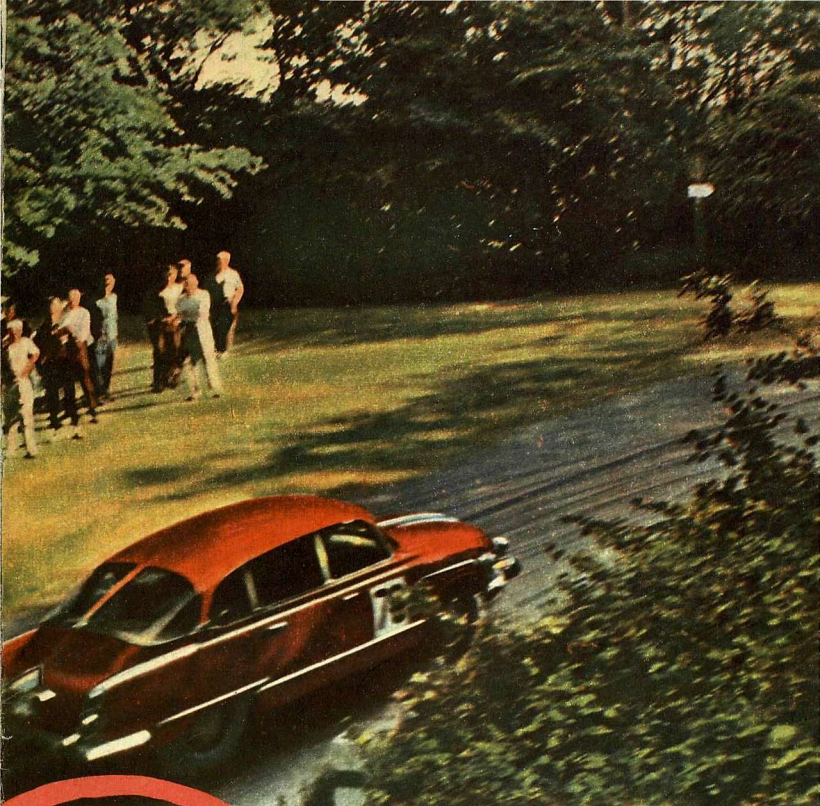




А В Г У С Т 1 9 6 0

№ 8

За рулём



В этом номере:

СТАРТ УЧАСТНИКОВ
СПАРТАКИАДЫ

В САМОДЕЯТЕЛЬНОМ
АМК СТЗ

КАК ЛУЧШЕ ПЛАНИРОВАТЬ
УЧЕБНЫЙ ПРОЦЕСС?

СОВЕТСКИЕ СПОРТСМЕНЫ —
ПОБЕДИТЕЛИ РАЛЛИ
«ЗА МИР И ДРУЖБУ»

ПРЕТЕНЗИИ СЕЛЬСКИХ
МОТОЦИКЛИСТОВ

МОТОРАЛЛИ ПОЛУЧИЛИ
ПУТЕВКУ В ЖИЗНЬ

СИЛЬНЕЙШИЕ КРОССИСТЫ
РСФСР ОПРЕДЕЛИЛИСЬ

КРЕПНЕТ МАСТЕРСТВО
ГАРЕВИКОВ

ВТОРАЯ СТАТЬЯ О РЕЗЕРВАХ
МОЩНОСТИ

ОПЫТ ЧИЖЕКА —
МОЛОДЕКИ

НАШ РЕЙД: ПРОКАТ —
ДЕЛО НОВОЕ...

ОБСУЖДАЕМ ВОПРОСЫ
БЕЗОПАСНОСТИ

ОЧЕНЬ ПОЛЕЗНО: О ТОРМОЗАХ,
РУЛЕ И ПРОЧЕМ

ЛОДОЧНЫЙ МОТОР СМ-557-Л

КАРТИНГ, ЧТО ЭТО ТАКОЕ!

СИНЯЯ ПТИЦА
РАСПРАВЛЯЕТ КРЫЛЬЯ

СПОРТ И ТЕХНИКА
ЗА РУБЕЖОМ

На первой странице обложки: на
трассе международного автомо-
бильного ралли «За мир и дру-
жбу» «Татра-603» во время скорост-
ного подъема в гору Куффаузен
(ГДР).

Фото Б. Кузнецова



Красногорский районный автомотоклуб (Московская область) в ознаменование открытия Спартакиады по техническим видам спорта провел мотоциклетный ралли (см. стр. 1—2).

Фото Ю. Почепцова



Недавно закончился пробег большой группы московских автотуристов по странам Юго-Западной Европы по двум маршрутам: Польша — ГДР — Чехословакия и Венгрия — Румыния — Болгария. На снимке: участники пробега отправляются в дальний путь.

Фото Ю. Почепцова

20 июля в Михайловском железорудном комбинате Курской магнитной аномалии досрочно начата разработка открытых карьеров.

Почетное право вести грузовик с первой рудой было предоставлено опытному водителю П. Глипикину.

Фото В. Пронского



В КРАСНОГОРСК ПРИШЛА СПАРТАКИАДА

Неподалеку от деревни Чернево, что под Москвой, проходила линия фронта — рубеж, откуда в 1941 году враг был отброшен назад. За это тысячи пожертвовали своей жизнью, еще тысячи готовы были ее отдать.



Члены судейской коллегии за работой.

Давно заросли воронки, расплылись окопы. Как и повсюду в Подмоскowie, в Красногорском районе идет большая стройка. А дети тех, кто был столь мужествен в военные годы, ищут подвигов.

Говорят, что к мотоспорту тянутся самые темпераментные и смелые, не боящиеся трудностей. Но порой не легче и тем, кто берется им помогать.

Красногорскому автомотоциклу едва исполнился год. Сколько раз за это время его начальник Иван Степанович Шлагин попадал в затруднительное положение, выбирая, кому отдать единственный карбюратор или последний поршень, за кем закрепить старенький мотоцикл.

Почти все, кто вошел в зарождавшуюся мотосекцию, были воспитанниками клуба; здесь они научились ездить, получили права.

Почему местные спортсмены участвовали только в чужих соревнованиях, а в окрестностях своего города лишь тренировались. Правда, в прошлом году они своими силами провели маленький кросс, который всем очень понравился. Жители познакомились с здешними спортсменами, среди которых появились и разрядники.

Спортсмен Красногорского АМК А. Шаврин (№ 201) обходит серпуховчанина В. Загрядского.

Фото Ю. ПОЧЕПЦОВА.



Первоарзрядник Б. Толстопятков преодолевает препятствие.

Самый молодой в Подмоскowie Красногорский автомотоцикл изл из себя инициативу открыть районную спартакиаду мотоциклетным кроссом, пригласив на него и других спортсменов области.

Конечно, и председатель РК ДОСААФ П. Сиротенко, и секретарь РК ВЛКСМ Н. Рамитская, возглавившие оргкомитет спартакиады, да и все, кто имел отноше-





Заводской

В предыдущем номере журнала было опубликовано изложение постановления IV пленума ЦК ДОСААФ СССР о подготовке кадров технических специалистов в организациях Общества. Статья председателя автомобильной секции самодеятельного спортивно-технического клуба ДОСААФ СТЗ тов. Поваренникова начинается систематическое освещение хода выполнения решений пленума на местах.

Приглашаем работников комитетов ДОСААФ, автомотоклубов, первичных организаций выступить на страницах журнала с рассказом о своих планах, достижениях, ценном опыте, трудностях в деле обучения и воспитания водителей.

Недавно коллектив орденноносного Сталинградского тракторного завода праздновал свой тридцатилетний юбилей. Большими успехами в труде встретили торжественную дату тракторостроители. Завод досрочно выполнил полугодовой план. В его цехах ширится движение за звание бригад коммунистического труда.

Была у этого праздника одна особенность, на которую обратили внимание, пожалуй, только мы — досафовцы. Среди сотен приветствий, пришедших из разных концов страны, многие принадлежали воспитанникам нашего Общества, а том числе спортивно-технического клуба, работающего сейчас и на Дальнем Востоке, и на целинных землях, служащим в рядах Советской Армии. Их пись-

ма, телеграммы были для нас лучшим подарком к празднику.

Самодеятельный спортивно-технический клуб ДОСААФ пользуется большой популярностью у работников завода. О него и пригодились ему неофициальное, но, как мне кажется, довольно точное название — заводской учебный комбинат. В самом деле, наш клуб — это своеобразный центр по подготовке технических кадров. Занимаясь в его секциях, можно стать шофером, мотоциклистом, радиооператором, трактористом, мотористом. Только в 1959 году в стенах клуба получили удостоверение водителя около тысячи человек.

Для подготовки таких специалистов необходима хорошая материально-техническая база. Она у нас есть. В распоряжении досафовцев двенадцать учебных классов. В семи из них занимаются будущие шоферы. Здесь установлены разборный автомобиль, слесарное оборудование, стеллажи с разрезными деталями и агрегатами. Обеспечены необходимым инструментом и места для проведения сборочно-разборочных работ.

Оборотный фонд клуба в нынешнем году превысил полмиллиона рублей. Откуда к нам поступает средства?

Немалые суммы мы получаем от хозрасчетной подготовки технических специалистов. И тут уместно сказать, что ежегодно плата, взимаемая с курсантов

за учебу, уменьшается. Так, в 1960 году будущие шоферы, трактористы, мотоциклисты у нас вносили в кассу соответственно на 125, 100 и 150 рублей меньше, чем в прошлом году.

Не менее важным источником являются и отчисления от членских взносов. Из года в год число досафовцев на заводе возрастает. Сейчас на СТЗ уже есть целые цеха, где все рабочие, инженерно-технические работники состоят в ДОСААФ.

Мы имеем три хозрасчетных стрелковых тира. Они работают в две смены. Часть вырванных денег идет на их содержание, приобретение патронов, заработную плату обслуживающему персоналу; другая же — на нужды клуба.

У членов клуба стало законом не только изучать технику или заниматься автомотоспортом, но и оказывать повседневную помощь в укреплении материальной базы своего клуба. Начали с оборудования своими силами учебных классов. В свободное время курсанты отремонтировали помещения, зацементировали пол, оштукатурили и побелили стены, привели в порядок мебель. Сами изготовили и большую часть наглядных пособий, оформили красочные плакаты и стенды.

Не было у нас и гаражей. Где ставить автомобили, мотоциклы? И снова за дело взялись активисты. Они работали каменистыми, плотниками, подсобными

В КРАСНОГОРСК ПРИШЛА СПАРТАКИАДА

ние и ее подготовке, немало побеспокоились. Ведь в районе никогда не проводились крупные мотосоревнования. Особенно трудно было с судьями: пока их в районе немного, и из практикантов следовало отобрать самых аккуратных и способных.

В воскресенье к центральной площади с утра потянулись люди. Праздник открыла колонна мотоциклистов под разноцветными знаменами. Здесь были почти все дорожные мотоциклы района — общественные и личные. Отсюда они стартовали в индивидуальный агитпробег: Красногорск — Дедовск — Истра.

Много в этот день было интересно: открытие легкоатлетических дорожек стадиона и танцевальной веранды, гуляние в парке, где работали аттракционы, играл оркестр. Но все же основная масса гуляющих устремилась за город: самое важное ожидало их у деревни Чернево, в полутора километрах от города.

Словно амфитеатром спускается к Черневскому полю широкий полукруглый склон. Отсюда зрителям была видна почти вся трехкилометровая трасса. Первый старт — для женщин и юношей. Не успели они пройти и двух кругов, как у каждого появились свои болельщики.

В этом кроссе не участвовали ни знаменитости, ни мастера. Здесь были земляки: слесарь механического завода Владимир Титов, Анатолий Чеченов из ремесленного училища. Для некоторых из них, например, для студента техникума Александра Сдобнова и токаря Гарольда Иванова — это был первый в жизни кросс. Поэтому очень понятны и волнения гонокщиков, и переживания зрителей.

Все были в восторге, когда третьеразрядник Владимир Титов на своем «Ижме» с несправной передней вилкой не отставал от перворазрядника Евгения Ани-

симова из Серпухова. Долина оглашалась такими дружными выкриками, какие не всегда услышишь даже на стадионе во время футбольного матча.

Не только победы «своих» трогали зрителей. Трудно было не восхищаться третьеразрядниками тушинского стадиона «Красный Октябрь» Валентином Лоскутовым и Анатолием Левочкиным, которые выступали на дорожных мотоциклах и финишировали в числе первых.

Был момент, когда все поле смолкло. Даже стало слышно стрекотание кузнечиков в траве. В напряженном молчании ожидали зрители гонщика под № 300, который приблизился с мотоциклом в руках. На сплыв у него болтался мешочек с инструментом, лицо было в крупных каплях пота. Почти полукруг толпал Вячеслав Милушкин отказавшую машину и все-таки пересек линию финиша.

рабочими. Теперь наши машины хранятся в помещении, им не страшна плохая погода.

Наши курсанты не жалеют сил и времени на ремонт и сбережение автомобилей и мотоциклов. Так, в текущем

В. Толочко, И. Ломакин, В. Чуприн, П. Зинин, П. Лебедев.

Выпускники наших курсов работают на стройках семилетки, на целинных землях, на предприятиях, служат в Советской Армии.

ми Общества цель — подготовить для народного хозяйства в 1960—1961 годах не менее двух миллионов технических специалистов. Большая группа водителей автомобилей, мотоциклов, мотористов будет обучена и в стенах самодеятель-

учебный комбинат

году одна из групп восстановила назначенный к списанию автомобиль ГАЗ-51. Члены клуба произвели полную разборку двигателя, реставрировали и заменили многие детали. После завершения работ ГАИ вновь дало разрешение на эксплуатацию машины.

В работе, в учебе сплочались коллектив клуба. Его активисты были избраны в совет. Члены совета руководят всей работой восьми наших секций: организационно-массовой, автомобильной, мотоциклетной и др. Самая многочисленная у нас, конечно, автомобильная секция. Кому же, как не тракторостроителям, — людям, непосредственно связанным с двигателями, с транспортной техникой, любить автомобильное дело! В этом году в секции занимается шесть групп.

Важной стороной деятельности совета является подбор инструкторов-общественников из числа наиболее технических грамотных специалистов. За несколько лет у нас выросли замечательные активисты. Много сил затрачивает на подготовку шоферов офицер запаса коммунист П. Камнев. Успешно руководит занятиями мотоциклетной секции, в которой обучается сейчас 62 человека, инструктор-общественник А. Ютаев. Только за прошедший год он подготовил 146 мотоциклистов. Большую помощь совету клуба оказывают инженер-конструктор Б. Полубарьев, инженер-механик



На снимке: инструктор-преподаватель автомобильного вождения Павел Петрович Зимин производит практический показ приемов управления автомобилем ГАЗ-51 членам ДОСААФ, обучающимся на курсах шоферов.



Рабочие СТЗ члены ДОСААФ (слева направо) слесарь Анатолий Шалаев, чирпник Иван Чернов и старший Борис Чирнин изучают мотоцикл.

Стали шоферами, отличными производственниками Сталинградского тракторного завода т. Букина, Соманенко, Федоров, Степенко, Рамазанов, Пущин. Широко известны на строительстве Сталинградской ГЭС имена водителей Степанова, Мельникова. Это тоже наши воспитанники.

Нельзя не отметить, что некоторые досаафовцы завода уже не удовлетворяют знание только одной технической специальности. Освоив трактор, они принимают за изучение автомобиля, потом мотоцикла.

Совет клуба не забывает и о развитии автотранспорта. Соревнования на мастерство вождения, внутризаводские кроссы стали у нас традиционными. Такие соревнования были проведены ранее и в честь 30-летия СТЗ.

Четвертый пленум ЦК ДОСААФ СССР поставил перед учебными организациями

ных АМК, число которых с каждым годом возрастает.

В связи с этим мне хочется остановиться на нескольких вопросах, решение которых будет способствовать более успешному выполнению постановления пленума.

В постановлении пленума говорится, что необходимо принять меры к расширению производства и продажи организации ДОСААФ материалов и наглядных пособий. А как быть с приобретением автомобилей, мотоциклов? Многие самодеятельные автотоклубы имеют необходимые средства для покупки этой техники. Но нам ее не продают.

Самодеятельные АМК крупных предприятий (например, завод «Ростсельмаш», Ленинградского завода имени Кирова, Сталинградского «Красный Октябрь», да и нашего) как по уровню развития материально-технической базы, так и по подбору инструкторско-преподавательского состава, пожалуй, не уступят многим штатным автотоклубам. Однако, несмотря на это, подготовка шоферов I и II классов во всех самодеятельных АМК запрещена. Мы считаем целесообразным, чтобы в отдельных случаях разрешалось открывать курсы повышения квалификации шоферов и при самодеятельных клубах.

Большие планы у досаафовцев завода намечены на семилетие. Руководствуясь решениями IV пленума ЦК ДОСААФ, мы составили перспективный план нашей работы. Главное внимание в нем уделено подготовке шоферов, мотоциклистов и мотористов. С помощью администрации завода, активистов мы рассчитываем в самое ближайшее время построить учебный центр с просторными классами, лекционным залом. Серьезную работу предстоит проделать и инструкторско-преподавательскому составу. Отчетно-выборная конференция ДОСААФ завода приняла решение — подготовку технических кадров увеличить только в этом году в два раза.

Уже состоялся первый выпуск 1960 года. Удостоверения водителей получили 135 шоферов, более 70 трактористов, 69 мотоциклистов. Готовятся к экзаменам еще 300 человек. А всего в следующем году на курсах нашего заводского учебного комбината ДОСААФ будут заниматься около двух с половиной тысяч членов Общества.

В. ПОВАРЕНКИН,
председатель автомобильной секции
самодеятельного спортивно-технического
клуба ДОСААФ СТЗ.

г. Сталинград.

Да, пожалуй, со времен войны Черневское поле не видело стольких примеров человеческой воли и мужества, как в этот мирный день. Награды победителям теперь были не медали и ордена, а призы и дипломы. Оказалось, что и красивые альбомы, и чернильные приборы, и авторучки — все это очень кстати.

И, видимо, каждый, побывавший в этот первый день районной спартакиады на Черневском поле, испытывал такое чувство, словно получил подарок. Некоторые оттого, что познакомились с новыми гонимцами и теперь надеются увидеть их в следующем кроссе. Другие сегодня сами решили стать кроссменами. А главное — все унесло домой хорошее, приятное «спартакиадное» настроение.

В. КНЯЗЕВА,
инструктор-тренер Московского
городского АМК.
фото Ю. ПОПЕЛЦОВА.

Мы планируем так. А ВЫ?

Нередко в разговоре среди преподавателей, руководителей автомотоклубов можно услышать фразу: «Учебный план — не досуг». К сожалению, иной раз эти слова становятся оправданием неорганизованности в учебном процессе. Например, на изучение той или иной темы затрачивается времени меньше, чем положено, практические занятия проводятся раньше, чем курсанты пройдут соответствующий теоретический раздел.

Было время, когда и в нашем Львовском автомотоклубе к планированию относились без должного внимания. Чаще всего это приводило к тому, что у преподавателей в один и те же часы совпадало прохождение аналогичных тем. Наглядных же пособий на все группы не хватало, и занятия, если не срывались, то приносили мало пользы.

Нужно было найти выход. Его подсказала сама жизнь. Мы отказались раз и навсегда от мнения, что учебный план можно нарушать. Работу начали с введения порядка в документацию — планах обучения специалистов, методической работы, эксплуатации автомобилей и т. д.

Особое внимание мы уделили разработке и оформлению тематических планов групп, как основы основ деятельности клуба. Но прежде чем приступить к их составлению, мы утверждаем так называемый принципиальный тематический план. Двадцать наиболее опытных преподавателей под руководством начальника учебной части разрабатывают, основываясь на учебной программе, вариант этого плана с точным определением количества часов по темам, с указанием общих сроков, необходимых для изучения того или иного агрегата. При этом мы предусматриваем строгую последовательность изложения тем программой и добиваемся того, чтобы преподаватель теоретического курса не отставал от практических занятий. Затем проект обсуждается на методическом совещании.

Имея такой план, каждый преподаватель легко может составить свой план занятий в группах и обеспечить нужную последовательность изложения материала.

Наличие принципиального тематического плана позволяет точнее рассчитать нагрузку инженерно-инструкторского состава.

Раньше из-за неправильного планирования рабочий день преподавателей длился когда четыре, когда и восемь часов. Неправильность нагрузки затрудняла подготовку преподавателя к очередным занятиям. В результате снижалось качество уроков. Наличие принципиального плана позволило избежать этого недостатка.

Сейчас весь инженерно-инструкторский состав имеет постоянную шестичасовую нагрузку.

Основной состав наших курсантов овладевает профессиональной сферой без отрыва от производства. Естественно, что делать это тяжело после работы на предприятии. Мы стали планировать только дневные занятия, но оказалось, что наши воспитанники работали в различных сменах. Новый распорядок учебы был под угрозой срыва. Тогда руководство клуба, инструкторы побывали на предприятиях и договорились, чтобы будущих шоферов на время обучения перевели в вечерние смены.

Был решен и другой вопрос. Специализированных классов у нас пока недостаточно. По ряду тем производственного обучения занятия приходится проводить в классах теоретической подготовки. Зная заблаговременно из плана, где они состоят, преподаватель и инструктор сосредотачивают здесь необходимые приборы, узлы, агрегаты, инструмент, подбирают плакаты и карты по сборочно-разборочным работам.

Немало учебного времени курсанты теряли на переход из класса к месту проведения практических работ. При более детальной разработке плана мы решили, что целесообразно читать теоретический курс, чередуя его через день с практическими занятиями, на которых присутствуют как преподаватель, так и механик.

Большое внимание при составлении принципиального тематического плана мы обращаем на производственную практику. Чтобы добиться твердых навыков у курсантов в управлении и эксплуатации автомобилей, мы включили в план техническое обслуживание учебных машин. Выделили часы и на работу в больших авто-Д. В результате весь парк клуба у нас сейчас находится в хорошем техническом состоянии, а на последних экзаменах в ГАИ курсанты не только показали глубокое знание теоретического курса, но и успешно справились со всеми практическими заданиями. Их ответы были оценены со средним баллом 4,7.

Ввели мы себя в клубе и еще одно новшество, которое находит полное отражение в учебных планах. Я имею в виду сертифицирование шоферов-выпускников на мастерство вождения. Со второй половины учебного года каждый курсант под руководством инструктора начинает тренировки к предстоящим испытаниям. На старте же допускаются только те, кто наиболее успешно сдал экзамены.

Польза таких спортивных астрел несомненна. В процессе тренировок курсанты закрепляют практические навыки, приучаются водить автомобиль в условиях строгой регламентации, приобщаются к автомобильному спорту.

IV пленум ЦК ДОСААФ СССР потребовал и впереди совершенствовать учебный процесс, методическую работу. Правильное планирование и строгое выполнение плана являются залогом успешного выполнения решений пленума.

Т. АГИСЕНКОВ,
начальник учебной части
Львовского АМК.

Давно минувли времена, когда единственным средством передвижения на селе была лошадь.

Советскую деревню сейчас немисливо представить без обилия тракторов, тягачей, автомобилей. Обычно в наши дни и автобусное сообщение с сельской местностью.

И все же общественный транспорт не в состоянии удовлетворить нужды жителей села, ибо запросы их неизмеримо выросли. Колхозники ездят теперь не только в соседние деревни, на базар или в гости, но и в ближайшие города, чтобы побывать в театрах, музеях, на выставках. Для многих сельских жителей — колхозных бригадиров, механиков, агрономов — личный транспорт стал предметом первой необходимости, помещником в работе.

Не случайно именно в деревне мотоциклы и мотовелосипеды особенно популярны. Однако еще несколько лет назад все они раскулачили подъяр, как говорится «за охотку», то теперь, получившие эксплуатацию мотоциклов, сельский покупатель стал довольно придирчив и разборчив. Почти в каждом сельпо можно увидеть пылящиеся машины, хотя потребность в мотоциклах очень велика.

Чем же дело? Ответить на это трудно. Наши конструкторы, создавая новые и модернизируя старые модели, слабо учитывают нужды мотоциклистов, живущих в деревне. Они порой забывают, что, помимо шоссе, дороги, существуют и сельские проселки, по которым в жару и в холод водим мы свои мотоциклы.

Когда долго стоит сухая погода, просящие, укатанные грузовиками, почти поиски, люди ездят. Мчатся от деревни к деревне мотоциклисты, подставляя лицо упругому ветру, напоенному ароматом полей. Но вот на пути крутой подъем и, вместе с ним прихотливая неприятность.

«Кашки» (как у нас называют К-55 и К-58) и их стодвадцатипятикубовые собратья начинают сдавать — двигатели перегреваются, особенно если есть пассажир.

Вот, на наш взгляд, то первое, над чем следует пореботорать конструкторам. Легкие мотоциклы не должны останавливаться посреди горы. Пусть скорость падает, пусть будет острая, но только не остановка. Пора, очевидно, найти такое конструктивное решение, которое обеспечило бы достаточное охлаждение двигателя при малой скорости и большой нагрузке. Тогда, нам кажется, легкие машины перестанут «застывать» в магазинах.

Та же болезнь и у велосипедов с двигателем Д-4. И стар, и млад на селе приветливо относятся моторизации велосипедов, но владельцев их не устраивает, что мотор плещет на подкове. Почему бы не снабдить его простейшей двухступенчатой коробкой передач!

Немного о мотороллерах. «Вятка», поступающая в сельскую торговую сеть, обладает хорошей подвеской колес, плавным ходом и другими достоинствами, и все же она находит невысокий спрос из-за слишком слабого мотора по отношению к весу роллера. Мотоцикл К-175 при одинаковом с «Вяткой» весе имеет двигатель почти в два раза более сильный. Поэтому в деревнях считают



НА СЕЛЬСКИХ ПРОСЕЛКАХ

Несколько пожеланий конструкторам мотоциклетных заводов

мотороллер машиной городской, «для асфальта».

Если конструкторы смогут повысить мощность двигателя «Вятики» — она, конечно, завоеует сердца сельских мотоциклистов, так как опыт эксплуатации мотороллеров показал, что по проходимости они немногим уступают мотоциклу, а по комфортабельности превосходят его.

До сих пор, ведя разговор о недостатках машин, мы имели в виду хорошую погоду. Что греха таить, многие наши сельские дороги во время дождя превращаются в скользкие ленты грязи. Мотоциклы-одиночки и мотороллеры «не держат» такой дороги, и водителю приходится затрачивать много сил, чтобы продвигаться вперед. Как-то два колхозника из нашего села на мотоцикле ИЖ-49 во время дождя преодолели расстояние в 30 км за... семь часов, причем «водители» и «пассажиры» и то дело мучались местами.

