



№3

ИЮНЬ
1956г.

За рулём

вающие ряды движения, что в большой степени устраняет хаотичность и беспорядок, нередко возникающие на улицах и дорогах.

Все транспортные средства имеют четко видимые сигналы поворота: на легковых автомобилях и грузовиках — поднимающиеся и освещенные изнутри семафорчики или желтые мигающие фонари, у автобусов и троллейбусов — качающиеся яркокрасные указатели, у трамваев — мигающие фонарики. Даже возницы конных повозок, мотоциклисты, велосипедисты и женщины с детскими колясками сигнализируют о повороте поднятием руки.

О всех изменениях направления движения, о переходе из одного ряда в другой, а также об отъезде от тротуара после остановки обязательно сигнализируют сзади идущему или встречному транспорту, и этому сигналу безоговорочно подчиняются остальные водители. Таким образом, намерения водителя любого вида транспорта совершенно ясны для окружающих, и это обычно исключает возможность столкновений или наездов.

При обгоне водитель, убедившись, что путь впереди свободен, дает сигнал левого поворота и выходит в левый ряд движения, а совершив обгон, дает сигнал правого поворота, после чего занимает свое место в правом ряду движения. Соблюдение этого правила всеми водителями предотвращает случаи двойного обгона или обгона с правой стороны, при которых наиболее часто происходят столкновения машин и наезды, значительно повышает средние скорости движения и, в конечном счете, позволяет наиболее эффективно использовать технические возможности

каждого вида транспорта. Для более удобного пользования сигналами поворота на большинстве машин рычажок сигналов расположен так, что для его включения не надо снимать руку с рулевого колеса.

Каждому автомобилисту знакомо чувство раздражения, когда впереди, чуть ли не по центральной линии дороги, тащится какой-нибудь тихоходный экипаж и не позволяет себя обогнать, хотя справа от него дорога совершенно свободна.

В связи с этим вспоминается виденный где-то броский, красочный плакат: по центру дороги медленно движется старомодный автомобиль, за рулем с трубкой в зубах — самодовольная, невозмутимая свинья, а сзади — нескончаемая вереница современных быстроходных, но не имеющих возможности ее обогнать, автомобилей, из которых несутся проклятья по адресу четвероного шофера, не желающего ценить чужое время.

По установившейся у нас точке зрения покажется невероятным, но в ГДР водитель, наехавший на пешехода, пересекающего дорогу в неположенном месте, практически не несет за это ответственности. Виноват тот, кто действительно нарушил правила движения. Нельзя отказать в логичности такой постановки вопроса.

Совершенно ясно, что односторонними увещаниями пешеходов и несоизмерно жесткими мерами воздействия на водителей трудно добиться уменьшения травматизма на улицах и дорогах. Надо, чтобы участники движения — и водители и пешеходы — несли бы одинаковую ответственность за нарушение обязательных для всех правил. Это давно понято во многих странах развитого автомобилизма, но это упорно не хотят понять наши органы регулирования движения, создающие призрачную видимость безопасности невероятным количеством рогов для движения транспорта и мало делающие для повышения дисциплины пешеходов.

Советская общественность проявляет большой и вполне законный интерес к вопросам обеспечения безопасности на дорогах и регулирования уличного движения в городах. Особенно это волнует общественность Москвы, где вопросы регулирования и безопасности движения перерастают в крупную проблему, определяющую деловой темп жизни нашей столицы.

За последнее время сделано многое для упорядочения движения, в частности, на некоторых наиболее загруженных магистралях вводятся автоматически действующие системы, известные под названием «зеленая волна», позволяющие автомобилям, движущимся с установленной скоростью, проходить большое число перекрестков без остановок. Однако не следует забывать, что введение таких систем на большом количестве магистралей — дело очень сложное и дорогое.

Поэтому наряду с внедрением автоматики там, где она необходима, следует применять и другие, более простые, но также вполне эффективные, проверенные на практике, методы. В этом деле изучение и использование зарубежного опыта может принести несомненную пользу.



НОВАЯ „ТАТРА“ — МОДЕЛЬ 603

На прошлогодних многодневных гонках в г. Готвальдове с успехом выступал опытный автомобиль, созданный чехословацкими конструкторами в качестве прототипа будущей основной модели, которую будут выпускать заводы Татра. Недавно этот автомобиль продемонстрировался на выставке чехословацкого машиностроения в г. Брно.

Новая «Татра» — мод. 603 отличается целым рядом высоких технических параметров, выдвигающих ее в ряд лучших современных европейских автомобилей. Особенно показательны в этом отношении весовые характеристики машины, а также ее динамические и экономические качества.

