



А В Г У С Т 1 9 6 1

№ 8

За рулём

ГЕРОЙ КОММУНИСТ ГЕРМАН ТИТОВ ПОСВЯТИЛ СВОЙ ПОЛЕТ XXII СЪЕЗДУ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА



Всеобщим ликованием встретила столица нашей Родины майора Германа Степановича Титова, совершившего беспрецедентный 25-часовой космический рейс. На снимках (сверху вниз):

Торжественная встреча Г. С. Титова на Внуковском аэродроме.

Москвичи приветствуют победителя космоса.
Н. С. Хрущев и первые космонавты Ю. А. Гагарин и Г. С. Титов на трибуне Мавзолея.

«Второй космический полет советского человека вокруг Земли — это новое яркое подтверждение великого могущества народа, построившего социализм. Наши достижения в освоении космоса не являются случайными, они отражают закономерное шествие победоносного коммунизма. Коммунизм неудержимо идет вперед. И нет такой силы в мире, которая могла бы помешать неукротимому движению человечества к своему светлому будущему».

(Из обращения ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Правительства Советского Союза).



«Советский Союз открыл новую эру в прогрессивном развитии человечества. Мы по праву гордимся, что космические корабли стартуют с советских космодромов. Мы гордимся тем, что наши достижения в освоении космоса служат интересам всего человечества, интересам мира. Мы используем бесприкормную по своей мощи ракетную технику для научной цели, во имя прогресса».

(Из речи Г. С. Титова на Красной площади 9 августа 1961 года).



ПЛЕЧОМ К ПЛЕЧУ

М. А. АЛИ-ЗАДЕ,
первый секретарь ЦК ЛКСМ Азербайджана

Организации ДОСААФ Азербайджана недавно была вручена высшая награда патриотического Общества — Почетный знак. Это, безусловно, свидетельство определенных успехов, достигнутых в оборонно-массовой работе, в подготовке технических кадров для народного хозяйства, в развитии технических видов спорта.

Нужно сказать, что вместе с ДОСААФ активное участие во всей этой работе принимали и принимают комсомольцы республики.

Наши свахи особенно окрепли после IV съезда добровольного патриотического Общества. Комсомольские организации и комитеты ДОСААФ повсюду наладили дружную совместную работу среди юношей и девушек. И скоро она дала положительные результаты.

За последнее время в члены Общества вступило более 134 тысяч комсомольцев. Сотни юношей и девушек с охотой занялись за изучением устройства автомобилей, тракторов, мотоциклов, дизельных установок. Мы можем сказать, что накопили известный опыт согласованной работы досаафовцев и комсомольцев, которым стоит поделиться.

РАБОТУ АМК — В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

В нашей небольшой республике работу по воспитанию молодежи, подготовке технических кадров и развитию различных видов спорта проводят десятки учебных организаций ДОСААФ и клубов. Надо признать, что еще в недалеком прошлом комсомольские работники лишь изредка бывали в них, мало интересовались учебными и спортивными делами курсантов. Такое положение, конечно, не могло не тревожить нас: ведь основной состав учащихся — молодежь.

Чтобы улучшить воспитательную работу в клубах, наладить постоянную связь с их коллективами, комсомольские активисты были выдвинуты нештатными заместителями начальников АМК по воспитательной работе. Перед тем, как эти товарищи приступили к своим обязанностям, Центральный комитет комсомола Азербайджана совместно с республиканским комитетом оборонного Общества провел семинар, на котором был обсужден целый ряд вопросов, связанных с жизнью клубов, с участием комсомольцев в развитии массового спорта и пропаганде технических знаний.

Жизнь показала, что это начинание было правильным. Несмотря на то, что с момента избрания нештатных заместителей прошло сравнительно немного времени, в учебных организациях улучшилась политическая, воспитательная и массовая работа, повысилась успеваемость.

Комсомольские активисты проводят политические информации, знакомят

курсантов с важнейшими решениями Коммунистической партии и Советского правительства, с внешней и внутренней политикой нашего социалистического государства, выступают с лекциями, организуют вечера молодежи, встречи воспитанников с отличниками боевой и политической подготовки, вояками Советской Армии.

Успешно проходит эта работа в Кировабадском АМК, где нештатным заместителем избран т. Алескеров. Здесь еженедельно читают различные лекции, выпускают стенную газету. По инициативе молодежи и при ее участии оборудован радиопузел. В радиопередачах рассказывается о передовых курсах, подвергаются критике те, кто нарушает дисциплину, несерьезно относится к учебе.

Улучшилось воспитание будущих шоферов и в Степанакертском АМК (зам. начальника т. Мартиросян). Комсомольцы автомотороботы поддерживают постоянную связь с организациями, где работают курсанты, практикуют совместные собрания учащихся с представителями этих учреждений.

Вникая в работу автомоторобот, мы стали создавать при них на период обучения комсомольские группы. Это помогает улучшать воспитательную работу среди учащихся.

ГЛАВНОЕ ЗВЕНО

Наши комсомольцы принимают активное участие не только в деятельности автомоторобот. Они стали надежными помощниками председателей комитетов ДОСААФ первичных организаций.

Взять, к примеру, коллектива Бакинско-

го электромашиностроительного завода, где председателем комитета ДОСААФ т. Алескеров, секретарем комсомольской организации т. Аюпов. Здесь большинство работников предприятия — члены Общества. Более одной пятой из них уже овладели техническими специальностями. Недавно здесь окончили курсы двадцать пять шоферов, семьдесят пять мотоциклистов. Молодежь завода оборудовала мотором, куда приходят тренироваться спортсмены предприятия и гонимцы других команд района.

За успешную работу председатель заводского комитета ДОСААФ т. Алескеров награжден Почетным знаком оборонного Общества.

Часто можно увидеть вместе секретаря комитета комсомола цеха подземного ремонта скважин нефтеуправления «Сталиннефть» т. Алескерова и председателя первичной организации ДОСААФ т. Алексаняна. Это и понятно. Ведь на предприятии работают курсы по подготовке трактористов и механиков-дизелистов, а занимаются на них в основном молодые рабочие предприятия. Юноши и девушки оборудовали учебные классы, мастерские, оформили технический уголок. В 1960 году 120 членов Общества изучили трактор, а 60 — стали механиками-дизелистами.