Куда более устойчивы мотоциклы с колясками. При езде на них по скользким проселкам не надо держать на ве-

су ноги и бороздить ими по полотну дороги. Поэтому понятно, что сельские мотоциклисты всем мотоциклам предпочитают ирбитские, ювские и ижевские с боковыми прицепами. Но так как достать их почти невозможно, то владельцы К-175, ИЖ-49 и ИЖ-56 обзаводятся колясками собственного изготовления.

Конструкторы сделали бы хорошее дело, если создали бы коляски ко всем средним мотоциклам и мотороллерам. Тогда машины найдут куда больший спрос у людей пожилого возраста. На мотороллер с коляской с удовольствием сядет и пенсионер и женщина. Ведь не секрет, что многие боятся двухколесной машины.

Сельские мотоциклисты пытаются изготовить самодельные сверхлегкие коляски и для мотоциклов малых кубатур. Почему бы не попытаться на заводе спроектировать боковой прицеп к машине с двигателем 4—5 л.

Хочется же пожелать, чтобы конструкторы создали для проселочных дорог трехколесный мотоцикл, но не по

треугольной схеме, как у инвалидных колясок старого выпуска и мотороллеров-такси, а по двухколесной, по принципу обычного мотоцикла с коляской. Если объединить раму машины и прицеп, получится мотоцикл высокой проходимости и устойчивости, причем его вес будет значительно меньше.

Двухколесная схема позволяет более рационально сконструировать механизм, лучше защитить водителя и пассажира от дорожной грязи. Такие трехколесные мотоциклы могут быть сконструированы на основе любого типа машин — тяжелой, среднего, легкого.

Жители села — основные потребители продукции мотозаводов. Хочется верить, что к нашему голосу прислушаются мотоцикльистры и создадут прочные и удобные машины, безотказные на сельских проселках.

А. ПРОКОПЬЕВ,
учитель сельской школы.

с. Тисуль,
Кемеровской области.

Посвятив

Каждый человек в минуту смертельной опасности ведет себя по-своему. Александр Николаев никогда не думал о том, что итогом всей его жизни будет поступок, о котором люди долго еще будут вспоминать с восхищением.

Двадцать лет он стал слесарем, потом — шофером. В 1941 году, простиавшись с женой и с сыновьями, ушел на фронт. Всю войну под боевойкой и артиллерийским обстрелом под Москвой и Смоленском, под Гомелем и Минском, под Белостоком и Варшавой перевозил раненых и боеприпасы, обмундирование и консервы, пушки и бензин. Из-под Берлина привез домой маленькую бронзовую медаль за Победу над Германией в Великой Отечественной войне и накрепко привинченный к гимнастерке орден Красной Звезды.

...Короткая передышка и снова победа! бесконечно знакомые дороги.

Вряд ли в Москве найдется новый дом, стройка, где бы не лежал кирпич, привезенный Николаевым.

Тридцать лет за рулем! За плечами сотни тысяч километров. И хоть на голове серебрятся только остатки когда-то пышной шевелюры, душа по-прежнему молода.

— Николаев! Принимай панелевоз. Будешь возить на Юго-Запад дома!

И вот тяжелая пятнадцатитонная машина под управлением Александра Александровича мчится вдоль Минского шоссе. Высокие металлические конструкции прочно держат в своих негнущихся стропфах огромную серо-белую панель. Снова день за днем сменяются маршруты: Юго-Запад, Хорошево, Мневники, Кузьмовская слобода...

...Этот по-всеннему солнечный мартовский день был таким же, как все. Быстро идет машина под уклон. И вдруг за секунду — поворотом на перекрестке вспыхнул красный зрачок светофора.

— Стоп! Дальше ехать нельзя!

На перекрестке оказался переполненный пассажирами автобус. Но панелевоз, хотя и заметно снизив скорость, продолжал двигаться вперед. Предвидя неминуемое столкновение, милиционер-регулятор резко и пронзительно завысил. Однако панелевоз продолжал двигаться. Не прекращая свистеть, регулятор победил на перекрестке. Буквально в двух шагах от автобуса панелевоз, тяжело задрожав, наконец, встал.

В таких случаях шофер-нарушитель должен немедленно подойти к инспектору и дать объяснение. Но на этот раз водитель, как видно, не думал выходить из машины.

— Товарищ водитель! — резко сказал работник милиции, привычным движе-

нием открыл дверку кабины и тут же неожиданно замолчал. Он увидел упавшую на асфальт рулевою колонки обложку сегоднешнюю голову водителя. Его широко открытые глаза застыли вдалеке, уже ничего не видящим взглядом.

Откуда-то появившийся высокий мужчина-врач взял руку Николаева и, поддерживая ее несколько секунд, произнес:

— Смерть наступила мгновенно.

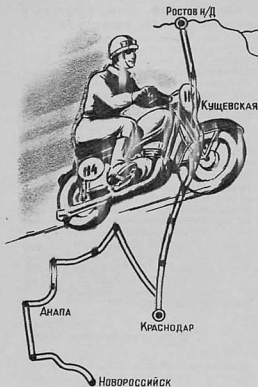
— Почему же все-таки такая тяжелая машина остановилась? — спросил кто-то. — Ведь здесь уклон и, теряя сознание, водитель, конечно, не мог управлять автомобилем.

— Именно он и остановил машину, — заявил шофер автобуса. — Смотрите, вот здесь у автомобиля замок зажигания. Уже в самый последний момент водитель панелевоза принял единственно правильное решение: теряя сознание и силы, он успел выключить зажигание и сознательно не сжал машину со скорости. Только благодаря этому катастрофа была предотвращена. Это мог сделать лишь человек огромной силы воли.

Такой подвиг совершил в мирные дни простой советский гражданин, шофер Александр Александрович Николаев.

Л. УБЕРСКИЙ,
директор автобазы № 25
Мостройтранс.

МОТОРАЛЛИ «РОССИЯ»



рally удалось. Оно вылилось в яркий праздник, оставивший хорошее впечатление и у участников, и у зрителей, встречавших мотоциклистов на всем пути — до Черного моря.

К пункту сбора

Восемнадцать команд самостоятельных автомобильных и первичных организаций ДОСААФ изъявили желание участвовать в rally.

В командах были представители самых различных профессий — рабочие, служащие, студенты — пожилые и юные, мужчины и женщины, опытные мотоциклисты и совсем недавно севшие за руль.

В первых числах июня из разных областей Российской Федерации двинулись в дорогу rallyсты. По лучшему маршрутам лежал их путь в Ростов — пункт сбора. Пробег к нему составлял первый, и, как потом выяснилось, решающий этап соревнований.

Каждый пройденный километр — одно зачетное очко. Хорошо, если команда движется, скажем, из Кировской области и самый кратчайший путь к Ростову превышает 2000 км. Ну а как быть, если участники живут в Таганроге или даже в самом Ростове. Оказывается, и здесь можно найти выход. Две команды самостоятельного спортивно-технического клуба «Ростельмаш» 5 июня отправились в дальний прогреб по маршруту Ново-Шахтинск — Изюм — Харьков — Пятигорск и вернулись 10 июня в Ростов, имея в активе около 2000 км, т. е. не меньше, чем команды rallyстов из дальних областей. Таганрогские же мотоциклисты («Кожзавод») понадеялись только на дополнительные соревнования и по прибытии к пункту сбора записали всего по 69 очков.

Таким образом, основные претенденты на звание чемпионов РСФСР по моторалли определились уже в Ростове. Ими были участники, преодолевшие самый длинный путь — команда завода Кировского совнархоза, выпускающего мотороллер «Явтак», команды Подольского механического завода, «Ростельмаша», Ленинградского технологического института и автотранспортного треста Ленсовнархоза.

Ростов — Краснодар — Новороссийск

В общей сложности на первом этапе мотоциклисты преодолели десятки тысяч километров. И вот они сошлись в Ростове. Хозяева радушно встретили гостей.

В честь участников первых rally на стадионе «Динамо» состоялся красочный праздник моторных видов спорта.

Каждый из следующих двух этапов соревнований включал однодневку и фигурное вождение. Подавляющее большинство участников успешно справились с этой чисто спортивной частью rally, так что заметных изменений в положении команд не произошло. Да и не только спортивной стороной примечательно rally РСФСР. Гораздо важнее другое: на всем протяжении пути от Ростова до Новороссийска в Ростове в настоящее время праздник моторспорта.

Да бы ни проходили rallyсты — по кубанским станциям, курортным городам или промышленным центрам — всюду собиралось множество зрителей. Участники встречали с цветами и оркестрами. На каждом КП возникали задушевные беседы с населением. И можно смело поручиться за то, что эти встречи зажгли сердца многих — и юных, и пожилых.

Незабываемы были эти rally и для участников. Многие впервые узрели южные районы родной страны — тихий Дон, буйное цветение кубанских садов, серпантин горных дорог, море, залив. И каждый истокник почувствовал, что моторспорт — не только средство физической закалки и овладения техникой, но также источник духовной бодрости.

Когда почитали результаты

После подведения итогов выяснилось, что командное первенство выиграли вятско-полянский спортсмены, на последующих местах — досафовцы Подольского механического завода и «Ростельмаш». Победителем в личном зачете также стал спортсмен из Вятских Полян — В. Камзолов.

В соответствии с традициями rally многие участники были награждены призами и памятными подарками.

Два приза журнала «За рулем», установленные для спортсменов, показавших лучшие результаты среди женщин и rallyстов пожилого возраста, завоевала работница Таганрогского механического завода Зоя Левицкая и пятидесятидвулетний Николай Гудков из Горьковского машиностроительного комбината.

Любопытная деталь: примерно пятая часть всех участников выступала на собственных мотоциклах, каждый четвертый ехал в шлеме своего отца. Были даже семейные экипажи.

Сейчас серьезно надо подумать о том, как сделать моторалли массовым. Для этого необходимо решить несколько принципиальных вопросов и прежде всего вопрос о Положении для этих встреч.

На наш взгляд, дополнительные соревнования — однодневки и фигурное вождение — в rally включать не следует. Они — «инородное тело», только осложняющее организацию слета мотоциклистов. Достаточно сказать, что для судейства этих соревнований потребовалось привлечь более 40 судей.

Правила rally узаконены ФИМ и «лучшесть» их вряд ли имеет смысл. Это и без того достаточно интересное

Наш спортивный календарь обогащается новым видом соревнований — мотоциклетным rally, которое впервые было проведено в июне этого года.

Оговоримся сразу, что rally — не соревнования в обычном смысле (на скорость, регулярность движения и т. п.), а слет мотоциклистов, выезжающих из разных пунктов и финиширующих в месте, где назначен сбор. В этом отношении моторалли сродни звездным прогребам, которые культивировались в СССР очень давно. Правда, аналогия здесь не прямая. Прогреб носит чисто агитационный характер. В rally же непременно присутствует спортивный элемент — в частности, определяется победитель в командном и личном зачете.

Устроители первого Всероссийского rally по ряду причин (о них мы скажем особо) дополнительно ввели в программу два соревнования: на регулярность движения и фигурное вождение. И хотя это противоречило международному регламенту, слет rally — его доступность, практичность, познавательное значение — сохранялись.

Теперь, после финиша в Новороссийске можно утверждать — Всероссийские





Завтрак участников моторалли.

соревнование. Очень важно соблюдать принцип определения командного победителя, записанный в регламенте; там сказано, что победитель определяется путем умножения дистанции (в километрах) между городом, в котором расположен клуб, и местом, где проводится ралли, на количество мотоциклов этого клуба, прибывших к месту старта в установленное время и в соответствии с правилами.

И участники, и организаторы высказали желание сделать ралли Ростоа — Краснодар — Новороссийск традиционными. Причем было предложено к участию в них приглашать и мотоциклистов из других республик.

Неудачно выбраны были сроки проведения соревнований. Большинство вузов не смогло прислать свои команды, так как шла экзаменационная сессия. Очевидно, их надо сдвинуть на июль — август — время студенческих каникул и массовых отпусков трудящихся.

Хорошая организация

Успех соревнований не пришел сам по себе. И здесь хочется назвать людей, отлично подготовивших трассу, обеспечивших хороший прием участников, организовавших яркие праздники в Ростове, Краснодаре, Новороссийске. Это прежде всего председатели Краснодарского краевого и Ростовского областного комитетов ДОСААФ В. Трегубенко и В. Юрченко, председатели Новороссийского горкома ДОСААФ П. Скрипкин, работники местных автомотоклубов, активисты, судьи.

И горячие кофе, и бутерброды на трассе, и оркестр, и вертолет над стадионом — все это было сделано по инициативе местных работников. На соревнованиях не было разного рода уполномоченных из Москвы, которые (чего греха таить!) своей мелочливой опекой иногда приносят больше вреда, чем пользы.

Надо доверять местному довоенному активу, общественности, давать простор инициативе — тогда больше будет у нас хорошо организованных соревнований.

Итак, моторалли в полный голос заявили о своем существовании. Теперь нужно позаботиться о том, чтобы они не остались незаконнорожденным ребенком. И в Правилах соревнований, и в классификации должен быть раздел «Мотоклассические слеты». Тогда ралли будут ралли. И организаторам их не потребуется прибегать к разного рода ухищрениям вроде однодневок и фигурного вождения, чтобы начислять участникам классификационные очки.

И еще одно пожелание. Пусть вслед за моторалли «Россия» появятся его младшие братья, «дупитин» «Украина», «Кавказ», «Прибалтика» и т. д.

П. РАЗЖИВИН,
судья всесоюзной категории.

На трассе МИРА и ДРУЖБЫ

С 4 по 9 июня проходили первые международные автомобильные ралли «За мир и дружбу» с участием спортсменов пяти стран — Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши, Чехословакии и Советского Союза. В предыдущем номере сообщалось о начале соревнований. Продолжим рассказ о ходе пятнадцатидневной спортивной борьбы на 5000-километровой дистанции ралли.

В АТМОСФЕРЕ СЕРДЕЧНОСТИ

Хочется начать с краткого описания двух эпизодов, ослепивших, неподбери проекторов, всю перспективу соревнования. Один из них имел место до старта, второй на первых километрах пути. Но каждый по своему ярко отразил тон дух доброжелательности и солидарности, который царил между участниками соревнований.

Венгерские спортсмены выступали в ралли «За мир и дружбу» не на клубных, как все остальные спортсмены, а на своих личных автомобилях. Это объясняется своеобразием принятых в Венгерской Народной Республике норм развития автомобильного спорта. Вполне естественным для автомобилистов Венгрии было несколько сложнее хорошо подготовить машины к трудному испытанию. В самый последний момент выявилась необходимость что-то заново отрегулировать, проверить, заменить. И тут, когда до старта оставалось уже совсем немного времени, свое слово сказала дружба. Советские спортсмены вместе с работниками МЗМА помогли своим будущим конкурентам привести машины в состояние полной боевой готовности. В короткий срок все препятствия к выступлению на равных началах были устранены. Экипажи принимали старт.

Но не успела еще последняя машина выехать за ворота Московского государственного ипподрома, откуда начался большой спортивный марш на Прагу, как стало известно, что...

Автомобиль «Шкода-Октавия-супериор» № 31, отличаясь закончив ипподромные гонки (со вторым результатом в своем классе), пробился через толпу, окружающую КВ-1, и устремился по Ленинградскому проспекту. Справа — стадион «Динамо». Слева за розаной стеной подстриженного кустарника ряды немцышки: Вадим — за рулем, на проезжую часть шоссе высочил человек. Ноги vanno плохо слушались его. Тормозить было поздно. Водитель хотел избежать пыльного заезда и повернул машину влево.

Но человек неожиданно сам бросился назад под колеса автомобиля. Расстояние между ним и машиной уменьшилось до катастрофического. И тогда водитель, чтобы какой угодно ценой избежать наезда, решительно рванул руль вправо. Поворот был таким резким, что «Шкода» опрокинулась. Нарушитель порядка движения остался цел и невредим. А чехословацкие спортсмены автоклуба СВАЗАРМ Ирих Манн и Ярослав Сустр уже не смогли продолжить соревнование. Рискуя жизнью, они избежали аварии, которая, безусловно, могла бы омрачить большой спортивный праздник автомобилистов пяти стран.

ПЕРВЫЕ РАДОСТИ И... ОГОРЧЕНИЯ

Поток разноцветных автомобилей с крупными номерными знаками на кузовах устремился в сторону Ленинграда. Прогонены Калинин, где участники только встретили массу зрителей, Вышний Волочек. На 342 километре Ленинградского шоссе раллисты повернули обратно. Ночь прошла в непрерывном движении.

На рассвете одно за другим было проведено два дополнительных состязания — линейная гонка под Городиной и езда с постоянной скоростью на Куркинском-Машинском шоссе.

О спортивных результатах гонки яряд ли стоит говорить. Следует отметить лишь неподготовленность калининских судей и проведение этого состязания. Хронометраж здесь был настолько плох, что организаторам, что международное жюри вынуждено было аннулировать результаты гонки. Случай, прямо скажем, чрезвычайно редкий в практике международных встреч!

Итоги состязания на Куркинском-Машинском шоссе оказавшие существенное влияние на исход борьбы за призовые места, заслуживают внимательного рассмотрения.



После короткой остановки около Химкинского речного вокзала раллисты трогаются в путь на Минск.

Фото Ю. ПОЧЕПЦОВА.



СССР

Советский экипаж № 73 в составе Фридриха Машкевича и Владимира Семеновского, показавший лучший результат в классе автомобилей «Волга» и «Татра», в момент соревнований на Куренишо-Менцишском шоссе.



Участников ралли на всем маршруте сопровождала большая группа советских журналистов. В аэропорте корреспондент газеты «Советская Россия» Иван Фролов интервюирует победителей первых этапов соревнования. Артура Бренциса и Сергея Тениша.

Линейная гонка под Кубинкой. Судья на старте заслуженный мастер спорта А. Н. Силин.

Вот таблица результатов соревнований в движении с постоянной скоростью между национальными командами, бо-
ровшимися за «Главный приз».

Страны	Стартовало экипажей	Финишировавших экипажей	Получило штрафные очки	Сумма штрафных очков
СССР	6	6	1	1
Польша	6	6	0	0
ГДР	6	6	1	15
Чехословакия	6	6	0	16
Венгрия	6	6	1	46



ПОЛЬША



Оба свидетельствуют прежде всего об успехе советской и польской команд. Неудачно сложилось, однако, соревнование для спортсменов Чехословакии, которые, выиграв гонку на Московском ипподроме, фактически являлись лидерами ралли. У них почти все участники допустили нарушения режима движения и, естественно, поплатились за это.

Всего без штрафа закончили это сложное соревнование 25 экипажей из 69, а том числе шесть чехословацких. Но, увы, пять из них не входили в состав национальной команды. Получилось так, что средний суммарный показатель всех экипажей этой страны оказался лучше, чем у участвовавших в розыгрыше «Главного приза».

Утром второго дня соревнований, когда гонка шла на обратном пути к Москве, сделали короткую остановку в районе Химкинского речного вокзала, судейская коллегия объявила положение национальных команд и десятку лучших экипажей. В этом сообщении, которое широко обошло печать, содержалось и сожаление о некоторых ошибках. Правильным было, пожалуй, только то, что лидерство после прохождения первых 700 километров захватила национальная команда Советского Союза. Все остальное нуждалось в уточнении, так как отражало ошибки хронометража линейной гонки под Гордией. Вот как, например, выглядела в порядке зачета первая лучших экипажей, объявленная в то время: № 68, 72, 49, 16, 73. В действительности же по уточненным данным с первого по пятое место занимали № 49, 72, 73, 74, 75. А это значит, что лидером соревнований после первого участка был советский (№ 49), а не чехословацкий (№ 68) экипаж в составе Артура Бренциса и Сергея Тениша, выступавший на «Москвиче». Второй результат имели Ярослав Фац и Мартин Гавел (Чехословакия) на автомобиле «Татра», третий — рижские спортсмены Фридрих Машкевич и Владимир Семеновский на «Волге». В числе десяти лучших был один экипаж ГДР (№ 16), два чехословацких (№ 72 и 35) и семь советских.

ОТ МОСКВЫ ДО БРЕСТА

Условия дорожных соревнований на этом участке, да и на последующих, были довольно просты. Поэтому изменения в «турнирной таблице» почти целиком зависели от скоростных состязаний. А их состоялось между Москвой и Брестом три — две дорожные гонки и фигурное вождение.

Обе гонки уверенно выиграли чехословацкие спортсмены. Особенно эффективны были звезды на автомобилях «Татра», которые, как известно, способны развивать скорость до 170 км/час. На 5-километровом отрезке шоссе под Кубинкой лучшим был экипаж № 70 — Ярослав Павелка и Иван Мичик (147 км/час со стартом с места). В гонке под Минском отличился экипаж

№ 68 — Алоис Марк и Любомир Рек (132,6 км/час).

Советские «Волги» в этих условиях показали в первом случае максимальную скорость около 120 км/час (Анатолий Швачко и Арнольд Дамбис), во втором — 127,2 км/час (Алексей Карамышев и Александр Бушмин). Скорость «Москвичей» на обоих трассах была заметно ниже, чем у «Волг».

Соревнования по фигурному вождению, состоявшиеся на одной из центральных площадей Минска, проходили в интересной спортивной борьбе.

Лучшее время при выполнении упражнений в Минске показала группа польских спортсменов, выступавших на микролитражных (744 см³) автомобилях «Сирена». Для прохождения дистанции каждому экипажу на «Сирене» в среднем требовалось по 126 секунд; тогда как на «Татрах» расходовалось по 222 секунды, на «Выршавках» — по 190, на «Волгах» по 146 и т. д.

В соревнованиях по фигурному вождению при прочих равных условиях побеждал тот, кто выступал на автомобиле более легком, малогабаритном с наименьшим рабочим объемом цилиндров. Это было правилом. Приятным исключением на него явился успех советского экипажа № 49. Лидером ралли, хотя они и выступали на «Москвиче» (1360 см³), удалось благодаря высокому мастерству показать абсолютно лучший результат.

Окончательные итоги соревнования на территории СССР показали, что национальные команды СССР уверенно идут вперед: других команд с отрывом в 63 зачетных очка. На втором месте — автомобилисты Чехословакии, на третьем — ГДР (их отделило друг от друга всего одно очко).

В десятке сильнейших увеличилось количество и улучшилось положение советских экипажей. Чехословацкий экипаж № 72, плохо справившийся с фигурным вождением, сразу оказался отброшенным со второго на двадцатое место. В лидирующую тройку вошли наши экипажи № 73 и № 74. С четвертого на четвертое место переместился экипаж № 35 — будущих победителей ралли в составе Валды Бобек и Ярослава Мансфельда. Улучшил свое положение и экипаж № 16, выступавший на «Вартбурге» (Курт Отто и Герман Ханф, ГДР).

В клубном зачете вперед также была советская команда — Горьковского автомобильного клуба ДОСААФ.

С хоршей надеждой на успех вступили наши спортсмены на польскую землю.

ПО ДОРОГАМ ПОЛЬШИ, ГДР И ЧЕХОСЛОВАКИИ

Под Росцишвом состоялся первая гонка, которая явилась серьезным экзаменом для наших автомобилистов. Чехословацкие спортсмены выиграли ее с большим преимуществом. Экипажи на «Татрах» в среднем затрачивали на 9 км горного пути по 440 сек. на «Шкода» — по 487. «Волги» же преодолевали это расстояние за 494, «Москвичи» за 522, «Тобойды» за 571 секунду. Еще более внушительного превосходства добились отдельные экипажи, стремившиеся к победе в личном зачете.

В связи с этим к концу состязаний в Польше в группе сильнейших произошли весьма существенные изменения.

Старт (типа Ле-Ман) скоростной шоссейно-кольцевой гонки в Лодзи.

«Волга» на пункте контроля времени во Вроцлаве (Польша).



Скоростные состязания по автомобильному слалому (фигурному вождению) на одной из центральных площадей Берлина.

Лидером соревнований стал экипаж № 35. На второе место вышел экипаж ГДР под стартовым № 16. Советские спортсмены занимали соответственно с третьего по восьмое место. В десятке лучших оказались два новых чехословацких экипажа-№ 41 (Мирослав Фоусек и Олджик Горсак) и № 32 (Иозеф Виднер и Ярослав Бобек). Заметно сократился и несправе между советской и чехословацкой национальными командами.

На территории ГДР во время скоростного подъема на гору Куфаузен вновь произошла смена лидера ралли. Им стал экипаж № 16, выигравший у своего главного соперника — экипажа № 35 пятнадцать секунд. В целом же наилучших результатов на дорогах ГДР неожиданно добился венгерский экипаж № 21 (Тибор Зелес и Ференц Козма) на автомобиле «Вартбург».

Советских спортсменов во время этой гонки постиг ряд неудач. Три наших автомобиля, не вписавшись в поворот, вылетали за пределы дороги. Один из них перевернулся. И хотя все экипажи мужественно продолжали борьбу, каждый из них, как не уложившийся в контрольное время, был наказан большим количеством штрафных очков.

В десятке лучших осталось только пять советских экипажей, а нашу национальную команду от чехословацкой стало отделить всего 12 очков. Можно было не сомневаться в том, что на территории своей страны чехословацкие раллисты приложат все силы к тому, чтобы ликвидировать этот разрыв и добиться лидирующего положения как в командном, так и в индивидуальном зачете.

Горная гонка под Экке-Гомо (в 300 км от Праги) была вроде как чисто домашним делом чехословацких автомобилистов. Девять из экипажей показали наивысшую скорость. Примерно также складывалась для хозяев трассы и заключительная дорожная гонка под Захином. Но тут произошло неожиданное.

Экипаж № 32, стремясь к достижению наивысшего результата, слишком увлекся и потерпел аварию. Она привела к тому, что в контрольную карту экипажу было записано более сорока штрафных очков, и он переместился с общего пятого сразу на пятидесятое первое место. Это свело на нет усилия всей чехословацкой команды.

ПОБЕДЫ СОВЕТСКИХ СПОРТСМЕНОВ

Советские спортсмены сохранили свое преимущество и в итоге выиграли «Главный приз» ралли. Чехословацкой национальной команде пришлось довольствоваться вторым местом. Третий результат имела команда ГДР, четвертый — Польша, пятый — Венгрия.

Большого успеха добились команды наших автомотоклубов. Спортсмены ДСО «Труда» (Москва) оказались победителями среди 23 клубных команд, участвовавших в ралли, второе место заняла команда римского автомотоклуба ДОСААФ.

Наши экипажи были лучшими во всех классах автомобилей, где они выступали. Более того, в каждом из них заняли по три призовых места подра. Таким образом, советские мастера на «Волгах» опередили чехословацких спортсменов, стартовавших на «Татрах», наши гонщики на «Победах» взяли верх над польскими раллистами, которые шли на «Варшаве».



На финише автомобильного ралли «За мир и дружбу» в Праге.

