

Нет автора

Журнал "За рулем"

№6, 1965

УДК 656
ББК 39.1
Н57

Нет автора

Н57 Журнал "За рулем": №6, 1965 / Нет автора – М.: Книга по Требованию, 2024. – 36 с.

ISBN 978-5-458-69101-7

"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 978-5-458-69101-7

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

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.

СЕЛУ—МЕХАНИЗАТОРОВ ШИРОКОГО ПРОФИЛЯ

В честь великой

Победы

Эстафета городов- героев

А. БАТАШКОВ,
председатель Ставропольского
краевого комитета ДОСААФ

На безбрежных полях Ставрополья закончился первый этап битвы за новый высокий урожай — засеяны многие десятки тысяч гектаров плодородной земли. Поднимается зеленая хлебов. Пройдет еще немного времени и труженики полей приступят ко второму этапу — уборочным работам. Как в пору весеннего сева, так и в пору уборки решающая роль в успехах на полях принадлежит сельским механизаторам. Значение механизации сельского хозяйства с каждым годом повышается. На мартовском (1965 г.) Пленуме ЦК КПСС указывалось, что интересы подъема сельского хозяйства требуют решительного усиления материально-технического оснащения колхозно-совхозного производства, более производительного использования имеющейся техники.

Отрадно отметить, что среди многочисленной армии технических специалистов — тружеников полей — немало воспитанников патристического Общества, людей, получивших профессии шоферов, трактористов, комбайнеров на курсах при организациях ДОСААФ.

Вот уже несколько лет подряд такие крупные колхозы края, как имени Ипатова Ипатовского района, имени Сараева Петровского района и другие, где в сельскохозяйственных работах заняты сотни машин, в том числе и автомобилей, полностью обходятся механизаторами, обученными в ДОСААФ без отрыва от производства.

В сельском хозяйстве края трудятся многие тысячи шоферов, трактористов, мотористов и других специалистов — воспитанников ДОСААФ.

Однако поля, фермы колхозов и совхозов оснащаются все новыми и новыми механизмами. Поэтому и потребность в кадрах специалистов растет. Чтобы пополнить их ряды, повысить их техническую грамотность, многие комитеты ДОСААФ под руководством партийных организаций в зимнюю пору проявили большую заботу о подготовке механизаторов широкого профиля. В том же колхозе имени Ипатова при досаафской организации создана стабильная учебно-техническая база — оборудовано несколько классов, располагающих самыми различными агрегатами, механизмами, деталями автомобилей, тракторов, комбайнов. Занятия здесь проводят инженеры, техники и другие специалисты. Для обучения практическому вождению руководство колхоза выделило необходимое количество машин и разрешило пользоваться

ся мастерскими для разборочно-сборочных, слесарных работ.

Обучение механизаторов смежным специальностям выгодно колхозному производству: в горячую пору сева, уборки урожая позволяет наладить непрерывную работу агрегатов, повышает заинтересованность людей в труде.

В колхозе имени Ипатова десятки людей имеют по несколько специальностей.

По примеру передовых организаций ДОСААФ подготовкой механизаторов широкого профиля прошедшей зимой занимались во многих других хозяйствах. Например, в колхозе имени Кирова к началу весенних работ было подготовлено 39 трактористов, столько же механизаторов закончили курсы мотоциклистов. 97 шоферов имеют еще по две-три специальности. Значительно улучшилась подготовка технических специалистов в колхозе имени Чапаева.

Развернувшееся в крае соревнование между сельскими организациями Общества за новый подъем оборонно-массовой работы, за то, чтобы в течение ближайшего времени смежными профессиями овладели все механизаторы, занятые в колхозном и совхозном производстве, охватило Ставрополье и дало возможность уже в этом году обучить новые большие отряды механизаторов. Дальнейшее совершенствование деятельности сельских организаций ДОСААФ, увеличение сети технических курсов, повышение качества обучения специалистов, воспитание у колхозной и совхозной молодежи любви к технике, к умелому ее использованию и будет нашим конкретным вкладом в реализацию решений мартовского Пленума ЦК КПСС.



Фото В. Бровка.

Многие молодые патристы Кисловодского района Ставропольского края получили специальность шофера на курсах при автомотоклубе ДОСААФ.

На снимке: преподаватель П. И. Салит с группой слушателей курсов в автомобиле ГАЗ-51.

Волгоградцы торжественно проводили в путь автомотоэстафету города-героя на празднование дня Победы, в Москву. После многотысячного митинга на площади Павших борцов алый стяг с изображением боевой медали за оборону города-героя на полотнище и лентами орденов Ленина и Красного Знамени на древке был вручен командиру колонны полковнику И. Ведешину, и эстафета приняла старт. В составе делегации знатные люди Волгограда, творцы его боевой и трудовой славы — Герои Советского Союза И. Посохин и О. Гончаренко, полный кавалер ордена Славы П. Долгов, кавалер четырех орденов Красного Знамени И. Дембицкий и другие участники великой битвы на Волге.

В первые майские дни такие же автомотоколонны из пяти мотоциклов и трех автомобилей «Волга» стартовали из Ленинграда, Севастополя, Одессы и Киева. Эту звездную эстафету, посвященную 20-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов, организовали и провели ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ, ЦК ДОСААФ и Центральный совет Союза спортивных обществ и организаций СССР. В подготовке ее принял участие советский Комитет ветеранов войны.

Маршрут эстафеты проходил по дорогам и памятникам для каждого советского человека местам нашей неуязвимой боевой славы, где в годы Отечественной войны стояли насмерть в обороне и громили фашистов в наступательных операциях воины Советской Армии. Пять дней в Главном штабе эстафеты в Центральном комитете ДОСААФ шли донесения о волнующих и торжественных встречах делегаций городов-героев. Массовые митинги, торжественные вечера во дворцах и домах культуры, выступления ветеранов войны надолго останутся в памяти жителей Новгорода и Орла, Воронежа и Нарофоминска, Курска и Орши — каждого города и села на пути следования эстафеты. Эти встречи еще раз показали, как бережно хранит наш народ память о тех, кто своей грудью отстоял мир и счастье на земле, кто в героической борьбе защитил нашу страну от фашистских орд.

Финиш звездной эстафеты 9 мая в Москве на Центральном стадионе имени В. И. Ленина стал составной частью большого всенародного торжества — 20-летия победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов.

* * *

Автомотолюбитель и спортсмен! Кто бы ты ни был, ветеран войны или юноша, готовящийся к службе в армии, тебе будет интересно побывать в наших городах-героях, на местах решающих военных сражений минувшей войны. Поможет тебе в этом схема маршрутов, опубликованная на третьей странице обложки журнала.

СПАРТАКИАДА

Наши читатели — любители спорта помнят, наверно, что появление в журнале раздела «Спартакиада на марше» совпало с первыми стартами III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Пелтора года из номера в номер мы печатали под этой рубрикой материалы в помощь участникам спартакиады, рассказывали о положительном опыте, помещали сообщения с мест о ходе соревнований, наконец, критиковали тех руководителей, которые не содействовали размазу спортивной работы, а порой тормозили ее.

Сейчас полугодовой марш спартакиады близится к концу. Спартакиада вышла на финишную прямую. В августе во многих городах взвезются флаги финальных встреч.

В оставшиеся месяцы заключительного спартакиадного года мы расскажем, как завершают спортсмены оборонного Общества свое крупнейшее соревнование. С этого номера редакция вводит рубрику «Спартакиада финиширует». Первое слово в новом разделе предоставляется нашим читателям. В своих письмах, присланных в редакцию, они сообщают о наиболее значительных событиях спартакиады. И хотя в этих сообщениях нет обобщающих цифр и статистических данных, а есть только фанты, письма тоже как бы подводят первые итоги третьей всесоюзной. Они говорят о том, что принесла в спортивную жизнь дославовских организаций эта спартакиада.

Решающая сила

Если окинуть взглядом все новое, что появилось в жизни наших клубов и секций за последнее время, то прежде всего бросается в глаза рост активности нашей спортивной общественности. Сила того или иного коллектива определяется теперь не только числом чемпионов, но также инициативой и энергией активистов, их полезными делами. Спартакиада дала немало радующих примеров такого принципиально нового отношения к спорту. Об одном из них нам пишет Роман Валдрэ из Эстонии.

В поселке Юрлу Раплаского района местные шоферы — страстные почитатели автоспорта — задумали построить кольцевую трассу для картинга. «Пусть», — решили они, — и в нашем Юрлу вырастут свои сильные спортсмены, пусть приезжают к нам со всей республики картингисты на состязания.

