

Журнал "За рулем"

№10, 1963

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №10, 1963 / – М.: Книга по Требованию, 2022. – 40 с.

ISBN 978-5-458-59714-2

"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 978-5-458-59714-2

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

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 первозданном 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.

СПАРТАКИАДА!

Однако контр
ДОСААФ далеко
только к совмести

Подготовку к спартакиаде необходимо использовать также для усиления всесторонней воспитательной работы среди спортсменов и всей молодежи в духе советского патриотизма, любви к труду, к технике.

Вопросы подготовки к спартакиадам были рассмотрены на пленарном заседании ЦК ВЛКСМ в ходе XXII съезда комсомола, состоявшегося в Москве с 1 по 6 июля 1987 г. По итогам пленума ЦК ВЛКСМ принял решение о необходимости дальнейшего совершенствования системы подготовки к спартакиадам, а также о том, что подготовка к спартакиадам должна быть направлена на достижение следующих целей:

124



Кузнецкий ТЯГАЧ

В течение последних лет коллектив нашего завода провел большие конструкторско-экспериментальные работы по созданию седельного тягача КАЗ-606 («Колхида»).

Тягач уже эксплуатируется во многих автохозяйствах страны. Сейчас мы готовим к производству новый, более мощный седельный тягач КАЗ-608, который предназначен для буксировки полуприцепа общим весом до 15 тонн по дорогам с твердым покрытием. Опытный образец проходит заводские испытания.

Для тягача КАЗ-608 совместно с Одесским автосборочным заводом разработан двухосный полуприцеп общетранспортного назначения КАЗ-717 грузоподъемностью 11,5 тонн (при собственном весе 3,8 тонны).

Внешне новый тягач мало отличается от КАЗ-606, однако на нем установлены более совершенные узлы и агрегаты, унифицированные с узлами автомобиля ЗИЛ-130.

Компоновка обоих тягачей выполнена по схеме «кабина над двигателем». Эта схема имеет как преимущества (максимальное использование полезной площади автомобиля, уменьшение его общей длины, возможность сокращения базы), так и недостатки (малая доступность к двигателю, проникновение газов в кабину водителя и т. д.), которые мы постарались ликвидировать при проектировании КАЗ-608.

На новом тягаче установлен восьмицилиндровый V-образный карбюраторный двигатель с рабочим объемом 6 л и мощностью 150 л. с. Сцепление сухое, однодисковое, с периферийными пружинами. Коробка перемены передач — пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах, кроме первой и заднего хода.

Дисковый стояночный тормоз заменен на колодочный, барабанного типа, что значительно повысило его надежность. На опытном тягаче временно использован двухступенчатый задний мост с передаточным отношением 6,97.

Много сделано для улучшения условий труда водителя (облегчен доступ к двигателю, введен гидроусилитель). В отличие от двухместной кабины тягача КАЗ-606 кабина КАЗ-608 — трехместная. Двигатель отодвинут назад и смещен вниз, благодаря чему удалось улучшить посадку водителя и пассажиров и сделать кабину более просторной. Сиденье водителя — регулируемое. Спальное место находится сзади. С помощью двух цилиндрических пружин, расположенных на поперечине в передней части рамы, кабина опрокидывается вперед под углом 45 градусов, что облегчает ее техническое обслуживание и ремонт. Для предотвращения самоопрокидывания предназначен специальный запор. Основание кабины выполнено цельноштампованным, что полностью устраняет попадание газов.

Вверху: седельный тягач КАЗ-608; внизу: КАЗ-608 с откинутой кабиной для осмотра двигателя.

Фото Г. Жукова



В настоящее время коллектив нашего завода производит доводку деталей, узлов и агрегатов. Он полон решимости дать стране автомобиль-тягач, который заслужит признание работников автомобильного транспорта.

Ш. ЧЕЙШВИЛИ,
заместитель главного конструктора
Кузнецкого автомобильного
завода.

с одноосным полуприцепом

Минский автомобильный завод... Он напоминает сейчас громадную строительную площадку. Груды песка и щебня, подъемные краны, здания в нарядных известковых юбках. А заводской двор — словно оживленная автомобильная магистраль.

Минский автомобильный завод находится на завершающей стадии подготовки производства к выпуску новых машин. В заводу управлении никого. Налетами проходят совещания, и снова все спешит в цеха. Лишь главный инженер задерживается чуть дольше других. Дел много, и каждое из них нужно решить сразу, сейчас же.

Переход на выпуск машин новой конструкции — сложный процесс и, естественно, не всегда и не везде дело обстоит гладко. Однако коллектив завода шаг за шагом идет вперед, устраняя узкие места на всех участках производства. Закончена разработка ряда технологических процессов, изготавливаются оснастка и штампы. На главном конвейере состоялась пробная сборка одного из членов семейства МАЗов — МАЗ-504.

Техническая реконструкция предприятия предусматривает на основе специализации завода широкую кооперацию как внутри Белоруссии, так и за ее пределами.

У МАЗа около шестидесяти предприятий-смежников. Из Ярославля поступают двигатели, с ЗИЛа — радиаторы, из Пневмехиса — компрессоры. Из многих городов страны в адрес завода отправляются шины, приборы, электрооборудование.

Завод как бы переживает переходный возраст. Новые автомобили требуют полной отдачи мощности, а надо еще обеспечить запчастями старые машины. Кроме того, выпускаются переходные модели — МАЗ-200М, 200П, 205Б. Проведены большие работы по внутренней и межзаводской унификации. Для новых машин она составляет 29 процентов.

Реконструкция — это подготовка производства доброй тысячи деталей, расширение существующих и строительство новых цехов и подсобных помещений; это новый главный конвейер.

Почти во всех цехах намечена автоматизация технологических процессов, механизация транспортных операций, внедрение передовых методов литья и сварки. В результате реконструкции, например, перебриска грузов механическим способом возрастет до 93 процентов. Из наиболее интересных новинок можно отметить автоматическую линию, работающую по принципу плавающих моделей, в литейном, конвейеры толкающего типа в сталелитейном, траншейные фундаменты в прессово-кузовном

НАКАНУНЕ ПУСКА

цехах. Грунтовка кабин окуноманием, окраска в электростатическом поле, автоматы для цинкования и хромирования деталей — все это даст заводу реконструкция.