Немногочисленной была организация ДОСААФ колхоза имени И. В. Сталина Мартунинского района Нагорного Карабаха. Положение изменилось после того, как комсомольская организация, будучи на своем собрании вопросы участия молодежи в оборонно-массовой работе,

Старт автомоторобота Ванку — Ереван, посвященного 40-летию Советской Армии.





Агитмашина приехала в Сарьянский район. На сцене — демонстрация кинофильма в первичной организации ДОСААФ.

горячо взялся за это дело. Комсомольцы предложили создать в колхозе курсы шоферов, мотоциклистов. Председатель первичной организации ДОСААФ т. Мартиросян и вожаки молодежи т. Петросян с помощью районного комитета Общества подобрали преподавателей, обеспечили необходимую материальную базу. Вскоре курсы приступили к работе.

Первые же выпуски водителей стали лучшей наглядной агитацией за участие в деятельности ДОСААФ. Сейчас в члены патристического Общества вступило уже 80 проц. колхозников.

Так же дружно работают председатели первичной организации ДОСААФ Уладжабский средней школы Сабрабадского района т. Ахадов и секретарь комитета комсомола т. Азизова. В школе все учащиеся — члены ДОСААФ. Школьники посещают технические курсы, изучают устройство автомобиля, трактора.

Следует отметить, что многие комитеты ДОСААФ и комитеты ЛКСМ Азербайджана стали практиковать составление совместных планов работы, выполнение которых направлено на дальнейшее



Политические занятия ведет заместитель начальника АМБ, заведующий отделом пропаганды и агитации Нахичеванского обкома ЛКСМ т. Иманов.

Фото Н. КЕРИМОВА.

улучшение подготовки технических специалистов, развитие спорта. Такие планы составляются, например, в Наримановском, Шаумяновском районах, в г. Сумгаите.

Большое место в совместной деятельности комсомольских и досафовских организаций отводится технической пропаганде.

Для улучшения технической пропаганды мы широко используем агитмашину. Члены секции оргмассовой работы и пропаганды республиканского комитета ДОСААФ, в состав которой входят комсомольские активисты тт. Джебриялов, Мамедов, Махмудов и другие, в графике использования агитмашин предусматривают точное время приезда на предприятие или в колхоз, тему лекции, указывают, какой будет демонстрироваться фильм. Обо всем этом заранее сообщается в первичные организации Общества и комитеты комсомола. Можно с удовлетворением отметить, что у нас не было ни одного случая таких агитпоездов. Всего в 1969 году было прочитано 285 лекций, организовано 109 киносеансов.

Особое внимание мы уделяем проведению больших агитационных автомоторбегов. Их маршруты часто прокладываются между крупными городами Азербайджана и других соседних союзных республик. Как правило, возглавляют такие пробеги представители ЦК ЛКСМ и комитета ДОСААФ республики.

Наиболее удачным, на наш взгляд, был пробег по маршруту Баку — Ереван, посвященный сорокелетию установления Советской власти и создания Коммунистической партии Армении. Активисты ДОСААФ и комсомола по пути следования читали лекции, проводили беседы о дружбе народов СССР, о целях и задачах оборонного Общества, о развитии советской автомобильной и мотоциклетной техники, рассказывали о ведущих мастерах автомоторбегов.

Успешно прошли также совместные автомоторбеги комсомольцев и досафовцев по маршрутам Сумгаит — Рутасян, Кировабад — Ереван, Сумгаит — Мингеаур, Степанакерт — Ереван.

ПОД ФЛАГОМ СПАРТАКИАДЫ

Укреплением совместной деятельности досафовцев и комсомольцев в многом способствовало проведение спартакиад по техническим видам спорта. В республике учреждены оргкомитеты, в состав которых наряду с работниками ДОСААФ вошли секретари ЦК ЛКСМ республики т. Асланов, заведующий отделом физкультуры и спорта т. Джебриялов. Аналогичные оргкомитеты были созданы в областях и районах.

Оргкомитеты пределяли большую организационную работу, которая позволила вовлечь в спорт тысячи юношей и девушек. Только на первом этапе спартакиады в республике было проведено около 10 тысяч соревнований. Отрадно отметить, что большую половину участников этих встреч составляли комсомольцы.

Успешно прошла спартакиада в первичных организациях завода имени Сталина, цеха подземного ремонта скважин управлений «Лениннефть» и «Сталиннефть», Степанакертской мебельной фабрики, Сумгаитского трубопрокатного завода, совхоза имени 28 апреля Еважского района, хлопкового завода Сабрабадского района.

Мы широко практиковали проведение показательных автомоторбегов по программе спартакиады. Такие автомоторбеги состоялись в Али-Баиринском, Ленкоранском, Леннинском и других районах.

Комитеты комсомола по просьбе автомоторбегов рекомендовали своих уч-

ащихся представлять на курсы и спортивные инструкторов и спортивных судей. Сейчас эти курсы уже окончено более 700 юношей и девушек. Мы надеемся, что выпускники окажут большую помощь первичным организациям, сумеют развернуть массовую спортивную работу, в первую очередь, в сельских районах.

Участие комсомольцев в учебной и спортивной работе организаций ДОСААФ находится под постоянным контролем комитетов комсомола. На заседаниях бюро по этим вопросам, заслушиваются комсомольские вожаки, организуются обмен опытом.

Перед тем как заслушать ту или иную организацию на заседании бюро ЦК ЛКСМ Азербайджана, работники аппарата ЦК выезжают на места, знакомятся с деятельностью первичных организаций, районных и городских комитетов комсомола и ДОСААФ. Так, на одном из заседаний бюро состоялся специальный разговор о состоянии оборонно-массовой работы и участия в ней комсомольцев Шамхорского и Кюрданжирского районов. Было принято решение, которое помогло устранить вскрытые недостатки.

Комсомольцы и молодежь активно участвуют в социалистическом соревновании между организациями ДОСААФ. Победители его награждаются переходящим Красным знаменем, учрежденным республиканским комитетом ДОСААФ, выплатами, грамотами. Грамот республиканского комитета ДОСААФ удостоены районные комсомолы Шекарский, Сталинский, Наримановский и др.

* * *

Совместными усилиями ДОСААФ и комсомола в республике за последнее время в целом улучшена оборонно-массовая работа. Однако мы хорошо понимаем, что это не дает нам права успокоиться. У нас еще много проблем, недоработок. Есть первичные организации, особенно в сельской местности, которые пока очень малочисленны. Их руководители не развернули активную борьбу за выполнение решений IV съезда оборонного Общества.