В воскресные дни и после работы трудилась энтузиасты. Работали на общественных началах, работали напряженно, с увлечением. И трасса получилась не хуже, чем в иных столичных городах. Во всяком случае, когда на ее открытие прибыли сильнейшие гонщики республики, чтобы разыграть кубок Эстонии по картингу, они дали самую высокую оценку новой трассе.

Роман Валдрэ прислал и фотографию, на которой запечатлен момент старта картингистов на трассе Юрлу.

А вот еще одно письмо. Автор его — Владимир Троицкий — начальник спортивно-технического клуба ДОСААФ г. Алмалыка Ташкентской области. Этот город хорошо известен мотоциклистам и болельщикам. В Алмалыке находится наш самый южный мототрек. Своим рождением он обязан спартакиаде, а своей популярностью — местному активу. В этом молодом городе, насчитывающем около 50 тысяч жителей, мототрек не пустует. Здесь прошли и первенство страны, и сборы сильнейших гонщиков, и множество товарищеских встреч по гонкам на гравейной дорожке. Мотоспорт в городе приобрел поистине всеобщее признание. Но активисты этим не удовлетворились.

Сезон гравейного спорта в Алмалыке, — пишет тов. Троицкий, — мы открыли необычными гонками. Впервые зрители увидели на дорожке не специальные ЗСО, а спортивные мотоциклы. Эффект превзошел все ожидания. Состязания оказались достаточно увлекательными. Ни одного падения не произошло, ни одной опасной ситуации не возникло в ходе гонок. О том, насколько поправились соревнования зрителям, говорит такой фант: на стадионе в заключительный день гонок не было ни одного свободного места! Но главное даже не в этом. Пустые на гравейную дорожку спортивные мотоциклы, мы тем самым расширили рамки мотоспорта. Теперь в гравейных гонках у нас смогут соревноваться и местные спортсмены.

В заключение тов. Троицкий называет победителей первого личного первенства Ташкентской области в гонках по гравейной дорожке на спортивных мотоциклах. Это мастер спорта Б. Фейдман и перворазрядник С. Самосвалов.

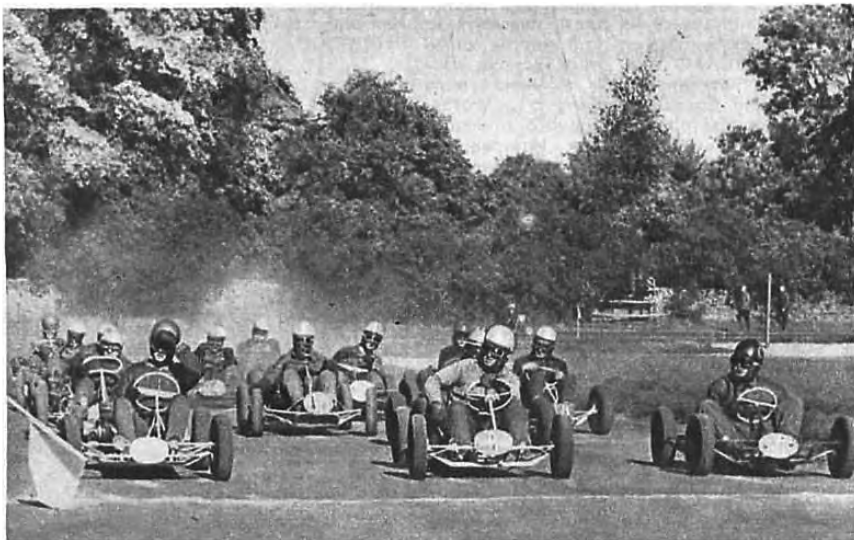
На этой трассе, которую построили местные любители автоспорта в Юрлу, соревнуются теперь сильнейшие картингисты Эстонии.

Фото Р. Валдрэ.

Дебютанты держат экзамен

В поступающей к нам информации о спортивных соревнованиях всегда называются имена победителей. Причем очень часто среди них можно встретить людей, чья спортивная биография началась с III Всесоюзной спартакиады. Новички становятся разрядниками и даже мастерами.

Спартакиада открыла новые спортивные дарования, помогла талантливой молодежи обрести силы и опыт. В этом, нам думается, одно из самых важных ее завоеваний. Мы не будем удивлены, если среди недавних дебютантов окажутся и такие, кто закончит свой путь на пьедестале почета республиканских или всесоюзных финальных соревнований. Может быть, победителями станут и два молодых спортсмена, два друга — Олег Иванов и Сергей Белов, о которых нам пишет из Ленинграда Яков Барский.



ЮНИИШПРУЕТ



Первая проба сил для этих молодых шоферов оказалась неудачной. В зимнем ралли их старенький линейный «Москвич» занял одно из последних мест. Не было опыта, машина оказалась плохо подготовленной к серьезному соревнованию.

У людей со слабой волей после первого поражения могли опуститься руки. У двух друзей, шоферов 7-го таксомоторного парка Сергея Белова и Олега Иванова неудача вызвала еще большее желание заниматься автоспортом.

Месяц ушел на подготовку к следующему соревнованию. Друзья тщательно знакомилась с опытом других водителей, серьезно готовили свою новую «Волгу», тренировались. На финише ралли их машина пришла пятой. Было чему радоваться. Первый успех вселил надежду и уверенность.

Решили попробовать свои силы и в шоссейно-кольцевых гонках. Кому сесть за руль? Договорились, что в первом соревновании — на Невском кольце — машину поведет Олег, а в следующем — в Минске — Сергей. И дома и в гостях «Волга» недавних новичков была в первой пятёрке.

От встречи к встрече — а их в спартакиадном году было так много! — росло мастерство молодых гонщиков. И вот недавно товарищи по работе и спорту сердечно поздравили их с присвоением высокого звания мастера спорта.

Не будь спартакиады, не будь календарь ее насыщен большим количеством соревнований, не смог бы ни Сергей Белов, ни Олег Иванов за столь короткий срок пройти путь от новичка до мастера.

На главном направлении

Начальник спортивного отдела республиканского автомотоклуба Белоруссии Леонид Беркович прислал в редакцию заметку о том, как раллисты республики готовятся к финишу спартакиады.

Авторалли в Белоруссии — молодой вид спорта, но у нас уже 14 мастеров, и большинство из них набрали необходимые классификационные очки в последнее время.

Да, спартакиада расширила географию спортивного мастерства и неизменно раздвинула границы автоспорта. Он завоевывает популярность не только в автомотоклубах, но и в автомобильных хозяйствах, где трудится многомиллионная армия водителей.

Вот что пишет по этому поводу Л. Беркович:

Развитию автоспорта в республике большое внимание уделяет Министерство автомобильного транспорта БССР, министр А. Е. Андреев.

Шоферы-спортсмены имеют возможность тренироваться, готовить автомобили. Все это принесло хорошие плоды. В прошлом году команда республики заняла второе место на первенстве страны по ралли, а мастера спорта В. Зверховский и В. Понграенок включены в состав сборной.

Растет многотысячная когорта мастеров. Такой вывод можно сделать, знакомясь с письмами читателей. Показательны в этом отношении первые сообщения о финальных соревнованиях, поступившие в редакцию. Мастер спорта инженер Л. Шувалов пишет нам из Литвы о республиканских финалах по картингу, которые, кстати, проводятся в три этапа.

Морозами и метелями началась в этом году в Литве весна. Но картингисты не стали дожидаться тепла и первыми вышли на старт финальных республиканских соревнований.

Пятнадцать крошечных автомобилей собрались в живописном аильюсском парке Вингис, чтобы принять участие в розыгрыше первого тура первенства Литвы 1965 года по картингу.

Каждый из трех классов — 50, 125 и 175 см³ — был представлен пятью участниками.

Радовали глаз конструкции крошечных автомобилей Антанаса Тупе, Костаса Кулбашаускаса и других спортсменов, вложивших свое умение в создание оригинальных и изящных машин.

Картинг в Литве любят. Ему все возрасты покорны: на старте заезда в классе 50 см³ встретились шестнадцатилетний токарь Каунасского строительно-монтажного управления Евгений Васильченко и слесарь-испытатель Шяуляйского мотозавода «Вайрас» Антанас Тупе, которому исполнилось пятьдесят восемь лет.