Новые МАЗы — это новое слово в нашем автомобилестроении. Они имеют ряд принципиально новых конструктивных решений и превосходят по показателям своих предшественников (МАЗ-200, 200В, 205). Новая металлическая кабина, двухскоростной задний мост, бездисковые колеса. Теперь конкретно. Взять МАЗ-500 и его предшественника МАЗ-200. Грузоподъемность первого 7,5 т, второго — 7 т, скорость 75 км/час вместо 65, мощность двигателя 180 л. с. вместо 120. Коэффициент использования полезной площади у МАЗ-500 — 0,62, у МАЗ-200 — только 0,55. Новый автомобиль при увеличении платформы (4860 см вместо 4500) стал короче (7310 см вместо 7625). Контрольный расход топлива уменьшился с 35 литров до 32 (на 100 км). Это значит, что переход на выпуск МАЗ-500 даст стране экономию 519 рублей на каждый автомобиль в год. Более экономичными будут также МАЗ-503, МАЗ-504 и их модификации.

...В цехах завода — напряжение буден. Чувствуется стремление каждого приблизить минуту пуска конвейера, с которого будут сходить новые МАЗы.

Весь коллектив борется за то, чтобы завод стал предприятием коммунистического труда. Повсюду горит огонь соревнования. В цехах обрел крылья почин знатной ткачихи республики Е. Лазаренко, которая призвала начать соревнование за освоение новой продук-

ции в сокращенные сроки. 70 коллективов, 1849 рабочих и инженерно-технических работников завоевали высокое звание ударников коммунистического труда. Активно трудятся маяки производства — рационализаторы и изобретатели. За 5 месяцев года их уже 1236 человек. Они подали 1983 предложения. Лучшие рационализаторы — уполномоченная по БРИЗу кузнечного цеха Житкевич, электрик цеха шасси Дубовик, конструктор ОТК Боярчук, слесарь прессового цеха Пашкевич.

Рационализаторы и изобретатели решили ряд проблем, стоявших перед заводом в деле механизации трудоемких процессов и улучшения качества выпускаемой продукции. Коллектив рационализаторов завода взял обязательство в 1963 году внедрить две тысячи рационализаторских предложений и изобретений с общей экономией в 900 тысяч рублей.

* *

* *

Летопись трудовых подвигов нескончаема. Герои есть на каждом участке, в каждом цехе. И когда думаешь о них, веришь, что все, о чем мечтает коллектив завода, сбывается.

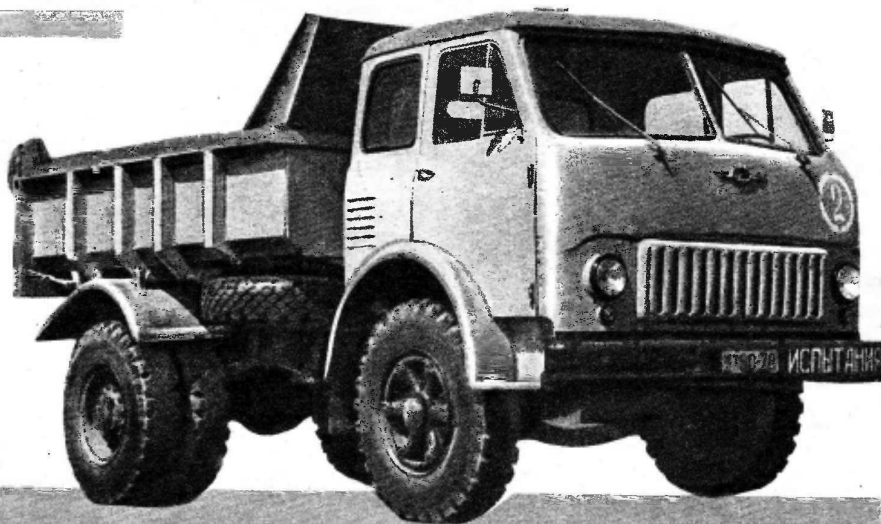
А. ГРИБАНОВ,
наш спец. корр.

г. Минск.

ХАРАКТЕРИСТИКА МАЗ-503

Грузоподъемность	7000 кг
Вес снаряженного автомобиля	6750 кг
Нагрузка на переднюю ось	3350 кг
на заднюю ось	3400 кг
Полный вес автомобиля	13 925 кг
Нагрузка на переднюю ось	4565 кг
на заднюю ось	9360 кг
Вес незаправленного автомобиля	6400 кг

Автомобиль-самосвал МАЗ-503.



Он стоит на окраине Орджоникидзе, там, где начинается Военно-грузинская дорога. Мотоциклист, собирающийся в этот головокружительный путь, может увидеть цеха, где делаются агрегаты его машины.

Завод автотракторного электрооборудования молод. До 1948 года на его месте был гараж.

Завод начал свою деятельность с выпуска тракторных генераторов. Но уже в 1956 году на конвейер были поставлены первые в нашей стране генераторы типа Г-37 и Г-38, предназначенные для легких мотоциклов. Спустя несколько лет сюда был перебазирован выпуск генераторов Г-11, которые устанавливались на тяжелых машинах.

Большинство владельцев 125-кубовых мотоциклов с одобрением отнеслись к переводу электрооборудования этих машин на переменный ток, так как отпала надобность в дорогостоящей, требующей большого опыта эксплуатации аккумуляторной батарее. Похоже было, что для этой группы мотоциклов наступили хорошие дни. Но оказалось не совсем так: днем мощности генератора для получения искры вроде бы хватало, а вот с наступлением темноты фара в зависимости от оборотов двигателя напоминала тлеющую лучину, то вспыхивала ярчайшим белым пламенем. Затем все вокруг снова погружалось во тьму — сгорала нить лампочки. Но главная беда заключалась в том, что конструкция молоточка прерывателя была ненадежна и к тому же не унифицирована с наиболее распространенными молоточками и наковальнями автомобильного типа. Это заставило заводских инженеров направить свои силы на создание новой конструкции.

