



И Ю Л Ь 1 9 6 0



За рулём

Июль 1960. Год издания 18-й



В этом номере:

IV ПЛЕНУМ ЦК ДОСААФ

РАДОСТИ И ОГОРЧЕНИЯ
КОЛЬЦЕВИКОВ

МОСКВА — ВАРШАВА —
БЕРЛИН — ПРАГА

ШКОЛЬНИЙ ЗИЛ

НЕСТАРЕЮЩИЕ ШИНЫ

21 п. с. ВМЕСТО 18

РЕКОРДЫ АВТОМОДЕЛИСТОВ

НА МОТОЦИКЛЕ
ПО СНЕЖНЫМ ВЕРШИНАМ

ЛЬВОВСКАЯ «БЕЛКА»

«ТАТРЫ» ПРОДОЛЖАЮТ ПУТЬ

ПОБЕДЫ MZ

ТЕХНИКА И СПОРТ ЗА РУБЕЖОМ

На первой странице
обложки, модель москвича
Ш. Бейдулли, установившая ре-
корд СССР.

Фото Ю. Почепцова.



В Москве состоялся IV пленум ЦК ДОСААФ СССР. На снимке: председатель первичной организации оборонного Общества полкозв имени В. И. Ленина Лабинского района Краснодарского края А. Гавриш, председатель ФАМС СССР Н. Страхов, начальник Московской областной автошколы А. Майоров, председатель Вологодского городского комитета ДОСААФ А. Улишева, председатель Петровского района ДОСААФ Харьковской области Е. Милов и заместитель председателя комитета ДОСААФ Ярцевского хлопчатобумажного комбината Смоленской области В. Кольцова беседуют в перерыве между заседаниями.

Фото С. Емешева.



4 июня на Московском ипподроме был дан старт международному автомобильному ралли «За мир и дружбу». (См. стр. 8).
На снимке: председатель оргкомитета соревнований С. С. Шатилов обращается к ралистам пяти стран с приветственной речью.

Фото Ю. Почепцова.

На первенстве страны по шоссейно-кольцевым гонкам звание чемпиона в классе до 250 см³ завоевал заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов, выступавший на мотоцикле С-259 (ЦКЗБ—Ява). Отчет о соревнованиях см. на стр. 5—7.

Фото мастера спорта А. Пискарева.



БОЛЬШЕ И ЛУЧШЕ ГОТОВИТЬ ТЕХНИЧЕСКИЕ КАДРЫ

Бюро ЦК КПСС по РСФСР рассмотрело вопрос о деятельности организаций ДОСААФ Российской Федерации по подготовке технических кадров и в своем постановлении отметило положительную работу, проделанную коллективами Общества по организации подготовки своими силами на предприятиях и стройках, в совхозах и колхозах без отрыва от производства шоферов, трактористов, мотоциклистов и других специалистов для народного хозяйства. Крайне важно, обкомом партии и комсомолом, совнархозам, руководителям предприятий, совхозов и колхозов рекомендовано рассмотреть вопрос о подготовке кадров массовых технических специальностей для народного хозяйства, оказать помощь организациям ДОСААФ в создании и расширении материально-технической базы для этих целей, обратив особое внимание на улучшение качества подготовки кадров.

В конце мая в Москве состоялся очередной, IV пленум ЦК ДОСААФ. Пленум обязал в своем решении все комитеты, организации и члены ДОСААФ приложить все силы, инициативу и творческую энергию к тому, чтобы еще больше и лучше готовить технические кадры.

Советский народ под руководством Коммунистической партии, ее Ленинского ЦК, борясь за выполнение решений XXI съезда КПСС, одерживает одну за другой всемирно-исторические победы, уверенно идет по пути к коммунизму.

С энтузиазмом советские люди встретили решения Пятой сессии Верховного Совета СССР, направленные на дальнейшее улучшение материального благосостояния народа, поддержали миролюбивую политику нашей партии и правительства. Многомиллионный народ нашей страны заявлял позором агрессивные действия американской военизации, направленные против СССР.

Строя коммунистическое общество, борясь за мир, трудящиеся нашей Родины не забывают о постоянном укреплении обороноспособности страны. Активно участвуют в этом патристическом

движении и члены Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

IV съезд оборонного Общества потребовал от организаций ДОСААФ, чтобы в течение ближайших четырех лет ежегодно не менее 10 проц. патристов зачислялись в военно-технических кружках и на курсах по подготовке шоферов, трактористов, мотоциклистов, мотористов и в спортивных командах.

За 1950—1959 годы досафовские организации проделали значительную работу. В 1959 году на курсах обучались сотни тысяч юношей и девушек. Многие республики, края, области, районы уже в прошедшем году выполнили решения IV съезда ДОСААФ, охватив более 10 проц. членов Общества подготовкой по различным техническим специальностям.

Хорошо работает Московская областная организация [председатель т. Му-

равьев]. За два года темпы роста числа членов ДОСААФ здесь утроились. Задание по подготовке технических кадров перевыполнено.

На предприятиях, в учреждениях, учебных заведениях организованы постоянные действующие курсы, на которых патристы изучают автомобиль, трактор, мотоцикл. Московская областная организация ДОСААФ работает в тесном сотрудничестве с комсомольскими организациями под руководством партийных комитетов. Это и позволило ей улучшить оборонно-массовую работу.

Еще больших успехов добились Херсонская и Одесская областные организации ДОСААФ Украины. Комитеты этих организаций (председатели тт. Ященко и Логачев) сумели не только организовать техническую учебу, но и, умело опираясь на актив, улучшили агитационно-массовую работу и пропаганду технических видов спорта, высоко подняли авторитет оборонного Общества среди населения.

Широкая сеть технических кружков способствует вовлечению в ряды Общества тысячи новых членов. Об этом убедительно говорит деятельность Калининской (Одесская область) и Петровской (Харьковская область) районных организаций. Технической учебой здесь охвачено около 20 проц. досафовцев, а членами Общества является почти все взрослое население.

Комитеты этих областей и районов хорошо используют помощь руководителей предприятий, совхозов, колхозов, живо отличающихся на запросы молодежи, учитывают нужды сельскохозяйственных артелей, автохозяйств, интересы населения. Они не пускают работу на самотек, а умело организуют ее, чутко прислушиваются к критическим замечаниям и делают все от них зависящее, чтобы быстрее устранять недостатки.

Можно было бы привести еще немало примеров из жизни наших организаций, подтверждающих, что задача, поставленная IV съездом ДОСААФ по подготовке технических кадров, вполне выполнена; необходимо накопленный передовой опыт широко внедрять всем организациям ДОСААФ и еще активнее включиться в борьбу за подготовку технических кадров, за улучшение оборонно-массовой работы.

Прошедший в конце мая IV пленум ЦК ДОСААФ СССР нацелил организации Общества на дальнейшее улучшение подготовки технических специалистов и в первую очередь — шоферов, трактористов, мотоциклистов, так необходимых народному хозяйству.

Подготовкой технических кадров наше патристическое Общество занимается уже несколько лет. В настоящее время сотни тысяч специалистов, окончивших курсы ДОСААФ, успешно работают на заводах и стройках, на целинных землях колхозов и совхозов, умножая богатство и мощь нашей страны. В Краснодарском крае сейчас нет такого колхоза, совхоза, автохозяйства, где бы не работали шоферы — выпускники курсов оборонного Общества. Высокую оценку работе шоферов и трактористов дают руководители колхозов, совхозов и автохозяйств Карагандинской, Алма-Атинской, Кокчетавской и других областей Казахстана. Например, председатель колхоза имени Мануйлы (Алма-Атинская область) говорит, что из 30 водителей, подготовлен-

ных местным комитетом ДОСААФ, 20 работают шоферами, а 10 — трактористами. За два года ими не было совершено ни одной аварии.

А вот другой пример. Директор совхоза № 1 [Карагандинская область] тов. Романенко рассказал, что в прошлом году патристическая организация ему очень помогла, подготовив к полевым работам 60 трактористов. Он выразил пожелание, чтобы курсы шоферов и трактористов стали постоянно действующими в совхозе; но обеспечить их помещением, машинами и т. д.

Особенно большую работу в деле подготовки технических кадров развернули сейчас организации многих областей РСФСР, Украины, Казахстана. Этими организациями взяты повышенные социальные обязательства.

Накапливается опыт в подготовке технических кадров и в сельских организациях ДОСААФ, особенно после исторических решений декабрьского Пленума ЦК КПС.

Отрадно отметить, что растет не только количество курсов, но и повышается качество обучения. Об этом говорят такие цифры: если в 1957 году средний выпускной балл курсанта был 3,1, то в 1959 году он возрос до 3,8.

После четвертого съезда Общества все большую роль в работе организации ДОСААФ стали играть самостоятельные клубы, в работе которых наряду со спортом большое место занимает подготовка технических кадров. Многие самостоятельные клубы превратились в учебные комбинаты с хорошей технической базой, с опытными преподавателско-инструкторскими кадрами.

Большую методическую помощь организации ДОСААФ в подготовке технических кадров для народного хозяйства оказывают многие наши штатные клубы. За последние годы они резко увеличили подготовку общественных инструкторов для технических кружков и курсов. Так, например, если в 1957 году при клубах курсы общественных инструкторов окончили только 875 человек, то в 1959 году успешно сдали экзамены 8657 человек.

Из приведенных фактов можно сделать вывод, что наше добровольное Общество имеет неисчерпаемые возможности помогать народному хозяйству. ДОСААФ вырос в большую силу, в изумительную по подготовке технических кадров. И там, где комитеты живут интересами района, области, республики, глубоко понимают значение распространения среди трудящихся технических знаний, не боятся и не уходят от сложной, а порой и трудной организаторской работы, — результаты налицо.

Но было бы неправильно считать, что в деятельности нашего оборонного Общества все обстоит благополучно. Есть у нас еще серьезные недостатки, о которых следует сказать и без устранения которых мы не сможем двигаться вперед.

Несмотря на большой размах работ по подготовке специалистов, в нашем Обществе значительная часть республиканских, краевых и областных организаций ДОСААФ еще далека от выполнения решений IV съезда. А некоторые организации Общества за последние два года даже сократили выпуск технических спе-

циалистов. Такие недопустимые факты имеют место в Туркмении, Белгородской, Брянской, Курской, Липецкой, Пензенской и некоторых других областях.

Качество подготовки кадров на многих курсах еще низкое. Особенно много минусов имеют занятия по вождению и ремонту автомобилей. И не случайно значительный процент слушателей этих курсов не сдает экзамены в ГАИ с первого раза. Это в первую очередь объясняется слабо развитой материально-учебной базой. У части курсов нет даже хороших помещений, наблюдается и текучесть кадров. Но все это не является решающим. Там, где руководители досафовских организаций серьезно относятся к выполнению решений съезда, несмотря на трудности, курсанты хорошо успевают.

У нас еще нередко имеют место случаи, когда к преподавательской работе привлекаются лица, не имеющие достаточной подготовки, специального технического образования. Есть и такие преподаватели, которые идут на занятия неподготовленными. Зачастую от работников курсов и самостоятельных автомобильных клубов можно слышать замечания, что нет плакатов по устройству автомобилей, программ и т. д. Эти замечания в общем справедливы. Но нужно сказать, иногда работники областных и краевых комитетов ДОСААФ не знают нужд своих первичных организаций, не присылают заявок на плакаты в издательство. Вот один из примеров. У нас на многих курсах, в кружках, школах изучается автомобиль ГАЗ-51А, а заявки были присланы только на 8 тысяч экземпляров плакатов по устройству этой машины. Председатель Орловского и Западноказахстанского обкомов выслал заявки только на двадцать плакатов. А председателем Ульяновского обкома и Ставропольского крайкома тт. Захарову и Попову плакаты, видимо, вообще не понадобились, хотя курсам они крайне необходимы.

Главной причиной недостатков в наших организациях является недооценка важности подготовки технических кадров со стороны работников комитетов ДОСААФ.

IV пленум оборонного Общества, обобщая накопленный опыт в деле подготовки технических кадров, поставил конкретные задачи по дальнейшему улучшению подготовки шоферов, трактористов, мотоциклистов.

Опыт работы передовых организаций ДОСААФ показывает, что решение съезда об обучении не менее 10 проц. от общего числа членов Общества техническим специальностям может быть перевыполнено. Но для достижения этого необходимо, чтобы в городах и сельских районах, на предприятиях, стройках, в совхозах и колхозах создавались широкая сеть самостоятельных клубов, хозрасчетных школ, технических кружков, курсов.

В 1961 году мы должны подготовить технических специалистов в три раза больше по сравнению с 1959 годом. При организации подготовки технических кадров комитетам ДОСААФ следует учитывать особенности и потребности народного хозяйства республики, края, области. Особое внимание при этом следует обращать на обучение шоферов и трактористов.

Комсомольские организации выступили инициаторами движения сельской молодежи за овладение профессиями механизаторов. Долг комитетов ДОСААФ активно включиться в это движение, организовать на местах обучение молодежи техническим специальностям.

Самостоятельные клубы и курсы нужно создавать не только на предприятиях и в колхозах, но и в школах. Эта работа должна проводиться вместе с органами народного образования и комитетами ВЛКСМ.

Предметом особой заботы организаций оборонного Общества должно стать постоянное улучшение качества подготовки и воспитания преподавателско-инструкторских кадров.

Наряду с опытными преподавателями в учебном процессе принимают участие инструкторы-общественники, число которых с каждым годом возрастает. Поэтому целесообразно, чтобы комитеты ДОСААФ широко распространяли передовой опыт лучших преподавателей-инструкторов на методических сборах и совещаниях.

Улучшение и расширение подготовки технических кадров немалым образом зависит от дальнейшего укрепления учебно-материальной базы. Поэтому следует более широко использовать местные возможности, средства и материальные ресурсы, выделяемые для подготовки специалистов хозяйственными, советскими и профсоюзными организациями. Первичные организации и автошколы ДОСААФ за счет своих хозрасчетных и привлеченных средств, а также проведения платных соревнований имеют возможность больше строить и оборудовать гаражей, учебных помещений, мастерских. К участию в этом строительстве особенно методом народной стройки следует привлечь молодежь, членов Общества.

Районные, городские и областные комитеты ДОСААФ должны продумывать и такую форму помощи первичным организациям, как создание хозрасчетных передвижных автопарков, снабженных комплектом учебного оборудования, наглядных пособий и располагающих автомобилем для обучения курсантов практическому вождению.

У нас в стране имеется в эксплуатации у населения более двух миллионов мотоциклов. Мотоциклы и мотороллеры стали массовым видом транспорта. Следовательно, подготовка мотоциклистов является делом первостепенным и этим надо сейчас заняться по-настоящему.

Подготовку технических кадров комитету ДОСААФ необходимо сочетать с активным участием всех организаций Общества в проводимой в 1960-61 годах Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта. Нужно помнить, что массовая подготовка технических специалистов будет способствовать развитию технических и прикладных видов спорта.

Нашей многомиллионной организации под силу решить стоящие перед ней задачи и дать стране в ближайшие два года необходимое количество квалифицированных специалистов широкого профиля. Заполном тому является повышение сознательности членов ДОСААФ, их ответственности за порученное дело, неслабое партийное руководство всей деятельностью нашего Общества.

НАШИ НАДЕЖНЫЕ ПОМОЩНИКИ

ЧЕТВЕРТЬ МИЛЛИОНА НОВЫХ ЧЛЕНОВ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

ВЫПУСК ШОФЕРОВ И МОТОЦИКЛИСТОВ ВОЗРОС В ЧЕТЫРЕ РАЗА

ПЯТНАДЦАТЬ ПРОЦЕНТОВ ВМЕСТО ДЕСЯТИ

ШКОЛЬНИКИ СТАЛИ ВОДИТЕЛЯМИ

ГОРОД ГОТОВИТ ТРАКТОРИСТОВ ДЛЯ СЕЛА

А. СОКОЛОВ,
секретарь
Костромского
обкома КПСС.

Много радости принес первый год семилетки трудящимся Костромской области. Промышленность дала сверхплановой продукции на сумму более чем 200 млн. рублей, а колхозам и совхозам за успешное выполнение обязательств по производству и закупкам продуктов животноводства присуждено первое место в социалистическом соревновании областей центральной нечерноземной зоны.

Обсудив решения декабрьского Пленума ЦК КПСС, труженики села обязались в 1960 году продать государству 51 тыс. тонн мяса, т. е. выполнить три годовых плана, значительно увеличить производство молока и других сельскохозяйственных продуктов.

Большую роль в борьбе за выполнение этих обязательств играет и областная организация ДОСААФ. За непродолжительный срок она сумела преодолеть отставание в своей работе и сейчас выходит в число передовых организаций страны. В 1959 году в члены оборонного Общества у нас вступило 262 тыс. человек. Первичные организации созданы на всех предприятиях, в колхозах, учебных заведениях. Следует отметить, что патристическая организация возроста не только численно. Областные и районные комитеты ДОСААФ стали уделять больше внимания воспитанию членов Общества в духе советского патриотизма, вовлечению трудящихся в активную оборонно-массовую работу.

Трудящиеся области с большим желанием овладевают в организациях ДОСААФ техническими специальностями. Об этом говорит хотя бы такой факт: в городах, поселках, селах открыты десятки курсов по подготовке шоферов. На них учится большое количество членов Общества.

По сравнению с 1956 годом в прошлом году выпуск шоферов третьего класса увеличился на 350 процентов. Количество выпускников курсов мотоциклистов возросло в 4,5 раза.

Центром подготовки технических кадров стал Костромской автомотоклуб и

его филиалы, открытые в районах области. В стенах АМК успешно прошли обучение и стали инструкторами вождения, преподавателями правил уличного движения 206 активистов. Клуб имеет хорошую материальную базу — оборудованные классы, автомобили, мотоциклы. Всем необходимым обеспечены и филиалы АМК.

Руководители клуба Е. Мельников, В. Станиславский, инженер-инструктор В. Романов, инструктор Г. Сироткин сумели правильно организовать учебный процесс, добились высокой успеваемости курсантов.

На крупных предприятиях, в учебных заведениях курсы шоферов перерастают в самостоятельные автомотоклубы. Такой клуб открыт, например, по инициативе комитета ДОСААФ (председатель М. Федотов) в Костромском сельскохозяйственном институте «Караваево». Совет клуба, возглавляемый преподавателем А. Брагиним, провел большую разъяснительную работу, и в члены АМК вступили сотни студентов. На курсах уже подготовлено 400 шоферов-любителей, 200 мотоциклистов.

«Каждому выпускнику — удостоверение шофера» — такую задачу поставила сейчас перед собой первичная организация оборонного Общества. Администрация института предоставила клубу помещение для занятий, помогает создавать учебно-материальную базу.

Самостоятельные автомотоклубы работают также на лыскомбинате им. В. И. Ленина, в текстильном институте. В средней школе поселка «Караваево» преподаватель машиноведения Ю. Ревин впервые в области организовал кружок юных механизаторов, 120 старшеклассников изучили трактор, 18 — автомобиль, 35 — мотоцикл. Для молодежи поселка были созданы курсы шоферов III класса.

Малочисленные первичные организации ДОСААФ области кооперируются и тоже налаживают подготовку шоферов. Учитывая потребности колхозов и сов-

хозов в квалифицированных специалистах, первичные организации ДОСААФ готовят и трактористов. Так, в Галиче обучено 79 механизаторов, в Красносельском районе — 15, Костромском — 24, Мантуровском — 30, Чухломском — 17.

Многие выпускники курсов в дни весенних полевых работ в полтора-два раза перевыполняли сменные задания. Благодаря правильно организованной работе досафовец-механизаторов в колхозе «Путь Ленина» Шарьинского района весенний сев был проведен в лучшие агротехнические сроки. Хорошо провели весенние работы трактористы Паликинского района, сельхозартели имени А. М. Горького Сусанинского района и другие.

Широко подхвачен в области почин Галичской районной организации ДОСААФ (председатель К. Меньшикова), решившей оказывать разностороннюю помощь колхозам и совхозам в выполнении трех годовых планов по продаже мяса и увеличению надоев молока. В районе организованы курсы по подготовке шоферов, трактористов, мотоциклистов, помощников комбайнера. Досафовцы проводят агитационные мото-

Есть о чем поговорить преподавателю машиноведения Караваевской средней школы Ю. Ревину со своим бывшим учеником, ныне трактористом В. Рябцевым.

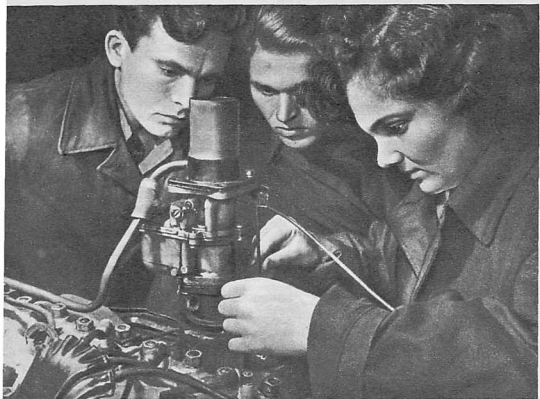




Каждый будущий шофер, водитель мотоцикла должен уметь ориентироваться в любых дорожных условиях. Внимательно следят курсанты за дорожно-сигнальными знаками на макете и на световом табло.



Десятки юношей и девушек повышают свое спортивное мастерство в мотоциклетной секции Костромского АМК.



Стремительно несется скутер по волжской воде. Им управляет активистка ДОСААФ, студентка Костромского педагогического института Роза Шмыкова.

пробеги, бывают на животноводческих фермах, пастбищах, где рассказывают колхозникам о передовиках социалистического соревнования, помогают распространению опыта их работы.

Стоит остановиться и еще на одном интересном начинании досаафовцев. Жизнь показала, что в зимний период в колхозах и совхозах механизаторов достаточно. Но во время посевной и уборочной компаний трактористам приходится работать с большим напряжением. Чтобы избежать этого, Костромской городской комитет ДОСААФ при сельскохозяйственном институте организовал курсы механизаторов. Более 100 человек уже научились управлять трактором и по мере необходимости (по заявкам колхозов и совхозов) принимают участие в сельскохозяйственных работах.

Подготовка шоферов и мотоциклистов ныне приняла такой размах, что работники областной Госавтоинспекции в отдельных случаях не в состоянии своевременно принимать экзамены у выпускников курсов. На наш взгляд, настало время разрешить районным автоинспекторам ГАИ совместно с представителями общественности принимать экзамены у курсантов.

С увлечением изучают студенты сельскохозяйственного института «Караван» устройство автомобилей. На снимке: члены самодельного АМК занимаются в классе регулировки двигателей.



Больше чем в прошлые годы члены ДОСААФ стали заниматься техническими видами спорта. Мотоциклисты-костюмики приняли участие в зональных и межобластных встречах, получили разряды по мотоциклетному спорту.

В текущем спортивном сезоне в Костроме будут проведены мотоциклетные соревнования по кроссу и ипподрому. В них примут также участие гонщица Ивановской, Ярославской и Вологодской областей.

Оживилась работа и в Морском клубе ДОСААФ. Спортсмены-водномоторники под руководством инструктора-механика М. Куликова сделали 8 скутеров. В течение зимы здесь изучили мотор 69 членов оборонного Общества.

Безусловно, областная организация патристического Общества улучшила свою деятельность, но это только первые шаги. Награждение области Почетным знаком ДОСААФ СССР было ознаменовано принятием новых обязательств.

В феврале собрание областного партийного актива обсудило состояние оборонно-массовой работы и приняло решение привлечь к занятиям на курсах, в кружках и в спортивных командах в 1966 году не менее 40 проц. членов Общества; обучить техническим специальностям 15 проц. доработавцев. В том числе подготовить большой отряд шоферов, мотоциклистов, 500 инструкторов-общественников по автодрому; добиться, чтобы к началу будущего года не менее 20 проц. выпускников институтов и техникумов получили удовлетворения инструкторов.

Подъем оборонно-массовой работы стал возможен, прежде всего, благодаря улучшению руководства деятельностью ДОСААФ со стороны партийных организаций области. Сотни коммунистов и комсомольцев городов и районных центров приняли участие в создании и укреплении на предприятиях и в колхозах первичных организаций оборонного Общества.