Юноша и ветеран спорта в одном финальном заезде! Это ли не свидетельство масштабов спартакиады, ее успехов. Мастера технических видов спорта появляются у нас повсюду.

Массовое овладение спортивным мастерством — таково главное направление III Всесоюзной спартакиады, которая дала мощный толчок развитию автоспорта, зажгла новые маки, вызвала к жизни инициативу и самодеятельность.



Отлично подготовились к финальным стартам спартакиады автоспортсмены Краснодарского таксомоторного хозяйства. Спортивная секция здесь насчитывает 35 разрядников и мастеров и по праву считается одной из сильнейших в Российской Федерации.

На снимке (слева направо): мастер спорта С. Шахбазян — руководитель секции, члены секции В. Крутько и В. Подковыров. За рулем гоночного автомобиля свободной формулы спортсмен С. Хокуля. Секция построила эту машину по чертежам грузинского мастера спорта Ш. Зардиашвили.

Фото В. Бровка.

Спортивная биография двух шоферов, двух друзей Сергея Белова (слева) и Олега Иванова тесно связана со спартакиадой. В 1964 году они стали мастерами спорта.

Фото Я. Барского.



СПАРТАКИАДА

Состязания мотоциклистов занимают большое место в программе III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Мотокросс, мотоциклетное многоборье, шоссейно-кольцевые гонки, гонки по гравийной дорожке и на ипподроме — все эти ведущие виды мотоспорта будут представлены в

финальных встречах, которые состоятся в августе 1965 года.

Эти страницы журнала мы предоставляем конструкторам мотоциклетных заводов. Они рассказывают о новой спортивной технике, созданной в последнее время. Ее можно будет увидеть на финальных соревнованиях спартакиады.

Н. СЛЕСАРЕНКО,
начальник бюро проектирования
спортивных мотоциклов

ИЖ-65М

В конце прошлого года Ижевский машиностроительный завод изготовил первую партию новых спортивных мотоциклов ИЖ-65М для многодневных соревнований. Члены сборной команды СССР на мотоолимпиаде в ГДР завоевали на новых ИЖах семь золотых медалей и три серебряные.

На ИЖ-65М установлен двухтактный одноцилиндровый двигатель рабочим объемом 341 см³ (78×75 мм). Цилиндр — литой алюминиевый, с запрессованной чугунной гильзой. Для повышения износостойкости гильза обработана термически. Поршень — эллиптического сечения, неразрезной, отлит из алюминиевого сплава. На поршне устанавливаются три компрессионных кольца, унифицированных с кольцами двигателя «Москвич-408».

Алюминиевая литая головка цилиндра имеет вихревую камеру сгорания типа «жюкейский картуз». Коленчатый вал установлен на трех подшипниках — двух роликовых, цилиндрических и одном шариковом.

Для повышения надежности сепаратор нижней головки шатуна выполнен из дюралюминия марки В-95, а не из латуни, как это было у ИЖ-60. Картер двигателя отлит из алюминиевого сплава. Кривошипная камера уплотняется двумя сальниками — справа — самоподжимным резиновым, а слева — между роликовым и шариковым подшипниками — сальником типа «поршневых колец», уменьшающим потери на трение. Для повышения интенсивности продувки объем кривошипной камеры сокращен за счет диаметра щели коленчатого вала.

На двигателе установлен карбюратор с диффузором сечением 32 мм. Чтобы по-

высить долговечность двигателя, применен воздушный фильтр с бумажным элементом, который обеспечивает высокий коэффициент очистки воздуха от пыли. Максимальная мощность сохраняется в течение 50—60 часов работы двигателя в самых напряженных условиях.

Передача от коленчатого вала на коробку передач — шестеренчатая, с передаточным отношением 2,38. Сцепление — многодисковое в масляной ванне и, в отличие от двигателя ИЖ-60, его ведущие диски не пластмассовые, а стальные с пластмассовыми вставками.

Для лучшего использования мощности в зависимости от дорожных условий применена шестиступенчатая коробка передач с передаточными числами: I — 2,845; II — 2,0; III — 1,425; IV — 1,125; V — 0,89; VI — 0,76.

Более точный подбор передаточного числа главной передачи стал возможен благодаря сменным ведущей и ведомой звездам.

Рама мотоцикла — трубчатая. После сварки она подвергается термообработке. Задняя маятниковая вилка начекается на двух сферических подшипниках. Передняя вилка — телескопическая с ходом 165 мм. По конструкции она аналогична вилке ИЖ-60М, но облегчена на два-три килограмма.

Пружинно-гидравлический амортизатор имеет пружину с прогрессивной характеристикой и дополнительное поршневое кольцо, установленное в кольцевой наковке поршня амортизатора. Оно устранило утечку жидкости в верхнюю полость, и работа амортизатора заметно улучшилась.

Для снижения веса мотоцикла корпус воздухофильтра, корпус фары, нарис седла, щитки колес, номерные знаки сделаны из стеклопластика. В итоге ИЖ-65М на 7—10 килограммов легче «шестидневных» «Явы-350» и МЦ-300.

В разработке конструкции ИЖ-65М принимали участие конструкторы М. Черных, С. Кулягин, Н. Перерва, П. Шлыгин, Ю. Коротков, А. Калач, работники цеха спортивных мотоциклов А. Манаров, С. Иванов, В. Швейгин, И. Стяжкин, А. Колпаков и многие другие.



Большую помощь в доводке оказали и сами спортсмены.

По их отзывам, ИЖ-65М обладает хорошей устойчивостью и маневренностью, высокими динамическими показателями, достаточно надежен. Он стоит на уровне лучших «многодневных» машин; уступая зарубежным мотоциклам на 1—2 л. с. в мощности, ИЖ-65М имеет на 43 процента больший крутящий момент, большее число передач и почти такую же максимальную скорость.

К сожалению, достижение более высоких показателей тормозится отсутствием специальных карбюраторов, надежных источников тока, а также спидометров с выключаемым счетчиком суточного пробега.

Техническая характеристика

Рабочий объем двигателя, см ³	341
Степень сжатия	9,0
Мощность, л. с.	26 при 5800 об/мин.
Крутящий момент, кгм	3,3—3,4 при 4500 об/мин.
Емкость топливного бака, л.	14
База, мм	1410
Высота по седлу, мм	840
Дорожный просвет при полной нагрузке, мм	190
Размер колес	переднее 3,00—21
	заднее 4,00—19
Сухой вес, кг	128
Максимальная скорость (не менее), км/час	130

В. ГОРНИК,
главный конструктор рижского
мотозавода «Саркана Звайгзне»

СЗ-50

На первенстве СССР прошлого года по шоссейно-кольцевым гонкам в классе 50 см³ выступала команда рижского мотозавода «Саркана Звайгзне» на спортивных мотоциклах СЗ-50. Это было серьезным испытанием для машин и боевым крещением для молодых спортсменов завода.

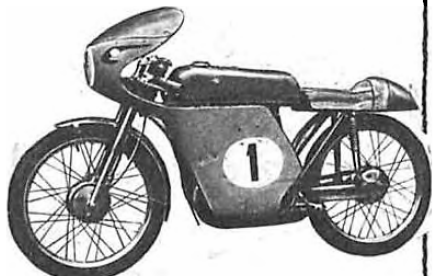
Мотоцикл СЗ-50 — первая спортивная машина, созданная энтузиастами мотоспорта, конструкторами «Саркана Звайгзне». На ней с некоторыми конструктивными доработками применен ряд узлов и деталей мопеда «Рига-1». К оригинальным узлам относятся: трубчатая сварная рама, топливный бак емкостью 10 л, ру-

левое управление, седло, передний и задний щитки.

На базе двухтактного мопедного мотора Ш-50 сделан двигатель с измененной шатунно-поршневой группой и встроенной пятиступенчатой коробкой передач. Сравнительно высокая мощность — 6,8 л. с. достигнута повышением степени сжатия, изменением фаз газораспределения, применением карбюратора К-55 с диаметром диффузора 20 мм и тщательным подбором выпускной системы. По сравнению с серийным у цилиндра двигателя СЗ-50 увеличено сужение. Степень сжатия — 12; зажигание — от маховичного магдино.

Передняя вилка мотоцикла, как и у мопеда «Рига», телескопическая, а задняя подвеска — маятникового типа с пружинными амортизаторами. На СЗ-50 установлены тормоза колодочного типа. Диаметр тормозного барабана 120 мм, размер шин 2,25—19.