Имеются серьезные недостатки в спортивной работе. Отдельные комитеты не уделяют должного внимания развитию муссонистического, автомобильного, водномотоного и автомоторбегового спорта. Например, в организациях ДОСААФ Загиланского, Таузокского районов даже в период спартакиады по техническим видам спорта проводились только встречи стрелков.

В ряде организаций еще не налажено правильное использование общественных инструкторов и тренеров. Их привлечение к работе от случая к случаю, а иной раз и вообще забывают об их существовании.

Комсомольские организации еще не добились, чтобы каждый юноша и девушка овладела технической специальностью, принимали участие в занятиях спортивных секций, команд.

Эти недостатки трезнотан ЦК ЛКСМ Азербайджана и республиканский комитет ДОСААФ. XII съезд Коммунистической партии Советского Союза мы встретим новым подъемом оборонно-массовой работы, выполнением социалистических обязательств по подготовке технических специалистов для нужд народного хозяйства.



КРЕМЕНЧУГСКИЕ ВЕЛИКАНЫ

На окраине Кременчуга выросло крупное промышленное предприятие. На большой площади раскинулись многоэтажные корпуса. Их видно за несколько километров.

Едем на автобусе. «Автозавод», — объявляет кондуктор. И мы попадаем в цветущий сад с прямыми аллеями, окаймленными кустами сирени и каштанами. Хочется глубоко вдохнуть. Кажется, что находишься не у проходной завода, а на территории дома отдыха. Ничто не напоминает о том, что рядом — огромное предприятие.

Кременчугский автомобильный завод молод. Ему немногим более двух лет. В 1958 году, в соответствии с решением XX съезда КПСС о специализации промышленных предприятий, в Кременчуге было организовано производство автомобилей большой грузоподъемности (типа ЯАЗ). Раньше их изготавливали на Ярославском автозаводе.

Пришлось коренным образом реконструировать бывший комбайновый завод — заново разрабатывать технологию, создавать конвейеры, строить корпуса. Потребовался лишь год, чтобы начать производство автомобилей. К маю 1959 г. с конвейера сошли первые пять машин.

КрАЗ специализирован на изготовлении большегрузных автомобилей. Он

широко кооперируется с другими предприятиями. Двигатели поступают из Ярославля, рессоры, узлы тормозной системы, рулевого управления и еще некоторых агрегатов присылают другие заводы-смежники.

Выпуск автомобилей типа ЯАЗ намечено увеличить за семилетку в 4,3 раза. Поэтому завод быстро наращивает темпы.

В настоящее время завод занимает около 60 тысяч кв. метров. Строгую прямолинейность асфальтированных проездов с высаженными по бокам тополями временами нарушают лишь груды строительного материала, завезенного сюда для возведения новых корпусов. Уже в нынешнем году площадь завода составит более 100 тысяч квадратных метров, а в 1965 г. — 400 тысяч. Сейчас здесь идет строительство механосборочного, инженерного, деревообрабатывающего, складского корпусов.

Растет завод, растет его коллектив.

К началу производства автомобилей в Кременчуге почти не было квалифицированных кадров автомобилестроителей. Людям приходилось овладевать новыми специальностями в ходе освоения выпуска автомобилей.

Тогда-то на заводе возникла новая форма повышения производственной квалификации — общественные кон-

рукторские бюро. Это своеобразное объединение наиболее способных изобретателей и рационализаторов. Вечерами собираются творчески мыслящие рабочие, чтобы подумать над тем, как усилить «узкие места» производства. Их работой руководят опытные инженеры. От выполнения простейших чертежей до создания новой технологии — вот диапазон работы общественных КБ. Так, в отделе механизации и автоматизации оно разрабатывает проект напольного конвейера для сборки редукторов задних и передних мостов. Бюро при конструкторско-экспериментальном отделе проектирует стенд для испытания рам на скручивание, создает конструкцию заднего моста с полойной передачей. Деятельность общественных бюро значительно облегчает работу отделов.

Движение за коммунистический труд определяет сейчас ритм производственной жизни коллектива. Это соревнование с новой силой разгорелось на заводе сейчас, в канун XXII съезда КПСС.

Готовясь к XXII съезду партии, коллектив взял на 1961 г. повышенные социалистические обязательства. В III квартале будет изготовлен конвейер для сборки кабин и каркасов, завершится разработка проекта автомобиля-тягача КрАЗ-252 с седельным устройством. В IV квартале должны быть созданы еще

Начинаем заочную конференцию читателей журнала „За рулем“

Для выступлений мы не предлагаем особых вопросов. Пусть каждый желающий примет участие в конференции выскажет то, что сочтет необходимым — об общей тематической направленности журнала или его отдельных разделов, о содержании и оформлении того или иного материала,

о редакционных удачах и неудачах.

Товарищи читатели!

Ваши критические замечания, пожелания, предложения будут с благодарностью приняты и учтены при подготовке очередных номеров и при составлении перспективных планов работы, в первую очередь — при составлении тематического плана журнала на 1962 год.

Идем Вашим писем, дорогие товарищи! Они помогут сделать журнал лучше, интересней, содержательней.

4 конвейера для сборки передних и задних мостов, раздаточной коробки и редукторов, изготовлены новые опытные образцы машин, закончены испытания автомобиля КраЗ-254.

Одновременно с созданием завода неподалеку от него для рабочих и инженерно-технических работников строятся жилые дома. Уже возведен целый рядчик поселков. Он имеет Дворец культуры, детский сад, ясли, школы. Поселок и завод — это целый городок, где живут, работают, учатся кременчугские автомобилисты.

Кременчугские автомобили уже получили боевое крещение. На перекрестии русел рек, на перевозке грузов для предприятий черной и цветной металлургии, угольной и химической промышленности эксплуатируются машины, собранные на берегу Днепра.

Но стране требуются все новые, все более современные автомобили. Конструкторы автозавода много работают над модернизацией серийных машин.

Рождение автомобиля — сложный творческий процесс. И, как всякое творчество, оно начинается с мечты. Основы выпуска автомобилей, созданных еще на бывшем Ярославском автозаводе, конструкторы стали мечтать о разработке собственной оригинальной конструкции. Каким должен быть новый автомобиль? Чем он будет отличаться от старых моделей? Хотят ответить на эти вопросы, потребовалось еще раз проанализировать опыт эксплуатации и производства старых автомобилей, выявить их положительные и отрицательные качества.