В классе «Москвичей» победа была одержана в состязании с венграми, выступавшими на машинах той же марки. Все пятнадцать советских автомобилей, принявших старт 4 июня в Москве, 9 июня успешно финишировали в Праге. Между тем тринадцать машин (пять «Вартбургов», шесть «Варшав» и две «Шкоды») не достигли цели главным образом ввиду технических неисправностей, возникших в пути.

В общем индивидуальном зачете (безотносительно к классу машин) достижения советских автомобилистов были не несколько скромнее. Здесь победа осталась за Вацлавом Бобком и Ярославом Мансфельдом (Чехословакия, «Шкода»,

27,90 зачетных очков). Второй приз получили Курт Отто и Герман Ханф (ГДР, «Вартбург», 28,14 очка), третий — Мирослав Фоусек и Олджик Горсак (Чехословакия, «Шкода», 28,52 очка).

У наших спортсменов следующие показатели:

4. А. Врендис — С. Теншиш (28,69, М-407)
5. Ф. Машкович — В. Сезеневский (28,82, М-21)
7. Е. Веретов — В. Шавелев (29,58, М-407)
8. А. Карамышев — А. Вушмане (29,71, М-21)
9. В. Орлов — Р. Козлов (29,96, М-407)
11. Е. Лисафьев — И. Галанин (30,74, М-21)

13. А. Понизовкин — Ю. Чвилов (31,19, М-407)
20. П. Казьмин — Я. Рбинин (35,35, М-21)
21. А. Шапачо — А. Дамбис (35,58, М-21)
25. В. Токтомонов — В. Лапин (38,54, М-407)
30. Ю. Лесовский — В. Егоров (40,14, М-407)
34. Д. Ворсов — В. Савин (44,14, М-20)
38. Ю. Андреев — Р. Пугачев (44,94, М-21)
44. П. Жуков — Н. Климанов (62,60, М-20)
45. В. Кулябин — В. Ревякин (54,53, М-20)

В заключение хочется подчеркнуть, что первый опыт проведения такого чрезвычайно сложного по своей организации соревнования, нашим являлось ралли «За мир и дружбу», вполне удался. Состязание прошло как яркий праздник дружбы спортсменов-автомобилистов. Оно вызвало горячий отклик со стороны многочисленных зрителей на

всем маршруты. Гонщики, организаторы, автолюбители единодушны в своем мнении — такое соревнование следует сделать традиционным, состав его участников расширить, в нем должны встречаться автолюбители не только социалистических, а и капиталистических стран.

Записки участников

Вместе с другими советскими спортсменами нам выпала честь принять участие в международных ралли «За мир и дружбу». Советская команда добилась в этой встрече хороших результатов. Но они могли быть лучше, если бы не те досадные ошибки, которые имели место при подготовке и проведении соревнования.

Успешное выступление в международных автомобильных соревнованиях в большой степени зависит от правильного комплектования команды, подбора автомобилей, подготовки машин и участников. В этой связи нельзя не признать тактической ошибки Автомобильного комитета ФАМС включение в состав национальной команды СССР экипажа на автомобиле «Победа». Как показал опыт проведения соревнований, выступая на «Победах» сейчас нельзя рассчитывать на успех в абсолютном зачете. Более правильным было бы включение в состав национальной команды экипажа на автомобиле «Москвич-407».

Другой ошибкой, допущенной Автомобильным комитетом, следует считать отсутствие в нашей национальной команде опытных эстонских раллистов на их хорошо подготовленных автомобилях.

Это тем более досадно, что подготовка к соревнованиям машин участников ставилась желать лучшего. Далеко не все возможности в этом отношении были использованы на Московском заводе малолитражных автомобилей и особенно на Горьковском автозаводе.

Большинство стартов на скоростных состязаниях давалось с места, с заведенными двигателями. Правильно взятый старт определял успех или провал. Но не все советские спортсмены правильно стартовали. Некоторые из них вместо трогания с пробуксовкой сцепления резко отпуская педаль. Колеса пробуксовывали по асфальту, двигатель терял обороты, и лишь после этого автомобиль начинал медленно разогнаться. В этом сказывалась недостаточная подготовленность наших раллистов. Принятие старта и прохождение поворотов советскими спортсменами надо отработать более тщательно.

Наши «Москвичи» по динамическим

Автомобильные ралли «За мир и дружбу» в ближайшее время могут стать одним из самых популярных европейских соревнований этого типа.

Москва — Варшава — Берлин — Прага.

Б. КУЗНЕЦОВ.

Фото автора.

качествам не уступали «Шкодам». Они быстрее разогнали до 50—60 км/час. Но максимальная скорость у «Москвичей» ниже. Поэтому на участках скоростных гонок, позволяющих идти с высокими скоростями, мы проигрывали. На коротких же трассах, где разгонная динамика автомобиля играла большую роль, как максимальная скорость, результаты были в нашу пользу, хотя зарубежные автомобили гораздо ниже и поэтому более устойчивы на поворотах.

Ралли «За мир и дружбу» было хорошо организовано. Заправка везде производилась без задержек, на многих пунктах КВ выдавались черное кофе, бутылки, вода; стояли умягчители, в Польше, например, пункты КВ были оборудованы часами с большими циферблатами. Стрелки приводились в движение либо механизмом, либо их переводил каждую минуту судья, что избавляло спортсменов от напрасной траты времени для проверки часов. Все это следовало бы перенять и нам при проведении таких соревнований.

Проезжая по территории дружественных нам стран, мы везде встречали хороший прием. Днем и ночью жили в городах и деревнях приветливыми участниками соревнований, забрасывали нас цветами. Особенно хочется отметить высокую дисциплину населения и водителей транспорта. На всем пути следования по Польше, Германской Демократической Республике и Чехословакии мы смогли благодаря этому двигаться на высоких скоростях.

Сравнивая прошедшие соревнования с автомобильными ралли «1000 озер» в Финляндии, надо сказать, что по сложности трассы и скоростных составлений финское ралли было труднее и интереснее. Будем надеяться, что организаторы следующего международного ралли «За мир и дружбу» подыщут такие трассы, которые позволят в большей степени выявить спортивное мастерство участников, а не только техническое превосходство автомобилей.

Мастер спорта А. БРЕНЦИС.
Мастер спорта С. ТЕННИШЕВ.

Пожалуй, ни одно соревнование советских мастеров спорта не вызвало так много способных гонщиков, как первенство в Курске. Чемпионкой Федерации неожиданно стала второразрядница Галина Лашина, всего год занимающаяся мотоспортом. Победа двадцатилетней фрезеровщицы «Ростовлад» над мастером спорта Р. Ивониной и В. Липской была не единственной сенсацией первенства. Яркое впечатление осталось от выступления ее сверстника Г. Мотова и Д. Попова — новых чемпионов РСФСР в классе мотоциклов с колясками. Экипаж свердловских спортсменов Д. Блеснев, боевым духом доказав свое умение бороться до конца. Стремительную темповую езду продемонстрировали ростовские перворазрядники Ю. Марков и А. Ласковец. З. Борisenko из Нальчика, свердловский Р. Солдаткин, ярославский спортсмен С. Ястребов, ижевский дзюдоист В. Поддубный, курганец Ю. Сороков — словом, целая когорта способных молодых спортсменов.

За год, отделяющий нынешнее первенство от прошлого года соревнований Российских мастеров спорта в Ростове, произошли два отчаянных перемены. Значительно выросла тактическая зрелость гонщиков и главное они стали гораздо лучше работать с техникой: лишь немногие участники (не считая юншеской) покинули поле боя из-за несправности мотоциклов.

Первенство в Курске со всей очевидностью показало также, что в Российской Федерации находится крайний резерв развития мотоспорта, который приобретает все большую популярность и признание. Число заявок на участие в первенстве в четыре раза превышало запланированную «норму». Многие спортсмены, не получившие вызова, приехав в Курск на свои личные средства, приняв участие в соревновании Орла, но даже из далекой Сибири. Среди нескольких тысяч зрителей были и инородцы, прибывшие лишь затем, чтобы посмотреть состязания сильнейших кроссменов России.

Все это радостные и обнадеживающие факты. Но было бы ошибкой не увидеть за ними другого, что заставляет бить тревогу.

Ахиллесовой пятой у российских мотоспортсменов по-прежнему остается индивидуальное мастерство. Почти все участники первенства в Курске стремились добиться успеха с помощью напора, энергии, смелости, но никак не за счет отточенной техники. Такое отставание тем более обидно, что среди российских гонщиков много способной молодежи, прекрасного материала, из которого можно «вылепить» настоящих мастеров. Увы, за исключением свердловчанина М. Гребкина, воспитавшего трех чемпионов РСФСР, и ростовского тренера Г. Бонкова, подготовившего несколько хороших гонщиков в классе до 125 см³, в Российской Федерации, как показало первенство, нет квалифицированных наставников.

Многие тренеры, по их собственному признанию, имеют смутное представление о соревнованиях кроссовых трасс, и о рациональных приемах вождения мотоциклов. Все их усилия направлены на то, чтобы воспитанники набрали необходимое количество классификационных очков для получения спортивного разряда. Подобная система подготовки



Соревнования окончены. Начался разъем участников. Советские спортсмены на приезде по пути домой обмениваются воспоминаниями о перипетиях спортивной борьбы.

РЕЗЕРВОВ НЕПОЧАТЫЙ КРАЙ

К итогам личного первенства РСФСР по мотокроссу

спортсменов порождает так называемые «очковые мастера» — гошники, получающих это звание не за внушительные победы и отличную технику езды, а за очки, которые можно «заработать», занимая восьмые представленные места в соревнованиях. С радостью таких «мастеров» мы столкнулись на мотокроссе. Более чем скромно выступили иркутянин К. Куликов, представители Ростова Н. Устинов и А. Сумский, Р. Ишимов из Свердловска, краснодарец Е. Мечковский. Как показал просмотр анкет участников, высоким достижением, например, у К. Куликова было первое место в областном кроссе. Не слишком ли это скромный результат для присвоения звания мастера спорта?

На первенстве РСФСР можно было наблюдать, как появляются «очковые мастера». В классе до 750 см³, например, не оказалось достаточного числа мастеров спорта для того, чтобы классифицировать соревнования по первой группе. Тогда была объявлена «тотальная мобилизация» мастеров, выступавших в других классах. Не беда, что свердловчанин сидел на мотоцикле курского спортсмена, не беда, что через 200 метров после старта «завербованные» возвращались с трассы — лишь бы дать зачетные очки. Погоня за очками превратилась в самоцель, которая кое-кому затмила спорт.

Первенство РСФСР еще раз показало серьезные изъяны нынешней классификационной системы, порой рождающей не подлинных мастеров, а кандидатов в мастера.

Опыт показывает, что высокой индивидуальной техники в мотоспорте можно достичь, лишь приобщившись к мотоциклу с ранних лет. Победитель первенства РСФСР среди юношей Виктор Арбеков вот уже два года почти не знает поражений. Одна из причин его неизменных успехов состоит в том, что Арбеков с 9 лет возился с мотоциклом.

Кроме представителей Московской области, занимавших четыре первых места, остальные участники звездной юной сборной — неопытные новички. Они едва одолели трассу. Витить их в том, что они не доросли до ответственных соревнований, нельзя — большинство юношей начали занятия мотоспортом лишь в 16 лет. В таких случаях несколько месяцев уходит на подготовку новичков, а тема черной полторы годами — жизнь юношеский возраст. По-видимому, в автомобильных клубах, Домах пионеров и в

школах Российской Федерации нужно создать секции юных мотолюбителей. Именно в них должно проводиться начальное обучение с тем, чтобы, получив права, к трюну попадали уже сложившиеся мотоциклисты. Тогда на первенствах будут выступать не новички, а подлинно юные мастера.

Система отбора на первенства РСФСР вообще страдает серьезными недостатками. Сортировку заявок, отсев и отбор участников производят тренеры ЦАМКА, которые оторваны от периферии и руководствуются лишь анкетными данными. Поэтому в Курск не попали многие мотоспортсмены, достойные бороться за звание чемпионов.

При нынешнем развитии мотоспорта в РСФСР должен применяться принцип зонального отбора. Чтобы осуществить его, не потребуется даже дополнительных соревнований. В Российской Федерации проводятся межобластные встречи кроссоменов, матчи между городами и т. д. Следует только придать этим состязаниям более стройный характер, составить единый календарь и тогда путь к первенству РСФСР можно будет получать не из ЦАМКА, а завоевывать в борьбе.

В Курске был проведен любопытный эксперимент. Вне программы первенства по облегченной трассе состоялся заезд, в котором стартовали... мотороллеры. Это было по-настоящему интересное зрелище. Публика увидела острую спортивную борьбу с тактическими уловками, обгонами, бросками на финише и т. п. Победу завоевала спесарь-инструментальщик спортсмен третьего разряда Борис Головин. Ему был вручен специальный приз журнала «За рулем». Стартовавший на мотороллере чемпион РСФСР в классе до 125 см³ мастер спорта В. Шушманов был только седьмым. Оргкомитет соревнований во главе с председателем Курского областного комитета ДОСААФ И. Доценко поступил правильно, поддержав инициаторов этого соревнования.

Число курян ценен не только тем, что открывает новый путь увлечения в занятии спортом владельцев машин. Решением ФИМ с будущего года гонки на мотороллерах получают официальное признание и нужно постепенно накапливать опыт в проведении этих новых для нас соревнований.

М. ГРИГОРЬЕВ,
наш спец. корр.

г. Курск.



ЧЕМПИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

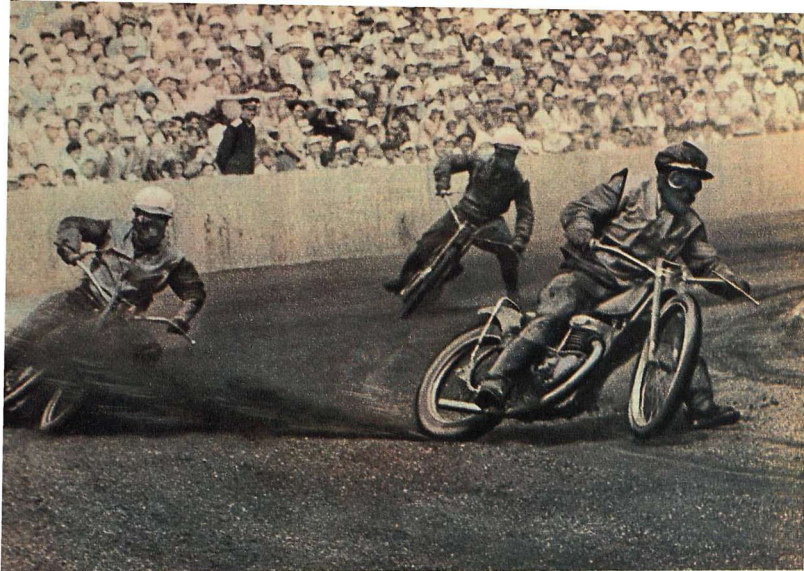
Класс машин	Фамилия	Общество, город
125 см ³ Женщины	Г. Лашина	ДОСААФ, Ростов
125 см ³ Мужчины	В. Шушманов	на-Дону ДОСААФ, Курск
175 см ³	Б. Кузнецов	«Труда», Новорос
350 см ³	И. Березин	ДОСААФ, Калинин
750 см ³	Ю. Савин	СКА, Свердловск
750 см ³ с июля 1980	Г. Мотов Д. Попов	СКА, Свердловск

— Мотороллеры на старте! — такия команда впервые прозвучала на первенстве РСФСР по мотоспорту в Курске.

Своею идеею, у нас появились эти удивленные и красивые машины. Понаблюдав, что мотороллеры пригодны лишь для езды по асфальтированным магистралям, а ныне, к сожалению, нет в стране уголка, где бы не пользовались ими. Мало того — энтузиасты решили припробовать, как будут вести себя эти машины на облегченной грунтовой трассе. Оказалось, хорошо. Остались довольны и сами спортсмены и зрители, с увлечением наблюдавшие за необычными гонками.

Не испугано, что мотороллеры взяли «большой старт».





Уроки мастерства

Ровно, Майкоп, Уфа. Июнь 1960 года. Дни острых спортивных поединков на гравельных дорожках между гонщиками Польши, Чехословакии и Советского Союза, дни возмужания советских мастеров, дни крепнущей дружбы.

Три соревнования — три разных результата.

В Ровно преимущество было за советскими спортсменами. Не имея достаточного опыта международных встреч, они все же выиграли гонку. Победитель соревнований Игорь Плеханов набрал 29 очков и показал себя спортсменом международного класса.

В Майкопе польские товарищи взяли реванш. Они заняли четыре призовых места из восьми и продемонстрировали большое тактическое мастерство. поляки покорили всех своими приемами прохождения поворотов. По сумме двух дней победил Андрей Погожельский.

Уфимские соревнования стали «коронным номером» чехословацких спортсменов. Отличная реакция на старте, исключительная острая езда на поворотах позволяли им добиваться победы в большинстве звездок. В этой встрече Рихард Кварда был вторым, Карел Полак — третьим, Ярослав Махач — четвертым, Антонин Новак — седьмым.

Для советских гонщиков уфимские соревнования были также довольно успешными. Игорь Плеханов занял первое место, Леонид Дробязко — пятое, Виктор Кузнецов — шестое.

После Ровно и Майкопа о наших гонщиках говорили: смелые, отчаянные, неудержимо рвутся к победе. После Уфы к этой характеристике можно добавить: успешно постигают тактическое мастерство соперников, стали лучше ориентироваться в сложных ситуациях.

Совсем недавно этого не было. Обычно наши спортсмены обходили своих со-

перников не там, где это наиболее выгодно, а где придется. Не обладая умением виртуозно проходить виражи, они часто упускали, казалось бы, явную возможность победить.

Первую заявку на тактическую зрелость сделал Борис Самородов. Вначале лидером пятого звезде, где стартовали три польских гонщика, был умуляй Януш Костеляк, предложивший очень высокий темп. Советский спортсмен принял его. Он внимателен, сосредоточен, он настойчиво ищет наиболее удобный момент для обгона и находит его. Мгновенный бросок мотоцикла Самородова следует по внутренней борозке, как раз в тот момент, когда лидер собирался принять кудалю справа. Победа, большая серьезная победа!

Своим блестящим выступлением Б. Самородов как бы подал сигнал к наступлению советских спортсменов. В одиннадцатом звезде прекрасный маневр

сделал Леонид Дробязко. Вначале он шлем, не делая попыток обйти соперника и тем самым упустил его бдительность. Но на выходе из второго виража Дробязко неожиданно вышел вперед и вырвал победу, вырвал продуманно, методично, красиво. Подобный же маневр с менюшками блеском провел в тринадцатом заезде Игорь Плеханов, опередивший Павла Мировского (Польша), лидировавшего до последнего виража.

Продвигались соревнования были большим шагом вперед для наших гонщиков. Они несомненно возмужали и уже составляют довольно серьезную конкуренцию опытным зарубежным спортсменам.

Но бить в барабаны и кричать «ура» пока что рано. Наши мотоциклисты еще уступают польским и чехословацким как в техническом, так и в тактическом мастерстве. Пока еще очень велика разница в результатах ведущей группы наших спортсменов и, так сказать, ее авторского состава.

Для примера возьмем наиболее благоприятно сложившиеся для нас старты в Ровно. Там мы имели 1—3—5—7 места. В сумме — 86 очков. Гонщики Польши набрали 69, чехи — 57. Второй состав советских гонщиков имел 27 очков. В среднем советские спортсмены получили на каждого из восьми всего лишь по 14 очков. А ведь в этот расчет не вошли четыре запасных гонщика. Другая картина у поляков — на каждого из них падает по 17 очков. Причем зарубежные гости приехали к нам не лучшим своим составом.

Нельзя считать случайной и нашу майскую неудачу. Лидеры соревнований в Ровно И. Плеханов и Л. Дробязко сумели занять здесь соответственно лишь седьмое и восьмое места. Сказалась привычка к мягкому грунту, более узкая дорожка.

Вызывает опасение и другое. Для участия в состязаниях нашим спортсменам приходится порой делать длинные, утомительные переводы из одного города в другой, причем в весьма короткие сроки. Гонщики успевают отдохнуть, и это сказывается на результатах. Думается, что не следует слепо копировать опыт зарубежных друзей. Ведь одно дело семи-восьмичасовые переводы, другое — находиться в пути три-четыре суток. Между состязаниями должны непременно быть хотя бы недельные интервалы.

До сих пор мы говорили о спортсменах, об их победах и поражениях. Но мотоциклетные гонки — особый вид спорта. Здесь победа зависит не только от самого участника. Результат гонки зависит и от того, как «чувствуют» себя его машина, насколько удобна форма, которую он надел, как подготовлен мотоцикл. Короче, его успех зависит от заботы, внимания и усилий многих людей. А с этим у нас не всегда бывает благополучно. Пока что остается острой проблема запасных частей к мотоциклам «ЭСО», на которых выступают наши гонщики. И порой советские спортсмены, участвующие в ответственных состязаниях, очень ограничены в дисках сцепления, клапанах пружинах, клапанах, поршневых кольцах, которые часто выходят из строя. Наши гонщики не имеют в достаточном количестве таких атрибутов спортивной формы, как мотоциклы, подлокотники, наколенники, очки.

Несколько слов о мотоциклах. Спортивная общественность с радостью узнала о постройке гравевого трека в Майкопе. Но для проведения больших соревнований он еще не приспособлен. Старт здесь находится в 50—60 метрах от парка. Выезжая на дорожку, гонщики не успевают даже как следует прогнать машину и принять должную посадку. Зато после финиша им приходится преодолевать более трехсот метров, прежде чем они попадут в парк.

Советские гонщики приближаются к международному рубякум в гравеом спорте. Это наглядно показали состязания в Ровно, Майкопе, Уфе, об этом красноречиво говорят высказывания наших друзей.

И пусть будет побольше таких замечательных встреч. Пусть станет еще крепче дружба Игоря Плеханова и Ярослава Махача, Леонида Дробязко и Ан-



Вызывает и так. Польский гонщик Станислав Кайсер неудачно вьют старт.
Фото Е. ШУЛЕПОВА.

рея Погосельского. Пусть снова и снова звучат над нашими мотодромами гимны Польши и Чехословакии. Пусть продолжатся дружеский спор оспу, смелости и мастерства.

Г. ЧЕРКАСКИЙ,
судья всесоюзной категории,
главный судья соревнований;
Л. НЕЧЕАЕВА,
зав. отделом спорта газеты «Ленинец»,
Башкирская АССР.

ПЕРЕМНЫ ПОРАЗИТЕЛЬНЫ

Владимир ЛАНГЕР,
руководитель спортивной делегации
Чехословакии

В этом прошлого года советские гонщики приехали в Чехословакию для участия в соревнованиях по гравеой дорожке. Тогда они были еще малоопытны и имели серьезные погрешности в технике. Другое дело теперь. Мы идали всего, но не такого бурного, такого поразительного роста. На этот раз в их лице мы встретили сильных соперников, которые мало в чем уступают лучшим зарубежным мотоциклистам.

ПРОБУЙТЕ СИЛЫ НА ЗАРУБЕЖНЫХ МОТОДРОМАХ!

Ростислав П. СЛОВЕЧИК,
руководитель спортивной делегации
Польши.

Советские спортсмены неплохо выступили в Ровно, но их успехи в этот раз были более удачными. Я имею в виду не количество призовых мест, а возмужание спортсменов, их тактическую зрелость.

Вашим Виктору Кузнецову и Борис Самородов не довольствуются так называемой силовой борьбой на дистанции, они отлично ориентируются в сложных, запутанных моментах гонок.

Очень эффективен был финиш 13 и 11 заездов у Плеханова и Дробязко во второй день украинские состязания. По выходе из последнего виража, когда их соперники отнесло на внешнюю сторону дорожки, они мгновенно выбрали место обгона и блестяще опередили лидеров заезда, обманув их умным тактическим маневром. Подобных моментов было немало.

Я уверен, что если бы советские гонщики побольше встречались с сильными противниками не только на советских,

На мой взгляд, Игорь Плеханов уже сейчас может смело участвовать в любых международных соревнованиях. Заметно вырос и другой советский гонщик — мотоцикл спорт из Одессы Леонид Дробязко. Их смело можно назвать советскими асами.

Встречи в Майкопе, Ровно и Уфе укрепили не только спортивные, но и дружественные связи гонщиков трех стран. Сноору советские спортсмены приедут в Чехословакию, да и мы еще не раз побываем в вашей гостеприимной стране.

До новых встреч, друзья!

но и на зарубежных мотодромах, то их спортивное мастерство совершенствовалось бы еще быстрее.

В Ровно и Уфе Дробязко была мягкой и на ней наши спортсмены выступили успешно. Майкопские же соревнования прошли для них менее удачно, потому что стартовать приходилось по дорожке с жестким покрытием. Мне кажется, что такое одностороннее воспитание очень вредит гонщикам. Пола в несколько обычных условия, они проигрывают, несмотря на хорошую спортивную форму. Вывод один — надо стараться чаще участвовать в международных гонках, пробовать свои силы на любых дорожках. Тогда наши спортсмены станут неуязвимыми.

Короти о состоянии гравеого спорта в нашей стране. В Польше имеется 35 гравеых дорожек и двадцать специальных клубов. Они существуют лишь на доходы, которые получают от продажи билетов на гравеые гонки.

Соревнований мы обычно проводим очень много: оно трекост шестидесяти только на командное первенство страны; всего же — около пятисот в год. Это позволяет гонщикам регулярно поддерживать хорошую спортивную форму.

ВОТ ОНИ, РЕЗЕРВЫ МОЩНОСТИ!

Подготовка мотоциклетного двигателя*

КАРТЕР

В двухтактном двигателе картер обеспечивает подачу рабочей смеси в цилиндр. Вот почему он не должен пропускать газы — это отрицательно сказывается на работе двигателя и приводит к снижению мощности.

Для большей герметичности обе половинки картера после разборки проверяют на плите и притирают. Между ними ставят бумажную прокладку, а еще лучше — тонкую шелковую нитку. Внутренние полости картера полируют. При механической обработке нужно следить за совпадением каналов картера и цилиндра.

Иногда наружные обоймы подшипников во время работы проворачиваются в посадочных гнездах. Для устранения этого дефекта необходимо проверить соосность отверстий и разгерметизировать их под подшипник. Также посадка наружных обоймы в гнезде была тугая, ее надо омеднить или хромировать по наружному диаметру. Если и это не дает желаемого результата, следует оставить либо бронзовую, либо стальную ступицу и запрессовать подшипник.