Габаритные размеры: длина мотоцикла 1800 мм, ширина по рулю — 525 мм, высота — 850 мм, вес — 42 кг. СЗ-50 развивает максимальную скорость 105 км/час.



В этом году наш спортивный мотоцикл будет демонстрироваться на Выставке достижений народного хозяйства в Москве. Мы надеемся, что он привлечет внимание спортивных организаций и любителей мотоспорта как перспективная машина для вовлечения молодежи в занятия мотоциклетным спортом.

СЖИНИШИРУЕТ



Н. ШАКОЛИН,
начальник конструкторского бюро
отдела главного конструктора
Минского мотовелозавода

М-204К

До недавнего времени мотоспортсмены были знакомы только с одним кроссовым мотоциклом младшей кубатуры — «Ковровцем». Теперь спортивные машины в классе 125 см³ стал выпускать наш завод.

Минский кроссовый мотоцикл получил название М-204К. Первые опытные образцы прошли испытания во многих кроссах, в том числе в традиционных состязаниях на приз нашего завода.

Ряд узлов и деталей кроссового мотоцикла унифицирован с дорожным М-104. Например, на М-204К установлена та же коробка передач, но ее передаточные числа подобраны так, что они обеспечивают необходимый режим работы двигателя в условиях соревнований по кроссу. Благодаря унификации у спортсменов будет меньше затруднений с запасными частями.

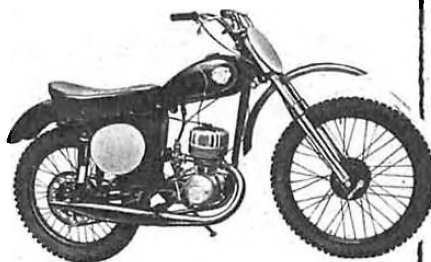
Многие основные детали и узлы разрабатаны заново. Двухтактный одноцилиндровый двига-

тель рабочим объемом 123,8 см³ (52×58) имеет специальную алюминиевую головку и цилиндр с чугунной гильзой. При степени сжатия — 8,5 и 5400—5600 об/мин, мощность достигает 8,5—9 л. с. На М-204К установлен карбюратор К-28. Электрооборудование состоит из генератора переменного тока (Г-401), катушки зажигания (КМ-01) и свечи А11У или А8У.

Сцепление — многодисковое в масляной ванне. Передаточные числа: моторная передача — 2,75; коробка передач — 2,14—1,46—1,00; главная передача — 4,2. Рама сделана очень жесткой — задняя часть выполнена в виде пространственной трубчатой фермы, оканчивающейся под двигателем двумя трубами. Благодаря такой раме машина обладает хорошей устойчивостью.

Передняя вилка — телескопическая с гидравлическим амортизатором одностороннего действия. Ход ее — 140 мм. Задняя подвеска — маятниковая с ходом 110 мм. Гидравлические амортизаторы задней подвески имеют регулировку сопротивления на ходе сжатия и ходе отдачи.

Применение гидравлических амортизаторов с регулировкой сопротивления позволяет добиваться нужной плавности хода в зависимости от веса спортсмена и характера трассы. Выбранная конструкция амортизаторов хорошо зарекомендовала себя во время испытаний. Размер шин переднего колеса — 2,75—



21, заднего — 3,25—19. Колеса М-204К имеют штампованную ступицу и прямые спицы одинаковой длины. Такие ступицы позволили уменьшить вес колес, а спицы с прямой головкой увеличили их жесткость и долговечность.

К менее значительным конструктивным новшествам относятся установка топливного бака на сайлент-блоках, применение регулируемых подножек и ряд других.

Техническая характеристика

База, мм	1280
Низшая точка (клизенс), мм	180
Ширина по рулю, мм	740
Сухой вес, кг	88
Емкость топливного бака, л	9,5

В. КУЗНЕЦОВ,
заместитель начальника
лаборатории дорожных
испытаний ЦКЭБ

КР-5

Центральное конструкторско-экспериментальное бюро мотоцикловостроения разработало конструкцию кроссового мотоцикла класса 500 см³, получившую название КР-5. Новая машина имеет четырехтактный одноцилиндровый (86×85,5 мм) двигатель со штанговым приводом клапанов. Его рабочий объем 498 см³, степень сжатия 9,2. Двигатель развивает мощность 42 л. с. при 5560 об/мин, причем максимальный крутящий момент составляет 5,54 кгм при 4000 об/мин. Через пару шестерен крутящий момент передается на сухое четырехдисковое сцепление и четырехступенчатую коробку передач. Главная передача — цепная, на ведомой звездочке — кольцевая «ловушка»,

которая предотвращает соскакивание цепи.

Мотоцикл оборудован штоковой телескопической передней вилкой с ходом 160 мм. Ее упругий элемент состоит из трех пружин. Задняя вилка маятниковая.

Амортизаторы мотоцикла имеют неоспоримое для кроссмена достоинство — сопротивление при отдаче не изменяется от нагрева жидкости. Таким образом, характеристики амортизаторов на протяжении всей гонки остаются неизменными.

Рама мотоцикла — сварная трубчатая. Подмоторная часть значительно сужена, надежнее крепятся подножки. Шины — 2,75—21 (передняя) и 4,00—19 (задняя).

На КР-5 устанавливаются тормоза с барабанами диаметром 180 мм. Сухой вес мотоцикла 132 кг, скорость — до 125 км/час.

В настоящее время, по сравнению с первым образцом, мотоцикл значительно модернизирован. Увеличена высота подъема клапанов, усилен вторичный вал коробки передач, установлен воздухоочиститель с бумажным фильтрующим элементом. Кроме того, подверглись измене-



ниям конструкция масляного бака, ведомого барабана сцепления, крепление штифтов колес и седла.

На модернизированных мотоциклах КР-5 спортсмены Ю. Матвеев, В. Кепский, С. Саар и другие выступили в ряде ответственных соревнований. Им удалось занять второе, третье и четвертое места на международном кроссе в г. Кишиневе, девятое и десятое места — в восьмом этапе чемпионата мира в г. Львов, второе и третье места — на отдельных этапах первенства страны.

С. ИВАНИЦКИЙ,
главный конструктор
гоночных мотоциклов
ЦКЭБ

«Восток»

Появление этого нового гоночного мотоцикла в классе 350 см³ (он имеет и второе название — С-364) вызвало интерес как у советских, так и у зарубежных специалистов. Английский журнал «Мотосайклинг» после выступлений наших спортсменов на международной арене писал, что «Восток» является «русской угрозой на следующий год», что он сильно поколебал «западную самоуверенность».

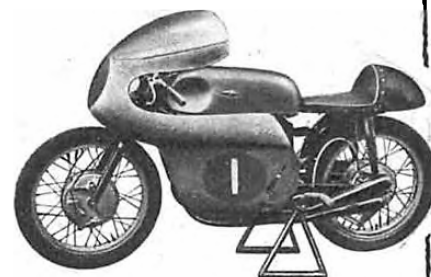
В чем же основные конструктивные особенности нового мотоцикла? Прежде всего в четырехцилиндровом четырехтактном двигателе с двумя верхними распределительными вальками.

Диаметр цилиндров — 49 мм, ход поршня — 46 мм.

Мотоцикл снабжен двухвальным шестиступенчатой коробкой передач. Сцепление — сухое, многодисковое; зажигание — от магнето.

Знаковая часть С-364 мало чем отличается от его предшественника — С-360. Та же двойная трубчатая рама закрытого типа; телескопическая передняя вилка и рычажная задняя имеют гидравлические амортизаторы. Переднее колесо — 3,00—19, заднее — 3,25—19. Сухой вес мотоцикла — 130 кг.

На испытаниях в лаборатории двигателя «Востока» развивал мощность до



59 л. с. при 13 000 об/мин. Максимальная скорость мотоцикла на прямых участках достигала 230 км/час.



Игорь Плеханов

Указом Президиума Верховного Совета СССР за успешные выступления на XVIII летних и IX зимних Олимпийских играх и выдающиеся спортивные достижения группа советских спортсменов награждена орденами и медалями Союза ССР.

В списках награжденных любители мотоспорта с большим удовлетворением прочли фамилии сильнейших советских мотогонщиков — уфимцев Игоря Плеханова и Габдрахмана Кадырова. Они удостоены медали «За трудовое отличие».

Поздравляя замечательных советских спортсменов с правительственной наградой, редакция журнала желает им еще больших успехов во славу нашей социалистической Родины.