В результате на модернизированных моделях намечено применить ряд более совершенных агрегатов и узлов. Например, на автомобиле-самосвале КраЗ-256 будет установлена новая раздаточная коробка, новая задняя подвеска. Разработаны также новый подвесный механизм. Он отличается более высоким давлением в гидросистеме, легкостью и компактностью, что позволит снизить вес автомобиля.

На смену бортовому автомобилю КраЗ-219 скоро придет автомобиль модели 257, а вместо КраЗ-221 будет выпускаться КраЗ-258. Новые машины при-

той же грузоподъемности будут иметь гораздо меньший собственный вес, несколько большую скорость.

Выпуск модернизированных кременчугских великанов — это лишь переходный этап к созданию оригинального автомобиля КраЗ-250. Его опытный образец уже проходит испытания. Первые их результаты свидетельствуют о том, что основные задачи конструкторам удалось решить: вес машины снижен на 925 кг, скорость возросла на 15 км/час, расход топлива снизился на 15 проц. По своим эксплуатационным качествам этот автомобиль не уступит лучшим зарубежным грузовикам того же типа.

Новый автомобиль — по новой технологии В этой короткой фразе — содержание работы всего коллектива, настоящего и будущего завода.

Одной из главных целей при его реконструкции было строительство и ввод в эксплуатацию главного сборочного конвейера. Ценной вертикально-замкнутой конвейер — гордость кременчугских автомобилестроителей. Его длина — 256 метров. Скорость ленты доходит до 1,3 метра в минуту.

Сборка автомобильной большой грузоподъемности — очень трудоемкий процесс. Кременчугские автомобили имеют громадные и тяжелые агрегаты. Например, колесо в сборе весит 200 кг, задний мост — 950 кг. Поэтому большая часть агрегатов подается на шасси автомобиля с помощью мостовых электрокранов. Для удобства сборки агрегаты поступают на раму, находящуюся в перевернутом положении. Затем, когда они установлены, шасси нужно поставить на ноги. Раньше для этой цели использовался двухтележный кран. Теперь на заводе сконструирован и успешно применяется электромеханический кантователь, с помощью которого подъем и поворот шасси выполняются одновременно.

Кантователь состоит из двух подвесок, каждая из которых имеет механизмы поворота и приспособления для захвата переднего и заднего торцов шасси. Грузоподъемность такого универсального приспособления 4800 кг. Время кантовки — 1,5 минуты вместо 15, требова-

вшихся раньше. Всем процессом управляет один оператор, которому приходится лишь нажимать кнопки.

Кабина автомобиля собирается также на конвейере. Он представляет собой движущийся участок пола цеха. Наступившим органом конвейера является пластинчатая цепь, состоящая из двух шарнирных цепей, к которым прикреплены тележки, перекрытые настилом из досок.

Комплексная механизация цехов, автоматизация отдельных процессов и конвейеризация всего завода — вот цель, к которой стремятся многотысячный коллектив. Особенно широко эта работа развернулась на заводе после июньского (1959 г.) и июльского (1960 г.) пленумов ЦК КПСС. Уже сейчас внедрено 89 агрегатных станков, работающих на полуавтоматических цехах, 62 автомата, 70 быстродействующих зажимных приспособлений и многочисленных горючих. Воздушные баллоны и карданные валы свариваются автоматически. Заканчивается проект комплексной механизации сталелитейного цеха. Все процессы, начиная от подачи ко склада формовочной земли и кончая получением готового литья, которое по подвесному конвейеру будет поступать в механосборочный корпус, будут выполнять механизмы. Готов также проект комплексной механизации цеха сборки кабины. Широкое распространение получат станки с программным управлением, автоматические линии для изготовления и обработки различных деталей.

Кременчугчане намечают в скором времени наладить производство картера заднего моста на автоматической линии. Такая попытка предпринимается впервые в практике мирового автомобилестроения.

Максимально будет механизирована и сборка автомобилей на главном конвейере. Он оснащается комплектом подвесных транспортных устройств с механизированным инструментом.

Сюда, к главной поточной линии, на подвесных конвейерах «поплывут» агрегаты из других корпусов. Общая протяженность конвейеров составит 9 км. Они свяжут между собой все цехи, производственные и складские здания. Задние мосты, например, будут поступать из механосборочного корпуса на цепном конвейере толкающего типа. Колеса в сборе, поданные из главного склада межцеховым конвейером протяженностью 1500 м, будут разгружаться автоматически при помощи приспособления с копируемыми устройствами.

Внедрение комплексной механизации позволит сократить трудоемкость производства, например, автомобиля КраЗ-222 в несколько раз по сравнению с выпуском на Ярославском автозаводе. К 1965 г. производительность труда возрастет на 308 проц. Уже сейчас коллектив изготавливает каждый месяц на 7 проц. больше автомобилей, чем в предыдущем. К концу семилетки Кременчугский автомобильный завод станет крупнейшим в Европе заводом по производству автомобилей большой грузоподъемности.

Н. ВАСИЛЬЕВ,
наш спец. корр.

Кременчуг.

Фото автора и К. КИРЮЧЕВСКОГО.

ПЕРВЫЕ ЧЕТЫРЕХТАКТНЫЕ ДИЗЕЛИ — В ЭТОМ ГОДУ

Беседа с главным инженером Ярославского моторостроительного завода Е. А. БАШИНДЖАНЫМ

Об Евгении Артемьевиче Башинджаняне я услышал в Ярославском горьком партия, где его характеризовали как человека, могущего наиболее полно ответить на интересующий меня вопрос о том, как готовится моторостроительный завод к встрече XXII съезда КПСС.

— Не так давно, — начал свой рассказ Е. А. Башинджаня, — ваш завод, который много лет был автомобилестроительным, перешел, так сказать, на новые рельсы. Он специализирован исключительно на выпуске моторов для большегрузных автомобилей. Это поставило перед нами очень большие и трудные задачи. Потребовалось произвести серьезную реконструкцию завода и модернизацию всего производства. Работа эта еще продолжается. Одновременно на заводе при широком участии специалистов НАМИ и в творческом содружестве с рядом других научных институтов созданы конструкции новых четырехтактных дизель-моторов, которые составят в ближайшем будущем основу нашей производственной программы. Они предназначены для грузовых автомобилей, выпускаемых Минским и Кременчугским автомобильными заводами. Эти дизель-моторы придут на смену ныне выпускаемым двухтактным двигателям. Они представляют собой семейство в V-образных унифицированных двигателях с турбонаддувом мощностью от 180 до 300 л. с. Ведутся также работы по созданию коробок перемены передач к этим двигателям.