Как известно, в картере помещают колчатый вал в сборе, при этом зазор между картером и щеками вала с каждой стороны равен 0,5—0,7 мм. Установка подшипников колчатого вала должна обеспечивать легкое вращение последнего. Для этого предварительно

наружные обоймы роликовых подшипников подшлифовывают по внутренней бетонной дорожке. В целях обеспечения герметичности между подшипниками устанавливают армированные самоподнапрягающиеся или специальные лабиринтные сальники. Пространство между ними рекомендуется заполнять солидолом.

Снаружи картер должен быть очищен от грязи и других наслоений, так как они уменьшают коэффициент теплоотдачи, что приводит к снижению наполнения картера свежей рабочей смесью.

Авторы ряда книг о подготовке мотоциклов к соревнованиям советуют для увеличения степени скатки ставить в картере (между маховиками) полукольца. Эта рекомендация ошибочна и, как показали исследования, не дает положительных результатов.

КОЛЧАТЫЙ ВАЛ

Перед установкой колчатого вала его предварительно с точностью до 0,01 мм проверяют на бение полюсус (с помощью индикатора на токарном станке). Это является непременным условием надежной работы колчатого вала на высоких оборотах. Чтобы при вращении его уменьшить гидравлические потери, щеки (маховики) рекомендуются закрывать специальными алюминиевыми дисками. Последние должны быть утоплены в маховиках, а не выступать из них. С помощью прокладок, клея и винтов добиваются того, чтобы

диски герметично закрывали углубление щек. Затем (для уменьшения сопротивления при вращении) щеки колчатого вала тщательно отполировать.

ПОРШЕНЬ

Потеря мощности от трения поршня по цилиндру составляет 65 проц. всех потерь на трение. Следовательно, при доводке двигателя необходимо обратить особое внимание на правильный подбор поршня и улучшение условий его работы в цилиндре. Для этого нужно максимально сократить площадь трущихся поверхностей и улучшить их качество, правильно подбирать зазоры между поршнем и цилиндром, уменьшить высоты и улучшить качество поршневых колец, а также применять хорошие сорта масел, входящих в горючую смесь.

Значительные потери от трения поршня могут происходить вследствие неверного подбора его размеров и возможных повреждений. Большое влияние по-прежнему оказывают поршень, правильно подобранный поршень после обработки имеет равномерную поверхность матово-серого цвета.

При подготовке поршня зачищают места, где есть следы задиры и шероховатости. Зазор между поршнем и зеркалом цилиндра в среднем не должен превышать определенных величин. На рис. 1 показаны зазоры в полостях А (0,35 ± 0,40 мм), В (0,25 ± 0,27 мм), С (0,20 ± 0,22 мм) и Д (0,7 ± 0,8 мм).

Способ установки поршневого пальца в боьших поршня и в верхней головке шатуна. Поршневой палец должен быть прочным и жестким. В спортивных двигателях применяются «плавающие» пальцы, которые должны входить в боьшии от небольшого усилия руки (при температуре 200°). Величина зазора здесь — 0,01 мм, а между пальцем и втулкой верхней головки шатуна —



Рис. 1.

* Окончание. Начало см. № 7.

Наша реплика • Наша реплика • Наша реплика

РЕКЛАМА И БЕЗОТВЕТСТВЕННОСТЬ

«Завтра у деревни Переделцы» (26-й километр Киевского шоссе) состоится автомобильный кросс. В нем будет разыграно лично-командное первенство МГС ДСО «Труд», МГС ДСО «Спартак» и горкома профсоюзов.

— В составлении, кроме московской, будут выступать спортсмены-автомобилисты города Риги*.

Старт кросса в 11 часов. Афиши и объявления подобного рода были расклеены по всему городу, напечатаны во многих московских газетах, вывешены на автобазе и в таксомоторных парках.

Сотни пригластных билетов были разосланы любителям автомобильного спорта. Организаторы соревнований позаботились даже о пропусках на автомобили (иначе, как потом выяснилось, к месту старта пропускать и без них). Корреспонденты радио, кино, телевидения и

печати были приглашены, чтобы осветить эти соревнования.

Часто организаторов спортивных мероприятий упрекают в плохой рекламе предстоящих соревнований. На сей раз она превзошла все ожидания. И не удивительно, что в живописном уголке Подмосковья собралось свыше 10 тысяч зрителей, чтобы наблюдать эту интересную борьбу сильнейших автомобилистов столицы.

Стрелка часов приближалась к 11, а на стартовой площадке... не было и половины автомобилей участников.

— В чем же дело? — недоумевали зрители. — Уж не заблудились ли спортсмены на просторах Киевского шоссе?

Заблуждение имело место, но не столько иного рода. Как оказалось, заблуждались организаторы соревнований, считавшие, что автомобильный кросс можно проводить без соответствующей подготовки, проверки трассы и пр. В результате не было договоренности с милицией, мест на трассе грузовых автомобилей оказался разбросанным...

Старт грузовым автомобилям был дан

с опозданием на... 5 часов и 15 минут. Из-за недостатка времени главная судейская коллегия ограничила количество кругов — вместо трех участники прошли лишь два (по 27 км). Трасса соревнований была очень длинной. Две легковые автомобили (шедшие 4 круга по 20 км) появились перед зрителями лишь через полчаса, а когда с дистанции сошло 10 автомобилей, соревнования стали еще менее интересными.

Вызывает удивление тот факт, что к соревнованиям были допущены легковые автомобили — это явно противоречит новым установкам ФАМС. К тому же, бывшая в распоряжении милиции совсем не дошла до финиша или финишировала со значительными повреждениями.

Плохо обстояло дело и в классе грузовых автомобилей. Многие из них получили настолько значительные повреждения, что дальнейшая их эксплуатация возможна лишь после капитального ремонта.

В заключение следует отметить, что судейская коллегия была укомплектована

* Рижане выступали вне конкурса.

0,05 мм. Если при разборке двигателя будет замечено, что на пальце появились цвета побелости (синеватый оттенок), его следует заменить новым.

Необходимо также правильно подобрать поршневые кольца и следить за тем, чтобы они плотно прилегали ко всей поверхности зеркала цилиндра. В рабочем положении в замке кольца зазор должен быть в пределах $0,2 \pm 0,35$ мм. Некоторые моторспортсмены, имеющие недостаточный опыт подготовки двигателя, стремятся уменьшить зазор в замке колец. Это часто приводит к очень быстрому изнашиванию перемычки между выхлопными окнами. Значительное повышение износоустойчивости поршневых колец достигается путем хромирования поверхности первого компрессионного кольца. Для лучшей приработки колец применяется лужение, фосфатирование, оксидирование их рабочей поверхности.

ГОЛОВКА ЦИЛИНДРА

Головка цилиндра, форма и конструкция камеры сгорания оказывают большое влияние на степень сжатия, следовательно, и на мощность двигателя.



Рис. 2. Конструкция цилиндра с вихревой камерой сгорания.

С увеличением степени сжатия до определенного предела повышается и мощность двигателя. Но одновременно возрастает склонность двигателя к детонации. Чтобы избежать этого, следует применять топлива с повышенными антидетонационными качествами.

При конструировании двигателя форму камеры сгорания стремятся сделать компактной, без искривлений. Это повышает эффективность сгорания рабочей смеси. Широкое распространение получила

сферическая камера сгорания, применяющаяся на мотоциклах ИЖ-57.

Ныне все более популярными становятся так называемые вихревые камеры сгорания (рис. 2). Они применяются на новых усовершенствованных двигателях ИЖ-60-2М, ИЖ-Ю, ИЖ-240М. Премущество вихревой камеры состоит в том, что при достижении поршнем ВМТ смесь с большой силой выталкивается из зазора, образуя сильное завихрение. Это улучшает процесс сгорания.

Новая камера снимает также склонность двигателя к детонации, ибо вся рабочая смесь концентрируется здесь как бы в меньшем объеме, быстрее сгорает и более интенсивно, чем в сферической, омывая днище поршня, а следовательно, и внутреннюю поверхность головки цилиндра. Поэтому в такой камере почти не появляется нагар, а он, как известно, также вызывает детонацию.

При одной и той же степени сжатия мощность двигателя с вихревой головкой выше, чем двигателя со сферической головкой. В связи с улучшением процесса сгорания в новой камере требуется несколько уменьшить опережение зажигания.

Перед подготовкой к соревнованиям обрешетку головки нужно очистить от грязи и пыли и проверить состояние резьбы под свечу. Чтобы уменьшить отложение нагара, необходимо хорошо отполировать поверхность камеры сгорания.

Степень сжатия двигателя можно увеличить подрезкой головки. Устанавливая ее на двигателе, надо обеспечить хорошее уплотнение стыка с цилиндром; это достигается либо с помощью латунной прокладки, либо специальной обработкой торца цилиндра.

КАРБУРАТОР

От регулировки карбюратора зависит приемистость и мощность двигателя. Подготовка к соревнованиям этого узла мотоцикла — работа сложная и трудоемкая. Она требует учета многих факторов. Главными из них является характер пред-

стоящих соревнований, предполагаемые дорожные и атмосферные условия.

На двигателях с спортивными мотоциклами ИЖ-57 установлен карбюратор К-28-5 с диаметром диффузора 27 мм (его распылитель имеет внутренний диаметр 2,2 мм). Для многоцилиндровых и кроссовых соревнований регулировка карбюратора производится при наличии воздушного фильтра, а для шоссейно-кольцевых соревнований без него.

С целью повышения мощности двигателя, предназначенного для кросса и шоссейно-кольцевых соревнований, его можно снабдить двумя карбюраторами.

Наилучшие результаты по мощности и приемистости получаются при использовании специального спортивного карбюратора К-99, разработанного в Ленинградском ЦНБ топливной аппаратуры. Этот карбюратор, имеющий диффузор от 27 до 34 мм, был описан в журнале «За рулем» (№ 2, 1960 год).

Серьезное внимание следует уделить также подготовке воздушного фильтра, от состояния которого зависит работа двигателя и его износоустойчивость. Фильтр должен обладать незначительным сопротивлением и обеспечивать хорошую очистку воздуха от пыли. Наилучшими являются воздухофильтры с контактно-масляной ступенью. Перед началом соревнований следует аккуратно очистить приемник от накопившейся пыли и тщательно промыть его.

На работу двигателя большое влияние оказывает правильный подбор запальных свечей, момента опережения зажигания и некоторые другие факторы. Чем больше степень сжатия, тем меньше должен быть угол опережения и с тем большей тепловой характеристикой ставятся свечи зажигания. Для степени сжатия порядка 7—8 свеча должна быть поставлена с калильным числом 240—260, а при 9 и выше — 270—300.

Таковы краткие общие пути выявления резервов мощности мотоциклетных двигателей.

Инж. Н. СПЕСАРЕНКО.

г. Нижнегск.

Наши реплики • Наши реплики • Наши реплики

на недостаточно опытных людьми. Главных секретарей, например, только спустя неделю смог окончательно подвести итоги соревнования. Поэтому ни газеты, ни студия телевидения, ни киностудия не смогли своевременно информировать читателей и зрителей о результатах соревнований.

Так, широко разрекламированное соревнование из-за безответственности его организаторов превратилось в образец того, как не нужно проводить автомобильные кроссы.

В. ЕГОРОВ,
мастер спорта,

НИ ДЛЯ СПОРТСМЕНОВ,
НИ ДЛЯ ЗРИТЕЛЕЙ...

Воскресный июньский день. То припекает горячее летнее солнышко, то его закрывают набежавшие облака.

В такие дни зрители охотно посещают соревнования. Почему же живописные окрестности деревни Путинково, где проводилось первенство Москвы по мо-

токросу 1960 года, собрали очень мало народа?

Организатор соревнований — Московский автототоклуб ДОСААФ — вовсе не позаботился о зрителях. Это крупное спортивное мероприятие будто держало в страшной секретности во всем городе не было ни одной газеты, оповещающей о первенстве. Перед счастливыми, которым довелось узнать о нем, вставала проблема: как добраться до места? Ведь Путинково с Москвой соединял лишь один автобусный маршрут. Поэтому, естественно, основным контингентом зрителей были обладатели собственного транспорта да жители ближайших деревень.

Не позаботившись привлечь любителей спорта, организаторы соревнований ничего не сделали и для того, чтобы зрителям было удобно. Трасса первенства была очень длинной (круг — 5,1 км) и плохо просматривалась, голос радионформатора удавалось слышать лишь тем, кто находился вблизи стартовой прямой и ближайшую оставалось лишь гадать, кто из гонщиков идет вперед. А это

было нелегко, так как в одном заезде участвовали и асы и зеленые новички. Мастера обходили их на один-два круга и создавали невозможная путаница.

Любопытную оценку да кроссу извещавший спортсмен и тренер Г. Фокин, который был радионформатором на этих соревнованиях. Он отметил рост мастерства ряда спортсменов, успешное овладение ими современными способами езды, но в то же время вынужден был признать, что система зачета, при которой в одном заезде стартовали и мастера, и новички себя не оправдала. Дело в том, что трасса оказалась слишком легкой для ведущих гонщиков столицы и очень тяжелой для начинающих спортсменов.

Мотокроссы с участием лучших гонщиков столицы проводятся крайне редко. А зря. Следует только выбрать трассу ближе к Москве с кругом в 1,5—2 км, интересную для спортсменов и удобную для зрителей.

С. РУМЯНЦЕВ,
зритель.

Яромир Чижек

ГОТОВИТ СМЕНУ

Наблюдая нашего лучшего гонщика Яромира Чижика в кроссе, некоторые вздыхают: «Мне бы так ездить!», другие горячатся: «Были бы у меня такой мотоцикл, я бы показал!»; третьи от восхищения не находят слов.

Совершенство машины и водительского искусства ставят Чижика на голову выше многих спортсменов-мотоциклистов не только Чехословакии, но и других стран, делают его в глазах людей крылатым чудом. Между тем мало кто знает об истоках его редкого мастерства.

Недавно я застал Чижика в одном из пражских спортивных залов за странным занятием. Он тренировал на одноколесном велосипеде парня лет 14, время от времени показывая ему разные приемы. Когда я спросил, не в цирк ли они готовятся, Яромир весело рассмеялся. Оказалось, мой вопрос, как говорят, попал в точку.

Лет 15 назад, когда теперешний заслуженный мастер был всего-навсего задним велосипедистом, в городок Чаковцы, где он жил, приехал цирк. Мальчик попал на представление. Ни звери, ни клоуны его не заинтересовали. Но как только на манеже появились артисты на одноколесных велосипедах — Яромир затаил дыхание.

Номер так его взволновал, что ночью он плохо спал. А на другой день с утра принялся что-то мастерить из старого разбитого велосипеда. Снял переднюю вилку, выпрямил. Починил одно колесо. Подставил ось и две обоймы для подшипников. Приладил педали, седло. Одноколесный велосипед скоро был готов.

«Же не собирается ли Чижик циркачком стать», — удивлялись соседские мальчишки, — иначе зачем ему эта странная машина. На ней не удержишься, если и сядешь».

Для Яромира же весь интерес как раз и заключался в том, что удержаться на

колесе было действительно очень трудно. Много дней провел он у забора и у дерева, прежде чем «трюк», наконец, удался. Оказывается, садиться нужно было не сверху и не сбоку, а немного отступя назад, чтобы колесо как бы подхватало под тебя. И вот мальчик уже балансирует верхом. Сперва на месте, затем проезжает метр, два, десять. Поворачивается. Едет задом...

С тех пор Чижек не перестает тренироваться на таком велосипеде. Приучает к этому он и своих юных воспитанников. Для чего?

Когда я научился ездить на мотоцикле, стал выступать в кроссах — объяснил мне Яромир, то понял, чем обязан своему одноколесному другу. На бездорожье мотоцикл бросает то влево, то вправо. На гати, ухабах, камнях трудно балансировать на двух колесах, которые катятся здесь под разными углами. «Выдернутая» же на заднее колесо машина преодолевает сопротивление лишь под одним углом. Отсюда — больше устойчивости, выше скорость, меньше риска.

Чижек постоянно упражняется в езде по пересеченной местности на заднем колесе мотоцикла. Он может проехать так несколько десятков метров!

— Наверное, для этого нужно быть физически очень сильным? — не удержался я от вопроса.

— Любый спортсмен должен быть физически развит, — возразил Яромир. — Но в современном мотоспорте, когда почти всю дистанцию проходишь стоя на подножках, в местах и на одном колесе, основная нагрузка ложится на руки и плечи. Поэтому своим питомцам я советую больше заниматься с гантелями... В то же время я знаю гонщиков с торосами борцов, но ездят они нерасчетливо и более слабые их обгоняют. В кроссе берут не только силой, но и головой.

— Говорят, с мотоцикла надо уметь падать. Это что, искусство?

— Искусство! — Яромир покачивает головой. — Все зависит от ситуации и индивидуальности спортсмена. А главное — не поддаваться страху, не терять голову.

Знаю по своему опыту: чем больше раз падал гонщик, тем увереннее он себя чувствует на дистанции. Его уж ничто не остановит. «Бесстрашие» воспитывается постепенно, наравне с мастерством. Тут важно не браться за большое, не решив малого. А решил — не останавливайся на достигнутом.

Взять хотя бы парнишку, которого я сейчас тренировал. Он отлично ездит на велосипеде по любой местности. И на своем 50-кубовом мотоцикле храбро выделяет все, что считает: через канавки прыгает, на заднем колесе метра 30 проезжает. Но ему уже пора переходить на более мощную машину, которую бы он больше уважал и не решался сразу давать полный газ...

— А что вы скажете о некоторых молодых гонщиках, которые считают, что победы надо добиваться любой ценой?

— Таких я тоже встречал. Они твердят, что готовы разбиться, но выиграть. На мотоцикле я наездил уже 3/4 миллиона километров, но разбиться не желаю.

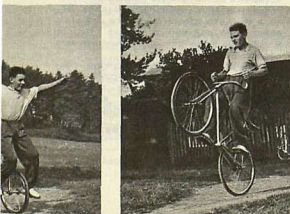
Прощаясь с Яромиром, я поблагодарил его за то, что он так щедро раскрыл передо мной свои спортивные секреты.

— Секреты... — мой собеседник на секунду задумался. — Ездить нужно с умом и с любовью к делу, тогда придет все остальное, — вот, пожалуй, основная «секрет». Я, например, всей душой люблю мотоцикл и буду ездить на мотоцикле, выступать на соревнованиях даже тогда, когда перестану быть в числе лучших гонщиков Европы.

АДОЛЬФ КУБА.

г. Прага.

Один из учеников Чижика на тренировке.



10 000 КИЛОМЕТРОВ

С ФАНЕРНЫМИ

ДИСКАМИ

ПРОБЛЕМЫ ПРОКАТА



Самое «больное место» мотоцикла К-175 — ведущие пластмассовые диски сцепления. Сколько неприятностей имеют из-за них владельцы этих мотоциклов! У моей машины, например, они вышли из строя уже после 2000 км пробега. Причина — срезание выступов.

Попытка купить диски или выпилить их через Росспецторг не увенчалась успехом. В каталоге запчастей к мотоциклу К-175 ведущих дисков вообще нет.

Что было делать? Не ставить же новый мотоцикл в сарай! И вот тогда пришло решение — попытаться изготовить их самому из отходов водостойкой прессованной фанеры.

Учитывая, что диск работает в масляной ванне иногда при довольно высокой температуре, я проверил фанеру на стойкость к маслу, нагретому до 70°. Только убедившись в маслостойкости материала, я приступил к изготовлению дисков.

Толщина фанеры 5—6 мм значительно превышала требуемую, но это не помешало получить хороший диск (рис. 1). Кратко расскажу, как этого можно достичь.

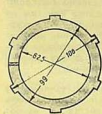


Рис. 1.



Рис. 2.

При помощи циркуля и линейки нарисовал на фанеру нужные разметку диска (рис. 2), а затем обычным лобзиком выпиливал его по наружному контуру, делая припуск по ширине и высоте выступов. Затем следует закрепить заготовку на деревянном бруске гвоздиками без шляпок и опилить ее до необходимой толщины—2,7 мм распилом, который создаст шероховатую поверхность, благоприятно влияющую на работу дисков. После этого выпиливается внутренний контур и выступы диска.

Обработав выступы диска до нужных размеров, круглым напильником пропильником маслянистые канавки.

Фанерные диски проработали на моем К-175 все лето, осень и зиму 1959 года. Безотказно работают они и сейчас. За все это время мотоцикл прошел 10 000 километров.

Э. КОЛУПАЕВ.

Свердловская область.

История проката для огромного большинства районов нашей страны началась всего несколько месяцев назад.

К началу года количество станций, где автомобилист мог взять машину напрокат, исчислялось буквально единицами. А сейчас их сотни. Только в столице работают четыре прокатных пункта; они открыты и в Свердловске, и во Львове, и в Костроме — во многих городах страны.

О чем говорит быстрое развитие этого вида обслуживания населения?

Прежде всего о том, что решение проблемы «автомобильная масса» найдено, что система проката является весьма рациональным способом использования легковых автомобилей, что она завоевала себе право на жизнь.

Прокат — дело новое, сложное и, как выразился один из руководителей Управления таксомоторных парков Москвы Н. Я. Дубах, в какой-то степени «еще туманное».

Что же застилает горизонты проката?

НОЧНЫЕ БДЕНИЯ

Ранним утром летнего субботного дня мы подъехали к воротам прокатного пункта 12-й автобазы, расположенного у Киевского вокзала столицы. В очереди перед планком «на сегодня автомобили на прокат все выданы» стояло человек тридцать. Их усталый, помный иди, хмурые, небритые лица говорили о том, что этим абонентам станции пришлось провести бессонную ночь.

Так оно и оказалось. Взаимовозно, перебивая друг друга, автолюбители начали невеселый рассказ о том, как еще в пятницу записались на очередь, как дежурили день и ночь напролет, «отключались» каждые три часа, надеясь получить автомобиль для воскресных поездок. А утром... Утром из ворот станции вышло всего девять автомобилей.

— Смотрите, что получается, — нервная жестикулируя, сказал молодой человек, отрекомендовавшийся работником Мосфильма А. Я. Киреевым. — На станции, говорят, полно автомобилей, а мы стоим здесь ночами и — никакого толку.

Пленум ЦК КПСС обращает особое внимание на развитие общественных форм использования машин бытового назначения — автомобилей, стральных машин, пылесосов и других видов техники. В этих целях необходимо продолжить работу по созданию прокатных пунктов бытовой техники и улучшению их деятельности.

(Из постановления шольского Пленума ЦК КПСС)

(Ройд бригады „За рулем“)

Меня семья дома ждет, собирались переждать на дачу. Проще, видно, было начать обычное такси!

— А разве нельзя заказать автомобиль по телефону?

— Я звонил на станцию вчера в восемь утра, — подхватил вопрос шофер-профессионал В. И. Романов. — Попрошу принять заказ. Диспетчер сказал, что прием заказов начинается только с девяти утра. Ровно в девять оказалось, что все заказы уже приняты.

Надо отметить, что очереди за машинами есть и в других прокатных пунктах столицы. Особенно велики они, понятно, в предвыходные дни, но и в будни дело обстоит не намного лучше. Мы побывали на некоторых базках в понедельник — самый «тихий» день. И что ж? Всюду нас встречала та же табличка — «Выдача автомобилей закончена»...

Когда в 1956 году в Москве начал действовать первый пункт проката, он имел 29 автомобилей, которыми пользовались 724 клиента. Один автомобиль приходился в среднем на 25 человек. Сейчас число абонентов возросло до 18 тысяч. И, как нам сообщили в Управлении таксомоторного транспорта Москвы, книжники, дающие право пользоваться прокатом, ежедневно получают 80—100 человек. Автомобилей же выпускается на линию всего лишь около 450, т. е. один на 40 человек.

Недостаточные темпы роста парка по сравнению с увеличением числа абонентов ощущаются так остро, что среди работников проката стали раздаваться голоса о необходимости хотя бы временно прекратить регистрацию клиентов. Допустима ли эта мера? Нам думается, нет: прокат автомобилей — это самый перспективный вид использования легковых машин, за ним будущее. И закрывать людям дорогу к автомобилю даже временно было бы неразумно.

На наш взгляд, есть более рациональные пути улучшения дела. Один из них — передача в прокат бывших персональных автомобилей, в том числе и тех, которые скрываются под маской «специальных», «технических» и т. д., а выплывают также в функции.

Необходимо также ускорить сборачиваемость машин путем улучшения промфилактики и текущего ремонта.



Фото
Ю. Почепцова,



В то время, когда у ворот прокатных станций скапливаются очереди абонентов, в их боксах стоят десятки вполне исправных автомобилей. На ветровом стекле одних белеет надпись «заказ», другие... несколько недель простаивают потому что в Управлении таксомоторного транспорта никак не могут оформить документацию.

«ПОЧЕМУ Я ВЕРНУЛСЯ НА «БАЗУ»

Не успел вахтер 12-й автобазы закрыть ворота за последним «счастличиком», выехавшим на прокатном автомобиле, как снова пришлось их открывать. Вернулся машина ГАЗ-69 № 63-24. Около трех часов потратил перед рейсом абонтент Н. Смирнов вместе с механиками на то, чтобы устранить люфты передних колес, и вот — снова неисправность: перегревается двигатель.

Вслед за ГАЗом машина техпомощи притащила на буксире «Волгу» № 27-62 с заклинившим ручным тормозом. Ее расстроивший водитель рассказал, что два дня назад он заказал автомобиль по телефону с доставкой на дом. Не дождавшись машины, он поехал сам на автобазу и после долгих препирательств получил невывитый и, как оказалось, неисправный автомобиль.

Так обстоит дело не только на 12-й автобазе. Часто возвращаются с линии и автомобили других прокатных пунктов.

На 6-й автобазе мы осмотрели три автомобиля, подготовленные к выкусу на линию. У «Победы» № 98-73 рулевое колесо было затянута сверх нормы, провод цепи высокого напряжения вылетел из клеммы катушки зажигания, не было электролита в банках аккумуляторной батареи, плохо работал салон автомобиля. Целый ряд неполадок нашли мы и в автомобиле ГАЗ-69 № 19-41 и № 98-73.

На автобазе № 5 мы увидели такую сцену. Группа людей обступила «Побе-

ду» № 57-50. Все абоненты, а их в этот момент на базе было много, отказывались от совсем «нового» автомобиля, только что вышедшего из ворот ВАРЗа после капитального ремонта. Документы автомобиля были в порядке. Паспорт был подписан начальником ОТК завода. ГАИ Кировского района Москвы три дня назад выдало на эксплуатацию автомобиль технический талон.

Тем не менее абоненты обнаружили у «Победы» такие дефекты: значительный люфт рулевого управления и сочленения карданного вала; двигатель не развивает полных оборотов и перегревается; «пропавшие» педали газа; нет сетки вентиляционного клапана и зеркала заднего вида.