Об Игоре Плеханове и Габдрахмане Кадырове мы не раз писали в спортивных отчетах и корреспонденциях. Сейчас вниманию читателей предлагаются короткие очерки, в которых рассказывается об основных вехах спортивной биографии правофланговых нашего мотоспорта.



Габдрахман Кадыров

ПРАВОФЛАНГОВЫЕ

ГРОССМЕЙСТЕР ГАРЕВОЙ ДОРОЖКИ

На стадион в Гётеборге, где разыгрывался в прошлом году чемпионат мира, Игорь Плеханов вышел для представления зрителям рядом с именитыми спортсменами. Фундин, Вриггс, Кнутсон. Впрочем, и Игорь не новичок в этой плееде претендентов на лавровый венок. Первым из советских гаревиков прошел он горнило отборочных соревнований и попал в число шестнадцати сильнейших мастеров спидвея. В шведском городе Мальмё Плеханов занял тринадцатое место, а на лондонском стадионе «Уэмбли» был уже десятым.

Как будто сиюминутно — тринадцатое и десятое место. Но ведь в то время советские гонщики только начинали всерьез осваивать технику треновой езды, только-только заявляя о себе наш гаревый мотоспорт на международной арене. И неудивительно, что выступления Плеханова стали настоящим откровением для специалистов. Многие из них, основываясь лишь на первых впечатлениях, предсказывали, что в лице советского спортсмена английские и шведские гаревники — сильнейшие в мире — скоро получат опасного конкурента.

И вот Игорь Плеханов уже в третий раз в финале первенства мира. Отличная техника, настойчивость, упорство в наезды соперникам своей воли позволяют ему побеждать во многих заездах с большим преимуществом. Лишь дважды он уступил на финише, набрав в итоге 13 очков — столько же, сколько неоднократный чемпион мира швед Фундин. В дополнительном заезде должна была решиться судьба серебряной медали.

Это был чрезвычайно трудный, драматичный поединок. Прославленный Фундин своим умением прикрыть возможные пути для обгона соперникам. Шедший все время вперед, Фундин три круга довольно успешно «отбивал атаки» по внутренней бортовке, но когда на последнем повороте советский гонщик вдруг резко ушел почти к самому борту трека и неуверенно рухнул на финишную прямую, он уже не в силах был что-либо изменить. Серебряная медаль досталась Игорю Плеханову.

Впервые на машине, которая совершала вместе с победителями мирового чемпионата круг почта по стадиону, находился советский гонщик.

Круг почта — самая, пожалуй, приятная дистанция в жизни спортсмена. Здесь можно порадоваться только что завоеванной победе, подумать о будущих успехах, вспомнить прошлое.

...Как-то во время службы в армии к Плеханову подошел физрук полка:

— Если не ошибаюсь, из Уфы? О, значит, должен ездить на мотоцикле. В мотокроссе собираетесь выступить? Может, записать тебя в команду?

Игорь согласился с радостью, хотя немножко и сомневался в своих силах, так как еще ни разу до сих пор не приходилось выступать в состязаниях. Но неожиданно для самого себя он занял след за опытным гонщиками четвертое место.

Это было в 1954 году. А спустя два года, демонстрируя шик из армии, Игорь пришел в Башкирский республиканский автомотоклуб. Он уже не мог расстаться с мотоспортом.

Особенно ярко раскрылись его талант в гонках на гаревой дорожке. Каждая тренировка, каждое соревнование проходили в постоянных поисках. Вскоре Плеханов стал сильнейшим гаревником Советского Союза — он трижды завоевывал звание чемпиона страны и столько же раз был серебряным призером.

Рос его авторитет как гонщика и в международных соревнованиях. Все более убедительные победы одерживал он на гаревых дорожках различных стадионов мира. Ему принадлежат рекорды многих европейских треков, три года подряд Плеханов выигрывал «Большой приз Праги», он обладатель шестнадцатого «Золотого шлема» — приза, ежегодно разыгры-

ваемого в Чехословакии спортсменами почти всех стран Европы.

Все эти успехи, конечно, очень значительны, но разве сравнить их с успехами в Гётеборге! Здесь, поднявшись на пьедестал почта, Игорь чувствовал себя по-настоящему счастливым, был рад, что достойно защищал спортивные цвета своей Родины.

Но ни на минуту нельзя успокаиваться — это хорошо понимает Плеханов. Истинный спортсмен, он всегда стремится к новым высотам, постоянно смотрит вперед.

Б. ЛОГИНОВ.

ПЕРВЫЙ ЧЕМПИОН

На редкость удачно складывалась спортивная судьба Габдрахмана Кадырова. Двадцатитрехлетний студент техникума из Уфы, он один из самых молодых гонщиков, имя которого хорошо известно любителям мотоспорта не только в нашей стране, но и далеко за ее пределами.

В большой спорт Кадыров шагнул совсем недавно, всего лишь в 1953 году, когда был включен запасным участником в розыгрыш Кубка ФИМ по ледяным гонкам. В четвертой гонке, проходившей в шведском городе Несше, Кадыров завоевал право первым подняться на пьедестал почта. Кубок Международной мотоциклетной федерации, как помнят наши читатели, был вручен Борису Самородову. Но и на фоне его блистательной победы темперамент и мастерство молодого Кадырова обратили на себя внимание специалистов. Он провез всего лишь четыре зачетные гонки из шести и, несмотря на это, набрал почти такую же сумму очков, как и лидер шведов О. Естблум.

Но по-настоящему большие победы принес уфимскому гонщику последующий, 1954 год. Впрочем, год этот стал вестью не только в биографии Кадырова, но, пожалуй, всего советского мотоциклетного спорта. На чемпионате Европы в гонках по льду Кадыров в борьбе с сильнейшими спортсменами завоевал звание чемпиона континента. Это была первая золотая награда, которой удостоился советский мотогонщик в официальном международном состязании. А до этой поистине волнующей победы Кадыров стал чемпионом Советского Союза.

На чемпионате Европы 1955 года Габдрахману Кадырову не удалось подтвердить звание сильнейшего — в напряженных поединках победу одержал замечательный советский гонщик почетный мастер спорта Борис Самородов. Кадыров был на пьедестале почта вторым. Тем не менее и в этом чемпионате он проявил себя как волевой, мужественный спортсмен, умеющий бороться до конца.

Внимательные болельщики, наверное, заметили одну, может быть, не очень значительную, но в высшей степени характерную для молодого гонщика деталь. Когда участники пригласаются на старт, он неизменно первым выезжает на трассу. Да, Кадыров всегда рвется в бой. Высокие скорости на прямой, предельное напряжение всех сил на крутых поворотах — все это давно стало для него родной стихией.

После одного из ленинградских этапов первенства Европы я спросил у лидера шведских гонщиков Верна Хёрнфельда, кто ему больше всех по душе из советских участников.

— Кадыров! — сказал он. — С ним я бы решился даже на повороте сблизиться вплотную, не боясь, что он сорвется или сделает какое-нибудь неверное движение, опасное в столь скоростной гонке, как ледяная. Есть гонщики, которые достигают иногда успеха благодаря азарту, риску. Кадыров, несомненно, очень решительный гонщик, но он прекрасно чувствует грань между отвагой и безрассудством, умеет владеть своими нервами. Это хороший, думающий тактик.

Мне же хочется добавить, что дерзкий и смелый на спортивной трассе, в жизни Габдрахман очень скромный и обаятельный парень.

РАФ. ДАНЕЛЯН.



ля. Над пеньками надо проехать в момент поворота, не задев их колесами. Пеньки располагаются, как это изображено на схеме; величины А и В для разных автомобилей (в метрах) приведены в таблице:

Марка автомобиля	А	В
«Запорожец»	2	1,1
«Москвич»	2,4	1,2
«Победа»	2,7	1,3
«Волга»	2,7	1,4
ГАЗ-69	2,3	1,4

9. Разворот в тупике обозначается ограничителями высотой 0,6—0,7 м; глубина тупика на 2 м больше ширины. Ширина тупика следующая: для «Запорожца» — 6 м; «Москвича» — 7 м; «Победы» — 8 м; «Волги» — 8,5 м и ГАЗ-69 — 7 м.

10. Последнее упражнение — прямоугольник финиша. Он отмечается краской. Поставить автомобиль в прямоугольник финиша нужно с хода. Упражнение считается выполненным, если все колеса находятся внутри очерченного краской прямоугольника, а шины не касаются ограничительных линий.