Конструкция наших новых двигателей довольно подробно описана на страницах журнала «За рулем» (№ 5 за 1960 год), поэтому не буду говорить об этом более подробно. Мне только хотелось бы подчеркнуть, что технические данные этих двигателей свидетельствуют о том, что они не уступают лучшим отечественным и зарубежным образцам современных дизелей транспортного типа.

Экспериментальные образцы нового 6-цилиндрового двигателя ЯМЗ-236 прошли уже стендовые испытания. Сейчас заканчиваются их дорожные испытания, в ходе которых подтвердятся прежде всего высокая степень надежности новых двигателей — эксплуатационный рас-

ход топлива в сравнении с двухтактными двигателями сократился на 25—30 проц.

Более мощный представитель этой «семьи» — восьмицилиндровый двигатель ЯМЗ-238 — проходит сейчас стендовые испытания.

Мне хочется особенно отметить тот факт, говорит Евгений Артемьевич, — что уже в процессе испытаний удалось добиться значительного уменьшения износных основных деталей новых четырехтактных двигателей по сравнению с ныне выпускаемыми двухтактными. Это означает, что надежность и срок службы новых дизелей и эксплуатации будут значительно повышены.

Коллектив Ярославского моторостроительного завода объявляет к XXII съезду КПСС провести государственные испытания восьмицилиндровых двигателей ЯМЗ-238 и закончить подготовку производства к серийному выпуску шестицилиндровых двигателей ЯМЗ-236, с тем чтобы уже в текущем году дать стране первую продукцию.

В течение семилетия нам предстоит полностью завершить реконструкцию завода и перевооружить все цеха новой техникой, — подчеркивает главный инженер. — Автоматические линии будут установлены почти во всех цехах завода, конвейеризируются сборочно-транспортные операции; все вспомогательные работы на заводе полностью механизуются. На базе новой техники, характерной для массового производства, с его повышенной рентабельностью и высокой точностью обработки деталей, будет резко повышена производительность труда рабочих, улучшены условия труда.

Например, затраты труда на изготовление двигателя ЯМЗ-236 будут к концу семилетия втрое ниже нынешних затрат на выпуск гораздо менее мощных двухтактных дизель-моторов.

В конце семилетия народное хозяйство страны будет получать от Ярославского моторного завода двигатели, общей мощностью в 3,5 раза больше, чем в 1959 году. Эти обмеченные в металл лошадиные силы — заключает Е. А. Башинджаня, — облегчат труд советских людей, самоотверженно строящих коммунизм.

Ярославль.

И. СИНИЦЫН,
наш спец. корр.

По следам наших выступлений

«ПОЧЕМУ НЕ СТАРУЕТ М-201»

В статье под таким названием, помещенной в № 3 журнала «За рулем», шла речь о плохом качестве бытовых мотоциклов «М-201», о неправильном отношении руководителей Минского завода к спортивному мотоциклостроению.

Как сообщил редакции секретарь парткома Минского мотоцикловозавода Т. Лагуновский, статья обсуждалась на открытом партийном собрании отдела главного конструктора завода, в котором присутствовали рабочие, инженеры и техники экспериментального цеха, испытательской лаборатории, а также мастера спорта — мастера спорта. Открытое партийное собрание признало критику в статье правильной, наметило мероприятия по устранению недостатков проектирования и изготовления спортивных мотоциклов и объявило главным конструктором Г. А. Вейнера комиссию

вещность конструкторов за проектирование и сборку узлов спортивных машин.

После опубликования статьи «Почему не стареет М-201», редакция получила также письма заместителя начальника Управления машиностроения и станкостроения Белорусского совнархоза Т. Счастливенко и главного инженера завода 7. Влокувачева, которые сообщили, что спортивный мотоцикл М-201 с производством снят и заменен новой моделью М-204. В IV квартале этого года начнется также выпуск нового дорожного мотоцикла М-103.

В настоящее время завод работает над созданием спортивных мотоциклов в классе 250 см³ для роста мотоциклистов и шоссейно-кольцевых гонок. Первые образцы изготовлены и проходят испытания.



Р. С. БОГДАНОВ

Трагический случай нем о нас Рудольфа Богданова. Неожиданно оборвался жизнь способного инженера и талантливого гонимца, вписавшего яркую страницу в летопись советского моторостроения.

Увлечение мотоциклетным спортом было у него неразрывно связано с любовью к технике, которой он посвятил себя с юных лет. Рудольф Богданов окончил технический вуз, работал инженером, учился в аспирантуре и в 27 лет защитил кандидатскую диссертацию.

Свои первые шаги в моторостроении он сделал будучи студентом Высшего технического училища имени Баумана. Выступая за студенческую команду, он в 1955 году выполнил нормы третьего и второго спортивных разрядов. С тех пор он много сил отдавал подготовке к соревнованиям, участию в спортивных встречах. Его часто можно было видеть на трассах кроссов, многодневных состязаний. Но свое истинное спортивное призвание он находит в гонимых гонках по ипподрому и ледяной дорожке. Именно в этих видах моторостроения он достиг наибольших успехов.

В 1958 году Рудольф Богданов становится победителем зональных соревнований по ипподрому, а в 1959 г. в борьбе с сильнейшими гонимцами завоевывает золотую медаль чемпионата Всесоюзного Союза. Это почетное звание он удерживал и в 1960 году. Тогда же он занял второе место в первенстве по ледяной дорожке, а год спустя стал чемпионом страны в этом виде мотоциклетных состязаний.

Спортивен с большими данными, пытливым, ищущим, он страстно увлекался совершенствованием мотоциклетной техники. При этом Богданов никогда не замыкался в кругу своих личных спортивных интересов. И Рудин, как его ласково называли мотороспорсмены, шли за советом и помощью, и он всегда охотно делал замечания.

Рудольф Богданов был подлинным энтузиастом и организатором моторостроения. Во Всесоюзном чемпионате после окончания института, его избрали председателем мотоциклетной ассоциации ДОСААФ, он успел многое сделать для развития моторостроения в Приморье. Он увлекал людей своей энергией, любовью к спорту.

Рудольф Богданов много работал как общественный тренер по воспитанию спортивной смены. Среди его многочисленных учеников — чемпион СССР по ипподрому окончил в Уссурийске и другие способные спортсмены-дальнестроичники.