По инициативе обкома КПСС были проведены областные, городские и районные активы, на которых намечались пути улучшения работы организации ДОСААФ. Эти же вопросы включаются в повестку дня собраний первичных партийных и комсомольских организаций, бюро и пленумов райкомов КПСС и ВЛКСМ.

Между районными, городскими организациями ДОСААФ развернулось соревнование за выполнение обязательств, принятых на собрании актива. Бюро областного комитета КПСС ежемесячно подводит его итоги и присуждает районно-победителю переходящее Красное знамя. Помимо этого, ход соревнования обсуждается на радиосовещаниях, в которых принимают участие секретари городских и районных комитетов партии, комсомола, представители организаций ДОСААФ.

Областная организация оборонного Общества самая многочисленная из всех обществанных организаций. В ее работе пока много недостатков. Но мы считаем, что ей под силу изжить их и еще успешнее выполнять свои оборонно-патристические задачи и, в частности, выпустить высококвалифицированные технические кадры для нужд нашего государства.

ПЕРВЕНСТВО НА КОЛЬЦЕ



Н и одно первенство страны по шоссейно-кольцевым гонкам не начиналось так рано, как в этом году. Уже в конце мая состоялся тартуский этап соревнований, а спустя неделю, на таллинской трассе, во втором заключительном туре были определены чемпионы СССР.

Сокращенные против обычного сроки подготовки испортили настроение многим участникам первенства. Ижевцы так и не смогли ввести в бой новые трехцилиндровые двигатели. Ковровский чемпион, по их собственному признанию, пришлось выступить на «сырых» машинах. А против фамилий некоторых спортсменов, день и ночь лихорадочно готовивших технику, в протоколах появились лаконичные записи: «не стартовала» или «сошел на первом круге». Такая участь постигла мастеров спорта Л. Травецкую, Л. Затерса, В. Генералова, Л. Аблямина и других.

Немало беспокойства было и у организаторов. Когда в Тарту уже шли соревнования, в Таллине еще сооружался безразличный мост через Пириту и прокладывался новый участок трассы. Много тревогу вызвала ненастная погода накануне гонок. Но к началу первенства все было готово, и летнее солнышко ласково приветствовало многочисленных зрителей, потнувшихся на трассу.

Сейчас, когда пишется эта строка, все хлопоты и волнения остались позади. Заполнены протоколы, подсчитаны очки, победители совершили традиционный круг почета на мотоциклах. Тринидатое первенство страны стало достоянием нашей «моторной истории». Теперь можно подвести некоторые итоги, поговорить о будущем.

ГОНКИ ЗА УЗЕЖАЮЩИМ ЛИДЕРОМ

Нынешнее первенство в отличие от прошлого года проходило не в три, а в два этапа, и в этом смысле было как бы шагом назад. Зато в другом отношении оно по-настоящему обрвалось. В ходе соревнований успешно прошли испытания экспериментальные машины С-159 и С-259, изготовленные в ЦКБЗ мотоциклетного по советско-чешскому проекту.

На этот раз на долю серпуховских конструкторов достались не упреки, как нередко бывало раньше, а похвалы и аплодисменты. Хорошо зарекомендовал себя модернизированный мотоцикл С-354 и новая машина С-175 (класс до 175 см³), в создании которой принял участие мастер спорта Н. Михайлов.

На мотоциклах ЦКБЗ были обновлены рекорды тартуской трассы в пяти классах и таллинской — в двух, причём А. Васьин на мотоцикле С-159 (класс до

125 см³) улучшил время чешского гонщика Ярослава Малины.

Не будучи предсказывать события, но эти итоги кольцевых гонок вселяют надежду на то, что наше отставание в создании гоночных мотоциклов будет, наконец, преодолено, тем более, что наряду с экспериментальными машинами на старте первенства появилась и серия серпуховских мотоциклов С-157А. Хочется верить, что это симптоматично и что ЦКБЗ будет отныне выпускать серийные машины для шоссейно-кольцевых гонок.

Успешное выступление гонщиков на экспериментальных машинах имело, однако, свою обратную, так сказать «теневую» сторону. До тех пор, пока опытные машины «разваливались» и редко доходили до финиша, шансы участников были примерно равны. Теперь положение изменилось.

Кто-то онемел, метко назвал соревнования на первенство «гонкой за узбежающим лидером». Действительно, не имея конкуренции, лидеры, по существу, не состязались, а красиво ездили по трассе и все же на круг и больше обходили своих соперников. Зрители же в это время испытывали полное разочарование. Они не видели серьезных рынков на виражах, борьбу «никогос» в колесном, смену лидеров — словом всего того, что составляет прелесть и притягательную силу мотоциклетного спорта.

Ни мастерство, ни воля и настойчивость — ничто не в состоянии было оказать влияние на исход борьбы за золотые медали. Только случай — поломка экспериментальной машины — мог вмешаться в распределение призовых мест (это произошло у В. Пылаева, выступавшем на мотоцикле С-358).

Пусть побойт нас правильно. Мы вовсе не хотим умалять значение побед новых чемпионов. И Н. Севостянов, и А. Васьин действительно лучшие из лучших. Именно поэтому мы доверили красные знамена победителям. И все же право на золотую медаль нужно отстаивать в равных условиях. Тогда мастерство сильнейших заиграет более яркими красками и будет видна истинная цена победы.

Каждый спортсмен, отправляясь на соревнование, стремится доказать свое превосходство в быстроте и мастерстве. Кого же удовлетворяют гонки, по существу, заранее лишённые спортивной борьбы, так как известно, что медали предопределены счастливым случаем с уникальными машинами.

Такая монополия в конце концов может привести и к нездоровым явлениям. В этом могли убедиться все, кто был 4 июня на трассе гонки.

Ижевские спортсмены, вот уже три года единолично владеющие двигателями ИЖ-500H (самые лучшие по себе совершенно недопустимый!), разыграли здесь настоящий спектакль. Мастеру спорта В. Медведеву не повезло в Тарту — он оказался на шестом месте. Даже победы в Таллине не давала ему серебряной медали, если в первую тройку попадали рижанин Г. Стальгис, имевший шесть очков.

Все, что происходило в этом заезде, имело свой подтекст. Вначале лидер соревнований Лев Кубасов пропустил своего земляка Медведева, а затем незадолго до финиша столь же любезно освободил место для таллинца Э. Кийсы. Последнему, в свою очередь, была отведена роль заслона, сдерживающего Стальгиса. Эстонского гонщика снабдили новым ижевским мотором, а затем в знак благодарности за «услуги» помогли занять третье место.

Спорт должен доставлять радость и зрителям, и участникам соревнования. Комедия же с дешевой медалью, разыгранная в классах мотоциклов до 500 см³, ничего общего со спортом не имеет.

ГДЕ ЖЕ ВЫХОД!

Этот вопрос волнует сегодня всех, кто любит замечательные соревнования мотоциклистов на колесе. Если не допускать на первенство экспериментальные конструкции, то прекратится прогресс спортивного мотоциклостроения, и тем самым будет закрыта дорога на международные кольцевые состязания. Сохранить же существующее положение — это значит вести дело на сохранение кольцевых гонок, так как интерес к ним и у спортсменов, и у зрителя будет все более ослабевать.

Мы беседовали со многими гонщиками, тренерами, судьями. Одни из них считают, что на первенство следует допускать мотоциклы, выигравшие в серии не менее 15—20 штук, а для экспериментальных машин устраивать рекордные заезды. Другие предлагают в каждом классе разыгрывать две медали — для заводских машин и для специальных (включая мотоциклы стран народной демократии). Но в целом все сходится на том, что разделение необходимо.

Следует задуматься над этими высказываниями тем более, что симптомы «затухания» шоссейно-кольцевых гонок действительно заметны. По-прежнему этот вид соревнований развивается только в Эстонии. Эстонские гонки проводятся в Риге и Ленинграде. Основная же масса «кольцевых» участвует в двух, максимум в трех соревнованиях за год. Это не способствует притоку свежих сил, делает невозможной специализацию.

Ссылаются еще и на отсутствие трасс.

Это не верно. Нашли же украинские досоавошники подходящее кольцо в Ужгороде для проведения первенства республиканской Украины, наверняка, распологает еще тремя-четырьмя такими трассами. Надо только хорошенько их поискать. А разве нельзя проводить гонки на Куринско-Машинском кольце, либо даже в московском парке Сокольники или территории Лужники? К сожалению, у нас ничем не делается для популяризации этих соревнований, отличающихся своей динамичной, высокими скоростями.

Несколько лет назад ведущие мотоцикла заводы изготовляли мелкие серии гоночных мотоциклов ИЖ-54А, К-125L и других. Сойма эти работы не проводят. Дело дошло до того, что Ирибский завод почти прекратил выпуск спортивных мотоциклов с колясками и тем самым поставил под удар весь наш мотоспорт.

Обо всем этом не очень приятно, но необходимо говорить, ибо стилизация уличничества никогда не улучшает дела. На базе новых мотоциклов ИЖ-Ю, К-175, М-61 нужно срочно восстановить производство гоночных машин с тем, чтобы обеспечить ими наши спортивные организации.

Широкое развитие шоссейно-кольцевых гонок повсюду будет встречено с радостью. Ведь эти соревнования зовут в мир мотоциклетной техники, в мир высоких скоростей мужественных юношей и девушек, которым предстоит принять эстафету у ветеранов мотоспорта.

Первую талантливую поросль этих молодых сил мы увидели на минувшем первенстве.

В ПОЛКУ МАСТЕРОВ ПРИБЫЛО

Таллинские зрители дисциплинированы. Им не надо напоминать о правилах поведения возле трассы. И все же они допустили беспорядок. Когда окончили заезд мотоциклов с колясками в классе до 500 см³, публика бросилась через канаты и, подхватив экипаж под № 15, стала высоко подбрасывать его.

Среди тех, кто качал новых чемпионов — К. Мааса и его юлясочника В. Ляпина, а также рабочий милиции, призванные охранять порядок. Но не будем судить их строго — победители, действительно, заслужили высокие спортивных почестей.

Этот заезд, нарушивший мирное течение первенства, был воплощением изумительной спортивной сущности шоссейно-кольцевых гонок. На протяжении почти всей дистанции шесть экипажей яростно стремились к победе, не упуская друг друга дальше, чем на корпус мотоцикла. Нельзя было спокойно наблюдать за этим поединком. Смена лидеров проходила в столь ошеломляющем темпе, что зрители порой не успе-

вали делать пометки в своих программах.

Никто не мог предсказать такой упорной борьбы хотя бы потому, что в Тарту ирибские экипажи В. Губина — Г. Бородин и А. Быкова — Б. Штанова были недооценены. И уж, конечно, нельзя было предполагать, что в разгоревшийся спор между ирибчанами и чемпионом СССР 1959 года Ю. Соколовым Ю. Мельховым и двумя опытными эстонскими экипажами (В. Пломм — В. Сууркуурми и К. Каннисте — Р. Вирпалу) вмешаются досоавошские пераоразрядники, впервые выступавшие в кольцевых гонках.

Начав очень резко, Маас и Вяльютс, однако, вскоре сбавили обороты, переместившись с первого на шестое место. Затем началось обратное продвижение. Используя малейшие ошибки соперников, Маас к 12 кругу вывел свой мотоцикл на второе место, а на завершающей части дистанции смелым броском обошел ветеранов Х. Каннисте, Р. Вирпалу и первым прошел линию финиша.

В чем же секрет этого неожиданного триумфа и так ли уж он неожидан?

Прежде чем ответить на этот вопрос, мы кратко расскажем о том, что происходило на двух этапах первенства.

СЕМЬ МЕДАЛЕЙ ДОСААФОВЦЕВ

Чемпионом СССР среди женщин вновь стала заслуженный мастер спорта Ириша Озолина. Правда, на этот раз ей пришлось изрядно поволноваться. В Тарту серьезную заявку на золотую медаль сделала рижанка досоавошца В. Лаппина, которая на мотоцикле МЗ (ГДР). Из-за неполадок со своей она ушла со старта, когда другие участницы прошли уже три четверти круга. Мобилизовав всю волю и настойчивость, В. Лаппина не только догнала соперниц, но даже вышла на второе место. Одно из кругов она прошла с рекордной скоростью — 109,57 км/час. Только двое мужчин, выступавших в классе мотоциклов до 125 см³, смогли улучшить этот результат.

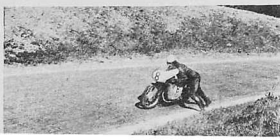
Шансы В. Лаппина расценивались очень высоко и неизвестно, как развивались бы события, если бы на втором этапе не состоялся «парусный» инцидент. На этот раз рижанка вообще не смогла взять старт и вышла из соревнований.

Можно понять досаду гонщицы, но нельзя простить ей выходку, возмущавшую спортсменов и зрителей. В. Лаппина не явилась на закрытие соревнований для получения медали. Не грозит ли известной гонщице болельщики?

Случаи нарушения спортивной этики не должны оставаться незамеченными. И, надо полагать, ФАМС Латвийской ССР даст достойную оценку этому поведению, который говорит о неуважении В. Лаппина к своим товарищам и любителям мотоспорта.

Так восторженно качают не победительницу гонок, а киноартистку Терье Луйкс. Таллинская киношница использовала соревнования для съемки панорамного варианта «Озорных поворотов».

Поднявшись после падения, досоавошца Тео Тахк продолжала гонку. Серебряная медаль была наградой мужественной гонщицы.



У мужчин в классе до 125 см³ вне конкуренции был А. Васин, выступавший на мотоцикле С-159. Правда, в Тарту такую же, как и он, скорость лучшего круга (114,4 км/час) показал таллинский гощик В. Сельг на мотоцикле МЗ. Но затем он покинул трассу из-за перебоев в работе двигателя.

Старты в этом классе на мотоциклах МЗ и С-157А выявили серьезные проблемы в подготовке ряда наших спортсменов. Выступления на современных гоночных машинах требуют не только высокой скорости и физической выносливости, но и солидных технических знаний. Без этого самая лучшая машина будет «наполупродуктивна».

Надо прямо сказать: многие наши мастера — В. Генералов, А. Зимин, А. Зирис и другие — не справились с новой техникой. Очевидно, распределение специальных гоночных мотоциклов должно быть взято под более строгий общественный контроль, с тем, чтобы их получали действительно достойные.

Начало соревнований в классе до 175 см³ предвещало острую борьбу между чемпионом прошлого года А. Олейниковым (ЦСКА) и Н. Михайловым («Буревестник»). Однако армеец нерасчетливо прошел S-образный поворот и упал, потеряв несколько десятков секунд. Первым и в Тарту, и в Таллине был Н. Михайлов. Его победа особенно радует. Так же как и А. Олейников, новый чемпион никогда не ждал готового. Непрестанно экспериментировав, он ищет и находит новые конструктивные решения. Двигатель мотоцикла С-175 сделал по предложению и при участии Н. Михайлова.

В классах мотоциклов до 250 см³ и 350 см³ победили армейские спортсмены Н. Севостьянов и Б. Иванов, стартовавшие на серпуховских С-259 и С-354. Последнему пришлось труднее — двакратно поводило кривошипно-шатунный механизм. Когда был пройден завершающий круг, оказалось, что золотая медаль чуть было не выскользнула из рук Б. Иванова. Не проехал он и нескольких десятков метров за линией финиша, как у мотоцикла отказал двигатель, и чемпиону пришлось возвращаться в бокс пешком.

Досафовцы Е. Косматов и И. Хохлов снова подтвердили звание сильнейших в разряде мотоциклов с колясками (свыше 500 см³). Их основного конкурента А. Разернова постигла неудача. В Тарту на одном из поворотов он «потерял» своего конкурента А. Тимошина. На втором этапе А. Разернов выступал с В. Панченко. Здесь армейцы в высоком темпе прошли таллинскую трассу, завоевав серебряную медаль.

Каковы же итоги состязаний?

Как и в минувшем году, пальму первенства удержали армейцы. Четыре золотые медали, две серебряные и одна бронзовая — результат, свидетельствующий о серьезной подготовке спортсменов Советской Армии.

В отличие от прошлых лет успешно выступили досафовские гошники. Они уже стали «наступать на пятки» армейцам. Два первых места (четыре золотых медали) в классе мотоциклов с колясками, два вторых и одно третье место — это обнадеживающий итог.

Особо следует отметить досафовцев Таллина. Вместе с чемпионами страны К. Маасом и В. Вильяотсом высокое мастерство продемонстрировали А. Такк

и Е. Макеев, завоевавшие серебряные медали. Их одноклубники В. Гросс, Т. Вильберг, В. Сельг не попали в число призеров, оставшись на четвертом-пятом местах. Но и они показали, что могут дерзать.

За последний год в Таллинском автомотоклубе азались за воспитание спортивной смены. Здесь работают с «зеленой» молодежью, не уповаю на то, что можно будет заполнить готовых мастеров. Замечательная победа молодых К. Мааса и В. Вильяотса (старшему из них недавно исполнилось 24 года) вовсе не неожиданна. Она явилась результатом больших трудов таллинских тренеров.

К сожалению, среди победителей и призеров, кроме эстонцев, нет ни одного представителя молодого поколения гошников.

Можно радоваться неуязвимой молодости и спортивному долголетию наших ведущих мотоспортсменов И. Озолиной, Н. Севостьянова, Е. Косматова и И. Хохлова. Но в то же время несколько тревожит, что у них пока не видно достойных молодых преемников.

БЕЛЫЕ ПЯТНА

Первенство по шоссейно-кольцевым гонкам не обошлось без судейских инцидентов. На этот раз сыр-бор разгорелся в связи с просьбой ленинградских досафовцев допустить к соревнованиям в классе до 175 см³ мастера спорта А. Зимина, выступающего на мотоцикле меньшей кубатуры (МЗ).

Оговорились сразу: переязыка ленинградцев диктовалась не тактическими соображениями. Просто спортсмен не успел подготовить машину к заезду в классе до 125 см³, состоявшемуся днем раньше.

И тут выяснилось, что судейская коллегия не может принять решения, так как ни Правила соревнований, ни Положение не дают ответа на возникший вопрос. После дебатов А. Зимина допустили к соревнованиям «под протестом».

На кольцевых гонках 1959 года дважды имели место аналогичные случаи. На первенстве страны армейцу А. Сироткину разрешили выступить в «высшем» классе, и он даже завоевал там серебряную медаль, а во время

спортсменов СССР, ГДР, Чехословакии и Финляндии международное жюри, сославшись на кодекс ФИМ, не допустило чехословацких гошников в заезд «полуплитровки» на мотоциклах до 350 см³.

Из всего этого составили Положение не сделали никаких выводов и не внесли в него соответствующих разъяснений. Поэтому при разборе «дела» Зимина судейская коллегия запрашивала ЦАМК, президиум коллегии судей, руководителей мотоциклетного комитета ФАМС и все-таки никакого решения принять не смогла. Участники соревнований разделились по домам так и не узнав, кто занял третье место в классе до 175 см³ (если результат Зимина аннулируют, бронзовая медаль достанется заслуженному мастеру спорта П. Баранову. В противном случае третьим призером станет ленинградец А. Сироткин).

Наш мотоспорт непрерывно развивается. Появились новые виды соревнований, первенства стали проходить в несколько этапов. Все это требует четкой и ясной регламентации.

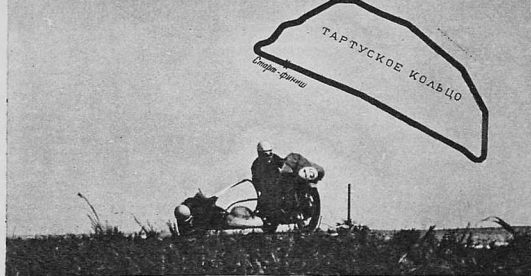
«Белые пятна» в Правилах можно было восполнить Положением о соревнованиях. Но, как мы уже сказали, составители его пошли по линии наименьшего сопротивления. Они с незначительными изменениями переписали Положение 1959 года, не учтя опыта существования шоссейно-кольцевых гонок в прошлом году.

Вообще говоря, президиум Всесоюзной коллегии судей следовало бы заинтересоваться тем, что инциденты из-за перебоев в Правилах и недоработок Положений о соревнованиях начинают превращаться в неприятную закономерность.

Прошедшее первенство СССР по шоссейно-кольцевым гонкам наряду с радостями принесло и огорчения. Это не должно смущать. Препятствия на пути дальнейшего развития шоссейно-кольцевых гонок могут и должны быть устранены с помощью всей нашей спортивной общественности, которая хочет, чтобы успехи советских мотоциклистов год от года росли и крепли.

(Технические результаты шоссейно-кольцевой тонки 1960 года на стр. 23).

Марк ТИЛЕВИЧ
(наш спец. корр.).



Чемпионы СССР досафовцы К. Маас и В. Вильяотс на Тартуском кольце. Фото мастера спорта А. ПИКАРЕВА и автора.



«ЗА МИР И ДРУЖБУ!»

Любителям автомобильного спорта хорошо известны «Ралли Монте-Карло», «Ралли тюльпанов», «Ралли виннигов», «Ралли 1000 озер» и др. На трассах этих соревнований вот уже многие годы в острой борьбе встречаются лучшие спортсмены всех континентов. Можно твердо сказать, что список международных состязаний такого масштаба пополнился еще одним наименованием — в нем появилось ралли «За мир и дружбу». И пусть оно пока еще не входит в календарь ФИА и пока что привлекло не столь уж много участников. Мы уверены, что оно быстро войдет в сердца энтузиастов автомобильного спорта, а своей популярностью скоро поспорит с «приказанными авторитетами». Это будет достигнуто, прежде всего, благодаря той прекрасной, возвышенной, человеколюбивой идее, которой осязано все соревнование.

Борьба за воплощение миролюбивых чужих простых лю-

дей всего земного шара сейчас достигла невиданного накала. Огостельные империалистические силы предпринимая отчаянные усилия, чтобы раздуть «холодную войну», посеять вражду и недоверие между народами. И нет сейчас ничего более пригласительного для простого честного человека на земле, чем призыв к миру и дружбе. Не случайно велогонка мира за короткий срок стала самым популярным в Европе состязанием велосипедистов.

Мы можем гордиться тем, что старт первому международному автомобильному ралли «За мир и дружбу» был дан в нашей стране, в столице нашей Родины — Москве. Общеизвестно, что советский народ является знаменосцем массового движения за мир. Немало делают для достижения этой высокой цели, выступая в международных соревнованиях, и советские спортсмены.

ПЕРЕД СТАРТОМ

Мысль о проведении автомобильного ралли по дорогам Советского Союза, Польши, ГДР и Чехословакии нашла горячее одобрение и активную поддержку со стороны спортивных организаций и широких кругов общественности этих стран. В короткий срок были созданы местные оргкомитеты, судейские коллегии по проведению ралли, оперативно решены многие организационные вопросы. О большом внимании и интересе к ралли убедительно свидетельствует то обстоятельство, что, помимо официальных призов для команд и экипажей, учрежденных Центральным автомо-

клубом СССР, целый ряд общественных организаций, автомобильных предприятий, редакций газет и журналов учредил дополнительно свои призы для участников. Таких неофициальных призов было установлено около сорока, в том числе «Кубок дружбы народов», учрежденный Председателем Совета Министров Польской Народной Республики — за лучший спортивный результат, показанный на территории Польши командой в составе трех экипажей; приз Московского городского совнархоза — за лучший результат в скоростных состязаниях на территории Московской зоны; газеты «Известия», журнала «За рулем» и т. д.