Новый генератор Г-401 внешне мало чем отличается от старого, но разница в технических показателях велика. Полную мощность он отдает уже при 2500 оборотах. Следовательно, в ночное время дорога хорошо освещена. В то же время возможность перегорания нитей лампочек из-за перенапряжения сведена к минимуму. Улучшено искрообразование при пуске двигателя и на малых оборотах. Молоточек установлен на специальной планшайбе, облегчаю-

ОЗАТЭ-МОТОЦИКЛИСТАМ

щей регулировку. Полусные наконецники ротора армированы алюминиевым литьем, что должно исключить случаи их отрыва от сердцевин магнита.

Впрочем, и эта конструкция не является последним достижением завода. Уже проходит испытания генератор мощностью 40—45 ватт. Специально для него создана новая катушка зажигания, названная высоковольтным трансформатором. Она будет отличаться замкнутым магнитопроводом, что позволит улучшить искрообразование.

Не забыты на заводе и владельцы тяжелых мотоциклов. Вместо Г-11 они получают теперь генератор Г-414. Оба агрегата взаимозаменяемы, но новый имеет повышенную на 30 процентов мощность.

Новый генератор начинает отдавать полную мощность в 10 ампер уже при 1950 оборотах, тогда как у Г-11 для этого требовалось 2100 оборотов в минуту. Теперь можно будет держать аккумуляторную батарею в полностью заряженном состоянии.

Для работы в паре с Г-414 предназначен новый реле-регулятор типа РР-302. Согласно новому ГОСТу «аммиус» в Г-414 выведен на «массу». Поэтому, чтобы установить генератор на ранее выпущенные мотоциклы, необходимо произвести его перемангнивание. Для этого достаточно при неработающем двигателе на 1—2 секунды соединить его клемму «Я» (предварительно сняв с нее про-

вод, идущий к реле-регулятору) с отрицательной клеммой аккумуляторной батареи. Плюсовая клемма аккумулятора подсоединяется к «массе».

Сравнительно недавно завод приступил к выпуску магдино типа МГ-100 для мопедных двигателей Ш-50 Шауляйского завода. Этот прибор отдает полезную мощность в 15—18 вт и обеспечивает надежное искрообразование уже при 300—350 оборотах.

Все это очень хорошо. Но... В мае этого года состоялась расширенная сессия научно-технического совета НИИ автотранспорта по улучшению качества электрооборудования мотоциклов и мотороллеров. В решении ее есть специальный пункт: «Мероприятия по отдельным изделиям». Девять дефектов генератора Г-401 перечисляются в этом пункте, названы причины и сроки устранения.

Можно разработать какую угодно совершенную конструкцию, но если служба главного технолога на заводе не обеспечит выполнение детали в точном соответствии с чертежом, а служба главного контролера махнет рукой и пропустит такую деталь — тогда горе потребителям. А если судить по многочисленным жалобам на продукцию завода — дела обстоят именно так.

Конструкция, технология, контроль качества — вещи взаимосвязанные. Сконструировать генератор с хорошими показателями — полдела. Вторая половина — качественно его изготовить. Работать без брака — вот та цель, к которой должен ныне стремиться завод.

В. ЕГОРОВ.

1 — Магдино; 2 — генератор Г-414; 3 — генератор Г-401.



НАД ЧЕМ РАБОТАЮТ КОНСТРУКТОРЫ

И МОЩНЕЕ И БЕСШУМНЕЕ

Еще совсем недавно многие мотоциклисты считали чуть ли не самым шумом. Таким образом они демонстрировали мощность двигателя своих машин. До поры до времени с этим мирились. Сейчас положение изменилось. Число мотоциклов и мотороллеров в нашей стране резко возросло. А вместе с ними значительно увеличился шум на улицах. Повлияло и повышение литровой мощности двигателей мотоциклов. Если ИЖ-49 развивал 31,5 л. с./л., то ИЖ-56 — уже 40 л. с./л., а «ИЖ-Юпитер» — 46—51,5 л. с./л. Иными словами, мы с одного и того же рабочего объема

350 см³ снимаем все большую мощность. Это происходит в конечном итоге за счет увеличения наполнения цилиндра двигателя рабочей смесью. А чем больше сгорает, тем больше возрастает количество отработавших газов и засасываемого воздухоочистителем воздуха. Поднимающееся среднее эффективное давление в цилиндре и приводит к увеличению шума двигателя.

Как же образуется шум? Возьмем сначала систему выпуска двухтактного двигателя. Когда открывается выпускное окно, давление в картере ниже, чем в патрубке, идущем от карбюратора. Разница в давлении вызывает

возле окна возбуждение, которое в виде волны перемещается по выпускному патрубку. Эти колебания мы ощущаем как звук.

Та же самая картина наблюдается и при выпуске. Только давление в цилиндре намного превосходит атмосферное, и звук получается более сильным. Вот почему в первую очередь глушили только шум выпуска. Однако это не давало должного эффекта. Шум выпуска действительно снижался, зато начинал преобладать шум выпуска, так как глушитель не мог его уменьшить. Отсюда становилось понятно, почему потерпели неудачи некоторые мотоциклисты. Пытаясь сделать более «тихими» свои машины, они установили глушители шума выпуска с мотоциклов «ЯВА», но ничего, по существу, не добились. Шум, возникающий при работе мотоцикла «Ява-250», составляет 75 децибел. Но он возрастает до 82, если отсоединить глушитель шума выпуска от карбюратора. Или другой пример. Мотофургон ТГ-200, имеющий тот же глушитель шума выпуска, что и мотороллер Т-200, производит больший шум. Причи-

на одна: на нем вместо глушителя шума выпуска установлен обычный сетчатый воздухоочиститель.

Шум на серийном мотоцикле М-103 Минского мотороводезавода составляет 87 децибел. Заглушив один только выпуск, удалось снизить эту цифру с 87 до 81. Новые выпускные глушители шума позволили уменьшить ее еще на 6 децибел. Но стоило лишь убрать выпускной глушитель, как шум мотоцикла достигал 84 децибел. Поэтому для общего уменьшения шума на машинах Минского мотороводезавода будет использоваться объем масляного воздухоочистителя.

