага левой поворотной цапфы, рычага поворотных цапф, поперечной рулевой тяги. Теперь попробуйте покачать тяги влево и вправо, вперед и назад. Не качаются? Значит все хорошо — в шарнирных соединениях люфта нет.

Ну а в самом рулевом механизме? В первую очередь проверим, не увеличился ли зазор в подшипниках червяка.

Для этого поднимем переднюю ось автомобиля домкратом, повернем рулевое колесо на один оборот влево и закрепим его в таком положении, привязав к стойке ветрового стекла. Теперь вам опять понадобится помощник. Положите руку на рулевую колонку так, чтобы большой палец касался торца ступицы рулевого колеса, а я буду в это время сильно раскачивать вывешенные передние колеса. Ну как — заметили что-нибудь? Если большой палец ощущает осевое перемещение ступицы, значит в подшипниках червяка наличный люфт. Как его устранить? Регулировкой. Надо установить прокладки под нижней крышкой картера рулевого механизма (в автомобилях «Волга», ГАЗ-53А, ГАЗ-66) или вращать регулировочную гайку в передней части картера рулевого механизма (автомобили «Москвич» и другие).

После этого остается проверить и отрегулировать зацепление червяка с роликом. Поставим колеса в положение, соответствующее прямолинейному движению автомобиля, и разъединим сошку с продольной тягой (то есть отсоединим шаровой палец тяги от сошки). Если для этого нет специального съем-

ника, можно просто ударить раза два молотком по боковой поверхности и ловки сошки, так, чтобы не повредил резьбу на пальце.

Теперь покачивайте сошку в плоскости ее вращения. Есть люфт на ее конце? Он не должен превышать 0,2–0,3 мм. Гораздо больше? Ну вот, мы и нашли, в чем выгода. Нужна ли регулировка бокового зазора в зацеплении червяка с роликом.

У автомобилей ЗИЛ для этого достаточно удалить прокладки. У большинства же машин регулировка осуществляется вращением на боковой крышке картера рулевого механизма. Ввертывая винт в картер, переместите вал сошки с роликом к червяку — таким образом устраняется боковой зазор. Наконец, заверните контргайку этого винта. Только не перестарайтесь! Тут затянутая гайка может быстро вывести рулевой механизм из строя, а кроме того, ухудшить устойчивость автомобиля в движении, так как колеса после поворота не будут устанавливаться в исходное положение.

Итак, люфт руля мы устранили. Вот теперь, пожалуйста, можете проверить машину на ходу. Это даже необходимо. И если рулевое колесо будет поворачиваться туго, надо отпустить регулировочный винт или регулировочную гайку на $\frac{1}{8}$ часть оборота.

Впрочем, тугое вращение руля — это тоже неисправность, но уже другая. Причины может быть несколько: слишком затянуты подшипники червяка; заедает вал рулевой сошки (возможно, что и шаровый поворотный цапф); нет нужного зазора в рабочей паре ролика с червяком в зацеплении. Может быть, появились задиры, а ты в посторонние предметы в картере рулевого механизма. Не исключено также, что в этом картере попросту мало смазки. Есть еще одна причина, которая, правда, к рулевому управлению не относится. Вспомните о давлении в шинах передних колес. «Приспущенные» шины порой весьма натурально самодвижутся признаки «заедания» руля. И еще не поленились взглянуть под машину — не потуги ли руды вые тяги? Это важно и для сохранения покрышек.

Во всех случаях обращайтесь серьезное внимание на шплинтовку гаек. Нигде так не опасно самопроизвольно отвертывание их, как в рулевом приводе! И последний совет. Не развивайте слишком большую скорость, когда едете по плохой дороге, и не слишком часто «крутите» колеса, когда автомо-

ШКОЛА



МОЛОДОГО ВОДЕРА

Рисунки
С. Ильинского