Размер прямоугольника:

Марка автомобиля	Длина в м	Ширина в м
«Запорожец»	2,8	1,7
«Москвич»	3,2	1,7
«Победа»	3,6	1,9
«Волга»	3,6	2,1
ГАЗ-69	3,2	2,1

Расстояние от линии старта до первого ограничителя «змейки», а также между фигурами 1—2, 2—3, 3—4, 8—9 должно составлять 10 метров.

В. БЕРЕЗКИН, Ю. ПЛОТНИКОВ,
члены комиссии массовых соревнований
Федерации автомобильного спорта СССР.

Каковы нормативы для присвоения юношеских разрядов?

Первый разряд присваивается спортсменам второго юношеского разряда, уложившимся в 2 минуты 30 секунд и набравшим 95 и более зачетных очков.

Второй разряд присваивается тем участникам, которые не имеют разряда и набрали 80 и более зачетных очков, пройдя трассу в пределах 3 минут.

Соревнования можно проводить на «Запорожцах», «Москвичах» (402, 403, 407, 408), «Победах», «Волгах», «ГАЗ-69». Старт дается типа «Ле-Ман» (участник встает на стартовую линию и по команде бежит к машине).

Теперь о самих упражнениях, которых всего 10 (расположение фигур показано на схеме).

1. «Змейка» обозначается четырьмя деревянными стойками высотой 20 см (диаметр — 7—8 см) с декоративными флажками сверху. Расстояние между ограничителями для разных машин неодинаково. Для «Запорожца» — 5,4 м; «Москвича» — 5,9 м; для «Победы» — 6,3 м; «Волги» — 6,4 м и ГАЗ-69 — 6,3 м.

2. Правосторонняя колея для проезда правыми колесами представляет собой толстую доску (5—6 см) длиной 6,5 м и шириной 20 см. Для облегчения въезда торец доски следует затесывать.

3. Тоннельные ворота состоят из двух пар укрепленных на стойках поворачивающихся ограничителей. Стойки устанавливаются по бокам автомобиля так, чтобы мягкий наконечник ограничителя отстоял от боковой части крыла на 10 см.

4. «Луковица». Движение автомобиля по окружности направляется четырьмя парами ограничителей. Очертание пройденного пути сходно с луковицей. Ограничители того же образца, что на «змейке». Они отстоят от центра окружности на следующих расстояниях (в метрах):

Марка автомобиля	Внутренний ограничитель	Внешний ограничитель
«Запорожец»	3,2	5,5
«Москвич»	3,8	6,2
«Победа»	3,9	6,6
«Волга»	3,8	6,6
ГАЗ-69	3,8	6,4

5. После «луковицы» — снова тоннельные ворота.

6. Левосторонняя колея — та же фигура, что и в правосторонней колее (только выполняется левыми колесами).

7. Коридор — состоит из 10 пар ограничителей, таких же, что и на змейке, расположенных один от другого на расстоянии 3 м. Ширина коридора для автомобилей разных марок: «Запорожец» и «Москвич» — 1,6 м; «Победа» — 1,8; «Волга» и ГАЗ-69 — 2 м.

8. Пеньки — цилиндрической формы, имеют диаметр 10 см. Высота их чуть меньше дорожного просвета автомоби-

Автомобильный слалом, соревнования по фигурному вождению — все это хорошо знакомо юным водителям, которые учатся в автомобильных кружках при дворцах и домах пионеров, при детских технических станциях и школах. Однако до нынешнего года ребята не могли рассчитывать на получение спортивных разрядов даже тогда, когда они достигали необходимого для этого мастерства. Что и говорить, такое положение снижало интерес и состязаниям.

Новая спортивная классификация по автомобильному спорту на 1965—1968 гг. дает право юным водителям на получение разрядов. И те из них, кто сегодня выполняют первый в своей жизни разрядный норматив, завтра могут уже шагнуть в большой автомобильный спорт.

В этой статье рассказывается о соревнованиях на мастерство фигурного вождения для юных автомобилистов. Мы надеемся, что статья заинтересует не только организаторов и судей, но и наших многочисленных юных читателей.

Итак, юные друзья, мы приглашаем вас на старты соревнований. Пусть каждый школьник, учащийся техникума или училища, умеющий водить автомобиль, станет в этом году — финальном году III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта — спортсменом-автомобилистом.

Фигурка для юных отличается от фигурки для взрослых прежде всего тем, что юноши выполняют упражнения в заданное время, а не по принципу «чем быстрее — тем лучше». Это дает им возможность без излишней спешки, более сосредоточенно преодолевать трассу и потому тщательнее отработать навыки точного маневрирования. Однако не следует думать, что нормированное время слишком облегчает условия соревнований — счет приходится вести секундам.

Для организации этого простейшего соревнования достаточно иметь площадку длиной 125 и шириной 15 метров, а если участники выступают на «Запорожце», то и того меньшего размера: 110×12. Непременное одно условие: трасса соревнований должна быть закрыта для движения.

На соревнованиях допускаются юноши, которые полностью освоили курс подготовки в автокружках, а также прошли специальную тренировку под руководством тренера. Как во время тренировок, так и во время выполнения упражнений на соревновании рядом с водителем (для безопасности) должен находиться инструктор. Нужно, однако, оговориться, что на соревнованиях инструктором может быть только нейтральное лицо, не заинтересованное в результате участника (выступать без «подстраховки» могут лишь автомобилисты первого юношеского разряда).

За каждую секунду опоздания участник штрафуетсся одним очком. Еще больше штрафных очков (25) получает водитель, если автомобиль остановится на трассе между фигурами 9 и 10 (см схему).

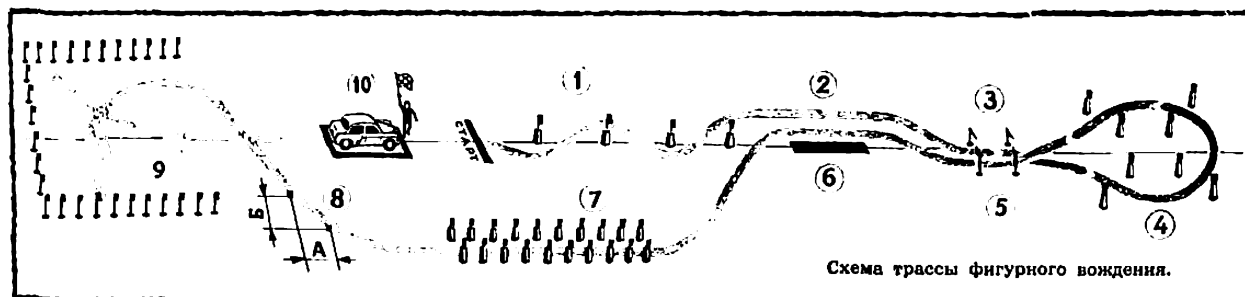


Схема трассы фигурного вождения.



по суше и по воде

На вооружении Советской Армии, наряду с другими видами колесной техники^{*} находятся плавающие бронетранспортеры, способные форсировать реки, озера и другие водные преграды и играющие существенную роль в обеспечении высокого темпа передвижения войск, ведения десантных операций и т. п.

Плавающие бронетранспортеры выполняются на колесном и гусеничном шасси.

Рассмотрим колесную плавающую бронированную разведывательно-дозорную машину — БРДМ (рис. 1). На ней установлен карбюраторный двигатель модели ГАЗ-40П мощностью 90 л. с. Для движения по суше она имеет необходимые агрегаты и механизмы, как и любой двухосный автомобиль повышенной проходимости со всеми ведущими колесами.

Бронетранспортер обладает необходимыми водоходными (навигационными) качествами: плавучестью, остойчивостью^{*}, способностью развивать определенную скорость движения. Благодаря этому он хорошо держится на воде и вполне безопасен в эксплуатации.

Корпус БРДМ — сварной, из броневых листов, водонепроницаемый, типа лодки, с броневой крышей. Он служит основанием, на котором крепятся все агрегаты и механизмы машины. Так же, как и у колесных бронетранспортеров (см. «За рулем» № 2, 1965 г.), корпус имеет три отделения: силовой установки, управления и боевое.

Для движения на воде в бронированной разведывательно-дозорной машине установлены водометный движитель и водоотливные устройства.

Водометный движитель (рис. 2) по принципу действия относится к типу реактивных гидравлических движителей. Действие его основано на выбрасывании воды, забирываемой из водоема, в результате чего возникает реактив-

ная сила, толкающая машину в сторону, обратную направлению выброса воды. Величина реактивной силы, а следовательно, и скорость движения по воде зависят от количества и скорости выбрасываемой воды.