Мастер спорта Р. Богданов активно сотрудничал в журнале «За рулем», выступая с соведательскими статьями, работая над техникой и тактикой моторостроения, подготовкой мотоциклов к соревнованиям.

Светлая память об этом безмерно ушедшем из жизни замечательном спортсмене, навсегда сохранится у всех, кто его знал.

Когда за дело берется

Никто не требовал, не призывал, не предписывал. Автоматоклуб на грозненском заводе «Красный молот» был организован по инициативе самих рабочих. Правда, сначала кое-кто возражал: зачем это, ведь есть же комитет ДОСААФ! Но сторонники клуба практическими делами доказали жизнеспособность своей идеи. А потом появилось положение о самостоятельных клубах, и стало ясно: досафовцы «Красного молота» идут по правильному пути.

В прошлом году за большие успехи заводская организация была награждена Почетным Знаком ДОСААФ. Немалую роль при этом сыграл и клуб. У сотен людей он пробудил интерес к оборонно-спортивной работе, здесь многие стали шоферами, мотоциклистами, мотористами, рулевыми спортивных судов. Теперь уже никто не сомневается, что автоматоклуб помог становлению на заводе крепкого оборонного коллектива, который творит, дерзает, воспитывает. А началось все так.

«ХОРОШИЙ НАРОД К НАМ ПРИШЕЛ...»

Группа молодых рабочих, занимавшихся в заводской секции, отдыхала после тренировки за городом. Своеобразная это была секция. Ее создали при организации ДОСААФ. Но своих мотоциклов у нее не было. Их каждый раз приходилось брать как бы напрокат в Совете физкультур.

Один из спортсменов посоветовал: — Не хочется даже возвращаться! Придешь — сдавай казенную машину. Пора нашей секции занять свои мотоциклы, свой уголок, где можно собраться, поговорить, решить важные вопросы...

— Можешь, тебе автоматоклуб на заводе открыть? Вроде городского? — засмеялся друг.

— А что, — задумчиво проговорил Алексей Морозов, — мысль неплохая.

Морозов был не только членом секции, но и председателем заводского комитета ДОСААФ. Товарищи уважали его за инициативность, за умение активно встать за любое дело. Но сейчас, видя, как он вдруг увлекся новой идеей удивились:

— Ты это, Алексей, серьезно? Ведь таких клубов, при заводах, нигде нет. — Так будешь!

...Вскоре Морозов выступил на заседании заводского комитета профсоюз-за.

— Помогите организовать автоматоклуб. Когда мы развлеклись по-настоящему — сразу видны будут все преимущества этого начинания. База! Мотосекция, курсы шоферов и мотоциклистов на заводе есть. — Разве этого недостаточно? Мы уверены, что рабочие нас поддержат!

Комитет профсоюза решил: клуб на предприятии создать и передать ему семь мотоциклов завода и Совета физкультур.

Администрация снабдила досафовцев горючим, помогла купить запасные детали.

— Это на развод. А дальше действовать самим.

Стали действовать. Конечно, опыта в подобном деле не было, но «учредители» — председатель комитета ДОСААФ механик Алексей Морозов, токарь Юрий Бураков, кузнец Виктор Карпов — понимали, что вначале надо заинтересовать людей, привлечь к себе любителей спорта, чтобы как можно больше рабочих захотело водить мотоциклы.

И вот однажды — это был обеденный перерыв — послышался громкий треск моторов. На просторную площадку между заводскими корпусами выехали сразу несколько мотоциклов. Члены мотосекции демонстрировали перед рабочими свое мастерство фигурного вождения. Правда, это были не все best какие сложные упражнения. И выполнялись они, прямо скажем, не идеально. Но ведь выступили свои, заводские мотоциклисты. Быстро собравшиеся вокруг зрители узнавали среди них приятелей и знакомых.

— Это кто? Попов?

— Он самый.

— Смотрите-ка, ну и боевая дивчина!

А «боевая дивчина» на крутом повороте от волнения забыла притормозить и чуть было не налетела на столб. Однако под аплодисменты «большечисных» она вовремя вывернула руль.

Вечером члены комитета ДОСААФ, просмотрев список записавшихся в мотосекцию, радовались:

— Хороший народ к нам пришел!

ВОСЕМЬСОТ ВОДИТЕЛЕЙ

Долгое время досафовцы завода, мечтавшие об организации кружка, сокращая издержки: если бы был автомобиль для практического вождения...

Но вот как-то в заводской комитет ВЛКСМ, который активно участвовал в оборонной работе на «Красном молоте», позвонили из райкома комсомола:

— Есть для вас машина! Приезжайте.

Старая полторка, наполовину разобранная, забытая всеми, дожила свой век на дворе одного учреждения. Однако вид ее не обескураживал комсомольцев. На заводе было немало специалистов, знатоков автодела, способных вернуть в строй этот грузовичок.

Слесари, токари, механики часами корпели над двигателем, столыры и жестанщики ремонтировали кузов, наварили крылья. И машина поехала. Николая, пожалуй, за всю многолетнюю жизнь она не была такой нужной, желанной.

А несколько месяцев спустя состоялся первый выпуск водителей. Всего, о том, что чу нас появились свои шоферы, облетела завод. Научиться водить автомобиль захотели многие рабочие, инженеры, служащие. Стали десятками поступать заявления. На курсы зачисляли только по направлениям цеховых досафовских организаций. Уже в следующем году права шоферов-профессионалов получили сто одиннадцать человек. Но в комитет ДОСААФ звонили и с других предприятий города, даже из далеких колхозов.



Энтузиасты самостоятельного автоматоклуба Юрий Бураков (слева) и Виктор Лысов трудятся над созданием мотоциклетного двигателя.

- Разрешите послать к вам людей?
- Поймите, у нас заводские курсы!
- Но нам тоже нужны шоферы! Как быть?

— Организуйте курсы у себя. А впрочем... — приподнял плечо.

Члены комитета ДОСААФ глядели далеко вперед, они знали, какую популярность завоеует со временем их самостоятельный автоматоклуб. Поэтому, когда создавали автоклас, его предусмотрительно вынесли за ворота завода.

Автоклас — это пять больших комнат, две из которых предназначены для теоретических занятий, в остальных — курсыны выполняют практические работы.