Теперь о глушителях шума выпуска (выхлопа). Назначение их — преобразование резких и отрывистых звуков в более тихие и равномерные. Шум выпуска тем сильнее, чем больше внутренняя энергия газов, чем быстрее и резче их расширение. Последовательность хлопков зависит от «тактности» двигателя, числа оборотов коленчатого вала и числа цилиндров.

Двигатель мотоцикла «ИЖ-Юпитер» работает с меньшим шумом, чем двигатель «ИЖ-Планет», так как имеет два цилиндра. Выпускные импульсы следуют в два раза чаще, а по силе каждый из них в отдельности слабее.

Улучшение свойств новых глушителей не должно ухудшать мощностных качеств мотоцикла. Но для этого требуется увеличение объема глушителей, а кроме того, и лучшее их охлаждение.

Так, глушители ИЖ-56, установленные на мотоцикле «ИЖ-Юпитер», уже недостаточны по своим размерам. У них в наиболее термонапряженных местах обгорает краска, что портит внешний вид машины.

Глушитель шума выпуска, особенно двухтактного двигателя, должен быть обязательно разборным. Его загрязнение приводит к значительному снижению мощности, а очистка вызывает большие трудности. Испытания в ЦКЭБ мотоциклетного строения показали, что на мотоцикле «ИЖ-Юпитер» после пробега 20 тыс. км мощность двигателя снизилась на 4,5 л. с., максимальная скорость — на 5—6 км/час, а расход топлива увеличился на 1,1 л/100 км, или примерно на 17 процентов. При этом только в одном глушителе оказалось 275 г нагара.

Обычно рассматривают четыре способа глушения шума.

Трением газов об отверстия в стенках и перегородках. Этот метод вызывает относительно большую потерю мощности двигателя.

Интерференцией звуковых волн. Глушитель имеет систему трубок разной длины, включенных параллельно. Считают, что глушение происходит за счет взаимного ослабления звуковых волн, идущих в разных фазах.

Поглощением звуковой энергии. Полость глушителя заполняется жаростойким поглощающим веществом (стекловолокном) или металлической пудрой.

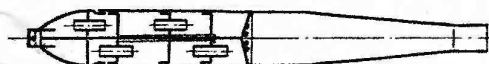
Отражением звуковой энергии обратно к источнику. Это так называемые акустические фильтры, состоящие из ряда резонаторов.

В настоящее время наибольшее распространение получили глушители типа «акустический фильтр» с применением элементов интерференции и глушение трением.

Глушитель шума выпуска, помимо своего прямого назначения, служит для повышения мощности двигателя, которое появляется в результате улучшения коэффициента наполнения. Известно, что часть рабочей смеси при наполнении цилиндра попадает через выпускное окно в выпускную трубу и бесполезно тратится. Чтобы предотвратить это, используют колебания давления в системе выпуска.

Когда волна давления, распространяясь от выпускного окна по выпускной трубе, дойдет до первой перегородки глушителя, она отразится и в той же фазе пойдет обратно к выпускному окну, создав там подпор. Если отраженная волна придет в тот момент, когда продувочное окно уже закрыто, а выпускное открыто, то она затолкнет топливную смесь обратно в цилиндр.

Схема глушителя шума выпуска типа «акустический фильтр».



По новому ГОСТу...

Комитетом стандартов, мер и измерительных приборов при Совете Министров Союза ССР утвержден новый стандарт (ГОСТ 5652—62) на шины пневматические для мотоциклов.

Каковы особенности нового ГОСТа? Во-первых, он распространяется на большее, чем раньше, количество типов шин и, во-вторых, вводит их новые обозначения в миллиметрах, сохраняя и старые в дюймах:

Таблица 1.

Обозначения шин	
по ГОСТ 5652—62 (новые)	по ГОСТ 5652—51 (старые)
65—484 (2,50—19)	2,50—19
80—405 (3,25—16)	3,25—16*
80—484 (3,25—19)	3,25—19
95—484 (3,75—19)	3,75—19

* По временным техническим условиям (ВТУ ЛенСНХ № 31055—59).

Приведем пример нового обозначения шин: 65—484 (2,50—19), где: 65 — ширина профиля шины в мм; 484 — посадочный диаметр обода в мм; (2,50 × 19) — старое обозначение в дюймах. Но этим не ограничиваются особенно

15—20 процентов меньше, чем резина, применявшаяся раньше для этой же цели.

Новый ГОСТ уточняет нормы эксплуатационных режимов мотоциклетных шин, рассматривая случаи их применения на мотоцикле с коляской и без нее.

Нормы характеризуются таблицей 2. На 20—30 процентов повышен гарантийный километраж пробега.

Для мотоциклов с коляской нормы гарантийного пробега введены впервые, причем норма для шин 80—405 (3,25—16) и 80—484 (3,25—19) установлена 7500 км, а для шин 95—484 (3,75—19) — 17 000 км. Но эти нормы действительны лишь при условии круговой перестановки шин на переднем, заднем и запасном колесах мотоцикла и на колесах коляски (через каждые 2000—3000 км пробега).

Шины, вышедшие из строя при пробеге до 25 процентов установленной гарантийной нормы, обмениваются предприятием-поставщиком безвозмездно. При выходе шин из строя после пробега, составляющего более 25 процентов нормы (но менее гарантийного километража), предприятие-поставщик оплачивает стоимость каждого километра «недопробега» шины. Замена шин или выплата денег производится в течение трех лет с момента их изготовления (включая в этот срок и время складского хранения) при условии соблюдения существующих правил эксплуатации и хранения мотоциклетных шин.

Таблица 2.

Обозначения шин		Нормы эксплуатационных режимов			
		максимальная допустимая нагрузка на шину и давление в шине, соответствующее этой нагрузке		максимальное допустимое давление в шине и максимальная нагрузка на шину, соответствующая этому давлению	
		нагрузка, кгс	давление, кгс/см²	давление, кгс/см²	нагрузка, кгс
Для мотоциклов без коляски					
65—484 (2,50—19)	484×40	160	2,0	1,5	100
80—405 (3,25—16)	405,5×47	180	2,0	1,3	110
80—484 (3,25—19)	484×47	200	2,0	1,5	140
Для мотоциклов с колясками					
80—405 (3,25—16)	405,5×47	235	2,6	1,3	110
80—484 (3,25—19)	484×47	260	2,6	1,5	140
95—484 (3,75—19)	484×55	310	2,6	1,5	165

сти нового ГОСТа. По сравнению с отмененным стандартом существенно повышены и требования к качеству резины. Пределы прочности на разрыв и истирание ужесточены примерно на 20 процентов. Это значит, что резина протектора покрышек, изготовленных по новому ГОСТу, должна быть на 20 процентов прочнее, а изнашиваться на

Новый стандарт не распространяется на шины специального назначения (пробковые, шоссейно-кольцевые и т. д.). Срок введения ГОСТ 5652—62 установлен 1/VI 1963 года.