Короткоходный восьмицилиндровый, V-образный двигатель с воздушным охлаждением, расположенный (как обычно на моделях этого завода) сзади, развивает мощность в 100 л. с. при 4800 об/мин. Вес его составляет всего 160 кг, а небольшие габариты позволяют так удачно вписать его в мотоотсек, что при первом взгляде на машину она не производит впечатления необычной. Между тем, в одном блоке с двигателем выполнены и четырехступенчатая коробка передач (с принудительной синхронизацией всех передач) и дифференциал, расположенные по ходу движения.

Благодаря компактности и заднему расположению всего силового блока конструкторы получили возможность значительно увеличить емкость кузова автомобиля, расширив его, по сравнению с прежней моделью, на 150 мм. В новой «Татре» удобно размещается по 3 пассажира на каждом сидении. Самый кузов выполнен при этом с узкими оконными стойками и широкими полукруглыми ветровым и задним стеклами, что обеспечивает отличную обзорность как для водителя, так и для пассажиров; заднее расположение двигателя позволило также получить весьма благоприятные в аэродинамическом отношении внешние формы кузова.

Оригинально разрешена в новой «Татре» проблема подвода охлаждающего воздуха к ребрам двигателя. Воздух засасывается с помощью двух соосных воздуходувок через отверстия в задних крыльях и прорези в кожухе запасного колеса. Отвод подогретого воздуха осуществляется через большие отверстия между толкателями. Такая система подвода и отвода охлаждающего воздуха во многом соответствует условиям наилучшей обтекаемости кузова; кроме того, выбранный способ подвода охлаждающего воздуха значитель-



ПРЕСТУПНИК

Очерк Олега Моисеева

но способствует уменьшению шумов, характерных для двигателей с воздушным охлаждением.

Передняя подвеска нового автомобиля, в отличие от «Татраплана», выполнена не на поперечных рессорах, а на продольных, комбинированных с гидравлическими амортизаторами. Это позволяет хорошо использовать расстояние между колесами (багажник впереди) и обеспечить в сочетании с независимой подвеской задних колес оптимальное положение автомобиля относительно дорожного полотна. Все четыре колеса имеют также спиральные рессоры.

Тормоза автомобиля имеют гидравлический привод (по двухкруговой системе); особенную эффективность и надежность тормозной системе придает устройство двух тормозных цилиндров на передних колесах автомобиля.

Удачная компоновка агрегатов обеспечивает весьма благоприятное распределение веса автомобиля на оси; так, при полной нагрузке на заднюю ось автомобиля приходится 53,5 процента от общего его веса. Этому способствует, разумеется, низкий вес силового агрегата, а также возможность размещения в объемистом багажнике запасного колеса, аккумуляторов, запаса бензина, багажа и пр. Бак для бензина тоже расположен в передней части автомобиля.

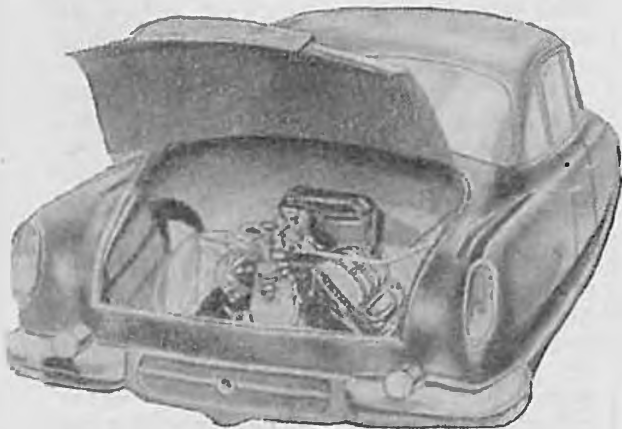
Приводим некоторые технические данные об автомобиле «Татра-603»:

Рабочий объем цилиндров двигателя	2540 см ³
Диаметр цилиндра	75 мм
Ход поршня	72 мм
Мощность двигателя	100 л.с.
	при 4800 об/мин
База	2750 мм
Колея передних колес	1450 мм
" задних колес	1400 мм
Размеры шин	6,5—15,0
Вес автомобиля	1400 кг

Из этих данных видно, что литровая мощность двигателя достигает почти 40 л. с./л, вес автомобиля, приходящийся на единицу мощности, составляет 14 кг/л. с., а мощность двигателя на 1 тонну веса автомобиля — 71 л. с./т. Нельзя не признать эти показатели весьма благоприятными, выгодно отличающимися новую «Татру» среди современных европейских автомобилей того же класса.

Максимальная скорость, развиваемая автомобилем, — 170 км/час. Расход топлива — 12,5 литра на 100 километров пробега.

(Соб. инф.)



Ночью в дежурной части ОРУД'а раздался телефонный звонок. Кто-то взволнованным голосом сообщил, что на одной из окраинных улиц города лежит человек, сбитый автомобилем.

На место происшествия тотчас выехал капитан милиции Жаров.