Многие из этих дефектов — следствие того, что парк прокатных автобаз комплектуется в основном из старых автомобилей. Так, например, на 5-й автобазе все автомобили получены либо с ВАРЗа, либо с других автобаз.

О качестве варзовских автомобилей можно судить хотя бы по приведенному примеру. Что же касается 25 автомобилей, переданных с 12-й автобазы, то приходится только удивляться решению Управления таксомоторного транспорта, которое перевело с одной прокатной базы на другую совершенно изношенные автомобили с утильными аккумуляторами и шинами, без инструментов.

Сильно изношены и находятся в совершенно неудовлетворительном техническом состоянии прокатные автомобили и на других автобазах. Из 180 машин, которые мы осмотрели в гаражах, многие требовали ремонта.

Если же в прокат случайно попадают новые автомобили, то долго они там не задерживаются — их забирают в таксопарки. Так, более десяти вполне исправных «Волг» директор 12-й автобазы Бондарев взял из проката для обслуживания государственных учреждений.

Большинство дефектов, выявляемых у автомобилей, можно было бы устранить на базах. Но эти хозяйства не имеют поточных линий даже для ТО-1. Качество ремонта и обслуживания машин для проката никто не контролирует, заявляя на их ремонт нередко не выполняются. Даже заказанные для длительных поездок автомобили готовятся зачастую плохо. Так, вернулся «домой» с массой мелких недоделок новый «Москвич» № 79-74. Предназначенную для месячной поездки «Волгу» № 74-21 пришлось после проверки отправить в текущий ремонт.

Кстати, о текущем ремонте. Нередко он превращается в фикцию. Вот один из примеров. На ГАЗ-69 с номером 74-68 (12 автобаз) лопаются стальные пружины торсионного барабана. Слесари сняли ее, собрали колесо и, не поставив новой пружины, отправили автомобиль в прокат.

Для улучшения технического состояния прокатных автомобилей необходимо на всех базах ввести поточное обслуживание, организовать посты диагностики, лучше оборудовать посты приема и сдачи автомобилей и усилить контроль за качеством работ по ТО и ремонту. Только тогда абонтент будет уверен, что он выезжает на исправном автомобиле.

МОЖНО ЛИ СНИЗИТЬ ТАРИФЫ?

Вернемся к нашему разговору «о новых беднях». Есть и еще один путь ликвидации очередей. Речь идет о системе заказов по телефону. В летние месяцы на автобазы, кроме неисправных автомобилей, простаивает много и таких, которые заказаны по телефонам и ожидают срока доставки. На 12-й автобазе мы обнаружили около тридцати «Москвичей» и «Волги», на ветровом стекле которых была прикреплена бумажка с надписью: «Заказ». Большинство из них простояло пятницу и субботу, а некоторые — и часть воскресенья. За доставку этих автомобилей получено 345 рублей, но если бы их эксплуатировали, то можно было бы выручить дополнительно, даже по самым скромным подсчетам, 1500 рублей.

Кроме того, на наш взгляд, система заказов иногда приводит к выдаче машин без очереди. 11 июня на наших глазах был получен А. С. Городниченко «казанский» «Москвич» № 80-30, хотя в книге заказов заявка на эту машину не значилась.

В летний период, когда спрос на машины велик, вряд ли следует производить доставку автомобилей на дом. Это еще более повысит прибыльность проката, хотя и без того она составляет около 70 процентов. Такая доходность работы без позволяет поставить вопрос о снижении тарифа за 1 км пробега.

Для этого, в частности, необходимо механизировать все трудоемкие процессы по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей, повысить качество работы, сократить сроки простоя, а также устранить все излишние затраты по статье «Накладные расходы».

Например, на 12-й автобазе прокатные автомобили моют и убирают вручную, а в то время как автомобили-такси обслуживает автоматическая моечная линия.

К росту стоимости 1 км пробега приводят и длительные простои автомобилей в ремонтной зоне. Взять хотя бы такой пример. Немалый убыток принес 12-й автобазе ГАЗ-69 А № 79-27, который в ожидании сравнительно небольшого ремонта ручного тормоза простоял во дворе почти месяц (с 29 мая по 23 июня).

Следовало бы продумать и вопрос о дифференцировании абонентной платы по временам года, что, безусловно, положительно повлияло бы на экономические показатели работы прокатных автомобилей.

В РАЗГОВОР ВСТУПАЕТ ОБЩЕСТВЕННОСТЬ

Было бы неправильно думать, что все эти недостатки в работе прокатных пунктов встречаются только стихийную критику абонентов, стоящих в очередях. Чтобы помочь работникам проката наладить обслуживание, активисты организовали на 12-й автобазе свой штаб — совет содействия. Подобные советы создаются сейчас и на других автобазах столицы. Еще не разработаны положения о деятельности советов, но они уже приносят пользу.

Особенно важны два направления в деятельности советов: проверка исполнения автомобилей и контроль за качеством технического обслуживания.

Работники проката единодушно сетуют на значительную аварийность.

— Каждую субботу и воскресенье мы лишемся из-за небрежности или неопытности абонентов четырех-пяти автомобилей, утверждает начальник Управления таксомоторного транспорта И. Ф. Старшинов.

В одном из углов 12-й автобазы свалены останки бежавшей «Победы» № 74-82. В июне ее взял для загородной поездки автомобилист П. В. Голиков. На Горьковском шоссе он превысил скорость и врезался в шедший навстречу самосвал. Подобных примеров, к сожалению, немало.

Мы ознакомились со многими актами и не можем не бросить самый резкий упрек тем из абонентов, кто относится к автомобилю не по-хозяйски, не по-государственному. Это — упрек и артисту одного из московских театров Г. Коновалову, разбившему «Победу» № 80-40, и вам — шофер Х. Арибжанов. Ведь это по вашей вине «сгорела» резина на ГАЗ-69 № 74-72.

Советы содействия ведут воспитательную работу среди абонентов.

Разбор нарушений с подробным оповещением абонентов — далеко не единственный путь борьбы за техническую культуру автолюбителей, за правильную эксплуатацию автомобилей. Прежде чем получить машину в прокат, любитель, впервые пришедший на станцию, проходит специальные занятия по практическому вождению, подтверждает свое умение управлять автомобилем. Конечно, такое «второе ГИ» устраивать бы не пришлось, если бы наши автошколы больше уделяли внимания практическому обучению легковых водителей. Ведь на станциях проката были даже такие казусные случаи, когда любитель не мог вывести автомобиль за 5-метровые ворота, не поцарапав его.

Несколько слов о другой стороне работы совета содействия — контроле за качеством обслуживания. Этим занимается техническая секция совета. Представители администрации считают, что функции членов этой секции состоят лишь в том, чтобы помочь автомобилисту быстро получить автомобиль, объяснить менее опытным водителям на что обращать внимание при эксплуатации, делиться практическим опытом вождения. Активисты же понимают свою задачу шире: проверять техническое состояние автомобиля перед выходом на линию и порядок его сдачи. Думается, что они правы. При тех больших недостатках, с которыми иногда выпускаются на линию автомобили, зоркий глаз технического грамотного общественного контролера может принести немалую пользу.

* * *

Наш заключительный разговор о прокате состоялся в кабинете заместителя начальника Управления таксомоторных парков столицы Н. Я. Дубаха. Среди многих вопросов, которые мы задали ему, был и такой:

— Каковы планы развития проката в Москве?

Ответ был дан совершенно неожиданный: конкретный план у руководителей столичного проката нет.



Подобные «кладбища» автомобилей можно увидеть почти на каждой прокатной станции.



Такие сцены отсюда не редки.



12 автобаз. Прокатные машины здесь не моют.

Как же можно развивать новое и нужное дело без конкретного плана? Поэтому мы снова спрашиваем руководителей таксомоторного транспорта:

— Каковы же планы развития проката?

Рейдовая бригада журнала:

Б. ВОЛИН,
председатель совета содействия

12-й автобазы
О. ЛУШИНКОВ,
инженер, кандидат
технических наук;
Ю. БЕХТЕРЕВ.

КАК ПОВЫСИТЬ НАДЕЖНОСТЬ ТОРМОЗОВ?

Этот вопрос волнует многих шоферов — профессионалов и автолюбителей. Дело в том, что тормозные системы автомобилей конструктивно еще не вполне совершенны и положиться на них можно далеко не всегда.

За последнее время рационализаторами создано несколько устройств, повышающих надежность тормозов. Два из них, на которые Комитет по делам изобретений и открытий при Совете Министров СССР выдал авторские свидетельства, представляют, на наш взгляд, больший интерес. С этими предложениями мы и хотим ознакомить читателей.

УСТРОЙСТВО ДЛЯ ОТКЛЮЧЕНИЯ НЕИСПРАВНЫХ РАБОЧИХ ЦИЛИНДРОВ

Представим себе следующую картину. Автомобиль движется с большой скоростью. На дороге внезапно появляется препятствие, и вы резко тормозите. Но... тормоза не сработали: совершен наезд. Вы в недоумении: за несколько минут до этого тормоза были исправными. В чем же дело? Оказывается, при резком и сильном нажатии на тормозную педаль лопнул один из шлангов, в результате чего тормоза всех колес перестали действовать. Подобный случай — не выдумка, а нередкое явление на автомобильных дорогах.

Возникает законный вопрос: нельзя ли сделать так, чтобы при нарушении герметичности тормозной системы автомобиль надежно затормаживался? Оказывается, можно.

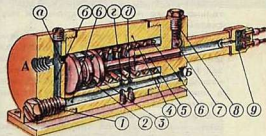
Инспектор дорожного надзора Госавтоинспекции Ташкента шофер М. С. Горелик сконструировал устройство для отключения неисправных рабочих цилиндров гидравлического привода тормозов.

Когда нарушается герметичность тормозной системы вследствие повреждения какого-либо из ее участков (поломка трубопровода, обрыв шланга, утечка тормозной жидкости через уплотнительные манжеты), устройство позволяет автоматически отключать данный участок. При этом прекращается действие тормоза одного колеса, а тормоза остальных колес будут продолжать работать нормально и можно эффективно затормозить автомобиль.

Устройство состоит из цилиндра 3 с поршнем 3, уплотненным двумя кольцевыми резиновыми манжетами 2 (типа манжет главного тормозного цилиндра автомобиля «Победа») и фиксатора 7. Передняя полость А цилиндра сообщается трубопроводом с главным тормозным цилиндром, а задняя полость Б — с рабочим цилиндром тормозного механизма колеса или обоих колес одного из мостов автомобиля. Получается так, что порш-

ни отключающих устройств отдают полость рабочих цилиндров от полости главного тормозного цилиндра.

Принцип действия устройства заключается в следующем. При торможении давление жидкости, создаваемое в главном тормозном цилиндре, передается через поршни 3 к рабочим цилиндрам. Ход поршня 3 будет определяться зазором между тормозным барабаном и колодками. Через фаску на штоке 5 поршни



Устройство для отключения неисправных рабочих цилиндров гидравлического привода тормозов.

давление жидкости передается на диафрагму гидравлического 9, контакты которого замыкаются. При этом контрольные лампочки на щитке приборов сигнализируют об исправности тормоз-

КАК ПРЕДОТВРАТИТЬ ИЗНОС РУЛЕВОЙ ТРАПЕЦИИ

М. ЛЫСОВ
НАМИ

Рулевой механизм и рулевая трапеция автомобилей «Москвич» моделей 402 и 407 много работают в течение длительного времени. Но все же после пробега 10—15 тыс. км нередко появляется стук в шаровых шарнирах трапеции и начинает заметно увеличиваться люфт рулевого колеса. Часто считают, что причиной этого является только неправильная регулировка рулевого механизма и появление в нем чрезмерных зазоров. Однако даже при правильно отрегулированных за-

зорах люфт рулевого колеса может оставаться большим, стук в рулевом управлении не прекращаются. Это происходит из-за износа шаровых пальцев рулевой трапеции. Основную сильно изнашивается шаровой палец рычага левой поворотной цапфы. На рис. А представлен шаровой палец этого рычага автомобиля «Москвич-402» после 23 тыс. км пробега. Образо-

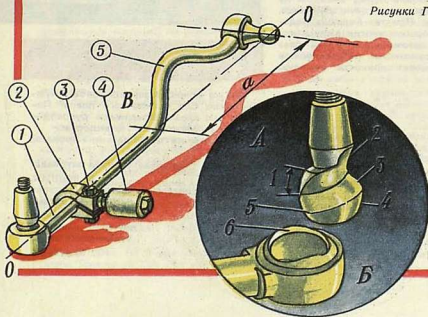
вавшаяся линия 5 перехода от изношенной поверхности 3 к неизношенной 4 показывает неправильное положение сферы пальца относительно вкладывшей головки тяги и направление взаимного их скольжения в процессе работы. Участок 1 сферы пальца выходит из головки и в работе не участвует.

На рис. Б изображена головка тяги с большим износом участка 6, соприкасающегося с шейкой пальца. Противоположный же участок головки не изнашивается. Это объясняется тем, что левая короткая тяга рулевой трапеции, показанная на рис. В, имея изгиб на участке «а», перегибается около оси О—О, проходящей через шаровые пальцы. В результате головка Б тяги все время соприкасается с шейкой 2 (см. рис. А) шарового пальца и сильно истирает ее.

По этой же причине положение сферической поверхности пальца в шаровых вкладывших головках получается неправильным, вследствие чего при движении по неровной дороге, на поворотах он преждевременно изнашивается.

Износ оказывается не только чрезвычайно большим, но и неравномерным по своей конфигурации (как видно из рис. А). Это может привести к поломке пальца (по шейке) или к тому, что головка тяги соскочит с него. В результате связь управляемых колес между собой будет нарушена и может произойти авария.

Износ шаровых поверхностей пальцев и кромок головки тяги, а также стук и



Рисунки Г. Возлиского.

ной системы. Если нарушилась герметичность в одном из тормозных цилиндров или в связанных с ним трубопроводах, то во время торможения поршень отключающего устройства перемещается в крайнее положение, где и фиксируется стопорным механизмом (шарик-фиксатор 7 заходит в выточку в штоке 5). В этот момент поршень перекрывает отверстие «в» и утечка жидкости из системы привода прекращается. Один или два рабочих цилиндра отключаются, а остальные продолжают действовать.

При последующих нажатиях на тормозную педаль давление жидкости не сможет передаваться на диафрагму гидроклапачей и лампочка не будет гореть, т. е. появится сигнал о неисправности в тормозной системе.

После того как устройство сработало, необходимо устранить неисправность, а затем отвернуть запорный винт 8, чтобы поршень мог под воздействием пружины 6 возвратиться в исходное положение. Затем надо завернуть винт 8 и прокачать этот участок тормозной системы.

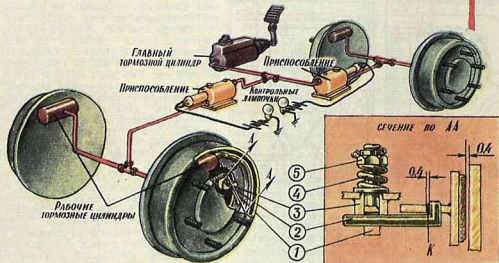
Для прокачки тормозной системы и отключающем устройстве предусмотрен специальный канал б, в, г, перекрываемый клапаном 1, который выполнен в виде запорного винта.

Чтобы не было самопроизвольного срабатывания устройства во время прокачки тормозной системы, диаметр от-

верстия «а» в два раза меньше диаметра канала б, в, г.

По рекомендации НАМИ и НИИАТ отключающее устройство устанавливается следующим образом. Для приспосабливания нужно распилить около главного тормозного цилиндра на трубопроводах,

имеющий на одном конце резьбу для гайки, а на другом отверстие для Г-образного упора 2. Загнутый конец последнего помещают в высверливаемое в колодке отверстие К. Диаметр отверстия превышает диаметр загнутого конца упора на величину необходимого зазора ме-



Приспособление для автоматической регулировки зазора между колодками и тормозным барабаном.

„МОСКВИЧ“

повышенный люфт рулевого колеса можно предотвратить, уравнивая усилием рулевой трапеции. Главным образом это относится к левой части поперечной тяги.

Уравновесить тягу можно при помощи противовеса, прикрепленного к ее головке, как показано на рис. В на цилиндрическую часть головки 1 устанавливается разрезной хомут 2, выполненный эллипсоидом целое со стороны, на котором двумя гайками закрепляется противовес 4, уравнивающий изогнутый участок 5 тяги.

Хомут запрессован на головку так, что отверстие в нем по диаметру на 0,2–0,3 мм меньше цилиндрической части головки. Он крепится болтом 3, стягивающим его на разрезные части.

Во избежание проворачивания противовеса на цилиндрической части головки сделана выемка для болта. Она и удерживает хомут. После установки такого противовеса тяга уравнивается относительно оси О—О, проходящей через пальцы, и стук в рулевой трапеции прекращается.

На вновь выпускаемых заводам автомобилей уравнивание тяги может быть достигнуто путем придания ей соответствующей формы дополнительного обратного выгиба или изменения формы головки тяги.

О т р е д а н и ю. Необходимость улучшения привода рулевого управления и его шаровых шарниров на автомобилях «Москвич» очевидна. Московский завод малотракторных автомобилей должен обратить на это серьезное внимание.

подводящих жидкость в тормозные магистрали передних и задних колес. Это не будет вызывать заноса автомобиля при торможении с одной несправной магистралью.

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ РЕГУЛИРОВКИ ЗАЗОРА

Водителям нередко приходится заниматься регулировкой тормозов. Работа эта довольно кропотливая, требует напряженного внимания и известных навыков. Поэтому далеко не каждый шофер и автолюбитель в состоянии хорошо выполнить ее.

Между тем можно оборудовать автомобиль таким приспособлением, использование которого исключает необходимость регулировать зазоры между тормозными колодками и барабанами. Предложил его начальник гаража Сосновской РТС Ленинградской области А. А. Романов. Приспособление, установленное на автомобиле с гидравлическим приводом тормозов, обеспечивает автоматическую компенсацию износа фрикционных накладок и тормозных барабанов и тем самым всегда поддерживает постоянный зазор между ними.

Приспособление несложно по устройству, и изготовить его может каждое автохозяйство, а также и многие автолюбители.

В тормозном диске просверливают отверстие, в которое вваривают опорную втулку 3. В нее вставляют палец 1,

жду колодками и барабаном. Г-образный упор посредством гайки 5 и пружины 4 поднимается к опорной втулке так, чтобы сила трения между ними была на 15–20 кг больше усилия, развиваемого пружинкой, сдвигающей колодки, и на 25–30 кг меньше усилия, создаваемого в процессе работы колесного тормозного цилиндра.

При нажатии на педаль ногого тормоза колодки, как обычно, прижимаются к барабану, а при отпускании ее отходят под действием стяжной пружины только на величину зазора между отверстием К и загнутым концом упора.

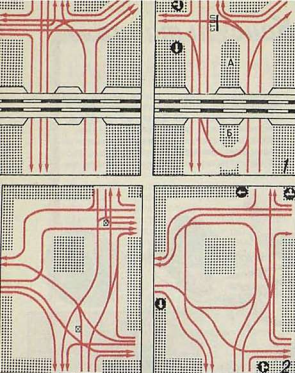
Таким образом, насколько бы во время торможения колодка ни продвинулась в сторону тормозного барабана, обратно она отойдет только на строго определенное и всегда одинаковое расстояние.

Испытание приспособления, предложенного А. А. Романовым, дало положительные результаты. Оно было установлено на нескольких десятках автомобилей ГАЗ-51, ГАЗ-93 и М-20. Некоторые из них прошли уже по 50 тыс. км и более без регулировки тормозов, которые в течение этого периода испытаний работали надежно.

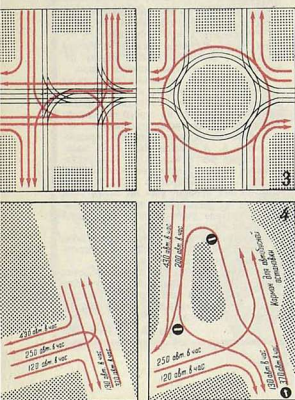
В настоящее время многие автомобили автохозяйств Ленинграда оборудуются таким приспособлением.

По нашему мнению, приспособления тт. Горелкина и Романова заслуживают того, чтобы ими заинтересовались как работники автомобильного транспорта, так и автолюбители.

Ниж. В. РЕЗНИКОВ.



БЕЗ СВЕТОФОРОВ И РЕГУЛИРОВЩИКОВ



При организации уличного движения уделяется много внимания установке светофоров различных типов. Такая система регулирования движения апробирована многотелетной практикой. Однако она имеет и ряд недостатков.

Одним из перспективных решений проблемы, на наш взгляд, является более широкое использование кольцевого движения городского транспорта. После проведения несложных планировочных работ на перекрестках можно значительно уменьшить число точек пересечения транспортных потоков (особенно под прямым или тупым углом) и в ряде случаев полностью отказаться от применения светофоров на этих перекрестках.

В Свердловске был проведен ряд опытов организации движения по этому принципу на перекрестках с интенсивностью движения от 400 до 1500 автомобилей в час. Они дали хорошие результаты. На реконструированных перекрестках сократились вынужденные остановки, улучшилась равномерность движения транспорта независимо от времени суток и интенсивности транспортных потоков. Следует отметить, что на этих перекрестках резко снизилось число дорожных происшествий.

Здесь приводятся старые и новые схемы развязки транспортных потоков на четырех реконструированных перекрестках.

На сложном перекрестке, не имеющем трамвайных и троллейбусных линий (рис. 1), с интенсивностью движения до 1500 автомобилей в час у железнодорожного выдука мы создали островок АБ (его границы были обозначены белой краской) и установили два сигнально-дорожных знака. Раньше потоки автомобилей пересекались здесь в 16 точках, в том числе в десяти — под прямым углом. После перестройки движения потоки стали пересекаться в 9 точках, из них под прямым углом — в двух.

На рис. 2 показана развязка потоков на небольшой площади образованной пересечением пяти улиц. Интенсивность движения на ней вместе с троллейбусами — 1200—1300 транспортных единиц в час. Раньше движение регулировалось на площади двумя светофорами и милиционерами-регулирующими. В результате перестройки схемы движения количество пересечений потоков было сокращено с 21 до 12, при этом пересечения под прямым углом сократились с 15 до 4.

На перекрестке, изображенном на рис. 3, интенсивность движения равна 500—600 единиц в час. Для организации движения «по кольцу» в центре был разбит большой цветник, трамвайные пути перестроены. Число точек пересечения транспортных потоков сократилось с 43 до 16, а под прямым углом — с 25 до 4.

Еще на одном перекрестке (рис. 4) те же цели были достигнуты путем расширения проезжей части улиц, создания удлиненного островка и «кармана» для остановки автобусов. Здесь пришлось дополнительно установить три дорожно-сигнальных знака.

Во всех случаях после перепланировки использования светофоров и регулировщиков оказалось излишним. Высвободилось 16 милиционеров-регулирующих. Достигнута экономия средств в сумме 200 тысяч рублей в год. Затраты на реконструкцию быстро окупались.

В. МИХАЙЛОВ,
подполковник милиции.

г. Свердловск.

Средства

АМОРТИЗАТОР ДЛЯ МОТОВЕЛОСИПЕДА



Чтобы изготовить амортизатор, нужно вырезать две 5-миллиметровые металлические пластинки длиной 85 мм. В них сверлятся по три отверстия (см. рис.): для стержня (А), оси переднего колеса (В) и полуоси (С).

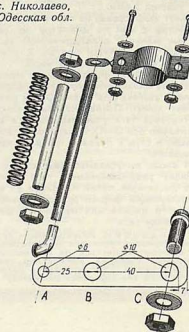
Полуось необходимо выточить на токарном станке и одним концом закрепить в вилке. На полуось свободно надевается пластинка. Прежде чем расклепывать второй конец полуоси, на пластинку необходимо надеть шайбу соответствующего диаметра. Это устраним боковой люфт.

В отверстие А вставляется металлический стержень. Внутренний конец его расплющивается, а наружный — изгибается параллельно вилке (подобно спице велосипеда). На конце стержня нарезается резьба для гайки. На стержень надеваются металлическая трубка и пружина. Нижней стороной она упирается в шайбу, верхней — в металлический зажим, который крепится двумя стяжными болтами к вилке. Та часть зажима, куда входит стержень, также имеет отверстие и вывернута плоскостью к пружинам. Чтобы при толчке стержня не выходили из отверстия зажимов, на них наворачиваются гайки с шайбами.

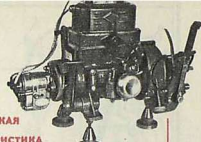
Такой амортизатор очень удобен и надежен, хорошо смягчает толчки. По желанию он легко регулируется подтягиванием пружин нижними гайками стержня или опусканием и подниманием зажимов на вилке.

Г. ФАНИН.

с. Николаево,
Одесская обл.



СТАЦИОНАРНЫЙ ЛОДОЧНЫЙ МОТОР СМ-557-Л



ТЕХНИЧЕСКАЯ

ХАРАКТЕРИСТИКА

Диаметр цилиндра, мм	67,5
Ход поршня, мм	69
Рабочий объем, см ³	494
Степень сжатия	6
Мощность макс., л. с.	13,5 при 3400 об/мин
Габариты мотора (в реверс-редукторе), мм	
длина	715
ширина	455
высота	355
Вес мотора (в реверс-редукторе), кг	43

Благодаря простоте устройства, надежности и удобству в эксплуатации стационарные лодочные двигатели завоевывают все большую популярность среди водномоторников.

Новую оригинальную конструкцию такого мотора (модель СМ-557-Л) мощностью 13,5 л. с. разработал коллектив конструкторов Богородского завода. Эта модель по сравнению с ранее выпускавшейся СМ-255-Л (6 л. с.) имеет существенные преимущества.

СМ-557-Л — двухцилиндровый двухтактный карбюраторный двигатель. Он снабжен одноступенчатым реверс-редуктором с дисковой муфтой сцепления, имеет алюминиевый картер и два стальных чугунных цилиндра, закрытых общей водной рубашкой. Его цельноштампованный коленчатый вал установлен на двух шариковых и одном среднем подшипнике скольжения.

Двигатель снабжен несколькими измененными карбюратором К-55: диаметр его диффузора 22 мм, а жиклер имеет большую производительность (300 см³ в минуту). Управление дросельной заслонкой осуществляется манеткой, закрепленной на цилиндре. Переносный бензобак может быть установлен в любом месте лодки. Горючее к карбюратору подается диффрагменным бензонасосом, смонтированным на картере.

Зажигание производится от двухискрового магнето. Угол опережения зажигания регулируется автоматической муфтой. Запускается двигатель ножной пе-

далью стартера, останавливается нажатием кнопки на магнето.