Корпус 1 водомета, отлитый из алюминия, служит картером для вала 2 рабочего колеса и одновременно направляющей трубой для выбрасываемой движителем воды.

Привод к валу рабочего колеса осуществляется через карданную передачу от коробки отбора мощности, смонтированной на коробке передач. Рабочее колесо 3 водометного движителя — бронзовое, четырехлопастное, левого вращения. Движитель включается рычагом в отделении управления.

В корпусе машины, за рабочим колесом, с каждой стороны установлено по одной трубе 4 заднего хода. Для движения задним ходом необходимо закрыть заслонку водометного движителя, тогда вода устремится в трубы заднего хода и реактивная сила будет толкать машину назад.

На БРДМ устанавливаются два не зависящих один от другого привода: один — для управления заслонкой водометного движителя, другой — для управления водяными рулями. Заслонка водометного движителя расположе-

на снаружи корпуса машины на вертикальном кормовом листе. Рули управления на воде находятся в корпусе за рабочим колесом водометного движителя. Управление заслонкой и рулями осуществляется с места водителя.

Для удаления воды из корпуса машины служат система водоотлива, насос и сливные клапаны. Все эти механизмы действуют независимо один от другого. Система водоотлива работает за счет разрежения, создающегося в корпусе движителя. Водооткачивающий насос с электроприводом является вспомогательным средством, он применяется при неработающем движителе.

Устройство для преодоления окопов и траншей. Для лучшего преодоления окопов шириной до 1,2 м двухосный плавающий бронетранспортер оборудован двумя парами дополнительных подъемных ведущих колес, расположенных между основными колесами, — по два с каждого борта. Обычно дополнительные колеса находятся в поднятом положении.

Устройство для преодоления окопов и траншей включает, помимо дополнительных колес, привод к колесам от трансмиссии машины и гидравлическую систему управления подъемом и опусканием дополнительных колес.

При необходимости преодолеть окол

На фото сверху: плавающие бронетранспортеры форсируют водную преграду.
Фото Е. Удавиченко.

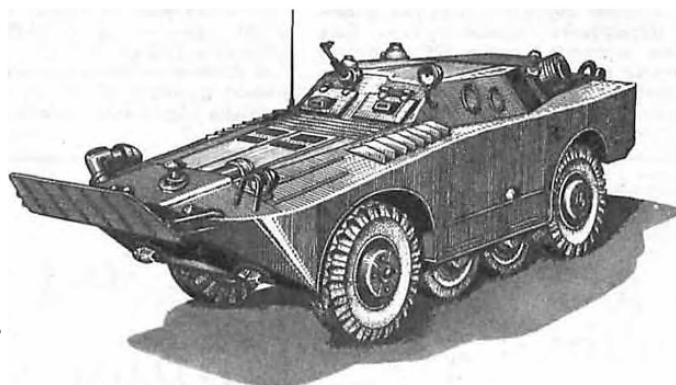


Рис. 1.

^{*} Остойчивость — способность машины, выведенной из положения равновесия в результате приложения внешних сил, возвращаться в первоначальное положение после прекращения действия этих сил.

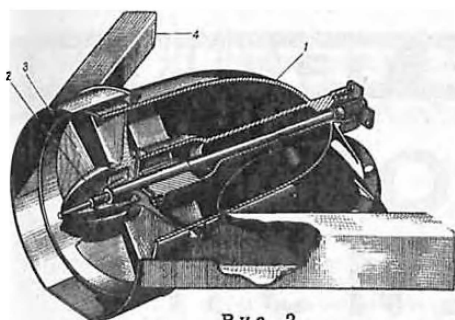


Рис. 2.

опускают дополнительные колеса, включают привод к ним от трансмиссии бронетранспортера, в результате с каждого борта получается ряд из четырех ведущих колес, близко расположенных одно к другому.

Опускание и подъем дополнительных колес осуществляется при помощи крана управления, рычаг которого находится в отделении управления под сиденьем командира машины.

Особенности вождения БРДМ на плаву. Бронетранспортер способен без остановки входить в воду, плыть, преодолевая мели и перекаты.

Перед входом в воду необходимо проверить затяжку пробок на днище, закрыть все клапаны и жалюзи, поднять волноотражатель, открыть заслонку водометного движителя и включить движитель. При входе в воду водитель включает первую или вторую передачу (в зависимости от состояния берега и крутизны спуска), понижающую передачу в раздаточной коробке. Скорость в этот момент должна составлять 5—10 км/час. Как только машина окажется на плаву, коробка передач выключается. Если водная преграда неглубока и колесо касается дна, то, кроме водометного движителя, включают первую или вторую передачу. При достаточной глубине водного препятствия работает только водометный движитель.

Максимальная скорость на плаву — 8—9 км/час и максимальное тяговое усилие получается при полностью выжатой педали дроссельных заслонок.

Повернуть машину на плаву можно разными способами: плавным поворотом передних колес посредством рулевого управления, крутым поворотом при помощи водяных рулей или водяными рулями и колесами одновременно. Для движения назад необходимо закрыть заслонку водометного движителя и дать двигателю средние обороты.

Выходить из воды лучше на крутой берег с твердым грунтом, избегая топких, илистых грунтов. На твердом грунте машина преодолевает подъем 30 градусов. Выходить на берег рекомендуется на первой передаче с включенным передним мостом, направляя машину перпендикулярно к линии берега. Если своим ходом она не может выйти, для самовытаскивания используют кабестан.

После выхода на сушу выключают водометный движитель, закрывают заслонку, открывают жалюзи и опускают волноотражатель. Проникшую в корпус воду выпускают через специальные сливные клапаны.

Е. ОРЕХОВ,
инженер-полковник.

Возвращаясь к напечатанному

Разговор не окончен

В февральском номере нашего журнала за этот год было опубликовано письмо жителя г. Нурек Таджикской ССР М. Мумренкова, сообщавшего о возмутительных фактах несвоевременной доставки подписчикам журнала «За рулем».

«Кто за это в ответе?» — так называлась заметка. Сегодня мы можем сообщить: в ответе — начальник Нурекского узла связи Т. Сайфуллин, его заместитель Т. Давлятов и районный организатор «Союзпечати» Н. Филатов. Это по их безответственности стали возможными грубые нарушения установленного порядка доставки почты, учета и контроля за поступлением печати и работой доставочной службы, формально-бюрократическое отношение к жалобам подписчиков.

Проверка на месте, проведенная по просьбе редакции Управлением распространения печати Министерства связи Таджикской ССР, не только полностью подтвердила факты, о которых писал тов. Мумренков, сообщает в своем письме начальник управления С. Пеккер, но и вскрыла ряд новых примеров безответственного отношения к своим прямым обязанностям некоторых работников службы связи в Нурке.

Материалы проверки были представлены министру связи республики В. Сайко и отражены в специальном приказе. Приказом министра начальнику Нурекского узла связи Т. Сайфуллину и районному организатору «Союзпечати» Н. Филатову объявлен строгий выговор, а заместителю начальника узла Т. Давлятову — замечание. Министр поручил начальнику Управления распространения

печати С. Пеккеру взять работу Нурекского узла связи под личный контроль и принять необходимые меры к тому, чтобы тов. Мумренков получил все не доставленные ему номера журнала «За рулем».

Вместе с тем министр обязал всех начальников узлов связи и отделов «Союзпечати» республики провести проверку и принять меры к устранению всяких нарушений в доставке подписчикам газет и журналов.

Инцидент исчерпан: М. Мумренков, отказавшийся было от дальнейшей подписки на наш журнал, возобновил ее с мая месяца, а предпринятые шаги по улучшению работы службы связи в Таджикской ССР позволяют надеяться, что рецидивов не будет.

И все же точно ставить рано. Редакция и по сей день продолжает получать письма, свидетельствующие о неблагополучии с доставкой журнала в других республиках и областях страны.

Так, шофер М. Гусев из г. Пошехонья Володарской Ярославской области, Г. Парван из с. Сынгера Новоненецкого района Молдавии, А. Берегулик со станции Грязная гора Мурманской области в апреле месяце еще не получили даже февральского номера журнала. Многие подписчики Московской области сетуют, и справедливо, на то, что журнал в розничной продаже появляется почти на две недели раньше, чем приходит к ним по почте.

Вот почему на этот раз редакция адресуется претензии наших читателей уже в Главное управление по распространению печати Министерства связи СССР.