А. ИВАНОВ,
инженер, общественный корреспондент журнала «За рулем».

Время движения волны зависит, помимо прочих факторов, от диаметра выпускной трубы и размещения первой перегородки глушителя. Подбирая соответственно параметры, можно получить лучшие мощностные показатели двигателя.

Созданием новых глушителей уже ряд лет заняты мотоциклетные заводы и ЦКЭБ мотоциклетного строения. Они разработаны уже не только для мотоцикла М-103, но и для машин других моделей. В частности для «Ковровца-175», шум которого уменьшился с 86 до 77 децибел. Если же увеличить на нем объем глушителя шума выпуска с 1100 до 1800 см³, то удастся добиться снижения еще на 3 децибела.

Новые глушители шума выпуска будут установлены и на мотоциклах «ИЖ-Юпитер» и «ИЖ-Планет». Масляный воздухоочиститель этих машин, который

одновременно является и глушителем шума выпуска, имеет сейчас недостаточный объем. Увеличение его позволит также улучшить работу глушителя.

Итак, проблема снижения шума на наших новых мотоциклах успешно решается. Но остается еще сравнительно много старых «трескучих» мотоциклов, которые будут служить долгое время. Как быть с ними?

Видимо, мотоциклетным заводам следует включить в план выпуск новых глушителей в качестве запасных частей, чтобы все мотолюбители могли установить их на своих машинах. Контроль за смесью глушителей в течение определенного срока целесообразно, видимо, возложить на госавтоинспекцию.

В. ИВАНОВ,
инженер.

г. Серпухов.

Разборный глушитель шума выпуска



СОЛНЕЧНАЯ дорога



Переполненный ЛАЗ, урча, лезет в гору. Сто пять метров подъема, крутой поворот вправо, пятьдесят метров вдоль каменного забора, нажать тормоз — спуск восемьдесят метров, знак «Школа»...

А вот и конец пятнадцатикилометровой трассы. Теперь обратно на Васильевку. Снова знак «Школа», подъем восемьдесят метров вдоль каменного забора... И так восемь раз в смену: до школы и обратно.

На кабине табличка: «Водитель В. В. Савченко, кондуктор...». Кондуктора нет. Ялта борется за звание города коммунистического труда и быта. Зачем кондуктор, если сознательнее стали люди?

На остановке нетерпеливо поглядывает на часы пожилая няня из детского сада. Да, многовато времени — без двух минут четыре. Опаздывает няня на работу. Еще выговор от начальства получит. Поднажать. Ишь, повеселела... Побежала.

В Ялте много приезжих. Целый мир за спиной водителя Савченко. Бегут километры, дорожные знаки, перекрестки, бегут мысли. Не полагается это — за рулем думать о постороннем, да сами мысли лезут: живой ведь человек!

На остановке ждут девушка и два молоденьких летчика. Вошли. Девушка рассказывает, как сдавала экзамены, как была на практике. Василию взгрустнулось. Подал в пятьдесят четвертом во-

львовский политехнический, да недобрал пару баллов.

Сошли летчики со своей спутницей. Конечная остановка. Большая посадка.

За спиной восторженный женский голос:

— Это чудо! От Симферополя до Ялты — троллейбус! Слово в Москве. А шоссе! Ширина! И почти без поворотов...

Василий улыбается. Ему приятно слышать это. Ведь и его руки расстлали среди гор эту широченную асфальтовую ленту.

У Василия есть друг Николай Куликов. Тоже шофер. Однажды к Николаю обратился корреспондент какой-то заграничной газеты. Говорит:

— К нам в редакцию написал шофер рейсового автобуса Жан Буше из Парижа. Просит рассказать, как живут шоферы в Советском Союзе.

Разговор происходил в заводе. Корреспондента и Куликова обступила вся бригада: «Давай, Коля, рассказывай!» Начал он издали.

Во дворе, где живет Куликов, есть мальчонка-школьник. Однажды Николай увидел у мальчишки книгу «Для чего человек живет на земле». Дело в том, что несколько лет назад в газете «Пионерская правда» было напечатано письмо с таким вопросом. Ответов на этот вопрос пришлось так много, что их издали отдельной книжкой. Ребята писали,

ТРУД и ЧЕСТЬ — НЕРАЗРЫВНЫ

что живут для того, чтобы строить коммунизм, чтобы делать хорошие, нужные людям вещи.

— А для чего я живу на земле? — задал сам себе вопрос Николай. И ответил: — Именно для этого.

Николай подробно рассказал о том, как работает, как учится. Скоро на Ялтинскую автобазу пришла газета из Франции.

Василию было чуточку завидно, что не ему, а Николаю выпала честь рассказать французским шоферам о своей жизни. Но это не так уж важно.

Многое мог бы поведать о себе и Василий. О том, как его, семилетнего мальчишку, гитлеровцы вышвырнули из родной хаты на мороз; о том, как тяжело досталось отцу в фашистском концентрационном лагере; о том, как безусым паренком впервые сел за руль колхозного грузовика.

И потом — дороги. Сначала колхозные — в кузове девичьи песни, золотое зерно, яблочный аромат. Потом военные. За спиной солдатские песни. Машины ведет командир отделения транспортного взвода Василий Савченко.

Теперь Крым.

Мчится по Ялте на веселом, многоголосном автобусе ударник коммунистического труда Василий Савченко.

Так для чего он, Савченко, живет на земле? Да для того, чтобы вовремя поспела на работу нянечка из детского сада, чтобы посмотрели на этот чудесный уголок нашей страны туристы, чтобы возить золотое зерно и ароматные яблоки, чтобы читать книжки, чтобы ходить в театр, дышать соленым морским ветром.