Коленчатый вал двигателя через дисковую фрикционную муфту сцепления соединен с одноступенчатым реверс-редуктором. Последний обеспечивает продолжительную работу на холостом ходу, а также передний и задний ход. На редукторе смонтирован самосасывающий водяной насос с резиновой крыльчаткой, подающей воду в коллектор и водяную рубашку двигателя. Для выключения сцепления служит рукоятка, смонтированная на рычаге переключения редуктора.

Управление карбюратором и реверс-редуктором легко может быть передано на дистанционное. Надо лишь удлинить тросы газа и сцепления, переставить манетку и перенести рычаг с рукояткой на пульт управления.

В комплект стационарного мотора входит ряд узлов и агрегатов: вал гребного винта длиной 350 мм и эластичная муфта, соединяющая его с выходным валом редуктора; уплотнительный самоподжимный сальник и конрошней с резиновым самосмазывающимся подшипником. Кроме того, в комплекте имеется двухлопастный гребной винт с обтекателем (диаметр винта — 270 мм, шаг — 268 мм), глушитель с уплотнительным устройством (для вывода его в борт или корму лодки), водозаборник, заборник и сливной штуцер, шланги для приема и слива воды из системы охлаждения, а также комплект инструментов и запасных частей.

Мотор СМ-557-Л предназначен для малых речных судов. Он может быть использован на спортивных кораблях, прогулочных катерах, рыбацких баркасах и даже как стационарная установка для привода электрогенераторного насоса.

Испытания мотора на судах различного типа дали хорошие результаты: килевая рыбацкая лодка грузоподъемностью 450 кг развила скорость 19,6 км/час, четырехместный спортивно-туристский катер с грузом — 32 км/час.

Испытания показали также, что новый мотор надежен и прост в эксплуатации. В этом году предполагается начать серийное производство двигателя С-557-Л.

**Д. ПЛАКИДИН,
Э. ШПЕНКОВ —
конструкторы.**

г. Богородск.

НОВЫЕ РЕКОРДЫ НА СПОРТИВНЫХ СУДАХ

Уже третий год водномоторники Тарту и Ленинграда встречаются в товарищеских соревнованиях. В этом году во встрече участвовали также сборная команда Таллина.

Несмотря на то, что трасса была проложена за городом (под Тарту), соревнования привлекли много зрителей.

Гонимцы выступали в двух классах СИ, СА и МА. Каждый скутер и мотолодка участвовали в заезде на 10 километров в серии из трех гонок по 6 километров. После двухдневных соревнований переходящий приз «Кубок дружбы» не изменил своего адреса — победу снова завоевали ленинградцы.

После соревнований были проведены заезды на побитие рекордов Советского Союза и Эстонской ССР. Все спортсмены, участвовавшие в них, показали отличную подготовку. Ленинградец Б. Свиндлер на катере К-2 с серийным автомобильным мотором «Волга» превысил исходный норматив, установив первый рекорд СССР на судах этого класса (49,079 км/час), блестящего результата на глассере ГА добился Э. Индрицен (Ленинград), показавший скорость 77,837 км/час (прежний рекорд страны — 68,702). Превысили рекордную скорость туркине спортсмены Я. Сейлер на катере К-01 (42,755 км/час) и

М. Таниэль на глассере ГС (61,802 км/час).

На судне класса СА Р. Пейкер (Тарту) установил рекорд республики (58,064 км/час). Это лучшая скорость, показанная когда-либо на моторе «Москвич» (как известно, в последнее время рекорды на судах этого класса устанавливались на «Авангарде»).

Рекордные результаты водномоторников в Тарту примечательны тем, что показаны они не на встрече общесоюзного значения, а на сравнительно небольших соревнованиях. Это — несомненное свидетельство роста мастерства водномоторников.

Очевидно, тех соревнований, которые у нас обычно проводятся, стало недостаточно. Пришла пора подумать об организации традиционных водномоторных регат по географическому признаку: Прибалтийской, Черноморской, Волжской, Дальневосточной, Московской. Проведение таких регат позволит расширить водномоторную «географию», повысит интерес молодежи к этому популярному спорту и будет способствовать массовому обновлению рекордов.

**Ю. МАНКОС,
судья всеююзной категории.**
г. Ленинград.

Фото автора.

В нынешнем спортивном сезоне на местных состязаниях был установлен еще ряд рекордов страны. В Херсоне областной совет ДСО «Авангард» провел заезды, в которых приняли участие спортсмены нескольких обществ.

На дистанции 10 км И. Плакидин («Авангард») на скутере класса СИ показал скорость 44,792 км/час, а В. Жуков (ДОСААФ) на скутере СИ — 65,241 км/час. На судне того же класса В. Жуков установил рекорд на дистанции 1 км (70,658). Б. Буткин (ДОСААФ) на глассере ГВ прошел 50 километров за среднюю скорость 44,926 км/час. В соревнованиях на приз ЦМК ДОСААФ А. Левин на скутере СА улучшил рекорд на дистанцию 1 км (83,916).

Позже москвичи внесли еще несколько поправок к рекордам на дистанцию 1 км: В. Петрухин (ДОСААФ) на скутере СМ показал скорость 55,384 км/час, В. Султин (ДОСААФ) на СИ добился 71,570 км/час, А. Добрынин («Грузовые резервы») на тяжелом скутере СС-500 достиг 81,818 км/час.

Ленинградец Б. Свиндлер во время рекордного заезда на катере К-2





Экспедиция

Р. Вит и О. Ханупа

Тяжелки и Зиклунда

ЛАГЕРЬ ПОД ПЛАТАНАМИ И ОЗЕРО, ПОЛНОЕ ЗМЕЙ

Охридский лагерь живет по своему четкому расписанию. Двухнедельная остановка в открытом месте должна дать ответ на вопрос: полностью ли подготовлена экспедиция к дальнейшей поездке по Азии?

Программа дня очень насыщенная. Снимаем обычные и широкоэкранные фильмы, фотографируем пейзажи, людей, цветы, букашек.

Магнитофон записывает плеск озера, песни охридских рыбаков и детей, пасущих овец на близлежащих носогорах.

Проверяем оба автомобиля и прицепы. Генератор старательно посылает в эфир сигналы, чтобы как можно больше радиослушателей всего мира получили сведения об экспедиции. Передачник быстро разрядил аккумуляторы. Снова включаем агрегат для подзарядки батареи. Он позволяет нам наладить связь со всем миром и родной.

Наш лагерь почему-то привлек множество мух со всех сторон. Они прыгают под палаткой, проникают в автомобили. Настает время применить средство «Линдафум», которым нас снабдили в достатке. Всем интересно, как на него будут реагировать мухи. Зажигаем в нескольких местах таблетки, закрываем щели. Мухи подошли, но окончательный результат оказался неутешительным: на другой день новые рои назойливых «жильцов» заселили наши дома.

Ханупа за своим обычным занятием.



Теплые ночи на Охриде манят спать прямо на берегу озера под синими небосклоном. Озерная вода довольно холодная, удивительно чистая и прозрачная. Но при купании ежесекундно рядом с плочками появляются головы водяных змей. Сначала мы их немного опасались, но вскоре привыкли. Особенно после того, как, убив одну змею и препарировав ее голову, не обнаружили ядовитых зубов.

О. Ханупа снял ресурсы с прицепа и отремонтировал их в маленькой мастерской в Поградец.

В 15 километрах от нашего лагеря работают геологи-исследователи. В Албании добываются многие цветные руды.

Волшебные красивые заходы солнца на Охриде. Розовеют белые скалы на противоположном югославском берегу, их баргаче усиливается с каждой минутой. Над вершинами опускается туман и образует беловато-серую шапку, особенно эффектную в красном предвечернем свете. С озера, как с моря, предвечернее ветерок. Ведь озеро огромное: средняя ширина его 15 км, длина — свыше 30 км.

Мы приехали в лагерь на Охридском озере и немного щемлю сердце, когда настала пора вновь упаковывать вещи. Теперь скоро Европа останется позади и начнется настоящая работа на 100 000-километровом пути.

ЧЕРЕЗ МАКЕДОНИЮ

На границе Албании и Македонии находится пограничная станция Тил Танис, расположенная на самой вершине хребта, проходящего вдоль Охридского озера. Югославская таможня расположена на 7 километров дальше, рядом с поселением Струга. Движение тут небольшое, и потому таможенного чиновника приходится ждать свыше двух часов.

Югославская Охрида являет собой смешение старого Востока и нового времени. Рядом с турецкими домиками возвышаются новостройки итало-американского типа. Огромный отель «Галапа», только недавно построенный, призван привлекать в Охриду гостей из заграницы. Очень элегантно, он играет всеми красками, его роскошное убранство контрастирует с захолустьем Струги и Охриды.

Македония — страна богатая: прекрасные поля, огромные сады, откормленные стада и великолепные кони. Везде на полях заметны следы трудолюбия. Деревья гнутся под тяжестью плодов, прекрасные гроздья винограда виднеются из-под листьев. Дорога из Охриды на Битолю новая, местами асфальтированная, местами мощеная. Она имеет две наивысшие точки: на высоте 1160 и 1140

метров. Но уклон почти незаметен. Едем постоянно на третьей или четвертой передаче. Провозная часть широкая, повороты имеют большой радиус.

Машины работают хорошо, на подьемах двигатели слегка нагреваются. Особенно приятно, что нет пыли: можно ехать близко друг за другом. Вдоль дорог, как и везде на Балканах, встречаем хорошо оборудованные источники. Еще раз отдаем должное этому хорошему македонскому обычаям.

Минувем Битолю и приближаемся к Прилепу. Покупаем масло для замены в красном автомобиле. Масло здесь очень дорогое, один литр стоит 1280 динаров. Но двигатель требует — в этом мы убедились на следующий день.

За Прилепом снова начинается холмистый участок, типа «гребенки». Поворот следует за поворотом. Отдыхаем только на подьезде к Скопье, где имеется участок хорошего шоссе. За древним Куманово дорога снова портится, движемся медленно, автомобили сотрясаются от ухагов. Остановившись за Кумановым, замечаем падение давления масла в голубом автомобиле. Под двигателем видна лужка. Доливаем масло. Нужно найти хорошее место для остановки и устранить повреждение. Еще 38 километров едем, оставляя за собой тонкий след авто и внимательно следя за стрелой масляного манометра.

Масляный радиатор заменяем рано утром. Одновременно готовим завтрак и осматриваем окрестности. Дорога покрыта брызгами валунами и наносами глин. Совсем недавно, не более одного дня до нашего приезда, тут шел, должно быть, сильный дождь, который буквально отравал камни от утесов вдоль дороги и сбросил их вниз. Посмотрев на карту, убеждаемся, что мы в непосредственной близости от болгарской границы.

Природа и здесь очень живописна. Дорога идет вдоль реки, мимо зелени садов и чистых строений. Но ее покрытие становится все хуже. Боковые притоки реки перерезали путь глубокими разлами, перед которыми необходимо притормаживать, а иногда и останавливаться.

Внезапно дорога резко отходит в сторону от реки и начинает взбираться на почти вертикальный подъем. Это только мы так же выдумали! Даже на второй передаче двигатель еле тянет. Да, такой подьем мы еще не встречали на своем пути!

Когда двигатель нагрелся до 97°, перед нами появилась таможня и флагеум.

Дружелюбные приветствия, снятие пикбэ с передатчиков, которые через несколько минут смогут свободно посылать сигналы в эфир из Болгарии. На флагштоке развевается флаг с белой,

Предполагается. См. «За рулем» № 1, 2, 4, 5, 6 и 7.

красной и зеленой полосами, болгарским государственным гербом.

Нам очень радостно в этой прекрасной стране прилежных рук и открытых взглядов.

САД НА БАЛКАНАХ

Болгария — особенно красивая страна на Балканском полуострове. При внимательном наблюдении, однако, можно заметить, что вся эта окружающая нас красота — дело человеческих рук.



В Охридском лагере

Сплошные сады, великолепные фруктовые деревья, каких мы до сих пор нигде еще не видели, целые горы овошей. Великолепные, огромные, богатые плоды. В этом году болгары жаждутся на неблагоприятную погоду: слишком много идет дождей и сравнительно холодно. Нигде нет полей, лежащих под паром, и пустых скал — максимально используется каждый кусочек земли. Везде оживленно: на полях, в садах, на виноградниках и на дорогах.

В стране строят новые, прекрасные шоссе. В течение ночи старая дорога исчезает и через несколько дней готово основание для новой. В работе участвуют сотни бригад, поэтому стройка идет с невероятной быстро-

той. Уже сейчас Болгария покрыта сетью прекрасных асфальтированных дорог.

В Болгарии есть и высокие горы, которые ничем не уступают Альпам или Высоким Татрам с их природными красотами. Горный массив Рила — такой прекрасный уголок земли, о котором никогда не забудешь. У нас такое чувство, что мы дома. Хвойные леса, поля, подобные татарским, во мху и хае леса — белые грибы, малина, ежевика. Покрытые вереском лужайки, а на вершинах Рилы — снеговая шапка. Прекрасно оборудованные дома отдыха и отели, превосходные дороги тянутся до самого центра страны.

Сама столица Болгарии является великолепным садом: огромное количество прекрасно оформленных парков, каждая улица — аллея. Город расположен у подножия горного массива Витоша. Отъезжая на 15 километров от города, жители Софии попадают в горы на высоте 1600 метров. Здесь процветает туризм. Горы в окрестности Софии всегда полны народа.

Очень жалко, что многие чехословацкие туристы больше знают болгарское море, чем сказочные окрестности Софии.

ОБМАНЧИВАЯ РАВИНА

Тот, кто направляется с югославской границы вглубь Болгарии, становится жертвой оптического обмана, хорошо знакомого автомобилистам. Карта и альтиметр показывают, что окружающей центр Кюстендиль расположен на 600 м ниже, чем пограничный пункт Гютово. Но уклон такой пологий, что дорога кажется текущей по равнине. Съезжаем на третью передачу. Автомобиль набирает скорость. Это кажется невероятным. Чтобы не переключиться, тормоза включаем на вторую передачу, но все равно не можем удержаться на этой «равнине» и притормаживаем. Это кажущаяся равнина на протяжении 15 км понижается на 600 м. Тормоза сильно нагреваются и перестают действовать. Наконец останавливаемся и с сморщенной морщиной, к пограничному горам. Теперь видна вся величина этого уклона.

(Продолжение следует)

МОТОЦИКЛА СТАИ В ПУТИ



ЕСЛИ НЕ ПОМОГАЕТ РЕГУЛИРОВКА

До сих пор мы касались главным образом неисправностей мотоциклов, на которых установлены двухтактные двигатели. Но нередко на обочине можно встретить и тяжелую машину М-72. М-61 и К-750.

Как поступать, например, когда у М-72 отказало сцепление.

Элементарные способы устранения этой неисправности указаны в заводской инструкции: «Баранком на конце троса сцепления отрегулировать натяжение последнего так, чтобы свободный ход рычага сцепления на руле был равен 4—5 мм».

Но случается, что никакая регулировка не помогает. Это может произойти из-за износа салыника коренного подшипника крышника, когда масло из картера двигателя начнет проникать к дискам. Тогда сцепление замасливается и сильно пробуксовывает. Масло в диски может также попасть и через износившийся салыник первичного вала коробки передач (со стороны сцепления).

В пути салыники менять не станешь — это слишком трудоемкая работа. Чтобы доехать до места ремонта, приходится ограничиваться промывкой сцепления.

Делается это так. Мотоцикл ставят на подставку; под картер маховика (между картером и нижним его приливом) плотно набивают концы; тем самым закрывается сточное отверстие в картере. Затем с помощью контргайки вывертывают шпильку упора генератора и в образовавшееся отверстие заправляют 150—200 граммов бензина. Для этого можно использовать бензошланг левого карбюратора, предварительно сняв его конец с подкавковой камеры и вставив в отверстие.

После этого надо завести двигатель, включить передачу и периодически включать и выключать сцепление, дать поработать двигателю 3—4 минуты.

Слив бензина из картера маховика, вынимают и концы. Теперь осталось только проверить результат промывки. Для этого, не снимая мотоцикл с подставки, при работающем двигателе включают вторую передачу и, увеличивая число оборотов, пытаются ногами тормозом остановить двигатель. Если сцепление плохо, хорошо, двигатель заглохнет. Во избежание перегрева и коробления дисков нажим на тормозную педаль следует производить очень кратковременно, отдельными толчками.

По окончании работы шпильку упора генератора свертывают на место.

Само собой понятно, что проделывают только при крайней необходимости, ибо от промывки салыник снова не станет хорошим; при удобном случае его необходимо заменить.

По следам неопубликованных писем

Читатель журнала Б. И. Михайлов обратился в редакцию с жалобой на грубые действия милиции Днепродзержинской области Кушнеренко, отобравшего у него водительские права, несмотря на отсутствие нарушения правил уличного движения.

Редакция обратилась за разъяснением

ми в Управление милиции МВД Украинской ССР.

В своем ответе на наше письмо начальник ГАИ УМ МВД УССР тов. Миникон признал действия автоинспектора Кушнеренко неправильными. Государственный Днепродзержинской области дано указание принять конкретные меры по жалобе тов. Михайлова.

Читатель нашего журнала П. Сотников сообщил в редакцию, что при Карловском Доме культуры (Полтавская область) были организованы курсы шоферов ДОСААФ. Однако, когда занятия были завершены, выяснилось, что курсантов к экзаменам в ГАИ не допускают.

По сигналу редакции Полтавский областной комитет ДОСААФ проверил указанные в письме факты. Выяснилось, что курсы были открыты без ведома обкома

ДОСААФ при отсутствии квалифицированных преподавателей и не были зарегистрированы в ГАИ.

За допущенные нарушения председателем районного комитета оборонного Общества т. Удзини отстранен от работы. Новым избранным председателем комитета т. Могучену дано указание направить курсантов для дополнительных занятий и сдать экзаменов в Полтавский автомобильный.

МИКРОАВТОМОБИЛЬ-ВЕЗДЕХОД

Австрийскими заводами Штейр в Граце создана оригинальная конструкция вездехода. По своим размерам и весу он является, пожалуй, самым малым в мире автомобилем, способным достаточно быстро передвигаться по пересеченной местности и бездорожью, преодолевать довольно крутые подъемы, волные преграды и др. Новый вездеход (АР-700) существенно отличается от всех известных конструкций машин этого типа, что явствует из нижеследующей таблицы:

	«Штейр» АР-700	Средние данные
Грузоподъемность, кг	400	675
Сухой вес, кг	580	1155
Общий вес, кг	980	1910
База колес, мм	1500	2150
Ширина, мм	1350	1520
Габарус поперота, м	3,7	5,8
Мощность двигателя, л. с.	23	60

В качестве средних здесь приводятся данные, полученные по пяти наиболее распространенным в Европе конструкциям малых вездеходов (английские «Остин-Диппис» и «Ландровер», немецкий ДТВ модели 01, итальянский «Фиат-Кампаньоло» и американский «Виллис»). Из таблицы видно, что конструкторы стремились к уменьшению не только размеров автомобиля, но также и его весовых показателей. Достигнутый результат (580 кг) выделяет новую машину среди всех известных легких вездеходов.

Соответственно весу достигается значительное снижение удельного давления каждого колеса на грунт, благодаря чему машина меньше оседает на мягкой почве, песке и на снегу; она имеет меньшее сопротивление качению и может «обойтись» менее мощным двигателем. Большим преимуществом нового вездехода является то, что он может при обслуживании легко быть вновь поставлен на колеса двумя людьми (либо опрессован для ремонта и технического обслуживания).



Профилактический осмотр.

Благодаря малой ширине автомобиля более маневрен при движении по лесу (легче проходит между деревьями), не говоря уже об общей высокой маневренности, определяемой весьма малым радиусом поворота. Несмотря на малые габаритные размеры, машина имеет довольно большую площадь грузовой платформы (2 м²), которая составляет более 50 процентов от общей площади машины.

Такое удачное сочетание малых габаритов и веса с высокой проходимостью и достаточной грузоподъемностью (400 кг) достигнуто оригинальным конструктивным решением, существенно отличающимся от известных до сих пор конструктивных схем легких вездеходов. Автомобиль имеет центральную трубчатую раму, играющую роль «скелета», с которым сочленены четыре маятниковых полуоси (этот достигается разгрузка кузова от высоких напряжений, возникающих при езде по бездорожью). Над каждой качающейся осью расположена лямбовидная поперечная балка, на которую опираются винтовые рессоры; внутри рессор имеются полые резиновые «свечи».

Поскольку кузов не воспринимает никаких нагрузок от неровностей дороги,



Подвеска колес автомобиля «Штейр» АР-700.

он выполнен достаточно легким. В то же время выбранная конструктивная схема с центральной трубой и платформой из стального листа обеспечивает большую прочность и высокое сопротивление перекосам и корблению.

В задней части автомобиля на центральной трубе монтируется двухцилиндровый двигатель, а симметрично впереди — привод на передние колеса. Все органы трансмиссии примыкают к центральной трубе; ведущий и передний мосты карданный вал расположен внутри трубы, что предохраняет его от внешних воздействий.

В сочетании с малыми неподдресованными массами (размер колес 5,20—12) независимая подвеска колес на качающихся полуосях обеспечивает хорошую устойчивость автомобиля на пересеченной местности и в то же время комфорт и достаточно хорошее «дерганье» дороги при езде по асфальту, что редко удается достигнуть на вездеходах.

Другой отличительной чертой конструкции автомобиля является выраженный расчлененный его на определенные конструктивные узлы (двигатель, задний мост с подвеской колес и коробкой передач, центральная труба с платформой, передние колеса и отъемная платформа), что позволяет легко транспортировать их по отдельности при вынужденном ремонте, поломках и пр.

На автомобиле установлен четырехтактный двухцилиндровый оппозитный двигатель воздушным охлаждением. Двигатель, рабочий объем которого равен 643 см³, выполнен упрощенно короткоходным (диаметр цилиндра — 50 мм, ход поршня — 64 мм) и намеренно задросселирован (степень сжатия — 6,7:1, мощность 23 л. с. при 4300 об/мин). Максимальное число оборотов ограничивается специальным регулятором. Крутящий момент достигает 4 кгм на диапазоне оборотов от 2000 до 3500 в минуту.

Другими чертами конструкции двигателя являются подвесные клапаны, приводимые от центральной распределительной кулачковой вала, полушаровая камера сгорания в алюминиевой головке блока, фильтр тонкой очистки масла, масляный радиатор в главном потоке системы смазки, а также принудительное охлаждение радиатора обдувом двигателя от воздушной струи, укрепленной на одном валу с днапастатором. Двигатель снабжен специальным устройством обеспечения поступления рабочей смеси в цилиндры даже при сильном наклоне автомобиля, движущегося по бездорожью, или по горам.

Шасси автомобиля

Оригинально осуществляется передача крутящего момента от двигателя. Машина не имеет дополнительной раздаточной коробки. Приводной вал идет от сцепления (сухого, однодискового) к четырехступенчатой коробке передач, расположенной впереди заднего моста, и лежит над дифференциалом. Коробка передка полностью синхронизирована и имеет центовый привод; все шестерни коробки (за исключением задней пары) находятся в постоянном зацеплении и переключаются стопорными синхронизаторами, с помощью расположенного в середине рычага; на заднем конце выходного вала коробки передка сидит малая коническая (ведущая) шестерня дифференциала. Включение и выключение привода на передний мост осуществляется специальным рычагом. В обоих мостах имеются дифференциалы со спиральными зубьями коронных шестерен, коническими сателлитами и выносовыми приспособлениями для блокировки. Во всех четырех колесах предусмотрены отдельные шестеренчатые передачи со сменными цилиндрическими шестернями. В соответствии с конкретным эксплуатационным назначением автомобиля колесные передачи могут иметь передаточное отношение 3:1 либо 2,72:1, либо 2,38:1. По желанию покупателя может быть также изменена третья передача коробки передка (два варианта — 1,30:1 и 1,21:1). Четвертая передача коробки передка не принимается, а усоряющая.

Передний и задний мосты имеют симметричную конструкцию. От дифференциалов, которые могут быть соответствующим требованиям местности блокированы с помощью двух рычагов, привод осуществляется через упомянутые выше качающиеся полуоси. На цилиндрические передачи колес, благодаря наличию этих передач, появляется возможность значительно увеличить дорожный просвет (клиренс) автомобиля.

Рулевое управление и гидравлические тормоза нового микровездехода выполнены по обычным схемам. Следует только упомянуть, что тормозные барабаны диаметром 215 мм выполнены из легкого металлического сплава с встраиваемыми ободьями из серого чугуна.

Максимальная скорость автомобиля 52—64 км/час в зависимости от принятого варианта колесной передачи. Минимальная устойчивая скорость — от 3 км/час до 1 км/час при 1350 оборотах двигателя в минуту. Вездеход способен преодолевать подъемы крутизной до 60 процентов.

Расход топлива при движении по нормальным дорогам 8,5 л/100 км.



Автомобиль выпускается с комбинированным типом.

НОВАЯ МОДЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ «ПЕКО»

В странах развитого автомобилестроения наряду с большим многообразием выпускаемых автомобилей существуют отдельные модели массового производства, которые наиболее полно отражают состояние и уровень развития автомобильной техники в данной стране. Это, например, «Фиат» в Италии, «Мерседес-Бенц» в ФРГ, «Фольксваген» в ФРГ, «Остин» и «Моррис» в Англии, «Рено» и «Пеко» во Франции. Массовый характер производства этих автомобилей не позволяет часто их модернизировать, менять конструкции и вводить конструктивные новшества. Поэтому выпуск каждой новой модели таких машин является все-таки значительным шагом вперед в развитии автомобильной техники.

Собой модель года является, несомненно, переход к производству новой модели автомобиля «Пеко-404» во Франции, предшественником которого автомобиль «Пеко-403» выпускается с начала 1955 года.

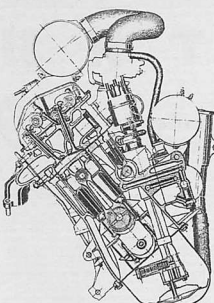
Хотя автомобиль и сохранил некоторые типичные для «Пеко» конструктивные особенности (червячная передача в заднем мосту, электромеханическое автоматическое сцепление, регулируемый термостатом привод вентилятора и др.), однако ищет он совершенно новую конструкцию, в корне отличающую от старой модели. Обращают на себя внимание следующие изменения габаритных размеров. Несмотря на установку более короткого двигателя, повысившего маневренность кузова, ширина его и длина уменьшилась на 50 мм, а высота — на 60 мм. Одновременно высота салона кузова стала больше, что достигнуто за счет лучшей компоновки агрегатов и уменьшения подкапотного пространства.