*В президиуме Федерации
автомобильного спорта СССР*

КАРТИНГУ ШИРОКУЮ ДОРОГУ

Картинг — наиболее молодой вид автомобильного спорта у нас в стране. Популярность его растет очень быстро. Особенно много любителей и почитателей картинга среди молодежи. С большим энтузиазмом юноши и школьники конструируют и строят карты в кружках и секциях автотехклубов, на станциях юных техников, в дворцах пионеров, на предприятиях.

Президиум Федерации автомобильного спорта СССР недавно рассмотрел вопрос о мерах по дальнейшему развитию этого перспективного вида автомобильного спорта. Было отмечено, что федерациям ряда союзных республик немало сделали, чтобы привлечь молодежь к занятиям картингом. Наибольшего развития достиг картинг в таких спортивных организациях, как «Труд», «Спартак», «Калев», «Даугава». Большое внимание уделяют картингу в ряде дворцов пионеров, автоконструкторских кружков при станциях юных техников и заводских клубов. Особенно успешно работают кружки при Дворцах пионеров в Курске (руководитель Л. Кононов) и Тбилиси (руководитель В. Верберашвили), а также на Рижской станции юных техников (руководитель Я. Лапинский).

В 1985 году Калининский завод выпустил около ста карт, что, несомненно, будет хорошим вкладом в укрепление технической базы нового вида автомобильного спорта.

Вместе с тем отмечалось, что еще не везде одинаково хорошо ведется учебно-тренировочная и спортивная работа. Явно недостаточно развит картинг в Москве и Ленинграде, во многих крупнейших областях и краях РСФСР, в Белоруссии, Молдавии и республиках Средней Азии.

Учитывая, что картинг является одним из самых доступных видов спорта,

президиум Федерации рекомендует республиканским федерациям и федерациям Москвы и Ленинграда разрабатывать меры по дальнейшему широкому развитию картинга в спортивных организациях и автотехклубах.

Рекомендуется шире привлекать к занятиям картингом студенческую и учащуюся молодежь, всемерно развивать самостоятельность в постройке карт, используя для разработки конструкций и чертежей микроавтомобилей силы студенческих конструкторских бюро вузов. Особое внимание надлежит обратить на коллективы физкультуры промышленных предприятий и крупных автохозяйств, где технические возможности позволяют на общественных началах строить карты из отходов материалов в нерабочее время.

Президиум ФАС СССР обратился в центральные советы ДСО «Труд», «Спартак», «Авангард», «Красное знамя», «Ашхатани» и «Гантиади» с просьбой рассмотреть вопрос о развитии картинга в спортивных обществах и наметить меры по улучшению этой работы.

В связи с ростом скоростей на картах и необходимостью дальнейшего повышения спортивного мастерства решено отныне проводить соревнования республиканского и союзного масштаба только на специальных трассах, удовлетворяющих требованиям международного спортивного кодекса ФИА.

В программу III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, наряду с другими видами автомобильного спорта, включен и картинг. Можно не сомневаться в том, что спартакиада станет действенным рычагом в дальнейшем массовом развитии картинга у нас в стране.

Н. ВОЛЕВ,
ответственный секретарь Федерации автомобильного спорта.

Для начала назовем одну цифру: стоимость комплекта шин грузового автомобиля составляет 25—32 процента его себестоимости. К тому же они служат в несколько раз меньше своего «хозяина». Жизнь шины измеряют пробегом. Длина дороги, которую пробежала шина за время своей службы, — это критерий ее качества, оценка труда ее изготовителей. Есть и еще один критерий: процент шин, не выдержавших гарантийного срока из-за производственных дефектов. Если только на 10 процентов увеличить пробег шин, то на каждой из них государство сэкономит почти по 5 рублей.

Вот почему в плане развития Ярославского шинного завода одним из важнейших является обязательство повысить ходимость автомобильных шин в полтора-два раза.

Данные по ходимости шин, накопленные за многие годы, вскрывают причины выхода их из строя: износ протекторной резины (до 60 процентов случаев), разрыв каркаса (до 30 процентов), отслоение протектора от брекера, расслоение в каркасе,

Естественно, большая часть технических мероприятий и исследований ведет коллектив завода, направлена на повышение износостойкости протектора, на увеличение прочности каркаса и связи между элементами покрышки.

В результате исследований разработаны и освоены новые рецепты протекторных, брекерных, каркасных и других резиновых смесей, внедрены в производство износостойкие протекторные смеси на основе синтетических дивинилстирольных каучуков. Высоким сопротивлением истиранию отличается также смесь, созданная на основе бутадиенстирольных каучуков с применением тонкодисперсных саж.

Для повышения износостойкости шин намечаются работы по внедрению новых материалов, и прежде всего каучуков, так как именно каучук в основном определяет качество резины.

Один из способов повысить сопротив-

ДОЛГАЯ ЖИЗНЬ ШИН

ление истиранию — применение составного протектора (из двух различных резиновых слоев). Уже намечена к выпуску партия шин с двухслойным протектором. Основная часть такой шины — каркас из кордной ткани. Он придает покрышке прочность, необходимую для того, чтобы выдерживать сильные толчки и внезапные удары, обеспечивает гибкость и предотвращает разрушение шины при работе.

За последние годы шинные заводы нашей страны освоили в массовом масштабе производство шин из вискозных и капроновых кордов. Благодаря исключительной сопротивляемости многократным деформациям и действию повышенной температуры их механические свойства изменяются при работе шины в значительно меньшей степени, чем у хлопчатобумажного корда. В итоге — более высокий пробег.

Удельный объем потребления вискозных и капроновых кордов на заводе все время растет и должен быть доведен в 1965 году до 80 процентов. Хлопчатобумажный корд будет использоваться только для шин неотвеченного назначения.

Проблема долговечности автомобильных шин — это также проблема прочных связей между деталями покрышки.

Раньше корд из искусственных и синтетических волокон в отечественной шинной промышленности подвергался обработке латекснобелковой дисперси-

Первые километры



Далеко растянулась по шоссе колонна. Ярославский ордена Ленина шинный завод испытывает свои новые конструкции. Дорога, по которой ежедневно едут специально выделенные в испытательную колонну автомобили, — одна из древнейших в нашей стране. От Ярославля через Ростов, через Переяславль-Залесский, мимо старинных городов идут автомобили, «обутые» в шины, конструкция которых только-только родилась. Как строгие экзаменаторы сидят за рулем шоферы-испытатели. Все надо проверить — ходимость шин, устойчивость, управляемость, тормозной путь, боковой увод, расход топлива автомобиля, способность покрышек противостоять проколам, да и многие другие эксплуатационные характеристики. От внимания, опыта, способности правильно оценить поведение автомобиля, «обутого» в новые шины, зависит во многом их «путевка в жизнь».

И не зря в эту колонну назначаются лучшие шоферы. Ударник коммунистического труда Андрей Прокопьевич Макаренко уже десять лет испытывает новые шины. «Вдумчивость — вот главное качество шофера-испытателя. При большой технической грамотности, разумеется. Приборов, которые бы всесторонне контролировали поведение шин в разных дорожных условиях, нет. Поэтому водительская оценка должна быть строгой и объективной, подкрепленной практикой и знаниями» — так он оценивает свою работу. А об его отношении к автомобилю говорит тот факт, что ЗИЛ-130, на котором он испытывает шины, прошел 140 тысяч километров и выглядит так, как будто бы только что сошел с конвейера. Другой испытатель — Михаил Алексеевич Прияткин — был раньше сборщиком покрышек, а теперь испытывает их. Много среди испытателей замечательных людей!

Когда несколько лет назад организовалась испытательная колонна завода, в ней были считанные ГАЗ-51, одна «Волга» и одна «Победа». А теперь здесь представлены автомобили всех марок, выпускаемых в нашей стране.

Пожелаем успеха испытателям в их труде.

Продолжаем описание нового автомобиля Горьковского автозавода ГАЗ-66, начатое в прошлом номере нашего журнала.

Сцепление — однодисковое, сухое, установлено в литом алюминиевом картере. Для гашения резких изменений крутящего момента двигателя оно снабжено демпферным устройством. Привод выключения сцепления гидравлический.

Коробка передач имеет четыре передачи для движения вперед и одну заднего хода. Три пары шестерен постоянного зацепления выполнены с косыми зубьями — для улучшения работоспособности коробки и бесшумности. Для прямой и третьей передач введены синхронизаторы инерционного типа, облегчающие управление автомобилем.