Венгрия и ГДР заявили к участию в ралли по 12 экипажей, Польша, Чехословакия и СССР — по 15. Так как по Положению к соревнованию допускались спортсмены только на машинах серийного производства стран народной демократии, то на ралли оказались, по существу, все лучшие легковые автомобили этих стран. Чехословацкая промышленность представила на соревнованиях автомобили «Шкода» и «Татра», ГДР — «Трабант» и «Вартбург», польская — «Сирена» и «Варшава», советская — «Москвич-407», «Победа», «Волга». Принимая во внимание, что наряду с зачетом по отдельным классам в ходе ралли будет также разыгрываться абсолютное первенство независимо от того, на каком автомобиле тот или иной экипаж выступает, такая встреча автомобилей социалистических стран в условиях одних соревнований представляла собой большой технический интерес. Специалисты на основе анализа итогов этих своего рода сравнительных испытаний сумеют, надо полагать, сделать важные выводы о достоинствах и преимуществах той или иной конструкции и использовать свои наблюдения для совершенствования легковых автомобилей социа-

«Приз открытия ралли» выиграл молодой жockey А. Кисилев.





листных стран. Тем более, что представляли всех автомобильных заводов, выпускающих названные машины, активно участвуют в соревнованиях.

После некоторых уточнений определилось, что общая длина трассы ралли «За мир и дружбу» составит 4844 км (по территории СССР — 1779 км, Польша — 991, ГДР — 971, Чехословакия — 1103 км). Спортсмены должны пройти ее со средней скоростью 60,5 км/час. В ходе дорожных соревнований состоится тринадцать скоростных состязаний, в том числе ипподромная, шоссейные, горные и дорожные гонки, три соревнования по фигурному вождению и др.

Старт примут 69 экипажей, представляющих 23 автомобильных клуба пяти стран. Наиболее интересная спортивная борьба — за обладание главным призом, учрежденным Центральным автотомотоклубом СССР — предстоит между национальными командами стран — участниц ралли. В составе каждой из этих команд — по шести лучших экипажей, защищающих честь автомобильного спорта своих стран.

ПРАЗДНИК ОТКРЫТИЯ

И вот мы на Московском Государственном ипподроме, дирекция которого любезно предоставила многочисленные помещения, поле и беговые дорожки для проведения спортивного праздника, посвященного открытию ралли.

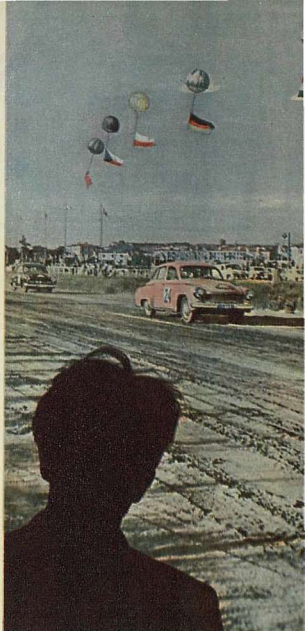
Скажем сразу, — это был замечательный праздник, какого автомобилисты не припомнят за долгие годы. И не только потому, что все на ипподроме было красочно, нарядно и подлинно празднично (причем эту обстановку в равной мере создавали как флаги расцвечивания и воздушные шары над полем ипподрома, так и многокрасочная цветная гамма автомобилей, выстроившихся в закрытом парке), что впервые на автомобильных соревнованиях в Москве присутствовало несколько десятков тысяч зрителей (трибуны ипподро-

ма были переполнены, как в лучшие дни Всесоюзного Дербя), что все было очень четко организовано и зрелища сменяли друг друга в темпе хорошо отлаженной театральной постановки. Главное в этом празднике было то, что наш спорт предстал перед глазами требовательных москвичей как зрелый вид спорта, нашедший выход уже и на международную арену.

Но расскажем все по порядку. После того, как председатель Международного оргкомитета по проведению ралли «За мир и дружбу» С. С. Шатилов произнес короткую речь и объявил соревнования открытыми, состоялся парад участников. Капитаны команд обменялись памятными вымпелами; юные пионеры преподнесли спортсменам цветы. Торжественно продефилировали перед трибунами, сделав круг по ипподрому, ярко раскрашенные автомобили; перед каждой национальной командой ехал мотоциклист с флагом страны — участницы соревнований. Пройдя, так сказать, авенсом этот своеобразный круг почта на ипподроме, спортсмены вновь поставили свои машины в закрытый парк и... превратились в зрителей.

Дирекция ипподрома посвятила открытию ралли три коротких соревнования: звезд лучших беговых лошадей на дистанцию 1600 метров, скачку на дистанции 1800 метров и гонку на «русских тройках». Во всех трех соревнованиях разыгрывались «Призы открытия ралли». И тут обнаружилось, что (не смотря на общезвестный антагонизм) и борьбу нового со старым, отживающим в жизни и спорте) между скакательными и рысистыми испытаниями с одной стороны и автотомоспортом с другой сохранятся и по сей день немало общего. Видно, динамизм, высокие скорости, связанные с этим чувство опасности долго еще будут в равной мере восхитять широкие круги зрителей и болельщиков, вызывать у них одинаковые эмоции. Поэтому нужно серьезно подумать о том, чтобы чаще использовать дорожки ипподрома для мотоциклетных и автомобильных соревнований. Последнее, как показал опыт, не только возможно, но и обещает быть очень интересным.

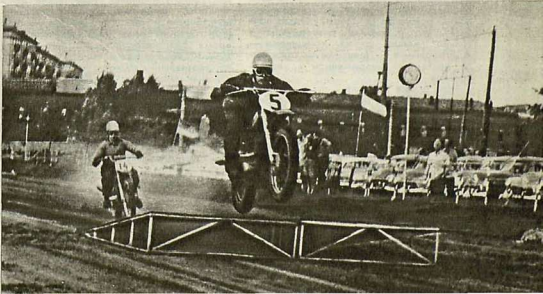
Убедительным аргументом в пользу такого вывода явился, между прочим, мотоциклетный кросс, проведенный в честь открытия ралли «За мир и дружбу». Оказалось, что «пересеченную» местность и труднейшие переплатства совсем не сложно воссоздать на ипподроме. И если бы состав его участников



Знамена пяти стран — участниц ралли развевались над ипподромом.

Фото Ю. КЛЕМАНОВА и Ю. ПОЧЕПЦОВА.

Захватывающим был поединок мастеров спорта А. Егорова (впереди) и Г. Плещанова в мотоциклетном «кроссе» на ипподроме.





Традиционный обмен выпелами.



Последние заметки перед выездом.

Старт типа Ле-Ман.



был подобран более ровно, кросс стал бы, несомненно, самым интересным соревнованием дня. Впрочем, следует признать, что и борьба, развернувшаяся только между двумя гонщиками — А. Егоровым и Г. Плешаковым тоже была достаточно напряженной и увлекательной.

Если теперь добавить, что и гонки на «русских тройках» прошли живо (особенно они понравились иностранцам участникам ралли), а в заключение состоялся вручение призов, то каждому станет ясно, что праздник открытия ралли удался на славу. Большое спасибо его организаторам!

АВТОМОБИЛИ НА ИППОДРОМЕ

Уже само по себе это соревнование — ипподромная гонка на автомобилях —

вызвало большой интерес как новая (и многообещающая!) разновидность автомобильного спорта. Ведь если это удалось на стандартных машинах, а в числе на громоздких «Татрах» и «Волгах», то можно себе представить успех подобного соревнования на «юниорах» и «пятисотках»!

Таким образом, первое зачетное соревнование, входившее в комплекс ралли «За мир и дружбу», имело также и значение самостоятельного значения. Результаты его будут тщательно изучены Автомобильным комитетом ФАМС и в будущем, надеемся, не замедлят сказаться на практике. Здесь хочется только предупредительно заметить, что не следовало бы будущим устройствам подобных соревнований чересчур «перестраховываться» — можно выпускать в одном заезде и четыре, и даже пять автомобилей; чаще практиковали гандикапы в заездах и т. п. Пора понять, что обгон (и даже двойной обгон) в автомобильном спорте не столь уже противопоставлен, как в обычном уличном движении, и чем больше и чаще гонщики обгоняют друг друга, чем смелее проходят они виражи, тем больше борьбы на треке, тем лучше для всех — и для гонщиков, и для зрителей, и для устройств соревнований, которым, надо полагать, не чужды спортивные эмоции.

К сожалению, подобных эмоций было не слишком много на ипподромных гонках, явившихся первым заметным этапом ралли. Дистанция (2800 м) была слишком мала, а перспектива пройти на том же автомобиле еще 5000 км охлаждала даже самые горячие головы гонщиков. Поэтому технические результаты, показанные в этот день, не имели существенного значения, хотя радиокомментатор торжественно объявлял «рекорды» трассы, время лучшего круга и пр.

Мы говорим все это только для того, чтобы отметить интересный факт: несмотря на отсутствие «внешних эффектов» в состоявшейся ипподромной гонке, несмотря на невысокий спортивный накал борьбы, многочисленные зрители оставались на трибунах до самого последнего заезда! Они нашли себе «дело», отмечая результаты в программках, напряженно следя за тем, как неуклонно улучшался результат автомобилей от класса к классу.

В классе до 850 см³ борьба между полскими «Сиренами» и «Трабантами» (ГДР) протекала довольно упорно, несмотря на значительную разницу в рабочих объемах цилиндров двигателей. Существенно улучшились технические результаты, когда на дорожку вышли «Вартбурги» и «Шкоды». Экипаж № 16 (Курт Отто и Герман Ханф, ГДР) показал время 2:43, которое долго оставалось лучшим, пока его не побил... последняя из стартовавших «Шкод»: чехословацкие гонщики Мирослав Фоусек и Окадрих Горсак на «Шкоде» № 41 прошли 2800 м за 2:41.

Такой же результат показали на «Москвиче» Владимир Локтионов и Виктор Лапин, но... в классе автомобилей до 1600 см³. А в этом классе дистанцию можно пройти за 2:39,2, что и доказали советские гонщики Артур Бренцис и Сергей Тикушев. Их время долго оставалось лучшим.

Но вот на линии старта (он давался по типу Ле-Ман) выстроились две «Волги» и поблескивающая красными бокан

«Татра». Какой наглядный урок по курсу «теории автомобиля» дал этот заезд! Обе «Волги» почти одновременно ушли со старта и были уже метров на восемьдесят вперед, когда «Татра» лишь тронулась с места. Но разная динамика у этой машины такова, что на первый (!) же вираж она вышла в... качестве лидера гонки. Выступавшие на ней Алоис Марк и Любомир Рек показали время 2:34,0. Еще лучшее время показали в следующем заезде Ярослав Павелка и Иван Мишич — 2:32,6.

После такого «дебюта» болельщики наших «Волг» приуныли и уже не ожидали ничего хорошего. Каков же был восторг на трибунах, когда в следующем заезде два экипажа римских досавоцев (№ 71 и № 73) уверенно вышли вперед и на уступали первенства «Татре» в течение всей дистанции. Советские спортсмены Анатолий Швачко и Арнольд Дамбис (№ 71) так и закончили дистанцию первыми (2:32,8), а «Волгу» № 73 мощная «Татра» обошла лишь на финишной прямой.

Еще более убедительной была победа Юрия Андреева и Ивана Пугачева в следующем заезде. Они чисто выиграли у Л. Лаксмана и З. Ражки, шедших на «Татре».

Эти две победы показались нам многообещающими. И когда последняя машина, пройдя скоростную дистанцию, вышла за ворота ипподрома в свой долгий 5000-километровый путь, мы проводили ее взглядом, полным надежды и уверенности в том, что советские спортсмены на советских автомобилях с честью выдержат предстоящие трудные испытания...

Гонки «Вартбургов» на ипподроме.



Спартакиада началась!



Поднят флаг массовых соревнований Спартакиады на предприятиях, в колхозах, учебных заведениях.

Красная ракета, взлетевшая утром 29 мая над озером Кабан, возвестила о начале Спартакиады. Первыми по сигналу, данному с пирса водной станции Казанского морского



Конструктор спортивных судов К. Золотой, спортсмены В. Филонин и В. Панфилов готовят скутер к Спартакиаде.

С берега озера Кабан зрители внимательно следят за гошкой заводских спортсменов.



клуба, стартовали скутеристы четырех заводов. Многочисленные зрители, собравшиеся по берегам озера, с интересом наблюдали за спортивной борьбой.

Пусть никого не удивляет, что досафоевцы крупнейших предприятий города вывели на старт свои спортивные суда несколько раньше, чем это предусматривалось Положением о Спартакиаде. Два месяца они напряженно готовились к этим соревнованиям. Не откладывая же их только из-за того, что воскресенье пришлось не на 1 июня — день официального открытия Спартакиады, а на 29 мая.

Большинство участников соревнований водномоторников (24 из 34) были новичками, но они показали хорошие результаты. Почти все прошли дистанцию, причем 21 участник уложился в норму второго и третьего спортивных разрядов.

Хорошо, например, выступали представители завода, где председателем комитета ДОСААФ И. Конбасов. Здесь недавно организованная секция водномоторников. Один за другим приходят в нее заводские ребята. Сейчас секция насчитывает более 20 человек, имеет свои спортивные суда. Дебют новичков принес первые радости...

...Когда водномоторники низовых коллективов выводили суда на старт, в другом районе Казани шли приготовления к соревнованиям по фигурному вождению на мотоциклах. Участвовали в них и досафоевцы завода имени Горьбунова.

По инициативе председателя комитета ДОСААФ Л. Ионичева было разработано положение о заводской спартакиаде, которое несколько дополняет типовое. В частности, оно предусматривает награждение цеховых команд-победителей кубками, а лучших заводских спортсменов — призами и грамотами.

Весь апрель и май ушли на подготовку материальной части. Самодельный автомотоклуб при комитете ДОСААФ располагает теперь 23 мотоциклами и 3 автомобилями. Но главную ставку организаторы делают на доса-

фоевцев, имеющих собственные машины. Около ста заводских мотоциклистов примет старты на разных этапах Спартакиады.

Чемпиона Казани перворазрядница Л. Губачева (справа) помогает новичку Л. Языкову подготовить мотоцикл к фигурному вождению.



Габаритные ворота — один из элементов фигурного вождения — преодолели многие участники соревнований.



Общественный актив самодеятельного АМК — мастер спорта В. Бикина, разрядники А. Желнов, Э. Бекмурский, Л. Губачева и другие помогают новичкам приобщиться к спорту. Первые соревнования, проведенные 29 мая, показали, что время подготовки к Спартакиаде не прошло даром. Почти все участники получили первые классификационные очки.

Не только в Казани, но и во многих районах республики соревновались в этот день спортсмены-досафоевцы заводов, колхозов, учебных заведений. Спартакиады низовых коллективов показали, что технические виды спорта развиваются и крепнут повсюду. Сотни и тысячи новичков встанут в эти дни под стяги Спартакиады.

Ю. ПОЧЕПЦОВ.
Фото автора.

АВТОМОБИЛЬ — РУКАМИ

Перед нами письмо, присланное из далекого Улан-Удэ. Авторы его пишут: «Пришлите комплект чертежей, описание или хотя бы эскизы Вашего микроавтомобиля».

Много писем с такой просьбой приходит в адрес автозавода имени Лихачева.

Что же это за машина, построить которую хотят ребята Грузии и Литвы, Горького и Краснодарского края? Комсомольцы автозавода после года непрямой работы, жарких споров, технических совещаний, или, как мы их называли, «малых техсовещаний» спроектировали микролитражный автомобиль, предназначенный для изготовления в средних школах силами самих учащихся.

Предполагается, что строить автомобиль школьники будут на уроках труда. У людей, знакомых с многообразным оборудованием автозаводов, могут возникнуть вопросы: где школа найдет сложные штампы, агрегатные станки, как решит проблемы отливки деталей, их термообработки и т. п.

Спешим объяснить, что для постройки машины нужны лишь обычный токарный станок и сварочный аппарат. Остальное — это кропотливый, упорный, но увлекательный труд самих учащихся, которым придется быть и слесарями, и столярами, и электромонтажниками, и обойщиками. А в конце концов, они сядут за руль автомобиля и получат практические навыки вождения.

Как же устроена наша микролитражка?

Ее основу, остов, составляет несущий кузов, сделанный из досок. В собранном виде он представляет собой, по просту говоря, прочный ящик, способный воспринимать все нагрузки при движении автомобиля. Собирают его

Июк. В. ВАНДЫШЕВ
Московский автозавод имени Лихачева

из пяти щитов: двух боковых, дна, передней части и задней перегородки. Каждый щит изготавливают из аккуратно подогнанных друг к другу досок, имеющих шпунт. При сборке щита применяют водонепроницаемый клей.

Перед склейкой и после нее надо тщательно просушить доски. Щиты следует сделать с некоторым запасом (припуском), чтобы при сборке кузова можно было выдержать номинальные размеры. Щиты усиливают стальным сварным каркасом из облегченного уголка 20×20 мм. Такие впаасы требуются установить у щита передней части, в плоскостях щита приборов и задней спинки переднего сиденья, а также у задней перегородки.

После этого необходимо покрыть олифой весь кузов изнутри и снаружи, а затем прокрасить его 2—3 раза масляной краской.

На несущую часть кузова монтируют узлы передней и задней подвески. Они спроектированы так, что их изготавливают и собирают отдельно от кузова, а затем в сборе привинчивают к его передней и задней части.

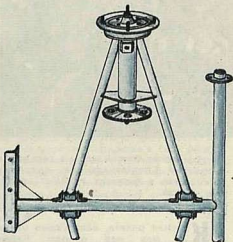
Подвеска всех четырех колес независимая, на поперечных одноплечевых рычагах А-образной формы. Они крепятся к Т-образному подрамнику, имеющему центральную трубу и две поперечины.

К передней поперечине болтами присоединяют рулевую механику, взятую с мотоцикла СЗА.

К центральной подвеске на резиновых втулках привинчиваются попереч-

ные рычаги подвески передних колес. Задняя поперечина служит для соединения подрамника с панелью пола кузова. Подрамник рекомендуется крепить в местах монтажа стального каркаса кузова.

Передние колеса — управляемые. Шины (размером 10×4") и диски колес взяты с мотороллера «Тула-200». Ступицы колес изготавливают на токарном



Задний подрамник с рычагом подвески ведущего колеса.

станке. У передних и заднего левого колеса они взаимозаменяемые. Изготовление поворотных кулаков требует токарных и сварочных работ. Каждый кулак соединяется шкворнем с рычагом подвески, сваренным из стальных труб. В качестве упругого элемента применяются пружины задней подвески мотоцикла СЗА. Для опоры пружин на кузове монтируют угольники, крепящиеся к боковым панелям его несущей части.

Задняя подвеска конструктивно похожа на переднюю. Она имеет аналогичный подрамник с центральной трубой, снабженной передней и задней поперечинами для крепления к кузову. Первый поперечный рычаг напоминает рычаги передней подвески, но правый несет на себе двигатель, приводящий во вращение ведущее правое колесо. Такая конструкция позволила предельно упростить систему двигателя — ведущие колеса, которая всегда вызывает трудности при создании самодельного автомобиля. Во-первых, не требуется дорогостоящего, громоздкого и тяжелого для такой машины дифференциала, во-вторых, при колебаниях подвески межцентровое расстояние главной передачи остается постоянным.

Итак, ведущим является правое заднее колесо. Колебания его при движении по неровной дороге совершаются совместно с колебаниями двигателя. Амплитуда (размах) колебаний последнего значительно меньше, так как он

На автоагистралах Москва — Минск состоялись автомобильные гонки, организованные ДСО «Труд». В состязаниях приняли участие спортсмены Москвы, Ленинграда и Московской области.

В группе спортивных автомобилей победил экипаж в составе Ю. Андреева и В. Адамского, закончивших 300-километровую дистанцию за 2 часа 7 минут 17,1 секунды. На семь минут быстрее прошел ту же дистанцию мастер спорта Е. Веретов, победивший в группе гоночных автомобилей.

На сии ниже: старт спортивных автомобилей.

Фото мастера спорта В. ХВАТОВА



ШКОЛЬНИКОВ



Микролитражный автомобиль, построенный в Московском автомеханическом техникуме по проекту инженеров ЗИЛА.

крепится относительно близко от центра качания рычага подвески. В системе крепления двигателя предусмотрено устройство, позволяющее регулировать натяжение цепи главной передачи.

Испытания показали, что микроавтомобиль имеет достаточное сцепление ведущего колеса с дорогой.

В качестве топлива для нашей машины используется смесь бензина с маслом в отношении 25:1 (как для мотоциклов и мотороллеров). Топливным баком служит стандартная канистра емкостью 10 л с заглушенной заливной горловиной. В боковых стенках с одной стороны прорезают отверстие под горловину (мотоциклетного типа), а с другой — просверливают отверстие для пробки бензонасоса, от которого бензин самотеком по гибкому топливопроводу поступает к карбюратору.

Топливный бак крепят к задней части стенки мотоциклета с таким расчетом, чтобы дно его при любых положениях автомобиля на дороге находилось выше уровня бензина в поплавковой камере карбюратора.

Вождение микроавтомобиля требует тех же навыков, что и управление обычными машинами серийного выпуска.

Под левой ногой водителя находится педаль сцепления, под правой — педаль тормоза и акселератора (газа). Педаль — подвесного типа, усилия от нее передаются тросами и тягами. Под правой рукой водителя расположены рычаги переключения передач и кик-стартера.

На щитке приборов размещены: замок зажигания, переключатели света, указатели поворотов, контрольная лампочка, спидометр.

Все эти приборы можно взять со старых мотоциклов или автомобилей, хотя при необходимости каждый из них за исключением спидометра несложно изготовить самостоятельно.

Ветровое стекло оборудовано стеклосцинтелем и зеркалом заднего вида. Тормоза — механическим приводом на все четыре колеса.

От первого уравнилителя тормозного привода идет трос к ручному тормозу, а от тормозной педали — к педалям инструктора. Привод сцепления также дублирован (у инструктора имеется дублирующая педаль). Благодаря этому на автомобиле можно проводить учебную езду.

После изготовления и сборки шасси следует проверить в пробных поездках работу и взаимодействие отдельных узлов, а затем переходить к отделке и облицовке.

Боковины кузова изготавливают, используя либо фанеру, либо листовый металл толщиной не более 0,8 мм. Их крепят к С-образным «ребрам», расположенным на несущей части кузова.

Хотя на автозаводе имени Лихачева спроектирован автомобиль с совершенно определенными внешними формами кузова, нам думается, что скопывать инициативу учащихся в этом деле не следует. Целесообразно разрешить школьникам вносить в конструкцию кузова свои идеи и применять на практике рациональные решения. Опыт постройки образцов микроавтомобилей в школах говорит в пользу этого.

Большой интерес школьников к автомобилезму позволяет надеяться, что в скором времени на улицах городов и сел нашей страны появятся много маленьких машин, за рулем которых будут сидеть ребята, самостоятельно построившие их в своих школах.

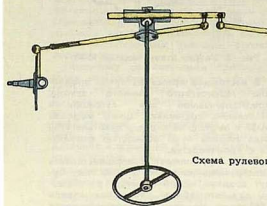
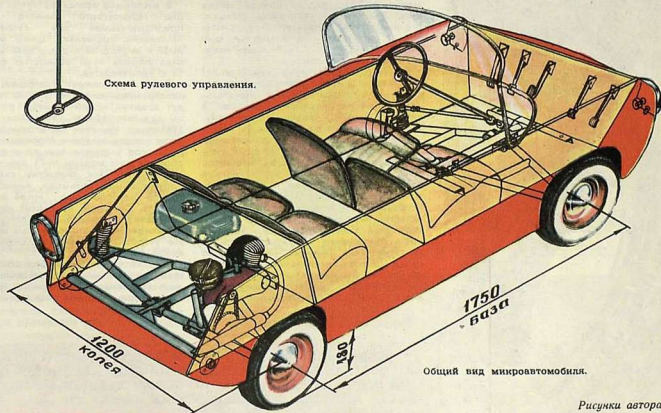


Схема рулевого управления.



Общий вид микроавтомобиля.

Рисунки автора.

НОВЫЕ ШИНЫ ДЛЯ „МОСКВИЧА“

В. ГОРОХОВ,
главный конструктор Московского шинного завода;

С. ЛЕЙБИК,
руководитель сектора проектирования шин.