Жалеет ли он что не стал летчиком, столяром или агрономом? Нет! Очень хорошо быть шофером, очень нужна это на земле специальность!

...Автобус, урча, лезет в гору. Сто пять метров подъема, и снова солнце в пылающем небе, солнце в сверкающем море, солнце всюду. Все четырнадцать тысяч шестьсот метров пути — сплошное солнце.

Л. ШИШКИНА.

Человек доброго сердца

Работаю я завхозом в брагинской 8-летней школе. Возвращаясь с курорта, где находился на излечении, прочитал статью в журнале «За рулем», где говорилось о людях нелегкой шоферской профессии. Может, я и не написал бы в редакцию, если б не случай, о котором хочу рассказать.

Ехали мы автобусом ПАЗ-651 № 51-68 ХАА Лозовского автопарка Харьковской области по маршруту Лозовая — 4-е отделение совхоза имени XVII партсъезда. Водителем автобуса был молодой парень лет двадцати пяти, вежливый и спокойный человек — это я заметил, когда он производил посадку на автостанции.

И вот мы в пути. Неожиданно поднялась большая буря, предвещавшая грозу. А дороги-то у нас грунтовые, в дождь, как говорится, ни проехать, ни пройти. Автобус мчит на большой скорости, водитель сосредоточен, а мы, пассажиры, волнуемся: ливень вот-вот настигнет, и придется добираться пешком с детьми и вещами. Водитель по-

сматривает на небо, которое все сильнее затягивается тучами.

Вечернюю мглу прорезала молния, ударил гром. До конечной остановки осталось еще 6—8 километров, когда пошел дождь. Сначала небольшой, затем все больше, больше. А автобус, не останавливаясь, шел и шел дальше. Все боялись — вдруг шофер остановится и скажет: «Освобождайте автобус, дальше не поеду, погода неблагоприятна». Так еще делает кое-кто в подобной обстановке. Но он уверенно держал руль, и его лицо, такое симпатичное, выражало полное спокойствие.

Я сам шофер, вожу автомобиль, но, честное слово, завидовал этому человеку, его ловкости и умению управлять машиной. Когда автобус занесло по грязи и поставило поперек дороги, водитель только улыбнулся, плавно выровнял машину и поехал дальше.

Вот и наша конечная остановка. Ждать, пока перестанет дождь, не было смысла, так как дорога совсем раскиснет, и тогда шоферу придется «заго-

рять», может, целую неделю.

Мы наскоро собираем вещи и спешим освободить автобус. Но что делать с маленькими детьми, в спешке мать не захватила одежды. И что вы думаете? Водитель снял свою новенькую куртку и отдал ее неизвестной женщине. Та разволновалась, спрашивает, кому передать куртку?

— На автостанцию, Павлу, — ответил водитель и уехал.

На этом можно было бы поставить точку, но в общей суматохе я забыл свой чемодан и в нем вещи и документы. Через несколько дней я приехал на станцию. Все было мне возвращено.

Хочу передать через журнал Павлу Ивановичу Псюкало (имя его я узнал в Лозовой) большую благодарность от себя лично, от пассажиров, от детей, согретьх шоферской курткой, и пожелать ему счастья в трудной, но почетной шоферской жизни.

Ю. БЕЛОВ

с. Хороше
Днепропетровской области.

Семь лет, из года в год повышая ма-

судья республиканской категории.

ШИРЕ ДОРОГУ АВТОМОДЕЛИЗМУ!

Федерации автомобильного спорта СССР и Центральному автотоклубу СССР поручено разработать положение о проведении открытого конкурса на изготовление микродвигателей для автомоделей.

■ К АРЕНГВИНСКОМУ ШОССЕ К МОСКОВСКОМУ ШОССЕ

Схема малого
Минского кольца



Чемпион СССР в классе спортивных автомобилей москвич Ю. Андреев.

Фото В. Хватова

скавы и Ленинграда, была представлена в Каунасе всего двумя участниками (по одному из Саратова и Мальчика). Украина и Армения выставили лишь по три участника. По сравнению с другими республиками Прибалтики отстала Латвия, от которой выступало всего 6 гонщиков, тогда как от Литвы вели борьбу 17 спортсменов. В Минске более половины участников составили москвичи (27) и ленинградцы (21). Всего 5 гонщиков выставили белорусские организации — хозяева трассы.

В автоспорте (как и во всех технических видах спорта) участник — это гонщик с машиной. Там, где не занимаются машинами, нет и автоспорта. Ни одного спортивного автомобиля не выставили Украина, Армения и Российская Федерация. Всего по одной машине в этом классе выставили на соревновании Эстония, Латвия и Белоруссия.

Еще меньше, чем в группе «В», было подготовлено гоночных автомобилей. Так, в самом перспективном классе — «юниоров» — в обоих этапах чемпионата стартовало лишь 12 машин, из которых 7 дала Москва. Латвия, Литва, Белоруссия, Грузия, Армения и РСФСР не выставили ни одного «юниора».

Наибольшее число участников было в классе серийных «Волг». Однако уже на первом этапе 9 из 27 спортсменов сошли с дистанции из-за плохой подготовки машин. Еще хуже обстояло дело в группе «Б». На первом этапе чемпионата на «Москвичах» соревновались только 12 человек, из них 4 прекратили гонку, а на втором этапе со старта вышло всего 9 машин и 3 вскоре оказались на обочине, так что фактически вели борьбу всего 6 спортсменов. Такая статистика, обнаруживающая довольно внушительных размеров белые пятна на карте автоспорта.

Пора кустарничества прошла

У автомобильного спорта все больше приверженцев. На любом соревновании можно увидеть у машин целые группы людей. Во время борьбы на трассе болельщики присоединяют к номерам, присвоенным автомобилям судейской коллегией, наименования организаций, которые их создали. Сейчас

автомобили готовят целые коллективы. Они справедливо относят на свой счет успех или неудачу человека, которому они доверили руль. И все-таки строительство спортивных и гоночных автомобилей остается у нас делом кустарным, с большим или меньшим участием спортивных обществ и ведомств. Поэтому-то наши «юниоры» и не выдержали конкуренции «Вартбургов». Потому же в гонках автомобилей I формулы два первых места заняли представители Московского завода малолитражных автомобилей — заводские машины заметно превосходили своих кустарных собратьев.