На автомобиле устанавливается четырехцилиндровый однопоршневый двигатель наклоненный к продольной оси на 45 градусов вперед. В данном случае неопытный опыт проектирования немецкого автомобиля «Мерседес-Бенц 300SL» и американского «компактного» автомобиля Крайслер (модель «Валвант»), в которых наклонное расположение блока цилиндров позволяло снизить центр тяжести автомобиля до 40 мм, разумеется, оказывает большое влияние на его устойчивость. Именно асимметричное расположение двигателя и позволило уменьшить подкапотное пространство кузова; кроме того, это весьма облегчает доступ к основным элементам управления работой двигателя.

Конструкция двигателя отличается компактностью и рядом современных характерных черт. Новым является, например, клиновидная (в поперечном разрезе) камера сгорания, форма впускного и выпускного клапанов, подвешиваемых под углом, расположение свечей и пр. Конструктивные особенности двигателя «Пеко-404» видны из приводимого здесь его поперечного разреза. Вращающийся на трех опорах коленчатый вал отличается увеличенными размерами, что должно соответствовать повышенной степени сжатия (14:1). Барботер «Солекс» с наддувом потоком снабжен приспособлением для подпора каналов всасываемого воздуха, что улучшает охлаждение двигателя. Направляющие клапана форсированы, их клапаны имеют защитные кольца. По сравнению со старой моделью значительно увеличены размеры стечений клапанов (впускного — 39 мм, выпускного — 35,5 мм). На двигателе установлен сухой воздушный фильтр с глушителем шумов всасывания.

БЫСТРОДЕЙСТВУЮЩИЙ ДОМКРАТ

Рабочий объем цилиндра нового двигателя — 1618 см³ (диаметр цилиндра — 110 мм, ход поршня — 73 мм). Он развивает мощность 72 л.с. при 5400 об/мин, максимальный крутящий момент двигателя — 13 кгм при 2300 об/мин. Это говорит о том, что новый двигатель «Пеко-404» отличается высокой эластичностью, что достигнуто подбором диаметра и сечений впускных трубопроводов и облегчением выхлопа при помощи «эффекта отсоса».



Поперечный разрез двигателя.

Передача крутящего момента от двигателя осуществляется через одноступенчатое сухое сцепление (либо, по желанию покупателя, электромагнитное сцепление без педали), трехступенчатую коробку передач, наваренный вал (размещенный в трубе, передающей толкающее усилие) и главную передачу с червячным зацеплением.

Коробка передач с бесшумными синхронизированными передачами (четвертая — прямая) имеет характерную для «Пеко» схему переключения. Задний ход, первая, вторая и третья передачи лежат в одной плоскости, четвертая выключается дальнейшим нажатием на рычаг переключения вниз и проталкиванием его вперед. Такая схема создает удобства при маневрировании (т. е. попеременном включении заднего хода и первой передачи) и при движении по городу с интенсивным движением (т. е. на 2 и 3 передачах).

Совершенно оригинальной является конструкция независимой подвески передних и задних колес, под которой ее будет дано в следующем номере журнала). Рулевое управление автомобиля — складное, с усилителем, рейси, с автоматической регулировкой.

Французская фирма Унион выпустила быстродействующие домкраты, позволяющие передвигать грузовые автомобили с одной стороны колеса автомобиля.

Домкрат на роликах 1 подкачивается под передний или задний мост автомобиля так, чтобы захватить 2 находившихся под соответствующими деталями моста. При нажатии на рычаг 3 посредством тати 4 и рычага 5 поднимается перекачка 6 и захватит 2, а вместе с ним передняя или задняя часть автомобиля.

Время на всю операцию вывешивания колес автомобиля составляет меньше одной минуты.

Тормоза — гидравлические, на все колеса; общая площадь рабочих поверхностей тормозных колодок — 1300 см².

Автомобиль «Пеко-404» развивает максимальную скорость до 140 км/час; при скорости 90 км/час он расходует в среднем всего 9,3 л/100 км.

Габаритные размеры автомобиля с литыми дисками следующие: длина — 4420 мм, ширина — 1625 мм, высота — 1450 мм. Колесная база — 2650 мм, колея передних колес — 1330 мм, задних — 1280 мм. Просвет — 150 мм. Обращая на себя внимание малый радиус поворота автомобиля — 4,7 м. Его сухой вес — 1020 кг.

АМЕРИКАНСКИЙ МОТОРЛЕН

Американская фирма Харлей-Дэвидсон начала производство мотороллеров в конструкции которых есть некоторые интересные особенности.

Мотороллер горизонтальный, однокильный, двухтактный; мощность — 7 л.с. При этом рабочий объем цилиндра 165 см³ (диаметр — 60,3 мм, ход поршня — 58 мм), а также выбор двухтактного процесса свидетельствует, безусловно, о европейском влиянии. О том же говорит и стремление конструкторов сделать мотороллеру экономичности, он расходует около 3 л/100 км. С этой целью управление клапанами смеси осуществлено в двигателе с помощью мембранного клапана, размещенного на задней стенке картера двигателя. Охлаждение двигателя осуществляется принудительно, через специальный канал в кузове, но без помощи вентилятора. Подвеска мотора на раме выполнена эластичной, на четырех резиновых подушках.

Передача крутящего момента на колеса осуществляется с помощью механического сцепления и бесступенчатой клин-ременной передачи с центробежным регулятором, общий передаточный число в трансмиссии варьируется между 18:1 и 8:1.

По сравнению с европейскими конструкциями, американский мотороллер выглядит несколько «мешковатым». Это впечатление создается центральной трубчатой рамой, широкой передней стенкой и сварными с ней крыльями, выполненными из стального листа. Обшивка двигателя сделана из пластмассы и служит опорой для двухместного сиденья. Подвеска переднего и заднего колеса — маятниковая, с простыми винтовыми рессорами; переднее колесо имеет амортизатор. Радиус поворота — 10 м. Емкость топливного бака — 8,5 л.

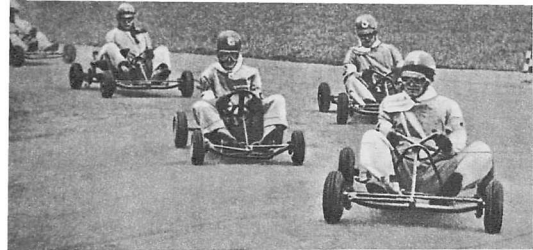
ПОДВЕСНЫЕ ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ

Народные предприятия «Людвигсфельде» в ГДР выпускают гоночные и спорныемому выпуску гоночного лодочного мотора РМ-175 «Дельфин».

Мотор одноцилиндровый, двухтактный, золотниковый, рабочий объем цилиндра — 173,8 см³, ход поршня и диаметр цилиндра — 60,5 мм, степень сжатия — 12:1. Мощность мотора — 18 л.с. при 3000 об/мин.

К летнему сезону 1980 года на заводе начато серийное производство нового лодочного мотора «Дельфин», который почти аналогичен гоночному «Дельфину», но наряду с значительными динамическими показателями имеет ряд совершенствований, необходимых для применения мотора на прогулочно-туристических лодках.

«Спидаль» с оборудован наптом, который придает мотору красивый внешний вид, для пущего эффекта на моторе смонтирован самоубийственный механический стартер. Мотор подвешивается на треноге, имеет поперечный универсальный кронштейн, который шарнирно соединен с действующей трубой. При этом все рабочее устройство мотора, включая, как у мотора «Дельфин» РМ-175, мощность «Спидаль» РМ-175 составляет 17,5 л.с. Емкость топливного бака составляет 4,5—5 литров в час. Лодка с этим двигателем развивает скорость порядка 30 км/час.



Новая разновидность автомобильного спорта

«Наподобие азиатского гриппа накатились сейчас на Европу волна нового спортивного увлечения. Она идет из Америки, захватывая сначала Англию и спорадически распространяется сейчас на континенте, достигнув Скандинавии — такую картину рисует швейцарская газета «Автомобиль ревю», описывая повсеместное распространение в Европе нового вида автомобильных гонок на так называемых го-картах, т. е. карликовых автомобилях без кузова и какой-либо подвески колес. Действительно, темпы развития этого нового вида спорта, способного вызвать воображение, в Англии, например, за несколько месяцев возросло более 1000 спортивных клубов, проводящих соревнования на го-картах; во Франции национальная Федерация Автомобильного спорта поспешила объединить все возникающие «клуб-лубы» под своей эгидой, а в ФРГ и Швейцарии созданы уже (наряду с множеством местных клубов) и центральные «клуб-клубы», организующие соревнования между командами городов.

Что же это за новый вид спорта? Ведь если еще недавно о нем можно было говорить в иронических тонах, или покашливать печалью, то сейчас уже сами масштабы его заставляют замечаться и более серьезно анализировать причины не бывшего успеха, который отмечены его первые шаги. Кроме того, следует иметь в виду, что новый вид спорта получил уже и официальное признание со стороны Международной Автомобильной Федерации (ФИА). Спортивная комиссия ФИА разработала и ввела в действие (пока сроком на один год) «Правила проведения национальных и международных соревнований» на го-картах, содержащие основные технические определения в отношении материальной части, допустимых размеров дистанции, возрастной ценза и т. д. Одновременно почти во всех европейских странах появились местные правила проведения соревнований, отличающиеся в деталях друг от друга (например, во Франции правилами предписывается гоночную одежду, специальную куртку из жесткой материи, в других странах — обычные комбинезоны; почти всюду — защитные шлемы с очками и т. д.).

Успех «картинга» (это наименование нового спорта далеко не единственное, оно наиболее часто употребляется) базируется прежде всего на простоте и дешевизне используемых для него технических средств, доступных самым широким кругам спортсменов. Надо сказать, что любителям мягких рессор и комфортабельной езды на автомобиле в этом виде спорта делать нечего. Сама идея кар-

тинга состоит в том, что право на существование имеют лишь так называемые «предметы автомобильной необходимости», т. е. четыре колеса, мотор, руль и тормоза; средство передвижения должно быть предельно простым, маленьким и дешевым. Поэтому го-карты, эти поистине карликовые автомобили, выполняются без каких-либо рессорных подвесок, с простейшей схемой рулевого управления и не слишком удобным одоместным сиденьем. Даже для номера на такой «машине» не остается места, и гоночники должны носить его в виде наружных повязок, либо на комбинезоне.

Правилами ФИА предусматриваются следующие ограничения для шасси го-картов: колесная база — от 1010 мм до 1270 мм; колес не должна превышать по размерам 1/4 колесной базы; габаритная длина — не более 1920 мм; высота матерчатого сиденья — не менее 500 мм над уровнем дороги. Наличие «попса безопасности» не обязательно, но плоскость от сиденья до передней оси должна быть зафиксированной, т. е. выполненной в виде дуги, вокруг которого устанавливается гнутая труба, либо другое приспособление, не позволяющее водителю соскользнуть на землю. Если дуга выполняется перфорированной, то диаметр отверстий не должен превышать 1 см.

Как уже указывалось, применение рессор на го-картах запрещено. Колеса монтируются на подпinnниках и должны иметь диаметр не менее 222 мм и не более 441 мм. Наличие пневматиков обязательно; дорожный просвет должен быть таким, чтобы при спущенных шинах ни одна часть шасси не соприкасалась с землей.

Тормоза го-картов приводятся в действие педалью и должны действовать по крайней мере, на одну (переднюю) ось. Рулевое управление допускается различных конструктивных схем, но с обязательным сохранением рулевого колеса (рули велосипедного и мотоциклетного типов не допускаются). Применение дифференциалов правилами ФИА запрещено; зато предписывается устройство

таких же педалей, как на нормальных автомобилях, педали газа с возвратной пружинной и удобно расположенного замка зажигания цепной приводом на колеса должен иметь защитный кожух.

Монтирование каких бы то ни было кузовов, либо отдельных их секций на шасси го-картов исключается. Единственной защитой водителя от ударов, осколов, пыли и пр. является комбинезон, а также и шлем, надетие которого обязательно для всех участников.

В отношении двигателей правила ФИА не менее определены: допускаются только воздушные двигатели, с карбюратором, либо массового производства, без наддува (в какой бы форме он ни осуществлялся). Изменения в двигателях допускаются лишь по формуле, принятой для туристских машин, т. е. без каких-либо приращений металлов и других материалов, причем должна быть сохранена «узнаваемость» подвергавшихся изменению оригинальных деталей.

Выбор трасс для картинга не составляет особого труда, хотя предписания

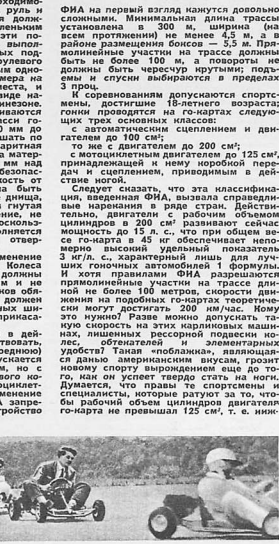
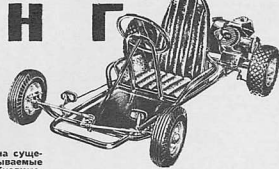
ФИА на первый взгляд кажутся довольно сложными. Минимальная длина трассы установлена в 300 м, ширина (на всем протяжении) не менее 4,5 м, а в районе размещения бонсов — 4,5 м. При молинейных участках на трассе должны быть не более 100 м, а повороты не должны быть чересчур крутыми; подъемы и спуски выбираются в пределах 3 проц.

К соревнованиям допускаются спортсмены, достигшие 18-летнего возраста; гонки проводятся на го-картах следующих трех основных классов: с автоматическим сцеплением и двигателем до 100 см³;

то же с двигателем до 200 см³; с мотоциклетным двигателем до 125 см³, принадлежащем к нему коробой передач и сцеплением, приводимым в действие ногой.

Следует сказать, что эта классификация, введенная ФИА, вызвала справедливые нарекания в ряде стран. Действительно, двигатели рабочим объемом цилиндров в 200 см³ развивают сейчас мощность до 15 л. с., что при общем весе го-карта в 45 кг обеспечивает непомерно высокий удельный показатель 3 кг/л. с., характерный лишь для лучших гоночных автомобилей 1 формулы.

И хотя правилами ФИА разрешаются приложившиеся участии на трассе длиной не более 100 метров, скорости движения на подобных го-картах теоретически могут достигать 200 км/час. Кому это нужно? Разве можно допустить такую скорость на этих карликовых машинах, лишенных рессорной подвески колес, с откровенно элементарными удобствами? Такая «поблажка», являющаяся данью американским влусам, грозит новому спорту вырождением еще до того, как он успеет твердо стать на ноги. Думается, что правы те спортсмены и специалисты, которые ратуют за то, чтобы рабочий объем цилиндров двигателя го-карта не превышал 125 см³, т. е. мини-



АВТОТРАНСИЗДАТ, 1960 ГОД

Более 100 книг, брошюр и плакатов выпущены в 1960 году Научно-техническим издательством автотранспортной литературы (Автотрансиздат). Среди них учебники, справочники, научные работы, производственно-техническая литература, плакаты.

Ряд изданий посвящен проблемам развития автомобильного транспорта и дорожного строительства в нынешнем десятилетии. Это книги В. А. Бочина «Перспективы развития и улучшения сети автомобильных дорог», Д. В. Великанова «Развитие автомобильных транспортных средств в 1959—1965 годах», С. И. Шульманова «Развитие новой техники на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве», А. Т. Таранова «Пути развития перевозок пассажиров автомобильным транспортом», А. С. Шульманова «Транспорт Российской Федерации в семилетке» и другие.

Уже вышли из печати учебники шоферов третьего и первого классов и «Справочник шофера» (четвертое издание).

Третьим изданием выпускается «Краткий автомобильный справочник», подготовленный сотрудниками Государственного научно-исследовательского института автомобильного транспорта — НИИАТ. Справочник содержит краткий очерк развития автомобилестроения СССР, технические характеристики автомобилей, автобусов, прицепов и полуприцепов, параметры для оценки автомобилей, а также основные данные по карбюраторам, свечам зажигания, аккумуляторным батареям, шинам, топливу и смазочным материалам.

Для индивидуальных владельцев издана книга Т. С. Грозовского и Б. Н. Надеждина «Автомобиль «Москвич-407». Она содержит сведения по управлению машиной, ее обслуживанию и ремонту и рекомендации по авторизму.

Любители дальних туристских поездок уже получили два путеводителя по маршрутам «Москва — Ялта» (автор А. С. Ерохин) и «Москва — Ленинград» (автор В. И. Попадеев). В них дается описание дорог и памятных мест, расположенных вдоль магистралей, а также справочные данные о топливозаправочных станциях, гостиницах и столовых, ремонтных мастерских и т. п.

На широкий круг читателей рассчитаны брошюры серии «Научно-популярная литература автомобилиста»: «Толпиная экономичность» кандидата технических наук Д. А. Рубец; «Устойчивость и управляемость автомобиля» кандидата технических наук Г. А. Гаспарян. Часть изданий этого года посвящает-

ся истории и развитию отечественной автомобильной техники.

Автомеханикам, слесарям автохозяйств и шоферам окажут большую помощь книги и брошюры кандидатов технических наук В. И. Медведкова и А. П. Степанова «Регулировка автомобилей ЗИЛ-164 и ЗИЛ-157», инж. А. Г. Никитина «Регулировка легковых автомобилей ГАЗ», кандидата технических наук Н. Н. Виликова «Регулировка трехосных автомобилей ЯАЗ», инж. И. Г. Черныгина «Техника безопасности при техническом обслуживании и ремонте автомобилей», инж. Ж. Г. Манасиджид «Техника безопасности при работе с подъемными механизмами», инж. И. И. Селезнева, С. М. Цукерберга и Б. В. Венахова «Пути увеличения пробега автомобилей шин».

В серии «Библиотека шофера» издана брошюра шоферов В. Я. Неронова и А. Т. Корсакова «Эксплуатация грузового автомобиля», обобщающая многолетний опыт работы авторов на грузовом автомобиле ЗИЛ-150. Авторы рассказывают о путях снижения себестоимости перевозок грузов и повышения производительности труда, а также об опыте безаварийного вождения автомобиля.

Автотрансиздат выпускает также серию «Опыт новатора автотранспорта». В эту серию войдут книги «Водитель автопоезда новатор Семен Ушудин» (автор В. Б. Гецелев), «Снижение себестоимости автомобильных перевозок (автор шофер Подольский автоколонны № 28 В. В. Измаилов), «Московское такси» (авторы Л. С. Чистяков и В. Н. Жуков), «Бригады коммунистического труда на автомобильном транспорте» (авторы Б. С. Шел и В. Ю. Байсфед).

Значительное количество работ подготовлено к изданию в 1960 году Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта. Например: «Методы определения технического состояния цилиндрно-поршневой группы автомобильных карбюраторных двигателей», «Проверка технического состояния рулевого управления и шасси новых автомобилей», «Повышение качества ремонта автомобильных двигателей», «Методы облегчения пуска автомобильного двигателя».

Тематический план 1960 года включает выпуск серий красочных плакатов «Автомобили «Москвич-407», «Регулировка механизмов автомобилей», «Оборудование для мойки и управления автомобилями», «Техника безопасности на автотранспорте», плакатов по предупреждению аварийности на автотранспорте.

В. КЛЕННИКОВ,
главный редактор Автотрансиздата.

КОМЕТА И ЕЕ ХВОСТ

То обстоятельство, что успех импортных автомобилей оказал огромное влияние на общую конъюнктуру рынка и сбыт стандартных автомобилей в США, это обстоятельство, которое не следует считать чуждым и для нас. — пишет американский журнал «Моторист индустрии». Но, кроме того, в последние годы других, так называемых, сопровождающих явлений, которых, пожалуй, никто не отрицает.

Речь идет о различных побочных явлениях упомянутого успеха импортных автомобилей на развитие ряда крупнейших отраслей промышленности — прежде всего, тан, например, серьезные опасения вызывают «чуждость» в авиационной промышленности — в частности, предпринимая неперерабатывающей промышленности. В какой мере появились импортные автомобили на рынке потребления бензина в стране, — вот вопрос, который их волнует. С одной стороны, импортные автомобили более экономичны и расход бензина должен снизиться; с другой — стороны, можно надеяться, что импортные автомобили будут эксплуатироваться более интенсивно, а общий численность автомобильного парка быстро возрастет.

Подобные же чувства переживают владельцы и руководители предприятий, которые считают, что импортные автомобили способствуют пока с уменьшением нагрузок, так как на импортный автомобиль требуется меньше топлива.

Особенно резко комет слыхались развитие производства импортных автомобилей на территории американского государства в США. Как известно, 41000 миль новых дорог должно быть построено за счет специального введенного государственного налога на бензин: если количество произведенного в стране бензина упадет, то этот налог автоматически отразится на дорожном строительстве, поскольку другого источника финансирования на этот счет в бюджете государства, не предвидится.

Катастрофически упал спрос старых автомобилей на рынке, который в последние годы был стабильным. Несмотря на то, что цены на них снижались чуть ли не вдвое, «заставляя» покупателей покупать старые автомобили, покупатель — когда я могу за те же деньги купить новую машину, почему же покупать старую машину модели 1960 года? И если контингент покупателей больших новых автомобилей все еще сокращается, что в сочетании с ростом числа импортных автомобилей обеспечивает известное равновесие, то рынок старых автомобилей уже сильно переизбыток. Рекордная цифра в 1 миллион непроданных автомобилей переживает рынок, и в значительной мере не уменьшается. Если бы не появились импортные автомобили, то рынок старых автомобилей мог бы достигнуть агента сырьевых фирм.

Трагическим положением состоит в том, что рынок старых автомобилей, пытаясь компенсировать снижение цен на старые автомобили, превратил его худшим последствием, — это неизбежно привело к сокращению числа продаж новых автомобилей. И тогда эти новые автомобили придется в 1961 году продавать еще дешевле, чем сейчас стоят модели 1958—1959 годов.

Импортные автомобили вознесены в ряд звезд на небосводе американской экономики. Но выяснилось, что это не звезда, а комета, глущая за собой длинный хвост...

него предела допускаемых и современных мотоциклов. Это, кстати, и более четко определило бы «границы» вновь образовавшегося спортивного «государства». Оно ведь не нуждается в переселении на чужие территории, так как и без того имеет уже достаточно много приверженцев.

При всех возникающих угрозах выведения картин (типичных для капиталистической экономики) нельзя не увидеть и многих его хороших сторон, значение которых для развития автомобильного спорта трудно переоценить. Ведь в основу его положена идея, реализация которой открывает поистине

необозримые еще перспективы расширения сферы действия автомобильного спорта, являющегося до сих пор одним из самых дорогих и недоступных для молодежи. Благодаря простоте и дешевизне технических средств, легкости выбора трассы и разумным ограничениям картинг позволяет привлечь к спорту и техническому творчеству весьма широкие новые контингенты. Как выразился один американский газетчик, он видит людей «в прихоронку настоящего автомобильного спорта». И, действительно, наряду с распространением картинга на «юниорах» картинг является как бы еще одной (и

еще ниже и удобнее расположенной) ступенькой, облегчающей молодежи подъем к вершинам «настоящего» автомобильного спорта.

Думается, что Автомобильный комитет Федерации Автомобилестроения СССР должен тщательно изучить этот вопрос, чтобы на некоторый опыт изготовления го-дартон и организации соревнований на них за рубежом, с тем, чтобы определить пути развития картинга в нашей стране, разработать нормативы, соответствующие нашим условиям, возможности и взгляды на развитие картинга, повысить видимость автомобильного спорта.

Ю. КЛЕМАНОВ.

СИНЯЯ ПТИЦА

Рекордно-гоночный автомобиль «Синяя птица», на котором Дональд Кэмпбелл «атакует» абсолютный рекорд скорости (634 км/час), установленный Джоном Коббом в 1947 году.

ИИХ. Н. ПАВЛОВ

АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ПОБИТИЯ АБСОЛЮТНОГО МИРОВОГО РЕКОРДА СКОРОСТИ

Английский спортсмен Дональд Кэмпбелл завершил экспериментальные работы по созданию своего рекордно-гоночного автомобиля «Синяя птица» — CN7, на котором он намерен в сентябре нынешнего года побить абсолютный мировой рекорд скорости, держащийся, как известно, с 1947 года. Если это ему удастся, то на него предстоит сделать редчайший дубль, присвоение к своему мировому рекорду скорости на воде (416,5 км/час) еще и рекорд скорости на суше, но и продолжит «семенную традицию», поскольку ряд мировых и международных автомобильных рекордов был установлен в свое время его отцом, знаменитым Малькольмом Кэмпбеллом.

В постройке автомобиля приняла участие 69 английских фирм. По расчетам он должен иметь максимальную скорость порядка 800 км/час и отличную разгонную динамику — в течение минуты достигать скорости 640 км/час.

Что же представляет собой этот новый автомобиль?

По своему внешнему виду «Синяя птица» несомненно напоминает автомобиль «Райлтон» с двигателем «Найри», на котором Джон Кобб установил в 1947 году абсолютный мировой рекорд скорости (634 км/час). Аэродинамические нормы ее разрабатывались очень тщательно, на основе длительных экспериментов в аэродинамической трубе. Результаты многочисленных доводок для «Синей птицы» был создан весьма обтекаемый кузов с симметричными формами и слегка округленной радикальной линией («попса» автомобиля). Несущий каркас кузова состоит из четырех, связанных поперечными траверсами лонжеронов. Вся конструкция выполнена из очень тонких, легких, но прочных металлических полос, прутьев и листов. Водитель размещается перед передней осью, в носовой части кузова, между двумя люками, по которым поступает воздух в турбину двигателя. (При полной нагрузке турбина всасывает более тонны воздуха в минуту!).

Устройство и оборудование «Синей птицы» в корне отличается от машины Кобба и представляет большой технический интерес. На автомобиле установлен газотурбинный двигатель «Бристоль-Протеус» мощностью 4050 л. с. и весом 15 тонн. Этот двигатель, применяющийся в английской авиации, на транспортных катерах патрульной службы, был подвергнут значительной переделке, позволившей прежде всего осуществить привод на колеса. Дело в том, что передняя часть силового агрегата «Бристоль-Протеус» в своем стандартном исполнении предназначена для привода воздушного винта (через редуктор). После произведенных Кэмпбеллом конструктивных изменений турбина имеет сейчас приводной вал, который непосредственно потребовала изменения в системе смазки, переделки системы выпуска и пр. Приводной вал турбины советует при максимальной скорости автомобиля около 11 500 об/мин.

Крутящий момент от двигателя передается через комбинированные редукционно-дифференциальные коробки. Колические шестерни со сплывшими зубьями понижают здесь число оборотов в 3,6 раза. Валы в трансмиссии снабжены специальными соединениями, конструкция которых запатентована фирмой Бирфильд.