Динамика, экономичность, комфортабельность современных легковых автомобилей в значительной степени зависят от шин. Они должны обеспечивать надежное сцепление с дорогой и безопасное движение на больших скоростях, работать бесшумно, иметь хорошую боковую устойчивость, малый

вес, минимальный статический и динамический дисбаланс, небольшие потери на качение, а главное — достаточную высокую износостойкость.

Для комфортабельной езды в автомобиле на больших скоростях применяются шины низкого давления. Они очень эластичны и обладают способностью смягчать толчки и удары на неровных дорогах. Вместе с тем в их конструкции есть и уязвимые места. Эти шины вследствие увеличенной деформации каркаса испытывают большое напряжение. В результате они изнашиваются гораздо быстрее, чем шины нормального давления.

Ранее созданные Московским шинным заводом шины низкого давления 5.60—15 модели М-45 с широкого обода выходили из строя после 25—27 тыс. км пробега главным образом из-за истирания рисунка протектора. Во многих же случаях протектор покрывался на передних колесах изнашиваясь даже и после пробега в 12—15 тыс. км.

Такое положение не могло удовлетворить ни владельцев автомобилей, ни работников шинной промышленности. Улучшая модель М-45, применяя более прочные материалы, совершенствуя технологический процесс, коллектив Московского шинного завода одновременно работал над созданием новых шин. Эти работы увенчались успехом, и с начала 1960 года наш завод приступил к серийному производству шин моделей М-57 и М-59 с большей износостойкостью протектора.

В чем особенности их конструкции? Профиль и рисунок протектора выполнены так, что обеспечивают значительное снижение удельных нагрузок в площади контакта шины. Это достигнуто путем уменьшения кривизны беговой дорожки и применения щелевидных «ножовых канавок», которые позволяют получить эластичный протектор с насыщенным рисунком и увеличенной площадью контакта (рис. 1 и 2). Углублению рисунка способствовало также использование натурального каучука в качестве материала протектора и каркаса. При этом учитывалась возможность применения в будущем такого синтетического каучука, который по своим физико-механическим свойствам не уступал бы натуральному.

Качество шин новых моделей повышено также благодаря применению вис-

козного корда увеличенной прочности, улучшенных пропиток, укрепляющих связь резины с кордом, и специальных веществ, снижающих «утомляемость» резины.

Предварительные испытания этих шин, проведенные МЗМА на десяти автомобилях «Москвич-407» в тяжелых эксплуатационных условиях, показали, что по сравнению со старыми моделями износостойкость их повысилась в два раза.



Рис. 3. Разрез шины модели М-75.

В настоящее время 85 проц. продукции Московского шинного завода, предназначенной для автомобилей «Москвич», составляют шины моделей М-57 и М-59. С четвертого квартала 1960 года модель М-45 полностью снимается с производства.

Завод продолжает совершенствовать конструкцию шин. Уже в 1960 году будут созданы новые опытные их образцы для автомобилей «Москвич» модели 1963 года. Но этим не ограничиваются наши поиски. Недавно Московский шинный завод выпустил еще один опытный образец шин модели М-75 для того же автомобиля. Они снабжены съёмными протекторными кольцами, имеют радиальное расположение нитей корда в каркасе. Создание их вносит коренные изменения в принципы конструирования и изготовления автомобильных шин. Как же устроены эти шины принципиально новой конструкции?

Беговая часть протектора состоит из трех съёмных колец, расположенных в направляющих пазах каркаса (рис. 3). Протекторные кольца у основания уси-

Рис. 1. Шина модели М-59.

Рис. 2. Шина модели М-57.

ПОСЛЕДНИЕ ДНИ ВЫПУСКА НЕДОЛГОВЕЧНЫХ ШИН М-45 ● МОСКОВСКИЙ ШИННЫЙ ЗАВОД ОСВОИЛ ПРОИЗВОДСТВО НОВЫХ ШИН М-57 И М-59 ● ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР ЗАВОДА РАССКАЗЫВАЕТ ОБ ИНТЕРЕСНЫХ ЭКСПЕРИМЕНТАХ.

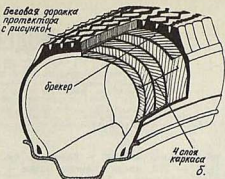


Рис. 4. Изменение профиля шины модели М-75 (а) по сравнению с профилем стандартных шин (б).

лены металлокордом, состоящим из одиннадцати металлических нитей. Такие практически нерастяжимые кольца ограничивают раздутие каркаса при накачивании шины до их внутреннего диаметра. По сравнению со стандартными, каркас новой шины имеет меньшее количество слоев благодаря радиальному расположению нитей корда, позволившему снизить напряжение на нити.

Кроме того, применение прочного металлокорда в протекторных кольцах разгружает каркас; это дало возможность изъять резиноканавую прослойку (бреккер), применяемую в стандартных шинах.

Радиальное расположение нитей корда в каркасе потребовало конструктивных изменений. Отношение высоты к ширине профиля у обычных шин больше единицы, а у новых всего 0,70—0,85 (рис. 4, а, б). Такой профиль необходим для того, чтобы обеспечить легкое растяжение шины по наружному диаметру (при наполнении ее полости воздухом) и прочное прижатие поверхности каркаса к нерастяжимым съемным протекторным кольцам.

Покрывку со съемными протекторными кольцами монтируют на обычном ободе колеса. Делают это так: на накаченную находившуюся на ободе шину надевают центральное кольцо, а затем крайние протекторные кольца (рис. 5, а, б, в). Шину накачивают до давления 2 кг/см², на 0,3 кг/см² больше, чем обычные шины.

Шины модели М-75 имеют следующие основные преимущества:

- возможность многократно использовать каркас путем замены протекторных колец после их истирания, т. е. увеличение срока службы в 2—3 раза;
- способность к эластичному «мягкому» поглощению неровностей дороги благодаря большей гибкости боковин в связи с радиальным расположением нитей корда и раздельной работе протекторных колец;

- уменьшенный расход кордной ткани и, следовательно, снижение веса шины;
- повышенная сопротивляемость механическим повреждениям благодаря применению металлокорда в основании протекторных колец;

- возможность применения различных рисунков протектора для тех или иных

эксплуатационных условий [бездорожье, снег, лед] путем быстрой замены колец.

Шина новой конструкции предварительно была испытана на стенде. Ее обкатывали при начальной нагрузке 330 кг (максимально допустимой на автомобиле «Москвич-407»), с последующим увеличением до 495 кг, при скорости 80 км/час и внутреннем давлении 2,0 кг/см².

Покрывка пробежала 17 тыс. км и была снята со стенда без значительных дефектов. Если учесть, что серийные шины 5,60—15 пробегает на стенке в среднем 6—8 тыс. км, то результаты стендовых испытаний позволяют сделать выводы о надежности работы покрывки с радиальным расположением нитей корда в каркасе.

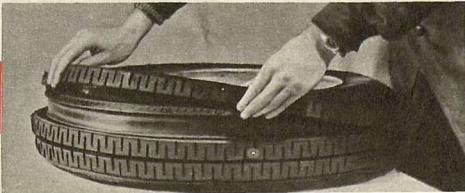
Первые образцы шин новой конструкции испытывались также и на экспериментальном автомобиле «Москвич-407». Пробег их к 10 июня 1960 года был равен 46 тыс. км. Каркас никаких дефектов не имел.

Протекторные кольца вследствие недостаточной отработанной технологии изготовления выходили из строя через 8—10 тыс. км из-за разрыва. Однако несколько из них все же пробежали 33 тыс. км.

Конструкция шин модели М-75 совершенствуется с учетом данных предварительных испытаний. В ближайшее время будут изготовлены новые, улучшенные их варианты, которые предполагается всесторонне испытать на автомобилях «Москвич».



Рис. 5. Монтаж шины модели М-75. На накаченную, находившуюся на ободе шину (а) надевают сначала центральное (б), а затем крайние протекторные кольца (в).



КОГДА БУДУТ «ВЕЧНЫЕ» ШИНЫ СО СЪЕМНЫМИ ПРОТЕКТОРНЫМИ КОЛЬЦАМИ!

Нормативы
перекрывы

модели — 1030 г. Размеры: ба-
— 270, колея ведущих колес —
ведомых — 110 мм.

Вес модели — 1030 г. Размеры: база — 270, колея ведущих колес — 125, ведомых — 110 мм.

КУЗОВ собирается из двух частей — верхней и нижней. Он выполнен из ли-

верхней и нижней. Он выполнен из листового алюминия толщиной 1 мм. Для их изготовления необходима деревян-

их изготовления необходима деревянная болванка и матрица из листового латуни толщиной 5 мм. Оба из-

дюралюминия толщиной 5 мм. Обе части кузова имеют одинаковые размеры

и форму (см. чертеж). В верхней части кузова вырезаются отверстия для кре-

пления корпуса, регулировки двигателя, отвода выхлопных газов и для забора

воздуха (щель). Впереди, с внутренней стороны верха корпуса, приклепан дюр-

алюминиевый костыль толщиной 2,5 мм. Он вставляется в отверстие,

2,5 мм. Он устанавливается в отверстие, сделанное в нижней половине кузова, и фиксирует обе части.

Края нижней половины кузова усили-

ваются узкими дюралюминиевыми пластинками (диаметр отверстий и их расстояние указаны на чертеже).

РАМА модели выполнена из трехмил-

лиметровой дюралюминиевой пластины. На ней крепятся все агрегаты и ниж-

ПОДМОТОРНАЯ РАМА фрезеруется

из куска дюралю. Ее размеры и форма ясны из чертежа. В кронштейнах рамы

растачиваются отверстия под подшипники, в которые вставляется ведущая

оси, в которые вставляется ведущая ось. К ее буртику приклепывается ведомая шестерня (модуль—1,25, количе-

домая шестерня (модуль—1,25, количество зубцов — 30). К раме винтами кре-

конусной втулки укреплен маховик с

напрессованной ведущей шестерней (модуль—1,25, зубцов — 20). Передаточ-

ное число шестерен — 1,5. Маховик с шестерней фиксируется на оси двига-

ДВИГАТЕЛЬ МД-5 расположен гори-

горизонтально, головкой вперед. Он форсирован так, как это описано в № 2

БАК изготовлен из белой жести. Его

БАК изготовлен из белой жести. Его объем — 75 см³. Из него выходят три трубки: две — газопроводные и одна —

трубки: две — заправочные и одна — для подачи топлива в двигатель. На мо-

дели бак фиксируется верхней крышкой кузова.

КОНТАКТНОЕ УСТРОЙСТВО крепится на пластмассовой пластине, привинчен-

ной к раме. Устройство состоит из цилиндра и поршня, на который одета

пружина, сделанная из проволоки
ОВС—0.5 мм. От контакта идет провод

к розетке, вмонтированной в тыльную часть модели.

ВЕДУЩИЕ КОЛЕСА. На модели установлены пустотелые шины изготавлен-

новлены пустотелые шины, изготовленные методом горячей вулканизации (пат. изобретения № 11, 12 от 1953 года).

(см. журналы № 11, 12 за 1957 год).
Каждая шина зажимается с помощью

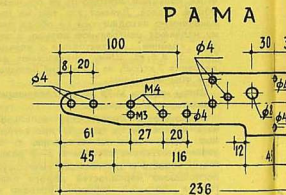
трех винтов между двумя дюралюминевыми шайбами с захватами для

удержания резины. Этой же цели служат вставленные внутрь колес металли-

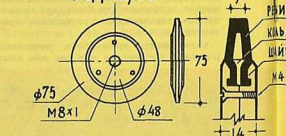
ческие кольца. Ведущие колеса навинчиваются на вал, затягиваются контр-

гайкой и шплинтуется.

16

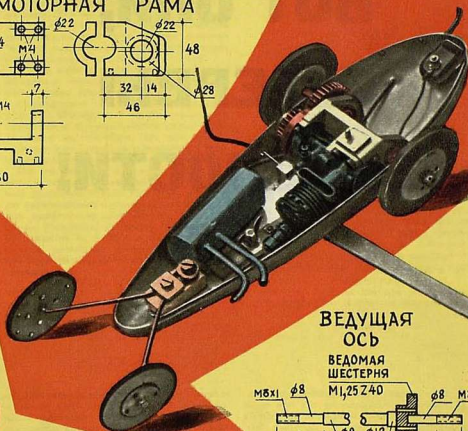


ВЕДУЩЕЕ



Теперь таблица нормативов и рекордов СССР по этому виду спорта выглядит следующим образом:

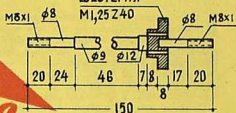
Дистан- ция (м)	1,5 см ²	2,5 см ²	5 см ²	10 см ²
500	93,740 О. Гречин	110,051 О. Гречин	130 (м)	105 (м)
1000	95,744 В. Кириев	102,372 Е. Ляшенко	126,571 II. Бейдун	160 (м)
2000	92,783 В. Кириев	103,151 Е. Ляшенко	115,735 В. Ефимов	140 (м)
5000	73,179 И. Савицкис	76,528 А. Суханов	101,461 П. Юсупов	125 (м)
10 000	42,560 А. Суханов	70,671 А. Суханов	85 (м)	100 (м)



ВЕДУЩАЯ ОСЬ

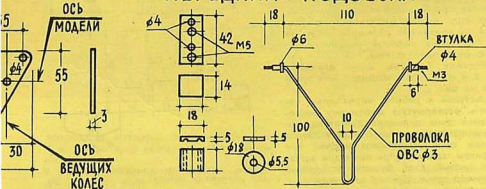
ВЕДОМАЯ ШЕСТЕРНЯ

MI,25Z40



128,5 km/h

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА



МАХОВИК



ВЕДОМЫЕ КОЛЕСА изготавливаются из листовой резины. Она зажимается шайбами и заклепывается, как показано на чертеже. Колеса крепятся трехмиллиметровыми гайками, которые запаиваются.

Подвеска сделана из трехмиллиметровой проволоки ОВС. Она привинчена к раме двумя пятимиллиметровыми винтами с шайбами. К подвеске припаяются втулки с наружным диаметром 4 мм. На них надеваются подшипники ведомых колес.

На модели имеется кордовая планка длиной 225 мм, расположенная перпендикулярно продольной оси модели и проходящая через центр тяжести.

Чтобы модель не опрокидывалась во время движения, установлен предохранительный рычаг, изготовленный из трехмиллиметровой проволоки ОВС.

Для запуска двигателя применяется аккумулятор емкостью 10 а/час и напряжением 3,5 в.

Ш. БЕЙДУЛИН,
рекордсмен СССР по автотомодельному спорту.

БАК ДЛЯ ГОРЮЧЕГО



Рисунок И. Шапенкова.

ВОТ ОНИ, РЕЗЕРВЫ МОЩНОСТИ!

1 июня 1960 года началась Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта. В ее программе большое место занимают мотосоревнования.

Многие участники мотоциклетных состязаний будут выступать на «жиках». Это надежные, хорошо зарекомендовавшие себя машины. Однако их серийные двигатели имеют значительный резерв мощности. О том, как выявить этот резерв и умело использовать его, думают сегодня многие мотоциклисты.

Ниже мы помещаем статью, обобщающую опыт лучших спортсменов по подготовке двигателя к соревнованиям.

В зависимости от требований, предъявляемых к машине на тех или иных соревнованиях, мощность серийных двигателей мотоциклов, которые выпускаются в Ижевске, может быть увеличена на 15—20 проц. Для этого следует произвести форсировку или, как принято говорить, доводку двигателя.

Прежде чем приступить к этой работе, необходимо хорошо изучить конструкцию двигателя и, конечно же, в соответствии с инструкцией обкатать его. Затем на стенде или в дорожных условиях надо получить скоростную характеристику двигателя, которая представляет зависимость между числом оборотов и изменением мощности или скорости.

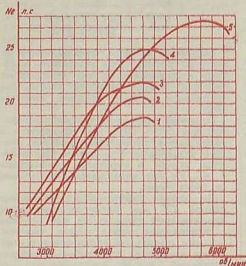


Рис. 1. Внешние характеристики двигателя ижевских мотоциклов. 1 — серийный спортивный ИЖ-57, 2 — для многоточечных соревнований, 3 — для кроссов, 4 — для шоссейно-кольцевых гонок.

Сравнительные характеристики нескольких ижевских двигателей приведены на рис. 1. Начальные показатели мощности двигателя или скорости мотоцикла служат исходными данными для определения результатов, полученных при доводке.

Рассмотрим, как следует форсировать наиболее важные узлы двигателя.

ЦИЛИНДР

Прежде всего уточняют правильность установки цилиндра на картере, проверяют совпадение контуров окон с кромками поршня и симметричность расположения каналов. При обычной эксплуатации еще можно мириться с небольшими отклонениями размеров окон, но для получения высокой мощности эти отклонения недопустимы.

Основные размеры окон цилиндра ИЖ-57 и фазы газораспределения показаны на рис. 2.

Приступая к работе, необходимо составить развернутую диаграмму расположения окон цилиндра двигателя, который намечено довести. Для этого кромки окон смазывают маслом или графитом, затем внутри цилиндра вставляют чистый лист бумаги, осторожно прижимая его к зеркалу цилиндра.

Результаты отпечатков контура окон сравниваются с заводскими чертежами. Если их размеры совпадают, то увеличивать окна не следует. Нужно обратить особое внимание на то, чтобы верхние кромки выпускных, продувочных окон были расположены на одной линии, как показано на рис. 2 (внизу). Нижние кромки выпускных и продувочных окон должны быть на одной прямой, совпадающей с верхней кромкой поршня при его положении в нижней мертвой точке. Расстояние между верхними кромками продувочных окон и верхними кромками выпускных окон (перепад) должно быть 7—8 мм. Если нельзя провести выравнивания кромок в цилиндре, то

сделать это можно за счет соответствующего подтивания поршня со стороны окон.

Опыт показывает, что если верхнюю кромку выпускного окна поднять на 1 мм, максимальная мощность двигателя несколько повысится (число оборотов возрастет на 150—200 в минуту). Однако это будет продолжаться до определенного предела, после чего дальнейшее поднятие кромок приведет к уменьшению мощности.

Более рациональным является увеличение ширины выпускного окна. Но делать это надо крайне осторожно, так как резкие перемены в цилиндре могут привести к западанию колец в окна, отчего двигатель выйдет из строя. Каждое выпускное окно двигателя ИЖ-57 можно увеличить примерно на 4 мм по ширине.

Большое влияние на мощность двигателя оказывает форма, конструкция и размеры продувочных окон и каналов. В цилиндре двигателя продувочные окна в горизонтальной плоскости расположены под углом 120° друг к другу, а в вертикальной — под углом 140°. Благодаря этому из картера рабочая смесь поступает в цилиндр симметрично с обеих сторон, встретившись у стенок цилиндра, противоположной выпускным окнам, она направляется вдоль нее, омывает головку и опускается со стороны выпускных окон; таким образом, возникает петлеобразный поток. При точном соответствии размеров окон и углов между ними такое направление проду-

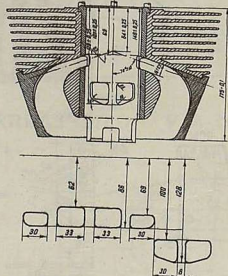


Рис. 2. Цилиндр двигателя ИЖ-57 и его развертка (внизу).

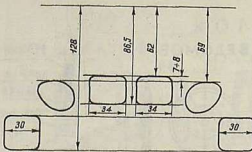


Рис. 3. Развертка цилиндра двигателя ИЖ-56, подготовленного для соревнований.

вочного потока способствует хорошей очистке цилиндра от отработавших газов. Направление потока можно определить по поверхности днища поршня, на котором остаются следы.

Для проверки правильности направления продувочных потоков необходимо вскрыть заглушки и с помощью стержня одинакового размера определить точку пересечения осей каналов. Если осевые линии совпадают в заданной точке, каналы не следует исправлять. Если же точка пересечения осей ушла в сторону, необходимо добиться правильного ее положения.

Большое влияние на мощность двигателя оказывает форма и размеры всасывающих окон. Для лучшего наполнения цилиндра их следует делать как можно шире. Наиболее рациональная высота всасывающего окна, как и других, определяется практически подливанием его кромок. В этих целях лучше всего производить подливание нижней кромки юбки поршня. Для этого со стороны

положение цилиндра по отношению к картеру. Это необходимо для того, чтобы определить правильное положение цилиндра на двигателе. Иногда незначительное поднятие цилиндра нужно содействовать улучшению работы двигателя.

После работы с окнами цилиндра необходимо отполировать. Затем кромки окон нужно слегка закруглить.

Начинающим спортсменам следует помнить, что при работе по изменению размеров и формы каналов нужно быть особенно осторожными, так как неправильное или неумелое исправление приведет к выходу цилиндра из строя.

Так же, как ИЖ-57, можно подготовить к соревнованиям обычный дорожный двигатель ИЖ-56. При этом диаметры вертикальных и горизонтальных каналов необходимо рассверлить с 22 до 24 мм. Мощность двигателя ИЖ-56 можно повысить на 5—6 л. с. На рис. 3 приведена развертка цилиндра двигателя ИЖ-56, подготовленного для спортивных соревнований.

ОПЫТ МАСТЕРОВ — МОЛОДЫМ
УЧАСТНИКАМ СПАРТАНАДЫ

для, его мощность и расход горючего оказывают размеры и конструкция выпускной трубы и глушителя. Правильно подобрав конструкцию этих деталей, можно на 20—25 проц. повысить мощность двигателя. Изменения мощности в зависимости от различных вариантов выпускной трубы и глушителя показаны на рис. 6 и 7. Из сравнения кривых графиков ясно, что один и тот же двигатель, но с разными глушителями имеет различную мощность. Следовательно, раз-

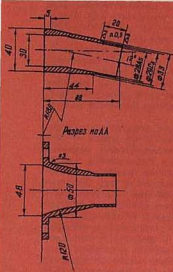


Рис. 4. Размеры и конструкция всасывающей патрубкой ИЖ-57.

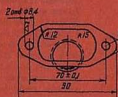


Рис. 5. Двойной всасывающий патрубок для установки двух карбюраторов.

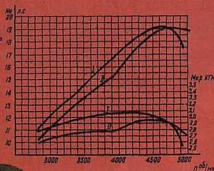


Рис. 6. Влияние конструкции глушителя на работу двигателя унифицированный спортивный ИЖ-57, II — спортивный глушитель ИЖ-50.

всасывания поршень поднимается на 1 мм, после чего двигатель испытывается на стенде.

Подливание поршня производят до тех пор, пока не будет достигнута небольшая мощность. При этом увеличение мощности также будет происходить до определенных пределов (затем возможно резкое ухудшение работы двигателя). Методом подливания поршня, определяв наименьшую высоту всасывающего окна, можно произвести увеличение окна по высоте и поставить нормальный по размерам поршень.

Все каналы цилиндра следует обрабатывать так, чтобы в них совершенно не было неровностей. Каналы должны иметь плавные переходы, поверхность их необходимо отполировать.

При проверке и испытании двигателя можно также с помощью прокладок между картером и цилиндром изменить

ВАСЫВАЮЩАЯ И ВЫПУСКНАЯ СИСТЕМЫ

Особое внимание следует обратить на форму и размер всасывающего трубопровода, который является также и органом смешивания. Для одноструйных двигателей, имеющих объем до 350 см³, длина патрубка должна быть в пределах 65—85 мм. Наиболее рациональная конструкция патрубка представлена на рис. 4.

Чтобы повысить мощность и улучшить приемистость двигателя, рекомендуется применять два карбюратора. При этом патрубки должны быть по возможности сближены. Чем больше угол между патрубками, тем хуже наполнение цилиндра, так как при встрече двух потоков образуются большие завихрения. Двойной всасывающий патрубок показан на рис. 5.

Большое влияние на работу двигателя

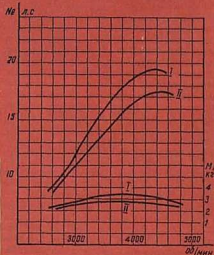


Рис. 7. Влияние длины выпускной трубы (диаметром 42 мм) на мощность двигателя ИЖ-57: 4 — при длине ее 850 мм и II — 540 мм (конструкция и размеры глушителя не изменялись).