Опытный и вдумчивый работник отделения розыска, по мельчайшей детали умеющий добраться до истины, Николай Иванович Жаров на этот раз был поставлен в тупик.

Осенняя глубокая ночь. Темень. На улицах ни души. В окнах домов тоже мрак. Автомобиль налетел на переходившего улицу человека, сбил его и подло умчался. Свидетелей преступления нет.

...При свете электрического фонарика выехавший вместе с Жаровым ответственный дежурный ОРУД'а записывает в блокнот объективные данные: ширину проезжей части улицы, внешнее окружение, состояние дороги, уличное освещение, видимость в метрах. Капитан в это время обследует местность. Шаг за шагом, начиная с тротуара, откуда пострадавший вступил на мостовую, он молча изучает место происшествия.

На пальто убитого отчетливо видны следы протектора в виде длинных полос. Наклонившись, Жаров долго разглядывает эти полосы. Потом обращает внимание на левую руку пострадавшего. На руке часы. Они остановились при ударе о мостовую. Стекло сломано. Часы показывают 2 часа 5 минут. Вероятно, именно в этот момент произошло преступление.

В ОРУД позвонили в начале пятого утра, т. е. через три часа после происшествия. Милиция прибыла сюда спустя 10—15 минут.

— Да, — думает Жаров, — времени у преступника было немало, чтобы заметить следы.

В нескольких метрах от убитого виден резкий и четкий след торможения. О чем говорит он? Видимо, машина шла с такой скоростью, при которой тормоза уже не могли сыграть своей роли.

Светаёт. Но Жаров, погруженный в свои мысли, машинально размахивает электрическим фонарем. Так проходит он еще несколько сот метров, не обнаружив ничего примечательного. И вдруг... Капитан застыл на месте. На повороте, там, где кончалась мостовая и начиналась глинистая почва (а несколько дальше — снова мостовая), он прочел многое.

Дело в том, что при движении автомобиля по прямой линии задние колеса полностью или частично стирают отпечаток рисунка, оставленного протектором покрышек передних колес. Но у поворота, на участке глинистой почвы, четко и ясно отпечатались следы как передних, так и задних колес. По ним капитан установил, что машина была грузовой и, несомненно, большегрузная: ЗИС-150 или «Студебеккер»; протекторы покрышек передних колес были

в елочку, а задних — в лентообразную полосу. Все это было очень важно, но еще оставался нерешенным вопрос: той ли автомашине принадлежат эти следы, на которой совершено преступление? Ведь здесь мог пройти и другой автомобиль.

Жаров взглянул в справочник: в этой части города было свыше десятка гаражей. По крайней мере в четыре из них путь проходил как раз по той улице, на которой случилось несчастье.

В первом гараже, который посетил Жаров, помимо легковых машин, были только грузовые автомобили ГАЗ-51. Во втором имелись и «Студебеккеры», но при внимательном осмотре их выяснилось, что протекторы покрышек передних и задних колес не отличались разными рисунками.

Подъезжая к третьему гаражу, Николай Иванович обратил внимание на довольно широкую выбоину на мостовой, в стороне от ворот. Она была полна воды: сутки назад лил дождь. Но что это? Такие же точно следы, как и там, на глине, четко различались на сухом грунте и вели от лужи к гаражу.

Жаров вошел через проходную и первым делом заинтересовался, есть ли машины в разгоне.

— Нет, — ответил дежурный, — все налицо.

Капитан потребовал у диспетчера журнал регистрации возврата машин. Там значилось, что ночью ходили в рейс две машины, обе ЗИС-150. Первая уже к часу стояла на месте, другая же вышла из гаража ровно в два, а возвратилась часа полтора назад. На ней шофер выезжал с грузчиком.

Жаров осмотрел обе машины. На одной из них рисунок протекторов покрышек совпадал с тем, какой он видел на глине и около выбоины. Это подтверждало его подозрения.

Узнав, что шофер ушел домой, капитан отправился к нему. Тот еще не успел лечь спать, и Жаров, не объясняя ничего, пригласил его обратно в гараж. Здесь, сев в кабину, он приказал шоферу завести машину и ехать в город. Время выезда из гаража он засек по своим часам.

Шофер держал себя внешне спокойно. После поворота на улицу, где ночью произошло преступление, Жаров распорядился затормозить и посмотрел на часы. Они ехали из гаража семь минут, но... ведь рядом с водителем сидел сотрудник ОРУД'а! А при недозволенно быстрой езде такое расстояние легко можно преодолеть за те пять минут, которые показывали на руке убитого остановившиеся часы...

— Выходите, — коротко сказал капитан.

Они вернулись к повороту, где на глинистой почве рядом с оставленными ночью появились новые, свежие отпечатки покрышек.

— Смотрите, одинаковы ли следы? Вот вы проехали в город ночью, вот —