Согласно правилам Международной Автомобильной Федерации (ФИА), привод от двигателя должен осуществляться, по крайней мере, на одну ось, т. е. не менее чем на два колеса автомобиля. Для того чтобы обеспечить равномерную нагрузку на шины, было решено сосредото-

чить в «Синей птице» привод на 4 колеса. Подвеска всех колес автомобиля независимая; конструктивно она осуществлена на пневматических надувных рессорах с гидравлическими амортизаторами. Специально разработанный фирмой Герлинг ресорный элемент весит 5,5 кг и легко выдерживает нагрузку в 1 тонну. Наполнителем для пневматической рессоры служит азот. С помощью независимой подвески каждого колеса удалось устранить различия в нагрузке на колеса, вызываемые реактивным моментом карданного вала. Рекордный автомобиль Кобба не был свободен от этого недостатка: в «Синей птице» колебания в нагрузке на колеса не превышают 5 процентов.

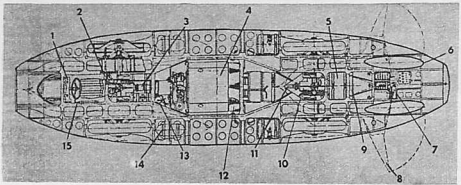
Конструктивное устройство турбины «Протеус» делает излишним применение сцепления и коробки передач. Агрегат работает непосредственно с компрессором, преобразователем крутящего момента. Правила для рекордных автомобилей не требуют наличия на них заднего хода, что очень упрощает систему передачи

усилий. Перед водителем имеются только две педали — для ускорения и торможения.

Одна из английских фирм разработала для «Синей птицы» специальное устройство, позволяющее Кэмпбеллу прочитывать на нервной части ветрового стекла зеркальное изображение приборов инструментального щитка, не отрывая глаз от дороги. Водитель получает воздух, необходимый для дыхания, через защитную маску; она не пропускает продуктов сгорания топлива, которые, застрявшие, могут попасть в струю свежего воздуха.

Возле задних осей на специальной доске приборов смонтированы кинокамеры, которые регистрируют показания всех приборов во время рекордных заездов.

Большой интерес представляет тормозная система автомобиля. С максимальной скорости автомобиль притормаживается сначала воздушными тормозами — двумя выкатывающимися из кузова заслонками, повышающими лобовое сопротивление. Затем уже вступают в действие дисковые тормоза. В целях



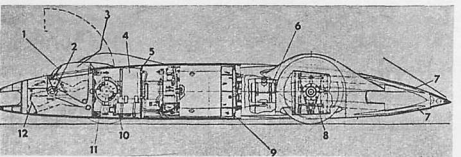
Расположение агрегатов на «Синей птице»:

1. Щиток приборов. 2. Рулевое управление. 3. Привод передней оси со свободным ходом. 4. Газовая турбина. 5. Впускной ресорный элемент. 6. Выходной ресорный элемент. 7. Тяги воздушного тормоза. 8. Выдвижные воздушные тормоза. 9. Осмотрительный щиток приборов. 10. Задняя передача. 11. Задний приводной вал. 12. Вход воздуха в двигатель. 13. Огнетушитель. 14. Резер-

вуар сжатого воздуха для тормозной системы. 15. Рычаг воздушного тормоза.

Продольный разрез:

1. Ветровое стекло. 2. Рулевая передача. 3. Кабина водителя из плексигласа. 4. Ван для моторного масла. 5. Передача перебора. 6. Толковый бан. 7. Выходной ресорный элемент. 8. Независимая подвеска колес. 9. Задний переборка. 10. Механический привод переднего редуктора. 11. Передний редуктор. 12. Педали газа и дискового тормоза.



умещения веса неподверженных масс тормоза размещены на картере дифференциала, привод и шестерня пневматический. Для этой цели спущен два баллона с сжатым воздухом, запасаемые перед каждым рекордным заездом. Давление воздуха в баллоне составляет 210 кг/см² и редуцируется для привода тормозов до 25 кг/см². Вес каждого тормозного элемента (в сборе) составляет 24 кг, из которых 15 кг приходится на самый тормозной диск. Диаметр диска равен 400 мм, толщина его 250 мм.

Торможение осуществляется также и двигателем, который при определенном режиме (закрытом доступе воздуха) способен развивать "тормозную мощность" не менее чем 500 л. с.

Торможение двигателем, сопротивление качению и сопротивление воздуха (при выдвинутых заслонках) составляет примерно около 1/3 общего тормозного усилия. Необходимой для остановки "синей птицы", развившей максимальную скорость. Основную функцию торможения выполняют колесные тормоза. Они спроектированы и рассчитаны так, чтобы автомобиль мог быть остановлен в течение 60 секунд со скорости 640 км/час (тормозной путь 5,6 км), причем тормозные усилия возрастают с падением скорости. Сами по себе тормоза в состоянии уничтожить энергию в 10 миллионов киловатт-метров, а выделяемое при этом тепло доводит температуру тормозов до 660°С. Для того чтобы избежать возникающих при таком высоком тепловыделении деформаций, тормозные диски снабжены прорезями. Две выполнены из специального магниевого чугуна, тормозные шпини действуют на канцлерские диски и несут на себе шесть пар фрикционных накладок феродо, толщина которых достаточна для шести торможений со скорости 640 км/час. После каждого заезда осуществляется регулировка тормозов: диски зачищены на специальных наждаках, могут перемещаться относительно жестко закрепленных накладок, соответственно износу последних.

Большие трудности возникли в связи с изготовлением шин для "Синей птицы". При проектировании их пришлось считаться с нагрузками, значительно превышающими те, которые выдерживают шины обычных автомобилей. Технические проблемы, возникающие из-за необычно высоких скоростей, сделали необходимым создание специальных экспериментальных приборов и приспособлений. Для того чтобы сохранить скорость, шины были вращены в разнотипных рамках, был выбран общий диаметр их в 1320 мм при общей ширине всего в 200 мм. С помощью специально разработанных и построенных испытательных стенов было установлено, что такие шины выдерживают скорость до 800 км/час. Вес комплекта колес составлял 108 кг. После каждого рекордного заезда колес в сборе с шиной подлежал замене.

Каркас кузова "Синей птицы".

Много внимания было уделено созданию специальной топливной аппаратуры и электрооборудования автомобиля. В частности, вся электротехника выполнена так, чтобы выдерживать температуру до 150°С.

Общий вес автомобиля не превышает 4 тонн; это значит, что соотношение мощности двигателя и веса автомобиля составляет 1 кг/л. с. Габаритная длина автомобиля — 9144 мм, высота — 1448 мм, колесная база — 4115 мм. Емкость топливного бака — 114 л.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Хотя официально первым аэтаном розыгрыша первенства мира являются февральские гонки в Аргентине (см. "За рулем" № 4), настоящие "прямые" разыгрышаются обычно в мае, в Монте-Карло, так как фирмы не всегда успевают изготовить машины к началу года. Действительно, к гонкам на Большой приз Монако были заявлены новые автомобили "Купер-Климакс" и "Синий Грарри" с задним расположением двигателя и др. Соеоборованием сенсацией было появление американской "спрингера", поскольку в течение трех последних десятилетий американцы не оспаривали первенства в гонках на европейских трассах и не строили автомобилей для этой цели. Весной было заявлено к гонкам 24 машины.

Поскольку на трассе Монте-Карло допускаются к старту лишь 16 машин, роль отборочных соревнований сыграла предтормозовая заезда, в результате этих заездов отпали многие претенденты на приз. В том числе оба американских "Скараба".

Большой приз завоевал Стirling Moss, выступавший на автомобиле "Лотус-Климакс". Сразу со старта он шел в лидирующей группе, проехав "Синий Грарри" и "Синий Грарри". Однако только швед Боньера и чешинна мира, австралийца Брэкхэма. На семнадцатом круге Moss переломил на первом месте, а Брэкхэм на второе. К этому времени пошел дождь и гонки приобрели драматический характер — один за другим участники покинули "аэтанор", либо не могли удержать машины при заворотах. Не исключая этой причины, в дальнейшем Moss, который к тому времени обоигал Moss, сполноию пропустивший его вперед. Как ни странно, Moss не шел Moss, "аэтанор" "бросало" и "повертело" на одном из поворотов, в результате чего он был вынужден остановить машину, чтобы устранить неисправности в двигателе. Однако в дальнейшем, когда после дождя пошел дождь, Moss, идя под палящими лучами солнца, Moss сумел наверстать упущенное. В блестящем стиле он обошел одного конкурента, а затем и другого, и в итоге выиграл гонку (всего 710 км) с разницей в 1,45 т. е. со средней скоростью 108,6 км/час. Вторым на финише был новозеландец Мак-Ларен, который после двух этапов сохранил свое лидирующее положение, набрав 14 очков.

Гонки на 500 миль в Индианополисе (200 кругов по 4 км), являющиеся третьим этапом розыгрыша первенства мира, практически не оказывают влияния на общий подсчет очков. В них почти никогда не участвуют, а американские не выезжают в Европу. На 1 миль со стартом с места) применялся аннотационный парашют.

мой непотерю высокой суммой первого приза (125 000 долларов). Как правило, здесь часто омыкают тяжелые авиари.

Гонки нынешнего года не представляли собой исключения. Из 33 стартовавших автомобилей к финишу пришли только 16. Из них 15 — "Синий Грарри" со ударились о стену, на машине Т. Веттенхуизена возник пожар. Кроме того, на пятнадцатом круге возникла и со... зрителями: одна из сооруженных ими самодельных трибун (их делают, потому что на трибунах нет сидений, как "фундамент") развалилась, в результате чего 73 зрителя получили ранения, а 11 человек погибли.

Соревнования привлекли 200 000 зрителей, явившихся свидетелями небывалой по остроте борьбы прошлого года победителя Роднера Уорда с Джимом Ратманом, который в 1952, 1957 и 1959 годах оставался вторым. Четырнадцать раз гонщики опережали друг друга, но в последний момент Ратман победил, пройдя дистанцию за 3.36.11,36 т. е. со скоростью 223,27 км/час, что на 5 км/час превышает старый рекорд трассы. Уорд показал среднюю скорость 223 км/час. О том, какой "спринтерский" характер носила эта гонка (на 800 километров) говорит и то, что борюшиеся за третье место Голдман и Брансон пересекли линию финиша с разницей в... 0,5 секунды.

В гонках на петле среди пещных было два гонки. Зиндлер окончил острая борьба между лидерами чемпионата Брюсом Мак-Лареном и Стirling Moss. В результате гонки Мак-Ларен не достался, однако, ни тому, ни другому, поскольку в борьбе активно вмешался чемпион мира Джек Брэкхэм, выигравший, выигравший, выигравший свое высокое звание. Сразу же со старта он энергично вышел вперед и "делал погоду" в течение всей гонки.

Стirling Moss устремился за ним, а через несколько кругов и группа лидеров приблизилась к Мак-Ларену. Выйдя на третье место, новозеландец, однако, не сумел удержать машину на повороте, и в результате чего с второго места он вытеснил швейцарца "Купер-Климакс" и отпустил его в сторону, как в том же месте потерявший аварию машина американца Турнея.

Не повезло и Mossу. Из-за поврежденной машины ему пришлось задержаться у бокса, в результате чего с второго места он перешел на десятое. Прекрасно пройдя после ремонта остаток дистанции и победив трассу (лучший круг за 1.33,6). Moss все-таки не сумел подняться выше четвертого места. Заключивший дистанцию 314,4 км (70 кругов) турок, Джек Брэкхэм показал на автомобиле "Купер" среднюю скорость 155 км/час. Благодаря этому он занял четвертое место. Брэкхэм занимает теперь третье место (в очках) в общем зачете чемпионата. Moss имеет 11 очков, а Мак-Ларен попрежнему 14.

НОВЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ РЕКОРДЫ

Американский спортсмен Микин Томпсон, построивший гоночный автомобиль для побития абсолютного мирового рекорда скорости и дистанции, установил лишь 555 км/час (попытка будет повторена в августе этого года), но успел незаметно установить рекорд обновить таблицу международных рекордов в классах автомобилей (до 5000 до 8000 км/час).

На гоночном автомобиле с двумя двигателями "Понтиак" он совершил несколько заездов на посадочной площадке в аэропорту Индианополиса, длиной 4063 м. На автомобиле устанавливались две разные пары двигателя — одна с общим рабочим объемом 6799 см³, а другая — 8241 см³. При работе с наддувом первая пара двигателя развивала мощность 710 л. с. (второй — 846 л. с.). Для затормаживания автомобиля после прохождения дистанции (1 км) Микин Томпсон применял аннотационный парашют.

В этих заездах Томпсон побил два международных рекорда, принадлежавших Джону Коубу (установленных в 1933 году) для двигателя с рабочим объемом 4,5 л. земафера, державшихся с 1937 года, и два относительно новых рекорда Райча, установленных в 1958 году.

Дистанцию 1 километр со стартом с места Томпсон в первом заезде прошел за 16,8 секунды, что соответствует рекордной скорости 214 км/час. Это является одновременно рекордом в классе А, а также рекордом в мировом рекордном скорости на 1 км со стартом с места.

Дистанцию 1 километр со стартом с места Томпсон на "малом" (с двигателем 6799 см³) автомобиле прошел за 21,01 сек. (24,01 сек.), чем на большем (24,12 сек.). Оба результата являются рекордными, а именно: в классе А — 240 км/час, в классе В — 241 км/час.

30
34
РУБ.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО МТОКРОССУ

Тысячекиллометровые гонки на Норбургском кольце всегда привлекают много зрителей; на этот раз их было еще больше (свыше 250 000), поскольку после трех этапов первенства мира («Куба конструкторов») лидирует западно-германская фирма «Порше». Между гощиками этой фирмы — Ф. Боннер, В. Вайсманном, бельгийцем О. Гендербеном, французом М. Тринтиньяном, англичанином Г. Смитом, шведом Д. Даленом, немцами Г. Германом и А. Вартсом с одной стороны и гощиками итальянской фирмы «Феррари» — Ф. Барбиссо, Ф. Трида, нем. американцем Р. Алисоном и Ф. Хиллом, бельгийцем Марессом и мексиканцем Ф. Родригесом с другой — было разнороднее, чем в предыдущие разы, так как борьба за первенство мира вступила в решающую фазу — 4-й этап на шоссе. К тому же в этом третьем конкурента — итальянской фирмы Маэратти — расценивались не слишком высоко, лучший из них этой фирмы в предыдущих соревнованиях неизменно вываливал из строя и, по оценкам специалистов, не мог хорошо пройти на Норбургской трассе, одно только 23-километровое кольцо которой насчитывает 174 поворота и множество подъемов и спусков.

А ведь дистанция соревнования 44 тысячи километров, 1003,64 километра! Ожидавшееся сражение, действительно, имело место и было само по себе интересным. Но победу в нем одержал тот самый «Маэратти», которому прочили поражение. Вели эту машину англичанин Стюарт Ламкин. Он выиграл гонку. Первый из них сразу со старта вырвался вперед и лидировал десять кругов, сменивший его Гурней, однако, несомненно, отстал, к тому же в машине сломался моторовод и на его ремонт было затрачено около 5 минут. Следующий Стрингмор Сел за руль, он был четвертым. Это было как раз на половине дистанции. От лидера Москва отделилось более 4 минут, то на Норбургской трассе наварестать очень трудно. Мосс вновь продемонстрировал свое умение, выиграл мажорство и уже в 36-й круг вышел вперед; закончив свою дистанцию за 7:31-40,5, экипаж «Маэратти» занял первое место. Вторым был голландец Э. ван ден Берг, третьим — швед Боннер и бельгиец Гендербен и лишь на третьем месте оказался лидировавший покачалу «Феррари».

Средняя скорость, показанная победителями на дистанции, — 133,3 км/час.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО МТОКРОССУ

В четвертом и пятом турах первенства Европы по мотокроссу несколько неожиданно выявился новый претендент на первенство — чехословацкий спортсмен М. Соучек, не раз занимавший в последние годы высокие призовые места, но никогда не лидировавший в турнире. На этот раз, выиграв четвертый тур чемпионата — кросс в пражском пригороде Шарна, — он хорошо показал себя в Бабие (Польша), он выиграл второе место в турнирной таблице на первенство Европы.

Особенно значительного успеха М. Соучек добился на чемпионате мира в Праге. В первом заезде он, вместе с Яромиром Чинкем и молодым чешским спортсменом В. Валеком, попутно забрав в свою группу англичан и шведов, которые вынуждены были довольствоваться четвертыми (Д. Бикерс) и последними местами. Соучек был в этом заезде первым, опередил Я. Чинкем. Во втором заезде Я. Чинкем был вынужден сойти с дистанции и Соучек вступил в упорную борьбу за первое место с англичанином Д. Смитом и шведом Даленом. Придя к финишу в этом заезде вторым, Соучек завоевал в общем итоге первый приз (второе место Смит, третье — Д. Бикерс) и вошел в группу лидеров, имея 10 очков.

Пятый тур чемпионата — кросс в польском городе Жабке — выигрался на короткой кольцевой трассе (1-150 м), которую нужно было пройти дважды по 18 раз. Основная борьба здесь разгорелась между англичанином и чехословацем, причем начало первого заезда было отмечено горячей схваткой Бикерса и Чинкем. Вскоре однако Чинкем сошел с дистанции и вся тяжесть соревнования пала на плечи М. Соучека, В. Валека и Я. Земена. Они и финишировали в тактике большой группы англичан и уступили лишь первые два места Бикерсу и Смигу. Во втором заезде Соучек и вовсе выиграл, с той лишь разницей, что на втором месте был другой англичанин — Смит, а Ламкин, заняв Соучек — занял общее второе место, Валеки и Земен соответственно третье и четвертое, а англичане Смит, Ламкин, Гоббс и другие — последующие места.

После своей победы в Польше Бикерс набрал 40 очков, продолжал лидировать в чемпионате. На этом месте был Голк — 16 очков. Оба последующих тура протекали под знаком превосходства шведских гощиков, выступающих на мотоциклах «Хусварна». Особенно отличился Халльман, уверенно выигравший третий тур, а также и четвертый, на что свой успех на кроссе в ГДР. Особенно интересен был последний, так как здесь разгорелась напряженная борьба за первенство. В первом заезде участвовали Я. Чинкем, Бикерс, Соучек и другие сильные лидеры; спортсмены не лидировали, а первенство Мит, Рикардсон, Дален и Халльман. Заезд выиграл Дален, однако во втором заезде Халльман, захватив лидерство со второго круга (в первом лидировал М. Соучек) был все же не уступил первенства никому.

Этими победами Халльман обеспечил себе выход на второе место в чемпионате Европы. После семи этапов он имел 17 очков. Восьмой этап розыгрыша проходил в Финляндии, близ Туркури; гощикам предстояло дважды преодолеть 30 колец (длина трассы — 12,1 км, длина круга — 1580 м). В этом соревновании неудача вновь постигла Яомира Чинкем, который упал и сломал пальцы на правой руке, очевидно, ему придется отказаться от участия в следующих соревнованиях чемпионата. В первом заезде из 12 кругов вел англичанин Смит, но затем он потерял аварию. Такая же участь постигла лидера второго заезда шведа Рикардсона. По сумме двух заездов победителем был признан англичанин Ламкин, на втором месте шел Дален, затем Халльман, Соучек и Бикерс. Чехословацкие спортсмены Валеки и Крайчовски заняли 7 и 8 места.

Десятый этап розыгрыша состоялся в Люксембурге. Здесь вышел из строя Соучек, который после этого не принимал участия в дальнейших надежды Чехословаки; спортсмену не пришлось участвовать в соревнованиях, так как уже на трассе он упал и сильно ушиб правое колено. В первом заезде первенствовал Смит, опередивший Бикерса, Халльмана и Ламкина. На пятом месте был молодой чехословацкий спортсмен Валеки. Во втором заезде Халльман подтвердил в общем зачете остался на втором месте. Халльман подтвердил в этом заезде свое третье место. После пяти этапов розыгрыша лидирует Бикерс, набравший 40 очков (38 очков в семи лучших турах). На втором месте Халльман, набравший 34 очка, далее идут Ламкин (21 в четвертом), Смит (21 в пяти) и Соучек (20 в пяти).

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

В «Ралли Акрополис», входящем в зачет европейского первенства по ралли, приняло участие 67 экипажей, стартовавших из Афин (2655 км до финиша) и Триеста (3093 км). Сильная жара, плохие дороги и нерасчетливо заданные средние темпы привели к тому, что в итоге к финишу пришли лишь 12 экипажей не имели штрафных очков. Поназавали, что почти все эти экипажи сошли из «форвартов», т. е. победители, либо призеров первых трех этапов чемпионата Европы. Вскоре, правда, из числа выехавших победителей «Ралли Тольяно» Р. Траутман и Р. Вербе, а также англичанин Пат Мосс и Эни Уиндлом, занимавшие высокие места в общем зачете. Затем получил 9 штрафных очков швед Андерсон.

После кольцевой трассы вокруг Пелопонисса «на нулях» оставались всего лишь три экипажа: немцы В. Шок и Р. Мосс, шведы Брай Карлссон и немцы Лейб, получивший более 300 штрафных очков, но отпротестовавший их и добившийся отмены наказания. Среди победителей континентальных соревнований — колдыевые гонки на аэродроме Татой, горные гонки вокруг гора Парнас и др. должны были выявить победителя среди этих тур экипажей. Первое место завоевали Бальтер Шок и Роберт Шок, выступавшие на автомобиле «Мерседес-220 SE». Этой победой немцы значительно упрочили свои шансы на получение звания чемпионов Европы. Были бы первыми в «Ралли Монте-Карло», четвертыми в «Ралли Женева» и третьими в «Ралли Турин». В остальных же ближайших конкуренты выступили очень плохо.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО МТОКРОССУ

В первенстве мира по мотокроссу разыгрывались уже три Больших приза — Австрия, Франция и Швеция. Первые два приза завоевал в хорватском городе, проходившем чемпион Европы (на 250 см³) швед Рольф Тибблун, выступавший на мотоцикле «Хусварна». На третьем этапе чемпионата — розыгрыше Большого приза Швеция — его постигла неудача, и он не сумел завоевать Большой приз. Победителем оказался его соотечественник Вил Лундун, который в первом заезде проиграл Лундуну, но зато во втором был вторым. Поскольку Лундуну удалось занять второе призовое место также и на кроссе в Австрии (6 очков), он вошел в общий зачет на второе место в турнире (14 очков). Хорошо выступал Стен Лундун (на мотокроссе занял второе место, на кроссе второе место) и третье место — в Швеции. У него 10 очков.

Лидер чемпионата Рольф Тибблун набрал после трех туров 16 очков.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ [главный редактор], В. В. БОГАТОВ, Г. В. ЗЕМЕЛЕВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (зам. главного редактора), М. И. КОЛПАКОВ, А. М. КОРИМЛИЦЫН, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, В. Я. СЕФИФОНОВ, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

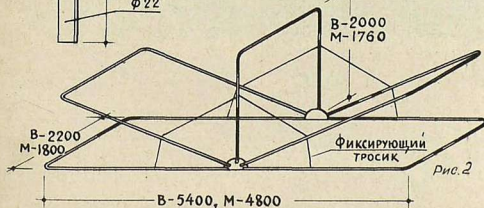
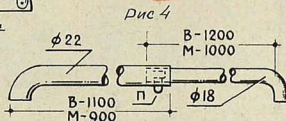
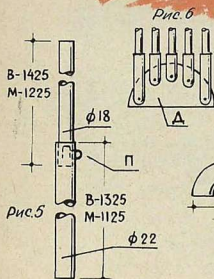
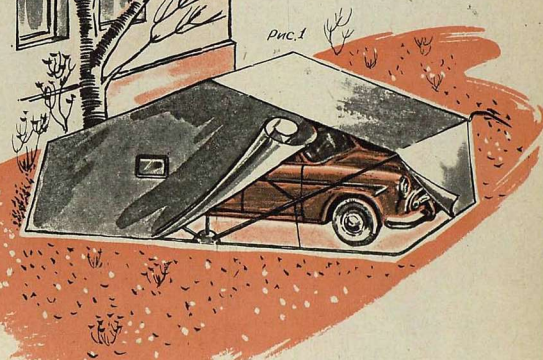
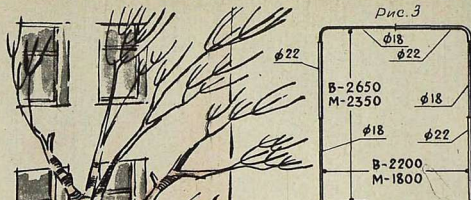
Норрептор М. М. Островский. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева. Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенная, 26/1. Тел. К 5-52-24, К 4-60-02. Рукописи не возвращаются. Сдано в набор 2.VII.60 г. Вум. 60 X 92/4 2,25 куб. л. — 4 печ. л. Тираж 300 000 экз. Подп. к печ. 8.VIII.60 г. Цена 3 руб. Зак. 1692.

ГАРАЖ В БАГАЖНИКЕ

Как предохранить автомобиль от воздействия снега, дождя, пыли? Я предлагаю читателям два варианта одно-типного гаража полужесткой конструкции для автомобилей «Волга» и «Москвич». Благодаря простоте устройства он может быть изготовлен своими силами при сравнительно небольших материальных затратах.

Гараж (рис. 1) состоит из дюралюминиевого трубчатого каркаса с брезентовым водоотталкивающим покрытием, которое изолирует автомобиль от атмосферных воздействий.

Каркас гаража (рис. 2) собирается из пяти дуг (рис. 3—5). Каждая дуга состоит из трубок двух диаметров. Для того чтобы трубки не смешались по отношению



друг к другу, в местах их сочленения предусмотрены пружинные защелки «П».

Дуги собранного каркаса опираются на шарнирный узел «Ш» (рис. 6), который состоит из полудиска «Д», изготовленного из листового железа толщиной 3 мм. На полудиске шарнирно крепятся пять дюралюминиевых наконечников для насадки стоек дуг каркаса.

В собранном виде гараж имеет следующие габариты: для «Волги» — длина 5300 мм, ширина 2200 мм, высота 2000 мм; для «Москвича», соответственно, 4800 мм, 1800 мм и 1760 мм.

В разобранном и упакованном виде он легко помещается в багажник автомобиля. В случае необходимости гараж может быть использован и как палатка, вмещающая шесть человек; для этого с одного из торцов предусмотрен закрывающийся вход, а на боковинах вшиты клапаны для окон.

Опытный образец гаража экспонируется на Всесоюзной выставке достижений народного хозяйства.

В. Ставницкий.

Рисунки И. Шапенкова



А в г у с т 1 9 6 0

За рулём

На первенстве СССР по шоссейно-кольцевым гонкам замечательной победы добились молодые спортсмены из Tallina: К. Маас и В. Вальютс (№ 15). На снимке: чемпионы СССР 1960 года К. Маас и В. Вальютс на дистанции.

Фотохроника ТАСС