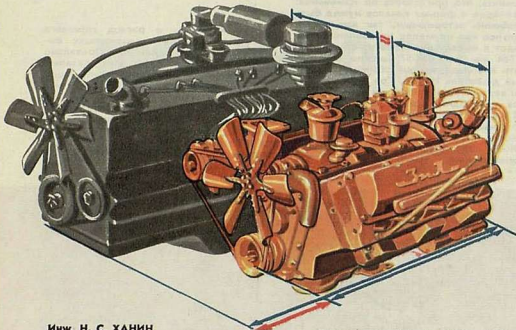
меры и конструкция выпускной системы для каждого двигателя должны подбираться экспериментально.

Переделка выпускной системы без последующей проверки ее на двигателе может привести к ухудшению его работы и снижению мощности.

И. Н. СЛЕСАРЕНКО
(Окончание следует)

г. Изгосек

Д ВУХРЯДНЫЕ ВИГАТЕЛИ



Инж. Н. С. ХАНИН
(НАМИ)

Сравнение габаритов двигателей: с одно- и двухрядным расположением цилиндров (ЗИЛ-110 и ЗИЛ-111).

В течение нескольких десятилетий на автомобилях массового производства устанавливали, как правило, двигатели с расположением цилиндров в ряд. Технология массового изготовления блоков цилиндров двигателей с двухрядным расположением цилиндров представлялась чрезвычайно сложной. Отливки таких блоков имели много дефектов, стоили дорого. К тому же, трудности, связанные с несовершенством технологического оборудования, усугубляли конструктивной причиной — так называемым клапановым или низким расположением клапанов, при котором гнезда клапанов и патрубков, отводящие газы и подающие свежую смесь, размещены в блоке.

Усовершенствование металлорежущего оборудования и переход к верхнеклапанной схеме распределения открыл перед конструкторами широкие возможности проектирования двухрядных двигателей. За последние годы эта тенденция выразилась настолько отчетливо, что двухрядное расположение цилиндров стало доминировать в современных конструкциях. Естественно, что это нашло свое выражение и при проектировании советских двигателей.

В чем же достоинства двигателей с двухрядным расположением цилиндров? Одним из них преимуществ перед двигателями с расположением цилиндров в ряд.

Попытаемся ответить на эти вопросы, сопоставив между собой 8-цилиндровые двигатели ЗИЛ-110 и ЗИЛ-111, имеющие примерно одинаковый рабочий объем 6 л. У первого из них однорядное,

а у второго V-образное расположение цилиндров. Прежде всего, у двигателя ЗИЛ-111 значительно сокращена (на 15 проц.) длина; кроме того, несколько снижен его общий вес, уменьшен также и его габаритный объем. Вследствие этого компоновка автомобиля может быть гораздо более совершенной.

Применение V-образного двигателя позволяет увеличить на 160 мм полезную площадь автомобиля, используемую для размещения пассажиров, груза, или уменьшить длину автомобиля и его вес.

При двухрядном расположении по сравнению с однорядным расстояние между цилиндрами каждого ряда значительно больше. Это объясняется тем, что у шатунными шейками каждого пролета коленчатого вала (между соседними коренными шейками) необходимо соединить в 2 раза больше шатунов.

Для двигателей такого типа оказалось целесообразным применять одинаковые шатуны обоих рядов цилиндров. Это осуществимо в том случае, если каждый шатун обычных (для автомобильной техники) способом соединяется с шатунной шейкой коленчатого вала. Наиболее про-

На автомобилях семилетки — двухрядные V-образные двигатели. В чем их преимущества?

стая и компактная конструкция последнего получается, когда по два шатуна располагаются рядом на каждой удлиненной шатунной шейке.

Такое размещение шатунов принято для всех конструкций советских 8-ци-

линдровых V-образных двигателей. Еще более увеличивается расстояние между цилиндрами каждого ряда, если соседние шатунные шейки каждого пролета коленчатого вала располагаются не соосно, а между ними находятся промежуточные щеки. По последней схеме выполнены коленчатые вали 4-цилиндровых V-образных двигателей ММЗ-965 микролитражных автомобилей «Запорожца».

Вследствие большего расстояния между цилиндрами диаметр их у V-образного двигателя может быть увеличен по сравнению с двигателем, в котором цилиндры расположены в ряд. В этом случае при равном рабочем объеме цилиндров обоих двигателей ход поршня у первого должен быть меньше, у второго. Отношение величин хода поршня S к диаметру цилиндра D у двигателей с расположением цилиндров в ряд, таких, как ЗИЛ-120, ГАЗ-51, ЗИЛ-110, М-20, находится в пределах 1,12—1,34 и лишь у сравнительно новых моделей ГАЗ-21 и «Москвич-407» составляет около 1.

У двигателей с двухрядным расположением цилиндров целесообразно еще более уменьшить отношение S/D . Так, у ЗИЛ-111 оно равно 0,95, у ГАЗ-13 — 0,88, а у ММЗ-965 — всего 0,83.

Переход на «короткоходные» двигатели с уменьшением S/D позволяет повысить число оборотов коленчатых валов в первую очередь потому, что при равном рабочем объеме цилиндра удастся разместить клапаны большого размера.

Средняя скорость поршня C , определяемая выражением $C = \frac{S}{D} \cdot n$ (где n — число оборотов коленчатого вала), является важным расчетным параметром, характеризующим потери на трение в двигателе и износ поршневых колец. Допустимое ее значение при максимальной мощности автомобильных двигателей обычно колеблется в пределах 10—14 м/сек. Составляя двигатели ЗИЛ-110 с отношением $S/D = 1,31$ и ЗИЛ-111 с отношением $S/D = 0,95$, можно установить, что, несмотря на близкое значение средней скорости поршня (в пределах 13—14 м/сек), максимальное число оборотов коленчатого вала у последнего равно 4200 об/мин, т. е. на 23 проц. больше, чем у первого.

Литровая мощность, как известно, служит одним из показателей компактности двигателя. Она определяется произведением среднего эффективного давления и числа оборотов коленчатого вала. Естественно, что повышение числа обо-

Будет ли такой двигатель на ГАЗ-51?

Остроумное решение в двигателе от «Запорожца».

ротов коленчатого вала у короткоходного двигателя с двухрядным расположением цилиндров позволяет соответственно увеличить литровую мощность. Это объясняет возможность снижения веса двигателя, приходящегося на 1 л. с., и уменьшения его габаритов. Следует также отметить, что двигатели с двухрядным расположением цилиндров по сравнению с однорядными и, в частности, его криошипно-шатунный механизм имеет значительно более прочную и жесткую конструкцию. Тем самым открываются большие возможности для увеличения степени сжатия, что также способствует

повышению литровой мощности и топливной экономичности.

Итак, двигатели с двухрядным расположением цилиндров имеют ряд бесспорных преимуществ перед двигателями, у которых цилиндры расположены в ряд. Важно и то, что трудоемкость и стоимость их изготовления практически почти одинаковы.

Большинство новых моделей советских автомобильных двигателей, подготовляемых к массовому производству в текущем семилетии, будет иметь двухрядное расположение цилиндров. Технические характеристики их приведены в таблице.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НОВЫХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ С ДВУХРЯДНЫМ РАСПОЛОЖЕНИЕМ ЦИЛИНДРОВ

Модель	Число цилиндров	Диаметр цилиндров, мм	Ход поршня, мм	Рабочий объем, л	Мощность, л. с.	Число оборотов
Карбюраторные двигатели						
ММЗ-965	4	68	54,5	0,75	23	4000
ЗИЛ-130	8	100	88	5,5	138	3200
ГАЗ-13 («Чайка»)	8	100	88	5,5	195	4400
ЗИЛ-111	8	100	95	5,98	220	4200
Дизели						
ЯАЗ-236	6	130	140	11,15	180	2100
ЯМЗ-238	8	130	140	14,9	240	2100

Как указывалось выше, на автомобилях ЗИЛ-111 предусматривается устанавливать 8-цилиндровые V-образные двигатели рабочим объемом 6 л. На базе их создаются мощные двигатели для городских автобусов и специальных автомобилей. Рабочий объем их возрастет до 7 л благодаря увеличению диаметра цилиндров со 100 до 108 мм.

Угол развала цилиндров двигателя ЗИЛ-111 составляет 90°. При таком угле достигается хорошее уравнивание инерционных сил кривошипно-шатунного механизма. Двигатель работает очень равномерно, почти не вызывая вибрации частей автомобиля.

В конструкции двигателя ЗИЛ с V-образным расположением цилиндров внедряется ряд новшеств, направленных на повышение срока их службы. Так будут применены вставные «мокрые» гильзы цилиндров со вставками из кислотоупорного чугуна, устройства для принудительного вращения клапанов, покрытие последних жаростойкими сплавами, натриевое охлаждение выпускных клапанов. Кроме того, предполагается использовать «трехслойные» взаимозаменяемые подшипники коленчатых валов с промежуточными антифрикционными слоями из пористой бронзы, центробежные фильтры тонкой очистки масла. Все это позволяет рассчитывать на то, что по долговечности новые модели будут превосходить существующие, у которых цилиндры расположены в ряд. И это, несмотря на значительное повышение числа оборотов коленчатых валов и литровой мощности.

Многие из перечисленных выше мероприятий осуществлены и на новых 8-цилиндровых двигателях ГАЗ-13, у которых цилиндры также расположены в два ряда под углом 90°. Характерной чертой их конструкции является применение блоков цилиндров, отлитых из алюминиевых сплавов. Вследствие этого удельный вес двигателей очень мал.

Рабочие объемы двигателей ГАЗ-13 и ЗИЛ-130 почти одинаковы. Вот почему на большую часть новых грузовых автомобилей ЗИЛ-130 намечено устанавливать двигатели типа ГАЗ-13 с пониженной мощностью (поскольку уменьшается число оборотов коленчатого вала в единицу времени и степень сжатия).

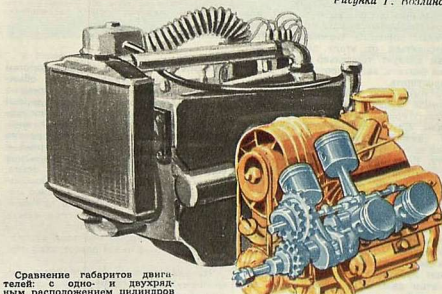
Конструкторы Горьковского автозавода высказывают предложение о замене двигателей ГАЗ-51 8-цилиндровыми двигателями с V-образным расположением цилиндров. Но это предложение пока еще спорное.

При такой схеме двигатель более уравновешен, чем 4-цилиндровые двигатели с расположением цилиндров в ряд. Он имеет и другие достоинства. По сравнению с распространенными за рубежом двигателями «Большагени», цилиндры которых расположены в два ряда горизонтально-противоположно, значительно облегчен доступ к деталям при обслуживании и текущем ремонте, а также укорочены патрубки впускного трубопровода. Воздушное охлаждение способствует повышению надежности двигателя ММЗ-965.

Новые модели четырехтактных автомобильных дизелей, подготовленных к производству на Ярославском моторном заводе, также будут иметь двухрядное V-образное расположение цилиндров.

Взамен двигателя ЯАЗ-204 намечено выпустить 6-цилиндровый дизель ЯМЗ-236 с углом развала цилиндров 90°. Такой же угол развала будет и у 8-цилин-

Рисунки Г. Воллинского.



Сравнение габаритов двигателей: с одного и двухрядным расположением цилиндров (МЗМА-400 и ММЗ-965).

Оригинальна конструкция двигателя ММЗ-965, выпуск которого осваивает Малютинский моторный завод. Впервые в практике мирового автомобилестроения двигатель микролитражного автомобиля имеет 4 цилиндра, расположенных в два ряда, под углом развала 90°.

В отличие от 8-цилиндровых двигателей он будет снабжен «неполноопор-

И четырехцилиндровый двигатель может быть двухрядным!

ным (вращающимся на трех коренных подшипниках) коленчатым валом с отдельными шатунными шейками.

Чередуя рабочие ходы равномерного, для уравнивания моментов сил инерции кривошипно-шатунного механизма применено устройство, состоящее из валика, на обоих концах которого находится противовесы. Валик вращается в отверстии распределительного вала с таким же числом оборотов, как и коленчатый вал, но в противоположном направлении.

рового двигателя ЯМЗ-238. Предполагается изготавливать и 12-цилиндровый дизель с двумя рядами V-образным расположением цилиндров.

Все новые модели двигателей с двухрядным V-образным расположением цилиндров по своим техническим показателям будут находиться на уровне лучших достижений зарубежного двигателестроения. Конструкции их разработаны с таким расчетом, чтобы в дальнейшем можно было значительно повысить эти показатели.

В карбюраторных двигателях, например, предусмотрена возможность увеличения числа оборотов коленчатого вала и степени сжатия. Повысить показатели дизелей предполагается в первую очередь путем применения наддува.

Успешный опыт создания новых моделей двигателей с двухрядным расположением цилиндров подтверждает, что они получают все более широкое распространение. Не случайно поэтому конструкторы и исследователи работают над внедрением такой схемы в конструкцию двигателей легковых и грузовых автомобилей ГАЗ, УАЗ и других отечественных автозаводов.

МОТОЦИКЛ СТАИ В ПУТИ

Серия седьмая.

ТОРМОЗА И ШИНЫ

Ухудшается торможение. Это может произойти, когда в тормозной барабан попадает вода. Чтобы ускорить подсушку, надо, нажимая на рычаги тормозов, проехать некоторое расстояние.

При очень частом торможении сильно нагреваются тормозные колодки и барабаны, вследствие чего значительно ослабевает эффективность действия тормозов. В этом случае рекомендуется остановить мотоцикл, чтобы дать им остыть.

Нередко во время эксплуатации накладки покрываются маслом и не обеспечивают хорошего торможения. Чтобы избавиться от этого дефекта, накладки следует тщательно промыть в чистом бензине, затем протереть и хорошо просушить.

Для того чтобы тормоз не «заедал», тормозной кулачок и его ось нужно смазывать солидолом.

Шины. Случается, что при движении из-за снижения давления в шине мотоцикл вдруг начинает плохо «держаться» дороге. Если при этом резко затормозить, вентиль и камера наверняка будут повреждены. Во избежание этого для остановки следует пользоваться лишь тормозом исправного колеса.

Часто случается, что камера повреждена, и поблизости нет не только мастера, но и водителя наскороловых все средства «скорой помощи». Тогда возникает необходимость некоторое расстояние проехать на спущенной шине. При этом надо непременно вынуть камеру, чтобы окончательно не испортить ее. Одновременно следует в покрышку плотно набить тряпки, концы, сею или солому. В крайнем случае можно использовать даже траву. Применяя подобный способ заполнения покрышки, при дальнейшем движении нужно значительно снизить скорость мотоцикла. Необходимо помнить, что так можно поступать лишь с передним колесом. Поэтому в случае аварии заднего ведущего колеса, шины нужно поменять местами.

Если вышла из строя камера на колесе коляски, последнюю нужно максимально облегчить; тогда, удалив камеру, можно проехать еще значительное расстояние.

Одной из причин снижения давления в шинах является недостаточное плотное сжатия на своем месте золотник вентилей. Чтобы проверить его надежность, следует при сжатом колпачке смонтировать; если вентиль неплотен, образуются воздушные пузырьки. В таком случае нужно хорошо подтянуть золотник. Если это не поможет — заменить золотник или крепко затянуть колпачок пассатижами.

Чтобы зимой на скользких дорогах мотоцикл был более устойчивым, рекомендуется на 0,2—0,3 атмосферы снизить давление воздуха в шинах.

ПО ГОРНЫМ ДОРОГАМ

Что может быть лучше путешествия на мотоцикле во время отпуска? За месяц преодолеть тысячи километров, увидев неповторимые пейзажи Родины, побывав в новых интересных местах. Особенно влекут туристов горы — чудесная природа Кавказа и Кавказ, знаменитые Военно-Осетинская и Военно-Грузинская дороги, перевалы и ущелья. Хорошо подняться на мотоцикле по узким тропам почти до снежных вершин, а потом «с

ветером» спускаться вниз и подножью.

Но нередко радость туриста омрачается из-за неприятностей в пути, которые иногда приводит мотоциклиста на обочину. Происходит это потому, что многие из тех, кто отправляется в дальний прогреб, не представляют себе трудностей, встречающихся в горах.

Публикуемая статья В. Вельякова рассказывает об опыте эксплуатации мотоциклов в горных условиях.

Водить мотоцикл по горным дорогам значительно труднее, чем на обычных равнинных трассах. Эта истина не требует доказательств. Горные дороги нередко лишены асфальтового или гудронового покрытия; обычно они крайние. Крутые подъемы и спуски, резкие повороты, узкое дорожное полотно — все это требует повышенного внимания водителя и наличия известного опыта. На затяжных подъемах, когда приходится полностью использовать инерцию мотоцикла, движение связано с применением пониженных передач при максимальных оборотах двигателя. Помимо мастерства водителя, существенное значение имеет подготовка мотоцикла.

Что следует знать мотоциклисту, решившему провести отпуск в поездке по горным дорогам? Так как рекомендацией можно дать очень много, мы ограничимся лишь некоторыми советами, представляющими, на наш взгляд, наибольший практический интерес.

Начнем со свечей. Имеющиеся в продаже свечи А11У и А16У часто подводят водителя. Тяжелый режим работы двигателя на горных дорогах вызывает у них оплавление электродов. Создаются «мушкетеры» из металла, что приводит к остановке двигателя. При появлении признаков в его работе иногда помогает следующий прием. Нужно выжать сцепление или выключить скорость и периодически увеличивать подачу «газа». Иногда после этого двигатель начинает работать нормально. Если же это не поможет — необходимо проверить свечу. Однако рациональнее применять свечи с более высоким калильным числом (например, от двигателя автомобиля ГАЗ-12), так как они обеспечивают безотказную работу зажигания при больших нагрузках.

Нередко у мотоциклов с двигателями, снабженными генераторами постоянного тока, последние перестают вырабатывать ток вследствие отпайки токопроводящей шинки от щетки. Из-за этого нарушается обычный путь тока: он идет через пружинку и сильно нагревает ее. Пружина теряет упругость, и генератор

выходит из строя. Чтобы избежать этого, перед путешествием необходимо проверить работу реле-регулятора, для чего можно воспользоваться любым амперметром с мелкой шкалой. Естественно, для такой проверки не подходит амперметр автомобильного типа.

Для более точной проверки реле-регулятора желательно иметь вольтметр постоянного тока. Если показания этих приборов будут расходиться с исходными данными, приведенными в инструкции, необходимо произвести соответствующую регулировку. Время, затраченное на нее, с лихвой окупится безотказной работой электрооборудования.

В горах нередко приходится на первой передаче преодолевать затяжные подъемы. При этом, если реле-регулятор неисправен, сила зарядного тока превышает допустимую величину и происходит усиленное выкипание электролита. Чтобы выйти из затруднительного положения, необходимо включить лампу дальнего света.

Генераторы переменного тока, которые установлены на современных мотоциклах малых кубатур, лишены перечисленных недостатков. Как правило, они безотказны в работе и обеспечивают нормальное действие системы зажигания. Однако их существенный недостаток состоит в том, что при работе без параллельно подсоединенной аккумуляторной батареи они не обеспечивают хорошего освещения и достаточной громкости сигнала. К тому же во время работы двигателя на малых оборотах освещенность дороги значительно ухудшается, а при остановке двигателя генератор прекращает вырабатывать энергию и сигнальные лампы перестают светиться. В результате увеличивается опасность на-



езда. Поэтому на мотоцикл, эксплуатируемый в горных условиях, для освещения и сигнализации желательно установить аккумуляторную батарею, подсоединив ее по схеме, применявшейся прежде на мотоциклах М-1М (с подзарядкой от генератора через селеновый выпрямитель).

Чтобы на длинных пологих спусках охладить перегревшийся при подъеме двигатель, целесообразно ехать накатом, выключив зажигание. Но при этом перестает действовать звуковой сигнал, а он несомненно может потребоваться. Во избежание неприятностей сигнал (по типу автомобильного) желательно подсоединить непосредственно к аккумуляторной батарее, минуя замок зажигания (см. рис.).

Большое внимание следует обратить на тормоза, играющие в горных условиях особую важную роль. Нельзя согласиться с довольно распространенным мнением, что передний тормоз не следует регулировать до торможения «юзом». Те, кто постоянно водят мотоцикл в горах, отлично знают, как необходим бывает хорошо действующий ручной тормоз, когда мотоцикл стал на подъеме.

Важное значение имеет также умение пользоваться тормозами так, чтобы они не перегревались. На крутых спусках следует непременно тормозить двигателем, включая одну из низших передач. Для уменьшения нагрева нужно одновременно пользоваться ручным и ножными тормозами.

Для предотвращения заноса машины на скользких дорогах рекомендуется пользоваться декомпрессором.



В Дарьяльском ущелье.

Фото Ю. Клеманова.

Перед выездом в горы очень важно так подготовить двигатель мотоцикла, чтобы он давал максимальную мощность. С этой целью необходимо точно установить угол опережения зажигания и правильно отрегулировать карбюратор. Однако наибольший прирост мощности

может быть достигнут лишь при тщательной очистке от нагара выпускных каналов и глушителя. Кроме того, следует добиться полного открытия перепускных и впускных окон. Все каналы, по которым рабочая смесь поступает в цилиндр, нужно отполировать до зеркального блеска.

Повышать степень сжатия не рекомендуется. Не следует также отсоединять глушитель. Это в большой степени повысит утомляемость водителя.

В высокогорных районах часто выпадают обильные дожди, образующие бурные потоки. Иногда неуклюжие водители, преодолевая брод, неверно определяют его глубину, и через карбюратор вода попадает в двигатель. Удалить же ее из картера давящего двигателя нелегко. У брода следует останавливаться и глушить двигатель. Плотное закрытие впускного и выпускного отверстия цилиндра, лучше перекатить мотоцикл на руках.

Хочется поделиться своими впечатлениями об эксплуатации в горах машин различных марок.

Несмотря на сравнительно малую мощность двигателя, неплохо зарекомендовали себя в горах «Ковровцы». На К-125 я проехал около 17 тысяч километров. И всегда был доволен его хорошей проходимостью. Но многие предпочитают совершать пробеги по горным трассам на мотоциклах больших кубатур.

За последнее время на крутых дорогах горных отрогов нередко можно встретить мотороллеры. «Вятка» вполне успешно эксплуатируется в горных условиях, хотя она и не лишена некоторых недостатков. Больше всего неприятностей доставляет пробуксовка сцепления при езде с пассажиром. В этих случаях мы подкачиваем под пружины сцепления пятак шайб величиной с десятирублевую монету и дефект устраняется.

Б. БЕЛЯКОВ,
мотолюбитель.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ПЕРВЕНСТВА 1960 ГОДА ПО КОЛЬЦУ

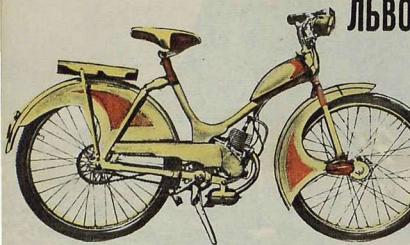
	Победители	Марка мотоцикла	1-й этап (Тарту)		2-й этап (Таллин)		Кол-во очков
			среди. скор.	скор. лучшего круга	среди. скор.	скор. лучшего круга	
до 125 см ³	И. Озолина (СА) Т. Тахт (ДО)	C-157A C-157A	101,27* 98,68	105,84 103,73	93,97 91,59	96,04 96,43	16 10
	А. Васин (СА) В. Катомин (В)	C-159 C-157A	108,91* 105,94	114,40* 108,05	105,33* 100,95	109,51* 103,34	16 12
до 175 см ³	Н. Михайлов (В) А. Олейников (СА)	C-175 ОСК	113,84* 113,05	116,11* 115,25	103,96* 99,67	106,15* 100,85	16 10
	Н. Севостьянов (СА) Е. Маневе (ДО)	C-259 C-258	117,58* 111,20	121,75* 116,81	108,77 107,42	111,02 104,77	16 10
до 350 см ³	В. Иванов (СА) В. Агапитов (Т)	C-354 НЖ-58П	120,20* 117,48	124,47* 121,55	110,78 109,51	113,64 111,58	16 10
	Л. Кубасов (Т) В. Медведев (Т)	ИЖ-500П ИЖ-500П	122,73* 111,97	125,48 127,55*	108,53 111,21	112,05 113,73	16 9
до 500 см ³	К. Маас В. Вяляютс (ДО)	M-52	108,15	112,03	103,45	105,23	11
	Е. Косматов И. Хохлов (ДО)	M-76	113,37	116,11	104,28	106,15	11

Примечание: * — рекордные результаты трассы.
Условные обозначения: В — «Вурегестин», Д — «Даугава», ДО — ДОСААФ, К — «Калева», СА — Советская Армия, Т — «Труд», ТР — «Трудовые резервы».