Очевидно, настало время государственным и общественным организациям взять строительство гоночных и спортивных автомобилей в свои руки. Вопрос это не новый. Он уже неоднократно ставился в печати. Пора от слов переходить к делу.

Разве Московский завод малолитражных автомобилей не может выпустить в 1964 году серию гоночных автомобилей своей конструкции? К выполнению этой же задачи следует привлечь и другие автозаводы, и в первую очередь Горьковский, располагающий большими возможностями. Тем обиднее, что в Минске, где стартовали серийные «Волги», не было представителей завода. Не будем вдаваться в причины, но можем утверждать, что это довольно яркий показатель отношения заводских руководителей к автоспорту. Пока что только москвичи (мы имеем в виду МЗМА) по-настоящему борются на гоночных трассах за честь заводской марки.

Надо думать, сами соревнования должны дать наконец толчок, поднять интерес заводских коллективов к спортивным и гоночным автомобилям.

Представители Белоруссии, например, заявили, что в республике будут приняты решительные меры к более широкому развитию автоспорта, а автозаводы — привлечены к участию в строительстве гоночных и спортивных автомобилей. Хорошо, если за этими словами последуют конкретные дела, а другие республики вступят в соревнование с белорусами.

Качество спортивных и гоночных машин, прежде всего, будет зависеть от того, какую лепту в их создание внесут автомобилестроительные заводы. Это неоспоримо. Но нельзя сбрасывать со счетов авторемонтные предприятия, крупные автохозяйства — тем более те, которые накопили опыт в этой области. Построила же на Тартуском авторемонтном заводе группа энтузиастов во главе с мастером спорта А. Сейлером спортивный автомобиль АРТ-3, на котором установлен двигатель «Волги» и использованы некоторые агрегаты «Запорожца». Справедливости ради надо сказать, что в этом году мы видели на соревнованиях не только автомобили, построенные «кустарями». Большой интерес представили два

гоночных автомобиля «Эстония-5», созданных на Таллинском авторемонтном заводе. Именно на такой машине Э. Гриффель выиграл первенство страны в классе «юниоров». Другой интересной конструкцией в этом классе была машина киевлянина Аргентова, построенная на одном из машиностроительных заводов. Этот автомобиль имеет тормозные барабаны и стойку передней подвески из магниевого сплава. Двигатель и трансмиссия — «Вартбург». Ленинградцы (ЦНИТА) подготовили серийную «Волгу», оборудованную электронным зажиганием и регулированием состава рабочей смеси. На Неманском кольце перворазрядник Ю. Ермаков сумел показать на ней наиболее высокую скорость лучшего круга — 109 км/час. Мы уже не говорим о гоночных «Москвич Г-4», «Москвич Г-3» и спортивных ЗИЛ-112-С московских автозаводов — они неизменные участники чемпионатов стран. К сожалению, пока в их компании не видно машин ни с горьковского, ни с запорожского заводов.

Программа, время, трасса

Гонки вызвали значительный интерес у минчан. Большое число зрителей — хорошая награда участникам и оценка работы организаторов чемпионата. В целом Белорусский республиканский комитет ДОСААФ (председатель комитета В. Н. Савин) успешно справился с подготовкой и проведением столь больших и ответственных соревнований и еще раз доказал жизнеспособность принципа самокупаемости. Заслуживает внимания опыт распространения билетов с правом участия в розыгрыше памятных подарков.

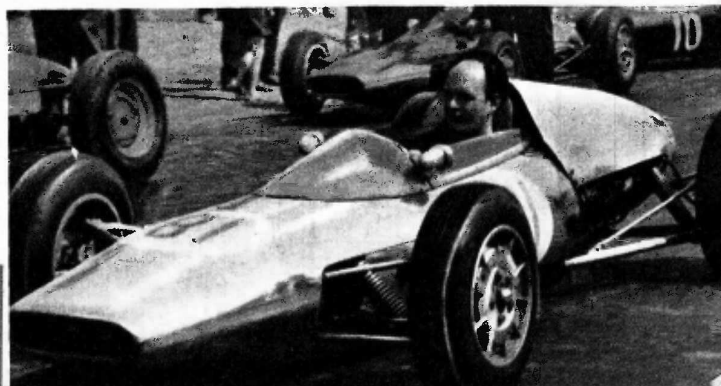
По традиции программа соревнований включала гонки во всех классах автомобилей. Гонщики на серийных и спортивных машинах должны были преодолеть 65 кругов (185 км), для гоночных автомобилей дистанция была короче — 30 кругов (85 км). Итого 895 километров, на которые было отпущено всего два дня — суббота и воскресенье. Слишком уж напряженный режим, трудный для организаторов соревнований, напряженный для зрителей. Очевидно, автомобильные кольцевые гонки уже вышли на тот рубеж, когда надо рассредоточить крупные состязания, проводить их отдельно — в разные сроки для серийных, спортивных и гоночных автомобилей.

Несколько слов о трассе. Малое Минское кольцо впервые после реконструкции стало ареной таких гонок и, на наш взгляд, хорошо зарекомендовало себя. И зрителям оно представляет хороший обзор. Такой и должна быть трасса заключительного этапа всесоюзного первенства.

М. СРЕДНЕВ,
наш спец. корр.

Конструктор гоночных «Вартбургов» (ГДР) Г. Мелькус на Минском кольце.

Фото В. Хватова





РЕГУЛИРОВКИ АВТОМОБИЛЯ «ЗАПОРОЖЕЦ»*

Регулируйте свободный ход педали изменением длины троса с помощью регулировочного наконечника 1, гаек 2 и 3 (рис. 3). После этого гайку 2 законтрите гайкой 3. Положение пята сцепления относительно маховика регулируется заводом. Размер между ними должен составлять 39,5 мм, а биение пята — не более 0,8 мм (размер дан не для регулирования, а для контроля в случае разборки сцепления).