В класе «взвешивают» преподаватели автодела Леонид Абрамов и Николай Березнов — опытные, знающие свой предмет люди. Леонид Абрамов — ветеран клуба, он ведет занятия с того дня, когда на заводе был создан автокружок. Николай Березнов еще недавно сам был курсантом-отличником, потом получил права, а с ними и новую профессию — шофера-инструктора. Под руководством Абрамова и Березнова будущие водители оборудовали учебные помещения, ремонтировали автомобили, постигали искусство вождения.

Все больше людей приходило на курсы, накапливались средства у самостоятельного клуба. В минувшем году клубный автопарк был полностью обновлен. Теперь во время занятий из гаража выезжают сверкающие краской новые машины: два — ГАЗ-63, два — ГАЗ-51 и ЗИЛ-150.

Только из числа работников завода в клубе подготовлено около семисот шоферов-профессионалов и свыше ста любителей. Многие на всю жизнь получили здесь новую специальность и теперь, сидя в кabinах автомобилей, везущих грузы на предприятия, стройки, в колхозы и совхозы, неосознанно, но в сердцах тепло чувствуют благодарность самостоятельному клубу ДОСААФ.

с любовью

НА «КРАСНОМ МОЛОТЕ» ПАХНЕТ МОРЕМ

Грозный — глубоко сухопутный город, если не принимать в расчет небольшую речку да пруд. Поэтому, когда машинист компрессора Андрей Дмитриевич Сياتков предложил товарищам построить катер, те развели руками:

— Пустое дело. Все равно далеко не уплывешь!

Но вот об этом узнал Алексей Морозов. Он встретился с Сياتковым.

— Я думаю, что катер нам пригодится. Сможешь смастерить?

— А что ж, — ответил Андрей Дмитриевич, — наши ребята и посложнее вещи делают.

— Тогда берись, поможем!
Сياتков подобрал нужные материалы, раздобыл чертежи.

Перед майскими днями машинист пришел в комитет радостный:

— Готов катер! Давайте проверять на воде.

Отвели судно на пруд, потом сделали пробный рейс по реке. Вдоль берега толпились народ — всем было интересно взглянуть на быстро мчащийся катер, сделанный руками рабочих.

Морозов, почувствовав, что люди заинтересовались, вскоре повесил объявление:

«При автотомоклубе организована водно-моторная секция».

Нелюбых оказалось столько, что Андрею Дмитриевичу тут же поручили строить второй катер. Строили быстро: в помощниках нехватки не было.

В конце лета вышли в первый поход. Оба судна переправились на Терек, по нему спустились к Каспию. Это была увлекательная прогулка. Участники похода с восхищением рассказывали о своих впечатлениях. Это еще больше привлекало рабочих в секцию. Комитет ДОСААФ решил всерьез взяться за подготовку рулевых и мотористов. Работа развернулась во всю. Уже нынешней весной двадцать человек получили права мотористов, столько же подготовлено рулевых. А планы секции обширны. Члены клуба подняли со дна городского пруда затонувший когда-то большой катер, сами отремонтировали его, поставили на него мощный двигатель. Комитет приобрел пять цельнометаллических прогулочных лодок, помышляет о скутерах. Впереди много дел! Открытие своей водной станции. Первые в республике соревнования на воде. И мечтают в секции о далеких голубых дорогах. Задуман большой переход по маршруту: Терек—Каспийское море—Волга...

ФЛАЖКИ НА КАРТЕ

Ставрополь, Орджоникидзе, Ростов, Махачкала, Нальчик, Пятигорск, Таганрог... Одиннадцать городов отмечены на карте флажками. В эти города выезжали на соревнования мотоциклисты «Красного молота».

Когда на предприятии был создан самодельный клуб, заводские спортсмены решили участвовать в различных

соревнованиях: если вариться в собственном соку, хороших результатов не добиться.

Для начала члены клуба задумали провести спортивную встречу на заводе. Но без волнения разошлись они приглашения в другие города. И вот на «Красном молоте» стали съезжаться гости. Междугородные и, можно сказать, междуреспубликанские соревнования на предприятии — такое не часто бывает! Мотоциклисты завода старались изо всех сил и для первого раза выступили совсем неплохо. Но главное, у самодельного клуба появились спортивные связи.

В следующем году среди тридцати восьми команд-участниц краевых соревнований в Ставрополе было две от «Красного молота». Из Ставрополя клуб привезли шестое и восьмое места и — что, пожалуй, самое важное — шестерых разрядников. Принем Виктор Попов оказался в личном зачете вторым.

— Погодите, — уверенно говорили на заводе, — будут у нас еще и свои мастера спорта.

В 1959 году мотоциклисты предприятия участвовали в тридцати состязаниях. Результаты заметно повысились: третьи места в республиканском кроссе Кабардино-Балкарии и на первенстве Северной Осетии, второе — на краевых со-

ревнованиях в Ставрополе. Юри Романенко стал первым на заводе мастером спорта. Девятнадцать человек получили спортивные разряды. Их могло быть больше. На заводе подготовлено 300 мотоциклистов, и многие из них хотят стать спортсменами.

В прошлом году по решению заводского комитета ДОСААФ большая часть средств потрачена на покупку автомобилей — любителям моторспорта пришлось «донашивать» старые машины. Теперь заказали пять новых спортивных мотоциклов. Но ведь и этого мало.

Юрий Бураков, человек энергичный и на все руки мастер, предложил:

— Может, попробуем своими силами смастерить мотоцикл. Ходовую часть подберем от старых машин и отремонтируем, а двигатели сделаем сами. У нас в клубе есть люди всех специальностей, неужели не осилит?

Так сложилось на заводе «самодельное конструкторское бюро» (главные силы в нем — Юрий Бураков, Виктор Карпов, Виктор Лысов), которое разработало и построило свои мотоциклетные двигатели.

Пять лет существует на «Красном молоте» самодельный автотомоклуб. За это время он стал одним из центров массовой оборонно-спортивной работы в Грозном. Его можно смело назвать маяком, показывающим, чего можно достичь, если за дело взялись с огнем и любовью.

Вл. ПОРУДОМИНСКИЙ,
наш спец. корр.

Из снимков, присланных на конкурс

Сквозь дождевую завесу. Гаревые гонки на приз имени Гагарина в Уфе.

Фото Р. ГАЙНУЛЛИНА.