г. Янгис-Абад,
Узбекская ССР.

ЛЬВОВСКИЕ МОТОВЕЛОСИПЕДЫ

В. СУВОРОВ,
главный конструктор
Львовского велозавода



На мотовелосипеде В-902 установлен одноцилиндровый двухтактный двигатель воздушного охлаждения Д-4 с рабочим объемом 45 см³ и мощностью 1 л. с. Диаметр его цилиндра — 38 мм, ход поршня — 40 мм, степень сжатия — 5,2. Передача усилий от двигателя на заднее колесо осуществляется цепью.

Мотовелосипед развивает скорость до 45 км/час и расходует 1,5 л топлива на 100 км пробега (в качестве топлива применяется автомобильный бензин в смеси с 5 проц. масла АК-10). Емкость топливного бака составляет 2,3 л.

Органы управления смонтированы на руле. С левой стороны устанавливается ручка управления полусухим двухдисковым сцеплением, с правой — ручка управления дросселем карбюратора; здесь же расположен рычаг тормоза переднего колеса.

Мотовелосипед имеет жесткую, неразборную раму, спаянную из труб разного диаметра. Передняя вилка снабжена пружинными амортизаторами. Натяжение пружин регулируется навинчиванием и вывинчиванием гайки. Подвеска заднего колеса жесткая.

На переднем колесе установлен втулка, внутри которой размещен тормоз колодочного типа. Она изготовлена из алюминиевого сплава и армирована стальными тормозными барабаном. Тормозные накладки выполнены из ферродо.

Для уменьшения давления на грунт применены ускоренные шины размером 26Х2. Благодаря им и низкому расположению седла машина обладает хорошей устойчивостью и удобна в эксплуатации.

Одна из особенностей мотовелосипеда заключается в наличии подставки (рис. 1), состоящей из крошестей и подножков. Подставка позволяет регулировать и пускать двигатель в стационарных условиях и облегчает техническое обслуживание. Во время езды подножки откидываются и фиксируются натяжной пружиной.

Двигатель запускается посредством ножного педального привода. Пользуясь им, можно ехать с выключенным мотором, причем в этом случае дополнительного торможения не создается. Мотовелосипед имеет натяжное устройство (рис. 2) для регулировки цепи ножного привода. Торможение заднего колеса осуществляется так же, как и в обычном велосипеде.

В-902 снабжен специальным щитком для инструмента, багажником, грязевыми щитками и щитками для ножного и моторного приводов.

Львовский мотовелосипед пользуется большим спросом. Однако отмечая его положительные стороны, потребители

высказывают и критические замечания. Учитывая их, конструкторы в сотрудничестве с работниками экспериментального цеха усовершенствовали амортизацию передней вилки, натяжное устройство, подножки, внедрили некоторые пластмассовые детали, в частности, канаровые подшипники карточного узла, инструментальный щиток, конусы рулевой колонки.

Работы по модернизации В-902 подготавливали создание нового мотовелосипеда «Белка», которому присвоен индекс В-905. «Белка» имеет привлекательный внешний вид. Отличительная ее черта — применение V-образной однотрубчатой рамы из литых и штампованных узлов. Она обладает достаточной прочностью и позволяет еще более снизить расположение седла. Это исключает необходимость при частых остановках спешить с мотовелосипедом.

Двигатель мощностью 1,5 л. с. вынесен под раму, где приваривается крошестей для его крепления. Такая подвеска двигателя облегчает посадку водителя и предохраняет его одежду от загрязнения. Крошестей одновременно является верхней частью подножки.

На мотовелосипеде В-905 будет устанавливаться полужесткое седло мотоциклетного типа с подушкой из пористой резины. Подвеска заднего колеса снабжена амортизатором, выполненным в виде входящих друг в друга металлических стаканов, внутри которых размещена пружина. На щитке заднего колеса предусмотрена установка фонаря и номерного знака.

Устройство для регулировки натяжения цепи располагается на металлических рамы. Инструментальный щиток, имеющий форму пенала, размещается под багажником.

Опытные образцы мотовелосипеда «Белка» успешно прошли испытания и рекомендованы к серийному производству.

Сравнительные данные мотовелосипедов

	В-902	В-905
База, мм	1105	1100
Нижняя точка, мм	100	100
Высота, мм	980	850—950
Вес, кг	20	до 25
Грузоподъемность, кг	до 100	до 100
Скорость, км/час	до 45	до 50
Емкость бака, л	2,3	3,5
Мощность двигателя, л. с.	1,0	до 1,5

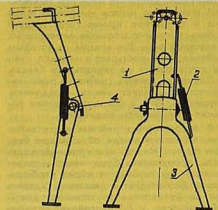


Рис. 1. Подставка мотовелосипеда В-902:
1 — крошестей, 2 — натяжная пружина, 3 — полножка, 4 — ось.

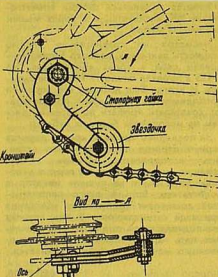


Рис. 2. Устройство для регулировки натяжной цепи ножного привода.



РАСКЛИНИВАЮТ ТАНЗАНИИ И ЗАНУД

Р. ВИТ и О. ХАЛУПА

ШОФЕРСКИЙ ГОТРОДОК

Трудный Логарский перевал остался позади. Неровная дорога тянется вдоль крутого морского берега. Около 7 часов вечера в свете заходящего солнца перед нашими глазами появляется нечто неопределимое живописное. Крутой склон морского берега глубоко прорезан потоком, пробившим в известняковой скале узкое русло, напоминающее каньон. На обоих берегах потока раскинулись деревеньки, или, может быть, маленький городок. А посреди селения из большой скалы бьет источник, возле которого вытнувшись длинная людская очередь за водой.

От потока к морю тянется крутая дорожка, доступная для автомобиля только с хорошими тормозами. Дорожка бежит мимо зеленых цитрусовых садов, бурых оливоковых рощ и оканчивается у огромной отвесной скалы, возвышающейся не менее чем на 1000 метров над маленьким морским залом. Дикие бананы и пальмы украшают этот дневной уголок Албании.

Селенье называется Дерин. Как нам сообщают, большинство местных мужчин — шоферы по профессии. Они собираются вокруг наших «Татр» и с интересом их осматривают, задавая технические вопросы.

БОЛТЫ ТОРСИОННО ДОСТАВЛЕНЫ САМОЛЕТОМ

От Дерин дорога в соответствии с картой должна идти вдоль побережья. Но на самом деле это не так. Бесчисленными изгибами она сбегает к морю, поворачивает и снова упрямо выветс между утесами, впадинами и отдельными валунами, как будто разбросанными кем-то нарочно. Почти все время видно море и близлежащие греческие острова Давос, Самотраки и Корфу. Все больше чувствуются субтропики. Воздух становится горячим и влажным. Прехая отрезок дороги по южному побережью, мы уже не удаляемся, почему большинство шоферов предпочитает ездить по центральной части страны. Дороги вдоль берега моря опасны не только своей узостью, колоссальными подвалами и спусками, но и очень плохим покрытием. Участки, похожие на специальную «гребенку» испытательного полигона, чередуются с каменным покрытием, в котором имеются ямы глубиной в четверть метра, и с дорогами старого турецкого мощения, пригодного разве для телег и ослов, но не для современных автомобилей.

Продвигаемся вперед со скоростью 10—15 км/час. На наилучших участках развиваем «головкружильную» скорость до 25 км/час. Кузов содрогается, автомобиль качается из стороны в сторону, временами то одно, то другое колесо проваливается в глубокую яму. Все старания объехать ямы напрасны.

У Саранды выезжаем на шоссе, ведущее от Гирокастры к Дельвине. Шоссе широкое, и здесь покрытие плохое.

Приехав в Дельвину, останавливаемся перед маленьким отелем и производим осмотр автомобилей. На обеих машинах снова сломаны болты рычагов торсионной подвески.

Для того чтобы получить новые болты, пришлось запросить завод, откуда они были доставлены воздушной почтой.

Мы тщательно отремонтировали подвеску, но... уже на следующий день пришлось повторить все заново. Дорога за Дельвиной больше не делает «прыжков» в высоту, однако покрытие ее не изменилось к лучшему. Настоящая «гребенка!» Автомобили дребезжат. Ехать приходится очень медленно. Над нами вздымается облака пыли.

За Гирокастро, расположенным несколько в стороне от главного шоссе, дорога поднимается на склон речной долины и затем сразу же опускается на 50 м ниже уровня бурной реки. Красный автомобиль, движущийся впереди, останавливается. Левая половина задней части кузова автомобиля осела на колеса. Снова лопнули все болты левого торсиона.

Этот явный дефект конструкции нас серьезно беспокоит. Халупа просто замучился, руки у него расцарапаны в кровь, хотя он и приобрел необыкновенный опыт в ремонте торсионных рычагов и имеет новые запасные болты (их так прислали на самолете), но все же работа отнимает у него больше 2,5 часов.

Впрочем, мы ведь сами хотели этого. Мы поставили себе целью пройти проверку перед поездкой по Азии. И нигде нельзя было найти лучшую школу для нас и наших автомобилей, чем здесь, в Албании.

СКАЗКА СТЕКЛЯННОЙ ГОРЫ

Если бы можно было провести шоссе от Гирокастро прямо на восток, путь из Саранды в Лесковину сократился бы минимум на 50—60 км. Но между долинами Дрино и Вийосы пролегла мощная горная цепь Немерика с вершинами до 2400 м; проложить дорогу через эту цепь невозможно. Приходится делать обезд по Тепелени и затем против течения реки Вийосы возвращаться назад, после чего уже двигаться к границе Греции и на север к Лесковину.

Кругом — прекрасное, волнующее, иногда просто фантастическое зрелище. Дорога гористая, узкая и трудная, но на юге Албании мы к этому привыкли. Долина реки Вийосы оставляет неизгладимое впечатление. Вдоль обоих берегов реки бесчисленными зигзагами вьется дорога, извивающиеся скалы встают над долиной отвесной стеной. Минутами кажется, что эти массивы могут сорваться и обрушиться в долину. Растительность бушует и необыкновенно красивая, причем контраст между

плодородной долиной и пустынными горами прямо-таки разительный. Дорога небыстро, на протяжении многих километров не встречаем ни одной живой души. Это предвещает приближение греческой границы.

На северо-востоке возникает новая мощная горная цепь, вершины которой покрыты снегом. Это Грамос, где проходит албанско-греческая граница. Дорога идет по самому долу границы, затем поворачивает к северу. Здесь начинается крутой подъем. Включаем четвертую передачу, трюм, затем вторую. Подъем не унимается. Едем все выше и выше — 400, 500 и, наконец, 700 м.

Здесь открывается картина, превзошедшая все наши ожидания. На конусообразной вершине горы высотой 900 м расположено местечко, а над ним на 2000 м тянется ослепительно белый известняковый щит. Кажется, что мы с нашими «Татрами» попали в сказку о том, как в стеклянной горе заточена заколдованная принцесса. Лучи заходящего солнца набрасывают на белую гору розовато-золотой покров.

Посредине лесковинской деревенской площади вместо замка и принцессы — постоялый двор, далеко разбитые запалы бараньны. Прямо на площади бьет ключевой источник со студеной горной водой.

Не можем оторвать глаз от сказочной стеклянной горы, но голод дает себя знать и, увы, гонит нас... постоялый двор.

Спать ложимся на деревенской площади, в своих автомобилях. Руки болят от руля; все тело, как избито; усталость смыкает веки.

ЛАГЕРЬ НА БЕРЕГУ ОЗЕРА

На следующий день утром отправились обследовать окрестности Охридского озера. Нужно разбить лагерь, проверить все кино и фотоаппараты, лагерьное оборудование, электроагрегат, водный фильтр, кухонные принадлежности и еще ряд мелочей.

В полдень перебираемся вдоль берега озера на север, к деревне Лин. Это раскинувшееся на берегу Охрида под платанами местечко становится на некоторое время нашим вторым отчим домом.

Ставим автомобили задом друг к другу и натагиваем шатер. Раскидавшие платаны укрывают его и автомобили от жгучих лучей солнца. До озера 3—4 метра, немного дальше — родничок, вода. Но у нас есть водный фильтр, пока его не испробовать.

Формируем для отбросов. Отцепленные прицепы ставим на определенные места. Голубой прицеп становится кухней, на его крыше появляются горшки, кастрюли, ложки, вилки...

(Продолжение следует)



* Продолжение. См. «За рулем» № 1, 2, 4, 5 и 6.

ПОБЕДА ДВУХТАКТНЫХ

Крупный успех народного предприятия ГДР

В 1958 году в соревнованиях на Большой приз Швеции лучший результат в классе 250 см³ был показан на мотоцикле МЗ (ГДР) с двухтактным двигателем. Многие расценивали этот успех как случайный. Но в нескольких гонках чемпионата мира 1959 года снова на первое место вышли спортсмены, выступавшие на мотоциклах той же марки. Уже к концу прошлого сезона мало кто сомневался в том, что мотоциклы МЗ представляют собой грозную силу в большом моторспорте.

Специалисты решили тогда, что завод, выпускающий МЗ, имеет шансы на звание чемпиона мира среди мотозаводов, а его гонщики могут завоевать личное первенство в мировом чемпионате. Сообщения о том, что мотоциклетные фирмы капиталистических стран стали уступать пальму первенства народному предприятию, вызвали сенсацию в спортивных кругах.

Само по себе успешное выступление мотоциклов с двухтактными двигателями в шоссейно-кольцевых гонках международного масштаба — событие довольно редкое и примечательное.

Правила проведения мотогонки никогда не предписывали использование двигателей с тем или иным принципом работы, а лишь определяли допустимую величину рабочего объема цилиндров. И все же на подавляющем большинстве гоночных мотоциклов устанавливались четырехтактные двигатели. Мотоциклы

с двухтактными двигателями хотя и участвовали в гонках, но имели лишь временный успех.

«Соперничество» между четырехтактными и двухтактными двигателями в шоссейно-кольцевых гонках — одна из самых интересных страниц истории мотоциклетного спорта.

В начальный период существования мотоциклов (1885—1910 годы) двухтактные двигатели применялись довольно редко. Однако уже к тому времени отстоялись первые их успехи в соревнованиях. В 1906 году на велосипедных треках в Германии появился мотоцикл конструктора Г. Граде, развивавший высокую скорость и отличавшийся необычным шумом своего двухтактного двигателя.

Спустя несколько лет, в 1912 и в 1913 годах, английские мотоциклы «Скотт» с двухцилиндровыми двухтактными двигателями водяного охлаждения получили первые призы в гонке Турист Трофи. Такого же успеха в этом популярном и трудном соревновании добились через 7 лет мотоциклы с двухтактными двигателями класса 250 см³ фирмы «Леизис». Но в целом этот период отмечен преимуществом мотоциклов с четырехтактными двигателями.

Своего рода сенсацией явилась победа гонщика Э. Торичелли в гонке на Большой приз Германии в 1931 году. Он участвовал в соревновании на австрийском мотоцикле «Гук» с двухтактным двухпоршневым двигателем рабочим объемом 250 см³.

Может быть, это обстоятельство повлияло на решение немецкой фирмы ДКВ перейти в 1932 году на выпуск двухпоршневых двухтактных двигателей, имевших водяное охлаждение. Такая конструкция в сочетании с поршневыми нагнетателями позволила получить литровую мощность выше 100 л. с. Начиная с 1934 года, мотоциклы ДКВ нередко занимали первые места в международных состязаниях.

В послевоенные годы, когда ДИМ запретила использовать нагнетатели в шоссейно-кольцевых гонках, возможность применения двухтактных двигателей на

гоночных мотоциклах казалась практически исчерпанной.

Однако действительность скоро опровергла это мнение. Усовершенствованный двухтактный двигатель обычного типа с возвратной продувкой (без нагнетателя), мотоциклетные заводы ДКВ, Адлер в ФРГ и МЗ (ранее ИФА) в ГДР сумели

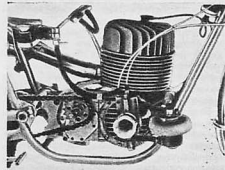


Рис. 1. Одноцилиндровый двухтактный гоночный двигатель МЗ класса 125 см³ (1959 год).

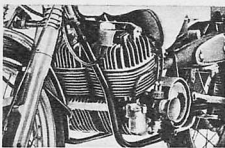


Рис. 2. Двухцилиндровый двухтактный гоночный двигатель МЗ класса 250 см³ (1959 год).

получить очень высокие удельные мощности.

Наибольших успехов в создании двухтактных двигателей добились мотоциклостроители ГДР. В 1959 году в розы-

По следам наших выступлений

Так называлась статья инженера М. Шапошникова, опубликованная в № 1 журнала за 1960 год. Редакция получила на нее много откликов.

Начальники отдела автомобильного и тракторного машиностроения Госплана РСФСР И. Лоскутов сообщили, что планы производства предусматривают рост выпуска запасных частей к мотоциклам. Так, если в текущем году их будет изготовлено на сумму в 158 млн. рублей, то в 1961 году эта цифра увеличится до 200—220 млн. рублей.

Заместитель начальника отдела химической промышленности Госплана СССР Н. Казарцев пишет, что в нынешнем году для продажи населению намечено выделить в два раза больше моторезины, чем в 1959 году.

Заместитель управляющего республи-

канской интонрой «Роскультторг» П. Корнеев отмечает, что факты, изложенные в статье, соответствуют истинному положению дел. Из-за ограниченности фондов, выделенных Министерству торговли РСФСР, заявки Псылаторга удовлетворены не полностью. После опубликования статьи перед планирующими органами поставлен вопрос о дополнительном выделении фондов на закупку.

В редакцию поступили также письма с предпринятием, о которых упоминалось в статье.

Заместитель директора Ординского заводского управления автомобильного и тракторного электрооборудования Г. Макаров сообщил, что критические замечания в адрес ОЗТА, высказанные на страницах журнала, отразились на совещании руководящих работников и признаны совер-

шено правильными. Ныне на заводе приняты меры к тому, чтобы впредь не было задержек в отгрузке генераторов Псылаторг. В первом квартале 1960 года завод перевыполнил план своих поставок Псылаторг.

Директор Ирбитского мотозавода М. Савин пишет, что перебор, имевший место в отгрузке Псылаторга запчастей к мотоциклам М-72, в основном объясняется ограниченностью производственных мощностей завода. Необходима помощь Свердловского совнархоза, чтобы завод мог удовлетворить потребности многих тысяч мотоциклистов нашей страны.

Редакция получила письмо с предпринятием, выпускающего мотоциклы марки ИЖ. Главный инженер тов. Шарлов сообщает, что завод систематически увеличивает производство запасных деталей и

ПОЧЕМУ НЕ ПОСЫЛАЕТ

ДВИГАТЕЛЕЙ

грии Большого приза наций (Италия) гоночки демократической Германии заняли первое место в классе до 125 см³ (средняя скорость 154,5 км/час) и второе в классе до 250 см³ (средняя скорость 173,5 км/час и максимальная 216 км/час).

Все эти показатели были получены без применения нагнетателей на двухтактных двигателях воздушного охлаждения, построенных по обычной однопоршневой схеме. Таким образом, современные гоночные двухтактные двигатели, по сравнению с довоенными, стали проще и приблизились по конструкции к двигателям дорожных мотоциклов.

Это обстоятельство благоприятно сказалось на улучшении эксплуатационных качеств дорожных мотоциклов и, вероятно, способствовало значительно повышению мощности серийных двухтактных двигателей, что составляет одно из главных достижений мотоцикlostроения в послевоенный период. В настоящее время серийный мотоцикл с двухтактным двигателем практически эквивалентен по динамическим качествам серийному дорожному мотоциклу с четырехтактным верхнеклапаным двигателем.

Что же характерно для двигателя МЗ (рис. 1 и 2), как они устроены и работают?

Вот некоторые их параметры. В классе 125 см³ однокцилиндровый двигатель выпуска 1958 года развивает мощность 20 л. с. при 10 000 об/мин, а выпуска 1959 года 22 л. с. при 10 500 об/мин. Двухцилиндровые двигатели класса 250 см³, выпускавшиеся в 1957 году, имеют мощность 31 л. с. при 8500 об/мин, в 1958 году — 36 л. с. при 9500 об/мин, в 1959 году — 41 л. с. при 10 000 об/мин.

Все они очень просты по конструкции и по своим качествам, так же, по внешнему виду на обычных двухтактных двигателях. Их главная особенность заключается в применении плоского вращающегося золотника, который схематически представлен на рис. 3.

Золотник выполнен в виде диска,

вернее сектора, изготовленного из пружинной листовки стали толщиной около 0,4 мм и закрепленного на коленчатом валу. Он регулирует выпуск горючей смеси в картер из карбюратора и позволяет получать несимметричные фазы выпуска, обуславливающие хорошее наполнение (до 100 проц.) на высоких оборотах.

У двухцилиндрового двигателя таких золотников два — по одному для каждого цилиндра. Они размещены на концах коленчатого вала. В этом случае мощность в коробке передач передается с средней шейки коленчатого вала, расположенной между цилиндрами. Для получения высоких литровых мощностей была выполнена серия экспериментов. Она преследовала цель — подобрать наилучшие фазы выпуска, продувки и выпуска, определить рациональную форму камер сгорания и размеры выпускного, продувочного и выпускного трактов, обеспечивающих хорошее наполнение и очистку цилиндра. Важно было установить и необходимое сопротивление выпускного тракта.

В двухтактном двигателе процессы наполнения цилиндра горючей смесью и его очистки от отработавших газов протекают одновременно. Вот почему во

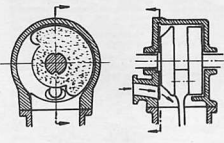


Рис. 3. Схема плоского вращающегося золотника двигателя МЗ, который регулирует выпуск горючей смеси в картер.

избежание чрезмерной потери свежей смеси необходимо некоторые противодавление в выпускном тракте, которое

у всех гоночных мотоциклов МЗ создается выпуском трубой специальной конструкции. Мощность двигателя с таким «глушителем» больше, чем при свободном выпуске, и работает он сравнительно бесшумно, что для гоночного мотоцикла является необычным.

В целях снижения механических потерь верхняя головка шатуна монтируется на поршневом пальце посредством игольчатого подшипника с сепаратором.

Хорошо развитым обребрением снабжены не только цилиндр и его головка, но и картер, благодаря чему предпринимается слишком сильный напор свежей смеси и связанное с ним уменьшение веса заряда.

До сих пор в чемпионатах мира по мотоциклетному спорту гощикам, выступавшим на мотоциклах с двухтактными двигателями, ни разу не удавалось набрать наибольшее количество очков для завоевания общего первого места. Теперь позиции их значительно укрепились. На международных мотоциклетных гонках 1960 года спор между сторонниками четырехтактного и двухтактного двигателей, несомненно, будет продолжен.

В СССР двухтактные двигатели всегда широко применялись на спортивных мотоциклах. В ЦКЭВ мотоцикlostроения были разработаны конструкции таких двигателей с наддувом — С1В (125 см³), С2В (250 см³), С3В (350 см³). Хорошо известны разновидности гоночных и спортивных мотоциклов с двухтактными двигателями, сделанные в Ижевске и в Минске.