Подшипник выключения сцепления в процессе эксплуатации смазки не требует — она закладывается на заводе во время сборки.

Своевременная и правильная регулировка — необходимое условие предотвращения неисправностей механизма управления коробкой передач. Они могут быть вызваны ослаблением затяжки стопорного болта ползуна и вала управления, гаек болтов соединительной планки, износом ее отверстий или распорных втулок планки.

Что же касается «пропеллерности» соединительной планки, то она обычно происходит, когда к рычагу переключения передач прикладывают слишком большое усилие, особенно зимой, при застывшем масле в коробке передач.

Неприятными последствиями чревато ослабление креплений корпуса механизма переключения к кузову. Оно вызывает смещение, что влечет за собой неполное включение передачи и возможное самовыключение при движении. Если потребуется регулировать корпус механизма, установите рычаг переключения передач в нейтральное положение. Он должен стоять перпендикулярно к плоскости туннеля кузова (под углом 90 градусов). Такое положение достигается перемещением корпуса механизма по продольным пазам. Для этого необходимо предварительно отсоединить пылезащитный кожух и отпустить болты крепления корпуса. Правильно отрегулированный механизм должен легко и полно включать все передачи.

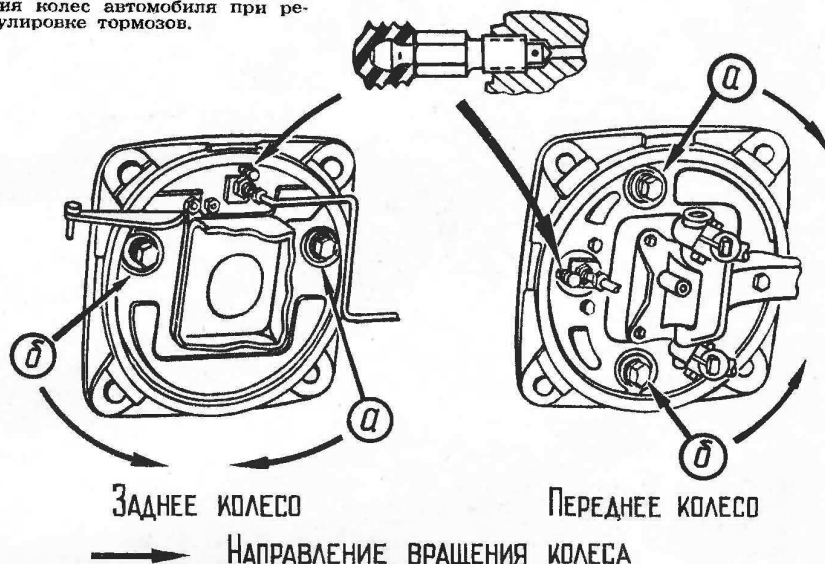
По мере износа фрикционных накладок ножного тормоза увеличиваются зазоры между ними и тормозными барабанами. Для восстановления зазоров следует отрегулировать каждый тормоз двумя эксцентриками, шестигранные головки которых выведены снаружи его щита. При этом важно совместить вращение колеса и поворот эксцентрика (рис. 4). Регулируя верхнюю колодку (а) переднего и переднюю

колодку (а) заднего колеса, вращайте его в направлении, соответствующем переднему ходу автомобиля. Иное дело — регулировка нижней колодки (б) переднего и задней колодки (б) заднего колеса. В этом случае вращайте его

разжимных рычагов и установите регулировочные наконечники его ободочек в первоначальное положение. Затем, вынув рычаг, переставьте ролик в следующее отверстие.

Регулируйте положение рычага тор-

Рис. 4. Направление вращения колес автомобиля при регулировке тормозов.



в направлении, соответствующем заднему ходу.

Регулировка ручного тормоза необходима при износе его накладок, вытягивании и ослаблении троса. Предварительно отрегулируйте зазор между накладками и барабанами ножного привода.

моза после перестановки ролика перемещением кронштейна 3 или вращением наконечника 9.

Периодически проверяйте и при необходимости регулируйте сходжение передних колес. Имейте в виду, что правильная регулировка невозможна, если люфт в шарнирах чрезмерно ве-

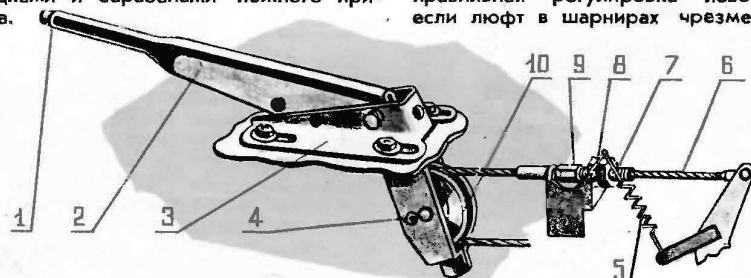


Рис. 5. Ручной тормоз: 1 — кнопка рычага; 2 — рычаг тормоза; 3 — кронштейн; 4 — ось ролика; 5 — оттяжная пружина; 6 — трос; 7, 8 — регулировочные гайки; 9 — наконечник оболочки троса; 10 — ролик.

Если регулировка тормоза перемещением кронштейна 3 рычага (рис. 5) и вращением наконечника 9 оболочки троса использована полностью, можете дополнительно натянуть последний, переставив уравнивающий ролик 10 на второе отверстие в рычаге.

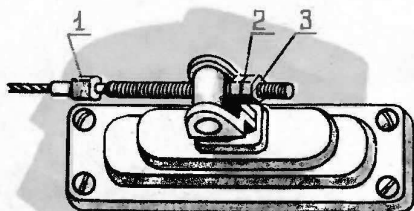
Для этого выверните четыре болта крепления кронштейна к туннелю кузова, отсоедините наконечники троса от

лик. В этом случае при одной и той же длине рулевых тяг сходжение может быть разным.

Развал колес достигается конструктивным выполнением деталей подвески и в эксплуатации не регулируется. Но при необходимости его можно проверить.

Отрицательный развал указывает на погнутость рычагов подвески и необходимость их замены. Регулировать развал с помощью компенсационных шайб

Рис. 3. Регулировка свободного хода педали сцепления.



* Окончание. Начало в № 9.