Наши конструкторские бюро и заводы должны продолжать и расширять работы по созданию современных мотоциклов с двухтактными двигателями. Целесообразно, видимо, в первую очередь сосредоточить усилия на форсировании двигателя с рабочим объемом цилиндра около 125 см³.

Ивк. В. БЕКМАН.

г. Ленинград.

ПОСЫЛТОРГ

мотоциклам, однако нужды потребителей все же полностью не удовлетворяются. По мнению тов. Шарова, это происходит не только потому, что Госплан выделяет мало средств для выпуска запчастей. Главное в том, что торговые организации невинительно изучают потребности населения, отчего многие готовые детали лежат в магазинах без движения. Трудно не согласиться с мыслью, высказанной тов. Шаровым о том, что ради увеличения выпуска запчастей, monet бы, следует подумать о некотором сокращении производства мотоциклов.

В своих письмах читатели жалуются не только на нехватку запасных частей. Нередко мотоциклисты получают из По-

сылторга неадекватный ответ: «Прим. заказов временно прекращен». Посылторг функционирует непрерывно, поэтому мы заинтересовались, каким образом возникла эта отписка.

Дело в том, что Госплан СССР все фонды запасных частей распределяет между республиками. А Посылторг как организация, подведомственная Министерству торговли РСФСР, получает детали, предназначенные для распространения в Российской Федерации. Однако заказы в адрес Посылторга поступают со всех республик Союза. Это вызвано тем, что такая полезная и нужная организация, как Посылторг, по ее популярности, имеет хотя бы тот факт, что 80% заказчиков составляют жители сельской местности, существуют лишь в РСФСР. Несмотря на ограниченность своих фондов, Посылторг нередко выполняет такие заказа-

зы мотоциклистов из других республик. Но он высылает им лишь «неходовые» детали, которые залеживаются на складах. А для заказчиков, которым необходима дефицитная запчасть, выработанный «объемный» ответ о том, что прием заказов временно прекращен.

Все это наталкивает на простую мысль, которую, на наш взгляд, необходимо осуществить. Следует либо организовать посылторговую торговлю мотоциклостроения в ряде республик, либо, прежде всего, «включить» барьеры, создать Всесоюзную базу посылторговой торговли, где была бы сосредоточена большая часть выпускаемых в стране деталей для мотоциклов. Тогда каждая запчасть, часть сразу же попадет к покупателю, а заказчик Украинской Республики не будет получать ответ, ставящий его в тупик.

«МАТТ» ВМЕСТО «ДЖИНСА»

Заводы Форда начали в апреле 1960 года серийный выпуск автомобиля «Матт», который, по официальным сведениям, вошло в министерство США, приходит на смену известному «Джипу», выпускавшемуся в течение десятилетий заводами Виллиса и Форда. Разработка конструкции, экспериментирование и подготовка производства нового автомобиля велась в течение 8 лет. По окончании корейской войны, в которой «Джипы» проявили себя с лучшей стороны, военное министерство срочно разработало техническое задание на новый автомобиль, предусматривавшее следующие основные показатели: вес — 1135 кг, колесная база — 2030 мм, грузоподъемность — 544 кг, максимальная скорость 96 км/час, способность преодолевать 60-процентный подъем радиус действия — 480 км. После того как Форд получил от военного министерства в 1952 году заказ на производство новых машин и это техническое задание, было осуществлено не менее десяти переходных конструкций и изготовлено множество различных опытных образцов автомобилей, эксплуатировавшихся в различных «естественных» и искусственно созданных условиях. Таким образом, описываемая конструкция, являясь плодом многолетних и дорогостоящих исследований, представляет собой интерес, как наиболее полное отражение современных требований американской автомобильной техники.

Интересно, прежде всего, сравнить основные технические характеристики и нового автомобиля. Если вес (1100 кг) и грузоподъемность (на шоссе — 544 кг, на местности — 300 кг) существенно превосходят аналоги «Джипа» (1000 кг), то в отношении других параметров «Матт» значительно отличается от своего предшественника.

Четырехцилиндровый двигатель автомобиля «Матт» развивает мощность 72 л.с. при 4000 об/мин и «Джипа» — 60 л.с. при 4000 об/мин) и имеет крутящий момент 18 кгм, превышающий на 30 проц. соответствующий показатель у «Джипа». Такое повышение мощности двигателя осуществлено за счет повышения степени сжатия (с 6,5 до 7,5) и конструктивного усовершенствования ряда узлов двигателя. Он выполнен двуклапотноцилиндровым (диаметр цилиндров — 98,52 мм, ход поршня — 76,2 мм); кованые короткие шатуны, легкий кулачковый вал с осевым каналом для подачи масла, широкое применение алюминия (на которого изготовлены плунжерная камера, переделка крышка, клапанный механизм, привод кулачкового вала, масляный насос и пр.) позволили значительно улучшить удельный вес двигателя (1,6 кг/л.с.). Верхнее компрессионное кольцо двигателя хромировано, второе компрессионное кольцо фосфатировано, а для выжигания нагара из камеры сгорания масляная ванна в картере при преодолении автомобилем уклона в 60 проц. Множество конструктивных изменений для обеспечения работы двигателя в военных условиях внеприменилось для уплотнения картера. Каналы клапана, создающего повышенное давление в картере, и т.д.

Двигатель, выполненный в одном блоке с коробкой передач, сцеплением и частью трансмиссии, что облегчает загрузку всего агрегата при ремонте; в то же время



Рис. 1.

отдельные части блока могут быть легко демонтированы для замены.

В отличие от рамной конструкции «Джипа» нововыпущенный автомобиль имеет несущую конструкцию сварного кузова, состоящего из двух частей (рис. 2). Самоподвесная нижняя часть состоит из двух средних ферм, двух боковых ферм с упрочнением для задних колес и трех поперечных перемычек, между которыми проложены листы жести. Эта нижняя часть воспринимает на себя все нагрузки в то время как боковые стенки и крылья приваренной к ней верхней части выдерживают на ней нагрузки от внешней нагрузки не несут и служат лишь для удобства размещения команды и вооружения. Общий вес кузова (т.е. нижней несущей части со стенками и опореками) не превышает 170 кг.

Крутящий момент от двигателя передается на все четыре колеса автомобиля

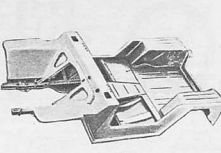


Рис. 2.

для через одностороннее сцепление (диаметром 200 мм) и, в отличие от «Джипа», четырехступенчатую коробку передач и одностороннюю промежуточную передачу, служащую для включения и выключения привода на переднюю ось. Это успешно заменяет «Джипа» сочетание трехступенчатой коробки передач с трехступенчатой раздаточной коробкой, которая в пересеченной местности выполняла функции коробки передач. Новая четырехступенчатая коробка передаточных чисел «Матт» имеет синхронизаторы на трех передачах.

В отличие от жесткой подвески «Джипа» новый автомобиль имеет независимую подвеску всех четырех колес. Передние мосты демонтируются как целый агрегат, состоящий из поперечины, канавчатых рычагов, пружиной амортизаторов, колес, шин, тормозов, привода осей и дифференциалов (рис. 3). Независимая подвеска передних колес выполнена по классической схеме и состоит из поперечных рычагов неравной длины и винтовых пружин, наклонных (при нормальных условиях нагрузки) под углом 14° к горизонту. Оси поперечных рычагов расположены параллельно, их резонансные частоты легко сменяемы. Амортизаторы

расположены соосно в винтовых пружинах.

Задняя подвеска колес — маятниковая го типа, на канавчатых полуосях; треугольные сочлененные рычаги установленные на канавчатых колесах так, что ось вращения этого треугольника образует от крытый острый угол с продольной осью автомобиля. Между подвеской колес и кузовом монтируется гидравлический амортизатор.

Матт — новый автомобиль американской армии, получивший официальное наименование М-161, имеет эксплуатационные данные, полностью соответствующие приведенному выше техническому заданию. Вместимость грузоподъемности (544 кг) он может перевозить 4 пассажира; тяга на крюке при полной нагрузке достигает 850 кг. Машина может транспортировать прицеп весом до 900 кг по шоссе и до 680 кг на местности.

ЭЛЕКТРОННЫЙ ПРИБОР ДЛЯ ИСПЫТАНИЙ АВТОМОБИЛЕЙ

Английская фирма «Армстронг Витворт Эйркрафт» разработала новый электронный измерительный аппарат, который обеспечивает большую экономичность и средств проведения различных дорожных испытаний автомобилей.

Аппарат, получивший наименование «Дидас», работает по такой же системе, как и передатчики, устанавливаемые на ступицах колеса. Коммуникационные каналы и т. п. он регистрирует во время испытаний едкий автомобиль данные о направлении, давлении, колебаниях, температуре и других воздействующих на автомобиль факторов. Из 23 различных параметров можно выбрать те, которые узлы автомобиля могут быть одновременно подвергнуты контролю аппарата, который в течение одной секунды способен сделать несколько сот замеров; эти замеры передаются на определенной ультракороткой волне приемнику, который может быть удален от места испытаний на много километров и размещается где-нибудь в конструкторском бюро автомобильного завода, либо в лабораториях научного института. Здесь полученные импульсы перефасовываются в диаграммы, либо в цифровые ряды и используются для быстрой оценки и измерения качеств движения автомобиля во время его движения. За 10 минут новый прибор дает больше замеров, чем можно получить старыми методами за 10 недель испытаний.

Передающая аппаратура прибора монтируется в двух небольших ящиках и может быть расположена в автомобиле под сиденьем водителя.

СИСТЕМА УПЛОТНЕНИЯ В ДВИГАТЕЛЕ БАНКЕЛЯ

В журналах № 2 и № 6 за 1960 год сообщалось о двух ротативных поршневых двигателях Банкеля, устанавливаемых на автомобилях ИСУ модель «Триггер» и «Триггер-Б», «Триггер-Б» конструкции этого двигателя является запатентованная изобретением института уплотнения частоты уплотнение трехугольного ротативного поршня в картере двигателя.

На рисунке показана конструкция уплотнения, разработанная Банкелем. Главное в ней, как видим, состоит в том, что при движении поршня в продольном и осевом направлениях, могут перемещаться в канавках наподобие поршневых колец.

Этим обеспечивается, что окружающие их стенки картера очищаются от продуктов сгорания.

МОТОРОЛЛЕР «ЧЕЗЕТА», МОДЕЛЬ 1960

Чехословацкие заводы «Ява» произвели значительную модернизацию мотороллера «Чезета», который с нынешнего года будет выпускаться в двух вариантах: с механическим кинг-стартером и с электрическим династартером.

Рис. 1.

На рис. 1 показан двигатель нового мотороллера «Чезета» с династартером, который используется для пуска двигателя в качестве стартера, а во время движения принимает на себя функцию генератора, т.е. снабжает электрическим током фары, лампочки и приборы, а также заряжает аккумулятор. Переключение с одной функции на другую обеспечивает электрическое реле, расположенное в одной из щитов 6-вольтовых батарей, которые соединены последовательно и дают ток напряжением 12 в. Все электрооборудование нового мотороллера токи 12-вольтового.

Поскольку новый электростартер отличается по габаритам от обычного генератора, устанавливавшегося на «Чезета» ранних выпусков, пришлось пересмотреть размеры и конструкцию кар-

тера кривошипно-шатунного механизма, а также изменить верхнюю «крышку» двигателя, преустремив в ней небольшое отверстие с крышной решеткой для контроля и установив момента зажигания. Упомянутый выше ящик с катушками реле расположен в багетнике. Само собой разумеется, что изменена также вся схема электрооборудования.

Династартер, показанный на рис. 2, имеет две отдельные обмотки: главную и вспомогательную. Вспомогательная обмотка включается при работе агрегата в качестве генератора, а главная — при работе в качестве стартера, причем вспомогательная обмотка в этом случае также отключается. Благодаря тому, что несколько повышается пусковая мощность агрегата. Как стартер он раз-



Рис. 2.

вивает мощность 0,25 л. с. Крутящий момент его равен 1 кгм при напряжении 9 вольт. Как генератор агрегат развивает мощность 100 ватт при 1800 об/мин.

ЯПОНСКИЙ БЕСКОЛЕСНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

После первых испытаний первого бесколесного автомобиля в США (о которых сообщалось в нашем журнале № 9 за 1959 и № 2 за 1960 год) конструкторы ряда стран стали усиленно искать идеальную путь реализации этой идеи. Так, интересные работы в области создания автомобилей и судов, создающих себе собственную воздушную «подушку» над поверхностью земли или воды, проведенные за последнее время в Англии и в Японии.

В Токио на VI японской автомобильной выставке демонстрировался бесколесный автомобиль «Харуми-1», который, как утверждают, является более совершенным по конструкции, чем его американский предшественник. На этом автомобиле имеется турбомотор, всасывающий сытый воздух через систему сопел,

расположенных по периферии плоского резинового днища автомобиля; благодаря этому автомобилю приподнимается на несколько сантиметров над плотным дорожным и как бы «плывет» по воздуху.

Движение автомобиля вперед осуществляется по реактивному принципу, за счет выпуска сжатого воздуха через специальные сопла в задней части кузова. Кроме того, по сторонам автомобиля имеются боковые сопла, с помощью которых осуществляется управление автомобилем: выключая и включая эти «сопла» в управлении можно легко изменять направление его движения.

Двухместный кузов автомобиля «Харуми-1» выполнен из пластика и отличается оригинальной формой. В связи с отсутствием колес и механизмов трансмиссии машина имеет весьма малые габариты по высоте, что сделало возможным устройство дверей кузова. Вход в машину осуществляется простым перекачиванием невискозного борта кузова, предварительно приподнимается прозрачный колпак над сиденьем.

Автомобиль «Харуми-1» развивает скорость свыше 200 км/час и может передвигаться как по земле, так и по воде. Первые его испытания показали почти полное отсутствие износа деталей, кроме моторных. Объясняется это тем, что «воздушная подушка» полностью предохраняет машину от вредного воздействия неровностей дороги на механизмы автомобиля, в то время, как в колесном автомобиле шины и подвеска выхолотят эту задачу лишь частично.

Интересные работы в этой области проводили в Англии, где инженер Э. Керкелл запатентовал конструкцию водно-моторного судна с воздушной «подушкой» под днищем. «Роторный катер». Это судно, которое с тем же успехом можно именовать бесколесным автомобилем, имеет мощный вертикальный авиационный двигатель и во время пробных заездов показало максимальную скорость до 300 км/час. И в дальнейшем случае зафиксировано значительное уменьшение износа деталей, вызываемое обычным трением иллы о воду и боковой качкой.

Новости ЗАРУБЕЖНОЙ техники

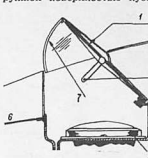
ФАРА ДЛЯ СПОРТИВНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Проблема размещения фар давно волнует конструкторов автомобилей, так как в тесно связан с обеспечением обзором обтеканием кузовов и безопасностью движения. С точки зрения обтекаемости автомобилей, фара должна бы «уплывала» в кузове, как это было сделано в свое время в ряде конструкций французских и итальянских автомобилей. Практика показала, однако, что утопленные фары (либо расположенные за решеткой фальш-радиатора) не обеспечивают необходимой безопасности движения, так как яркость их светового пучка заметно снижается, если их располагать слишком низко, они быстро загрязняются и т. д.

С другой стороны известно, что езда с выключенными фарами (а тем более без света) занимает в среднем не более 10 проц общего времени езды пилотажи автомобилей. Естественные поэтому пожелания конструкторов, стремящихся использовать этот временной характер работы фар для улучшения общих линий обтекаемости кузова; были созданы, например, конструкции выдвигающихся фар, которые убираются в кузов на дневное время; подобные конструкции, однако, имеют ряд недостатков, удорожающих стоимость автомобилей.

Между тем по мере развития конструкций спортивных автомобилей необходимость решения этой проблемы становится все более настоятельной. Поэтому интересна последняя работа английских конструкторов, предложившая простое решение, а именно: делать не убирающиеся фары, а лишь убираться от них лучи света; сами же фары при этом могут быть расположены глубоко в кузове, никак не мешая движению его оптимальной обтекаемости.

Смысл этого предложения ясен из приведенного рисунка. В нем показано, что 1 установлено в овалный поворотный щиток, представляющий собой секцию крыла, либо другой части кузова, т.е. устанавливаемый заподлицо с наружной поверхностью кузова.



Для обеспечения правильного направления световых пучков на зеркало отражателя поворачивают фару в вертикальном корпусе 4 (выполненном из стекловолокна) можно изменяться. Регулирование положения отражателя, а также открытие и закрытие его осуществляется с помощью рычага 5, соединяемого в кабину водителя. Упор 3 служит для установления зеркала под оптимальным углом, при котором достигается наиболее эффективное действие фары, через прикрепленную к зеркалу фальш-фару 7. При езде с закрытым отражателем освещение дороги перед автомобилем обеспечивается через находящееся стекло 6, выполняющее функции подфарника.

Описанная конструкция применена на английском автомобиле «Остин-Хантер», модель Спирит, на котором в этом году успешно выступал в розыгрыше чемпионата Европы по ралли известный спортсменка Пат Мосс.

БЕСКОЛЕСНЫЙ МОТОРОЛЛЕР

Отдавая дань последним веяниям в автомобильной технике, два американских инженера построили своего рода мотороллер, создающий для себя «воздушную подушку». Необходимый для нее воздух подается с помощью воздушного винта, который приводит в действие моторный двигатель мощностью 12 л. с. Мотороллер способен передвигаться по асфальтовым дорогам, по воде, снегу и льду. Максимальная скорость — 40 км/час.

ПРОЗРАЧНАЯ

СВЕЧА

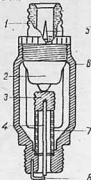
Изобретение венгерского инженера.

В журнале «За рулем», № 2 за 1958 год сообщалось о создании в Венгрии Народной Республики прозрачной лампы с новой конструкцией. Это сообщение привлекло внимание венгерского студента Иштвана Нады, обучающегося на автомобильном факультете Московского инженерно-экономического института имени Серго Орджоникидзе. При очередной работе на кухне в Венгрии И. Нады изучил особенности работы новой свечи и познакомился с ее автором — инженером Иштваном Силиди.

Возвратившись в Москву, И. Нады под руководством доцента, кандидата технических наук И. Л. Крузе проанализировал все собранные им материалы и ныне продолжает экспериментальное исследование.



И. Нады (слева) и доцент И. Л. Крузе наблюдают за работой свечи.



Свеча в разрезе: 1 — факелитовая головка, 2 — прижимная планка, 3 — гнездо, 4 — центральный электрод, 5 — выход от электродов, 6 — корпус свечи, 7 — стеклянная трубка, 8 — обояной электрод.

сведением новой свечи. Сейчас можно уже считать установленным, что это венгерское изобретение является весьма перспективным и заслуживает серьезного внимания.

По весу и размерам прозрачная свеча немного больше обычной с керамическим изолятором (см. рис.). Вместо последнего в корпусе новой свечи установлена стеклянная трубка диаметром 8 мм. Через трубку, не касаясь ее внутренних стенок, проходит центральный электрод. С нижней стороны внутренняя полость трубки открыта, и поэтому она постоянно соединена с камерой сгорания цилиндра. Студент И. Нады удачно установил, что газы, заполняющие во время работы двигателя полость трубки, в известной степени продлевают ее газовую изоляцию, благодаря чему новые свечи извлеклись от отложения нагара на внутренней части изолятора гораздо меньшим недостатком, присущего обычным свечам.

Через стеклянную трубку свечи можно наблюдать за процессом сгорания в цилиндре. При этом цвет пламени в трубе будет характеризовать качество регулировки карбюратора. При нормальном составе рабочей смеси трубка светится голубоватым светом. Обогащение или обеднение смеси приводит к неполному и замедленному сгоранию топлива, и при этом цвет пламени приобретает красноватый оттенок. Регулировка карбюратора по цвету пламени в трубе позволяет экономить бензин.

Наконец, по высоте подъема пламени в трубе можно судить о величине компрессии в цилиндре двигателя.

Понятно, что для надлежащей надежности в работе стеклянная трубка свечи должна обладать повышенной прочностью. В настоящее время в Венгрии Народной Республики на стекольном заводе в г. Карача удалось изготовить стекло с термомеханическими свойствами, удовлетворяющими этому требованию.

Прочные жароупорные стенки трубки хорошо выдерживают высокие давления и температуру. В диапазоне от 500 до 850° происходит самоочищение внутренних поверхностей свечи.

Изготовление стеклянных трубчатых изоляторов обходится в 2,5—3 раза дешевле керамических. При необходимости ремонт свечи сводится к замене стеклянной трубки, что легко выполнимо благодаря разборной конструкции.

Таким образом, новая свеча, конструкция которой продолжает совершенствоваться, обладает рядом преимуществ, представляющих большой интерес для советских автомобилистов. В первую очередь новые свечи могут найти широкое применение при диагностике технического состояния двигателя на станциях обслуживания и ремонтных мастерских для учебных целей, при экспериментальных исследованиях, а также на спортивных автомобилях и мотоциклах.

Инж. О. ЛУШИНОВ.

ЧИТАТЕЛИ

представлений

«КОТ В МЕШКЕ»

В мотоциклетном магазине № 56 Москвитин Купил мотоцикл К-175. Магазин не производит опробования машин в работе. Дома я много раз пытался запустить мотоцикл, но, несмотря на все старания, он не завелся.

В Москве нет ни одной гарантийной мастерской, где можно было бы привести мотоцикл в рабочее состояние. До сих пор купленный мотоцикл не работает, и ГАИ не берет его на учет, как неисправный.

Магазин претензий не принимает. В инструкции завод оговаривает, что он гарантирует замену поломанных частей при условии выяски акта, составленного комиссией и заверенного ГАИ. Но где найти эту комиссию? К тому же в машине и поломки как будто никаких нет.

Жертвами такого ненормального положения являются многие мотоциклисты. Нужно, чтобы магазины при продаже обязательно опробовали работу мотоциклов, чтобы не приходилось покупать «кота в мешке». Пора подумать и об организации гарантийной мастерской по ремонту мотоциклов.

И. Андрианов.

МОЖНО И ТАК...

Многие автолюбители устраивают дополнительные площадки для багажа, которые крепятся на крышу кузова. Такая площадка портит внешний вид машины, повышает ее вес.

Чтобы избежать этого, я делаю так. В желобах над дверками автомобиля просверливаются 8 отверстий диаметром 4 мм, куда вставляются 4 сменных ушка из 3-миллиметровой проволоки. Тонкой бекевой вещи привязываются и закрепляются за ушки прямо на крыше. Правда, чтобы не поцарапать и не провалить верев автомобиля, груз должен быть незначительного веса и иметь мягкую нижнюю поверхность.

Д. РОМАНОВСКИЙ.

г. Ленинград.

СЕКЦИЯ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

При центральном правлении Научно-технического общества городского хозяйства и автомобильного транспорта создана общественная секция дорожной безопасности. Подобные секции будут также организованы в республиках, краях, областях, городах.

В работе московской секции принимают участие представители автомобильного транспорта, ГАИ, ОРУДА, дорожных организаций, врачи, юристы, спортсмены и т. д. Главные задачи в работе нового общественного органа предполагаются обратить на устранение причин дорожных происшествий. Общественники будут читать лекции, проводить беседы, конференции, выступать по радио, телевидению, создавать и демонстриро-

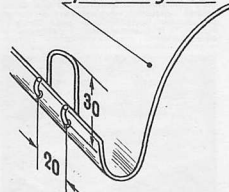
вать кинофильмы, проводить недели и месячные безопасности движения, соревнования на лучшее безопасное вождение автомобилей, обучать детей правилам поведения на улице. Помимо этого, планируется обобщать и распространять опыт лучших шоферов.

Местные секции на основе анализа дорожных происшествий в автохозяйствах будут проводить аналогичную работу у себя.

Активное участие общественности в работе секций будет способствовать сокращению числа дорожных происшествий, повысит ответственность шоферов и пешеходов за соблюдение правил уличного движения.

п. ЛУШИН.

Крыша кузова



КТО ЖЕ ПРАВ?

В учебниках и пособиях по автоделу часто встречаются разные наименования одних и тех же деталей, а порой не совпадают и цифровые данные. Это создает немалые трудности в преподавании. Начинаясь, автомобилисты вынуждены с первых шагов ставить под сомнение данные учебников, а иногда и заучивать противоречивые установки.

Так, в четвертом издании учебного пособия для подготовки шоферов III класса авторы А. В. Карибян и Г. М. Соловьев (Воениздат МО СССР, Москва, 1959) кляпану главного тормозного цилиндра автомобиля ГАЗ-51 называют паягетальным и обратным (стр. 399), в то время как в учебнике шофера II класса под редакцией И. П. Плеханова (Научно-техническое издательство Министерства автомобильного транспорта и шосейных дорог РСФСР, Москва, 1959) те же кляпаны того же главного тормозного цилиндра именуются всасывким и выпускным (стр. 272).

В Справочнике шофера-любителя К. С. Шестопалова (Госиздат «Физкультура и спорт», издание четвертое, Москва, 1959) на стр. 109 указано, что свободный ход педали тормоза автомобиля М-21 «Волга» равен 10—15 мм, а в Справочнике автомеханика под редакцией Л. Л. Афанасьева (Государственное научно-техническое издательство машиностроительной литературы, издание третье, Москва, 1959) на стр. 323 свободный ход педали тормоза М-21 «Волга» определен в 11—17 мм. Относительно свободного хода педали сцепления автомобиля М-20 «Победа» в этих книгах сказано: в первой, что он равен 38—45 мм, во второй — 35—45 мм.

В учебном пособии для подготовки шоферов III класса А. В. Карибян и Г. М. Соловьева (Воениздат МО СССР, Москва, 1959, издание четвертое) на стр. 363 говорится, что давление воздуха в шине переднего колеса М-20 2,0 кг/см², а в учебнике шофера I класса В. И. Грузинова и В. М. Клевникова (Автотрансиз-

дат, Москва, 1958, стр. 177) — 2,20 кг/см².

А вот несколько подобных примеров из литературы по правилам движения.

К. С. Шестопалов (Справочник шофера-любителя) о знаке «Грузовое движение запрещено» говорит: «При наличии на знаке шифра сквозное движение запрещается только грузовым автомобилям, имеющим грузоподъемность равную и больше обозначенной на знаке». В пособии же по правилам движения автотранспорта К. М. Полтева (Научно-техническое издательство Министерства автомобильного транспорта и шосейных дорог РСФСР, Москва, 1959, третье изд.) говорится об автомобилях «грузоподъемность которых по стандарту больше указанной на знаке...».

Объясняя знак «Обгон запрещен», К. С. Шестопалов пишет: «В зоне этого знака допускается обгон гужового транспорта, движущегося со скоростью менее 20 км/час», не оговаривая возможности прерывания перед перекрестком. К. М. Полтева допускает расхождение транспорта в 2—3 раза перед перекрестком и обгон повозок и транспорта, движущегося со скоростью менее 20 км/час.

На стр. 206 Справочника шофера-любителя о месте установки знаков «Железнодорожный переезд» говорится, что они устанавливаются один на расстоянии 45—55 м, другой на расстоянии 100—180 м от железной дороги. А в иллюстрации к тексту показано расстояние 45—55 и 165—235 м.

Этот перечень можно было бы продолжать без конца.

Нам представляется, что изданием автомобильной литературы следует заняться какому-то единому центру, который должен координировать и приводить к стандарту все важнейшие формулировки, согласовывая их с Едиными правилами движения. Иначе неразбериха и путаница будут продолжаться и впредь.

Ю. БАЧКОВ,
преподаватель автодела.

«РЕВОЛЮЦИЯ В ДЕТРОЙТЕ»

Так озаглавив свою очередную корреспонденцию из США Эрнст Берендт, постоянный корреспондент шведского еженедельника «Автомобиль Ревю» из Нью-Йорке. Собственно, речь идет о революции, которая произошла во вкусах покупателей автомобилей — а точнее, не на многочисленных автозаводах Детройта, но события и цифры, которые приводит автор, свидетельствуют о том, что существуют о значительных изменениях в Детройте — как уже происшедших, так и назревающих.

В первом квартале текущего года американская автомобильная промышленность вывела на рынок около 20 миллионов больше, чем за соответствующий период прошлого года. «Это обстоятельство вызвало европейские автолюбители в восторг», — пишет Берендт. — «о человеке, который утонул в рене, средняя глубина которой не превышала 18 см. На ряде улиц Детройта рене составляла даже 10 см, но не менее проишествия, и сокращению скорости. Так и в Детройте. Производителей возросло на 15 процентов, но при этом многие заводы не достигли даже и половины прошлого года выпуска». И далее: «Вместо того, чтобы, вместе взятые, выпустить меньше автомобилей, чем один завод фирмы «Чrysler» в прошлом году, производители, наоборот, выпустили больше автомобилей, скопившихся на складах автозаводов Детройта, чем в прошлом году. Детройт достиг рекордной цифры 1 миллион».

Детройт «нашел» новое обоснование своим покупателям. Берендт пишет: «В то время, когда в Детройте было так-то так, но почему же тогда мороз и штормовой ветер не удержали покупателей от посещения европейских автозаводов и компактных автомобилей, а стандартные американские автомобили с двигателями в 200 и 300 лошадиных сил не давали в ярком весеннем солнышке».

«Все дело в том, — заключает автор, — что европейские автолюбители, как и американские покупатели, за который неизбежно последует революция в автомобильном производстве Детройта, стал думать, что европейские автомобили, в которые время часть американцев еще будет покупать в силу инерции стандартных типов, дешевле, чем американские. Но центр тяжести неудачно переместился по направлению к компактным автомобилям. Компактных автомобилей будут производиться все больше и больше, так как именно им обеспечен наилучший сбыт. А это значит, что и в технике производства — принципах проектирования, технологии и организации дела должны произойти существенные перемены — закономерное следствие совершившейся «революции» во вкусах американских покупателей».

РАЛЛИ В ТЕМЕ ГОНКИ

Значительное усложнение условий проведения ралли — особенно тех, которые входят в зачет разыгрываемых европейских чемпионатов — вызывает все больше нареканий со стороны международной спортивной общественности и печати. Такие соревнования, как «Ралли Монте-Карло», давно потеряли право на существование, — утверждает западногерманская газета «Спорт-Куриер». Издающийся в ГДР журнал «Мотоспорт», критикуя местные условия «Ралли Монте-Карло», пишет: «В последние годы, и даже в ГДР «Ралли Вартбург», которые были подлинно спортивными мероприятиями, достигли в последние годы катастрофических результатов. Даже граф Джиованни Лурани — известный спортсмен, ставший теперь одним из организаторов этих соревнований, — необходим сделать заявление, в котором протестует против чересчур высоких средних скоростей, с которыми в последние времена проводятся международных соревнований по ралли. Он указывает, что эти соревнования, условия которых, по мнению организаторов современных ралли настолько выматывают водителей, что к ним уже становится неприменимы элементарные нормы этикетности. «Повсеместно дискутируется вопрос об опасностях гонок типа гравий и на спортивной безопасности водителей, которые тратят на себе современные ралли», — пишет Дик Лурани.

Консультация

МОПЕДЫ И МОТОВЕЛОСИПЕДЫ

С будущего года на дорогах страны появятся новый вид моторного транспорта — мопеды, которые начинают выпускать рижский завод. Порядок пользования ими установлен несколько иной, чем мототранспортными.

Как известно, для управления мототранспортом специальных водительских прав не требуется. Это объясняется тем, что мототранспорт не представляет серьезной опасности для движения. Единственное его отличие от эксплуатации обычных велосипедов заключается в том, что езда на мототранспорте, как и на велосипедах с мотором, разрешается лицам, не моложе 16 лет (на велосипедах — не моложе 14 лет).

Новый вид транспорта — мопед пред-

ставляет собой, по сути дела, легкий мотоцикл. Его вес — 45 кг, мощность — 1,5 л. с. Он развивает скорость более 40 км/час. В связи с этим в правилах движения по улицам и дорогам СССР установлен, что для управления мопедом необходимо иметь удостоверение на право вождения, выдаваемое Госавтоинспекцией лицам, не моложе 16 лет. Мопеды должны регистрироваться в ГАИ по месту жительства владельцев.

Владельцы самодвижущихся машин с мощностью двигателя не более 1 л. с. удостоверения не получают, однако, если они подготовлены своим силами, на их применение необходимо разрешение ГАИ.



ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

ГОНКА ТАРГА — ФЛОРИО

Характерной чертой чемпионата мира по спортивным автомобилям является разнообразие трасс, на которых проводятся соревнования. В этом году итальянского колда (где проходил 1 этап розыгрыша) и треновая трасса аэродрома в Сабринге (2-й этап) позволила развить большие скорости, то 72-километровая трасса гонки Тарга — Флорио в Сицилии (Италия) носила суровый характер и трудными узкими участками, начиная от не имеющих даже покрытия и проходящих по крутым горным склонам и скалам. Здесь, труднопроходимой, средней скоростью выше 100 км/час. Естественно, что для автомобилей фирмы «Порше», которые в итоге заняли первое место в чемпионате, трасса Тарга — Флорио являлась более «благоприятной», чем для бытовых, но громоздких «Феррари» и «Мазерати».

Тем не менее борьба за первенство на третьем этапе разгорелась очень ожесточенная, причем во второй половине гонки почти до самого финиша лидировал отнюдь не корнет «Порше» и даже трехлитровый «Мазерати». Сильное сопротивление автомобилям «Порше» (которые в общей массе доминировали в гонке) оказали также автомобили «Феррари», представленные рядом моделей: новейший прототипный двухлитровый суперкар; шестилитровый «ветеран» с рабочим объемом цилиндров двигателя 2,8 л два танка и бензобаком, расположенными сверху кулачковыми валами и независимой подвеской колес, т. е. д. Всего этого хватило, чтобы и старт им давался через каждые 20 секунд.

Сразу со старта вперед вырвался шведский гоночник Боннер на «Порше», выигравший на первом круге у выступавшего на «Мазерати» гоночника Хилла 23 секунды. На третьем месте с отрывом в 1'08" шел другой автомобиль «Порше», которым управлял, болельщик гонки. Последующие места занимали Грэхем Хилл на «Феррари» и Алсон на другом «Феррари». После трех кругов Боннер имел отрыв от ближайшего конкурента (Магилло) больше, чем на 2 минуты, а от Алсона, перешедшего на третье место, на 4'12". В дальнейшем Боннер передал руль своему спонсирующему, а Магилло, молодому швейцарскому гонщику Николя Ванкарера, который вскоре захватил лидерство. Герман, а затем вновь Боннер шли на втором месте, в то время как третий шел немецкий гонщик Гендербен, после краткой, но ожесточенной схватки с Алсоном. Вскоре Алсон сошел с дистанции, но и Гендербен этот рынок обошелся дорого — после 7 кругов он «вымотался» настолько, что был вынужден стартовать в гонке, который едва успел отдохнуть, заменяя Боннера. В результате Герман пропустил вперед Грэхема Хилла и Магилло, вытеснившего с каждым кругом турнирное положение своего «Феррари». Этому способствовали также ошибки одного из членов экипажа — гоночника Триппа.

Последние несколько кругов прошли в ожесточенной борьбе между Боннером, Ванкарера. Лишь неудача Ванкарера, в автомобиле которого на предпоследнем круге произошла авария, позволила Боннеру закончить дистанцию первым, опередив Триппа на 6 минут. Время победителя — 7 часов 37'33,08, что соответствует скорости 95,334 км/час. На втором месте — автомобиль «Феррари» — Магилло — 7 ч 45' и на третьем — Алсон — «Порше» (Гендербен, Герман). Гоночник Герман в этой гонке сумел занять одновременно два призовых места —

После этой гонки фирма Порше еще более укрепила свое лидирующее положение в чемпионате, набрав 40 очков, у Феррари — 18 очков.

Редакция: Ю. А. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), В. В. БОГАТОВ, Г. В. ЗИМЕЛЬ, В. И. КАННЕВ, А. В. КАРИЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (зам. главного редактора), М. И. КОПЛАКОВ, А. М. КОРИМЛИЦЕВ, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, В. Я. СЕДИНОВ, Н. Б. СТАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

Корректор М. М. Островский.

Адрес редакции: Москва, И-92, Сretenна, 26/1. Тел. К 5-52-24, К 4-60-02. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 2.11.60 г.

Вум. 60 x 92 $\frac{1}{2}$, 2,25 бум. л. — 4 печ. л. Тираж 300 000 экз.

Г-64502.

Подп. к печ. 2.11.60 г.

Цена 3 руб. 30 коп. Изд. 1960.

3-я типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

«Ралли Топляново», состоявшееся в Голландии в 12-й раз, явилось третьим этапом розыгрыша чемпионата Европы по этому виду спорта. Оно привлекло более 300 участников (174 автомобиля на старте), среди которых было много английских, немецких, швейцарских и бельгийских фирм рассчитаны взять реванш за поражения в первых двух турах чемпионата.

Трасса соревнований проходила по территории Голландии, Люксембурга, Франции (11 дней) и Золотой долины. Начала все участники, стартовавшие в Нордвике, направившись в Монте-Карло, прошли по сложной трассе протяженностью на 4000-километровую кольцевую дистанцию, имеющую 47 пунктов контроля времени. 19 на этих пунктах находились на концах так называемых «специальных участков», которые надо было проехать с особенно высокой средней скоростью. Наряду с этими «отсеивающими» соревнованиями участникам предоставлялась возможность набрать дополнительные очки в пяти гонках, результаты которых имели решающее значение для тех, кто пролетал дорожные соревнования без «специальных участков».

Таких участников было немного — всего 3 экипажа из 174. При этом большое удивление спортивных обозревателей и специалистов, среди них не было ни одного из лидеров соревнований. Среди участников ИД-19, два шведских «Сааб-60», немецкий «Мерседес-220SE», швейцарский «Вольво» и два «Феррари» заняли последние места. Однако в результате были достигнуты лучшие результаты. Правда, на восьмом месте был экипаж английского спортсмена «Остин-Кнью», но он был не английским, а английским — Пат Мосс и Эйн Вилдсон, на долю которых выпала трудная обязанность «спасать» честь.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО МОТОКРОССУ

Первенство Европы по мотоциклетному кроссу, разыгрываемое, как известно, на мотоциклах класса 250 см³, проходило в напряженной борьбе между английским чемпионом Европы чехословацким спортсменом Яромиром Чиженом и его соперником, немцем, олимпийским чемпионом Рольфом Тиббином (в прошлом году) соперником — англичанином Викинсом, выступавшим на мотоцикле «Грикс». Уже на первом этапе чемпионата молодой англичанин сделал «заявку» на чемпионскую корону, заняв первое место вперед Чижена и своего соотечественника Ламкина.

Второй этап чемпионата — кросс в Бельгии — явился бесспорным успехом английских спортсменов. Умевших оставить за собой четыре места среди первых победил Чижик при этом выиграл немца (победившего Чижена) и чехов. Рой и Земен заняли 5, 6 и 8 места.

Как и на первом этапе, наиболее сильными соперниками Чижика оказались английские кроссмены, в том числе Ламкин и Викинсер. Первый заезд этого соревнования даже закончился аварией, «БСА», оставив Чижена и Соучена на втором и третьем местах. Чижик, выигравший этот заезд, занял первое место на кругу на одиннадцатом месте, но затем, мастерски наращивая скорость, сумел к концу дистанции стать первым. Это побуждало его во втором заезде сразу же занять лидирующее положение. Биллс, следовавший за Чиженом, сумел по пятам в течение тринадцати кругов, но в конце концов был вынужден довольствоваться вторым местом. Чижик же, выигравший этот этап, победителем был признан Яромир Чижик, на втором месте Ламкин и на третьем Викинсер. Это содействовало третьему туром напряженную обстановку.

автомобильной индустрии. Сестра известного гоночника Стирлинга Мосса и ее подруга успешно справляются с этой обязанностью, неся тех первых этапов розыгрыша первенства Европы по ралли они занимали высшие призовые места в общем зачете и первые места в своем классе.

Соревнования проходили в трудной обстановке. Уже после первых нескольких кругов стало ясно, что штрафных очков осталось всего 50 экипажей; затем много зрителей отсыпало в результате аварии на горе Венту, но еще более «труднопроходимыми» для раллистов оказались «труднопроходимыми» для зрителей. В Монте-Карло только 10 экипажей не имели штрафных очков. Лучшие результаты имели голландцы Так и Вер, выступавшие на «Мерседесе».

Обратный путь от Монте-Карло до Нордкина был гораздо легче. Тем не менее лидеры соревнований Так и Вер умудрились получить еще штрафные очки за явку на КВ ралли, а именно, вешая на ветки деревьев флажки. В. Сире и Р. Траутманн — разбитой свой «Ситроен ИД-19» за 100 километров до финиша (Вер высадил рулем и автомобиль налетел на дерево).

Французы доставили свой автомобиль к финишу, и, хотя при этом они фиксировали отсутствие зрителей, в них к передвижению автомобиль, судейская коллегия зафиксировала, что в Грэнду-Вану, отпад должное к спортивному упорству.

Победители завоевали 90 положительных очков, при этом отсутствовали чужаки. На втором месте шведы К. Ореунис и Р. Дэлгрен (автомобиль «Сааб-90»), на третьем — В. Шюк и Р. Молль («Мерседес-220SE»).

ку, поскольку очень небольшое количество очков, набранных Викинсом на двух этапах соревнований, было лишь на два очка, меньше, чем у Ламкина.

Третий этап чемпионата состоялся во Франции, со стартом и финишем в местечке Пер-Дель-Валь-де-Вану. Приз также разыгрывался в два тура по 18 колец, длиной 1,58 км (общая дистанция — 26,5 км). В первом заезде Чижик снова не пошел на старт, но на этот раз повторить положение не удалось — он закончил дистанцию одиннадцатым. Во втором заезде он поначалу был в группе лидеров, однако прокол шины заставил его сойти с дистанции.

Второй этап чемпионата по французскому кроссу разыгрывался между Викинсом, шведом Рикардсоном и Даленом (победившим Чижика и «Хусарию»), немцами из ФГГ Эстерле и Ветцльбахом (оба на «Майко»). В первом заезде победил Рикардсон, лидировавший с первого до последнего круга. Викинсер был в этом заезде третьим; во втором же заезде он потерял время, застряв, пришел первым, впереди Рикардсона, однако по общему зачету первенство было присуждено Викинсеру. Викинсер не показал себя в обоих заездах швед Халльман, занявший общие второе место, далеким от лидеров. В третьем заезде (оба на «Майко») в первом заезде Викинсер занял первое место, в последнем же — второе. В третьем же (Земан) и четырнадцатом (Саммер) —

После трех туров лидером чемпионата стал Викинсер, набравший в общей сложности 18 очков. Чижик — 16. На третьем месте Ламкин (10 очков), на четвертом Рикардсон (8 очков). Среди участников 30 участников кросса не набрал более 4 очков.

МОТОЦИКЛ ДЛЯ МИРОВОГО РЕКОРДА

Английский гоночник конструктор Реджинальд Дирден построил новый мотоцикл, предназначенный для побития абсолютного рекорда скорости. На мотоцикле, имеющем обтекаемую внешнюю форму, установлен двигатель с рабочим объемом цилиндров 1000 см³, снабженный компрессором. Двигатель развивает мощность до 150 л.с. Предполагается, что мотоцикл сможет показать на дистанции 1 км со стартом с хода скорость до 400 км/час.

Зезды на побитие рекордов состоятся этим летом на Соленых озерах в США. Вместе с Дирденом в попытках побить абсолютный мировой рекорд будет участвовать (на том же мотоцикле) бывший чемпион мира по шоссейно-кольцевым мотоциклетным гонкам Джеффри Дюк.

ГОНКИ В СИЛЬВЕРСТОНЕ

Проводящиеся ежегодно автомобильные гонки на приз газеты «Дейли экспресс» в Сильверстоне (см. «3а рулем» № 7 за 1958 год) собрали и в нынешнем году лучшие силы автомобильного спорта — на старт вышли Стирлинг Мосс, чемпион мира Джек Брабек, шведский гоночник Боннер и многие другие участники розыгрыша первенства мира. Победу в этих гонках одержал, однако, малоизвестный гонощик Айрленд, проехавший на автомобиле «Лотус» дистанцию 240 км (50 кругов) за 1:20:41,4 т. е. со средней скоростью 175 км/час. Ему же принадлежит и лучшее время круга (1:34,2 т. е. средняя скорость 180,02 км/час), что является новым рекордом этой трассы.

Чемпион мира австралиец Джек Брабек, шедший на автомобиле «Купер-Климакс», проиграл Айрленду 1,5 секунды. Третье место занял Грэхем Хилл.

В этих гонках имел место трагический случай, стоивший жизни гонощику экстра-класса Гарри Шеллу. На его автомобиле соскочило колесо, и он на полном ходу ударился в каменную стену. Подобная же авария (соскочило колесо) случилась с автомобилем Стирлинга Мосса, но последний отделался испугом, легкими ушибами и... проигравшим приза «Дейли экспресса», на который он имел большие шансы, так как лидировал первые 10 кругов.

В этот же день состоялись гонки на автомобилях формулы «Юниор». Первое место занял Джим Кларк.

ДЖОН СЮРТИЗ—АВТОМОБИЛЬНЫЙ ГОНЩИК

Известный английский мотогонщик Джон Сюртиз, два года подряд завоевывавший звание чемпиона мира в классах 350 см³ и 500 см³, в этом году успешно занимается также и автомобильным спортом. Его дебют — участие в розыгрыше приза для автомобилей II класса в Энтрэ (Англия) — увенчался заметным успехом. Сюртиз не только занял высокое четвертое место (после пяти такими автомобильными гонощиками экстра-класса, как Стирлинг Мосс, швед Боннер и американец Хилл), но и прошел лучший круг с рекордным для этой трассы временем. Сюртиз выступал на автомобиле «Купер-Климакс».

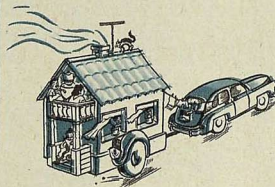
В конце номера.

ВОТ ТАК ПРЕЗИДЕНТ!

Случай с гонощиком экстра-класса Стирлингом Моссом, лишенным водительских прав за систематическое нарушение правил уличного движения (см. «3а рулем», № 6 за 1958 год), является, как оказалось, не последним словом в области подобных парадоксов. Еще более яркий эпизод зафиксирован в протоколах дорожной полиции федеральной Республики Германии. Здесь злостным нарушением правил уличного движения и безопасности явился никто иной, как президент Высшей Спортивной комиссии по автомобильному спорту, барон фон Лефорт, произнесший немало пламенных речей о необходимости соблюдать осторожность во время дорожных соревнований. Лефорт присужден и тюремному заключению сроком на один месяц и к лишению водительских прав на два года. Кассационная жалоба, поданная в Верховный суд, оставшаяся без своего президента Спортивной комиссии, не была удовлетворена, хотя на судебные органы и был произведен «усилительный нажим».



До сих пор не налажен выпуск прицепов-дач к легковым автомобилям.



По дороге вьется пыль — мчится вдале автомобиль. Нет, не мчится,

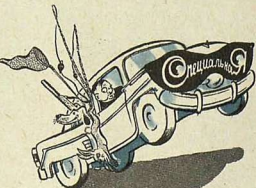
А с трудом На буксире тянет дом. Слишком сложная задача Выпускать прицепы-дачки!

В столице нет ни одной мочальной станции для автомобилей индивидуальных владельцев.



Руководители ряда учреждений используют специальные автомобили не по назначению.

Не беда, что до рыбалки Путь-дорога дальняя: Сталя нынче «специальной» «Волга» персональная!



Рисунки Л. Караваева. Текст Ю. Гербова.



И Ю Л Ь 1 9 6 0

За рулём

На снимке: по горным
дорогам.
Фотоэтиюд Е. Тиханова.