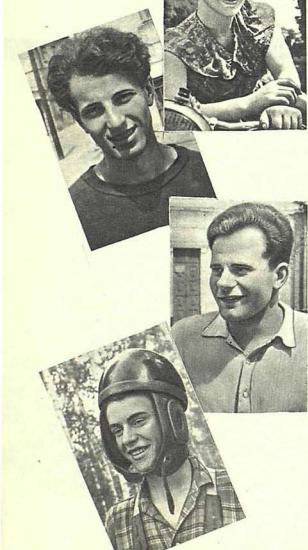
Заезд чемпионов

Ни один год не был у нас столь «высококоротким» на мотоциклетных чемпионах, как нынешний. Объяснить это нетрудно: по стране прошла Всесоюзная спартакиада технических видов спорта. И каждое ее соревнование в районе, городе, области, республике завершалось награждением победителей знаком чемпионов Спартакиады.

Когда будут подведены итоги всех встреч, станет точно известно, сколько мотоспортсменов получило право носить титул чемпиона. Но уже сейчас можно сказать, что их тысячи.

Победа на каждом новом этапе Спартакиады требовала от участников большого напряжения сил, большого мастерства и упорства. Ведь чем крупнее соревнование, тем больше в нем встречалось чемпионов.

На снимках, которые прислали в редакцию работники молодежной газеты «Комсомолец Татарии» С. Тондеев и В. Болдырев, запечатлены моменты из соревнований в Центральной зоне РСФСР. Слева (сверху вниз) Нина Терентьева — чемпионка Татарской АССР, Юрий Губаренко — чемпион Ивановской области, Юрий Алтуфьев — чемпион Ярославской области, Владимир Визгин — чемпион Спартакиады Чувашии. На нижнем снимке — победительница зональных соревнований Раиса Ивогина (Московская область) на трассе кросса.



Но без волнения летел я над сибирской землей. Под крылом самолета, там, где спала вековая тайга, море электрических огней. Вся Сибирь живет в созидательном труде, стремительном движении вперед. Сильные люди, закаленные и решительные, поднимают грандиозные богатства этого края.

Я летел в Иркутск на финальные соревнования Спартакиады в Сибирской зоне и невольно думал: «Здесь должны любить наш мужественный мотоспорт». И действительно, иркутчане отнеслись с большим интересом к генеральному смотру спортсменов Сибири. Везде, где проходили соревнования, было полно людей: и в живописной роще на берегу Ангары, где ставили кроссмены, и на ипподроме, и даже на пунктах КВ одиодневки.

В комплексе соревнований (кросс, ипподромные гонки, одиодневка) приняли участие команды Иркутской, Кемеровской, Новосибирской, Омской, Томской, Тюменской областей, Алтайского и Красноярского краев. Встречи проходили на сложных интересных трассах и в острой спортивной борьбе. Несмотря на плохую погоду (дождь, неожиданно наступившее похолодание), заставившую буквально на ходу менять порядок проведения соревнований, финал зоны прошел организованно. Победителями Сибирской зоны стали действительно сильнейшие: по кроссу — команда Кемеровской области, по ипподрому — Иркутской, по одиодневым соревнованиям — Новосибирской. Среди чемпионов зоны в личном зачете больше всего новосибирцев — 6 человек, четыре представителя Иркутска, три — Кемерово, по одному — Томска и Красноярска. Ни одного победителя не дали Алтай, Омск и Тюмень. Такое распределение в общем отражает состояние мотоспорта в областях и краях Сибири.

Итак, финальные соревнования в организационном и в спортивном отношении прошли успешно. Но они не дали полного ответа на интересовавший нас вопрос: как развивается мотоспорт в Сиб. нац. под стать ли он тем большим делам, которыми живет этот огромный край? Встречи со спортсменами, работниками комитетов ДОСААФ и автомотоклубов, беседы с тренерами и судьями во многом дополнили картину и привели к не очень радостному заключению: мотоспорт в Сиб. отстаёт, он не соответствует масштабам и делам сибирских.

Какие же есть основания для такого вывода?

Здесь, в финальных соревнованиях, мы видели немало молодых, отважных и спортивных спортсменов, представляющих, с точки зрения тренера, «отличный материал». Но, как оказалось, только в нескольких больших городах, где есть автомотоклубы, да в отдельных крупных первичных организациях ДОСААФ имеются мотосекции. На всей же остальной огромной территории о мотоспорте знают понаслышке. Не случайно поэтому, в некоторых областях (Омской, например) областные соревнования

Спартакиады были таковыми только по названию. На самом же деле в них участвовали лишь спортсмены автомотоклуба, да несколько дософазов с предприят. Казалось просто невероятным, что в Иркутске — городе, где родилось замечательное начинание в спортивном движении, получившее название «1+2», ряды мотоспортсменов малочисленны и не пополняются новыми силами.

Причина такого зстоя прежде всего в плачевном состоянии мотоциклетного парка. Он годами не обновляется и не пополняется. Заявки на запасные части и мотопомощники не удовлетворяются. Но дело не только в этом. Не меньший вред делу наносит отсутствие контакта между работниками комитета ДОСААФ и спортивной общественностью. Особенно наглядно это проявляется в Иркутске. Здесь руководители Комитета мало прислушиваются к предложениям активистов, тренеров, судей — людей, знающих и любящих спорт. Отсутствие такого контакта отрицательно сказывается и на деятельности общественных органов. Автомобильная и мотоциклетная секции собираются от случая к случаю, работают безынициативно. Это относится и к областной коллегии судей, имеющей, кстати, в своем составе опытных судей республиканской и всесоюзной категорий. Судьи здесь собираются только на соревнования. Кадры судейского актива не растут. Никто даже из ведущих судей не вызывается на российские и союзные соревнования для ознакомления с опытом их проведения.

В состав секций и судейской коллегии входят в основном штатные работники областного и городского комитетов, автомотоклуба. Инициатива и активность общественности используется слабо. Не случайно поэтому Иркутский областной комитет ДОСААФ, имеющий хорошо оснащенный автомотоклуб, а значит и большие возможности для проведения соревнований даже крупного масштаба, тем не менее свои местные состязания организует редко и готовит их подчас плохо.

Недостатки, о которых здесь идет речь, в большей или меньшей степени характерны и для других районов Сибири.

Молодые сибирские спортсмены горят большим желанием подняться к вершинам мастерства. В этом им должны помочь тренеры. В Сибири работает немало опытных наставников, воспитавших известных в прошлом мастеров. Но сегодня сами тренеры нуждаются в помощи. За последнее время мотоспорт обогатился новыми видами соревнований, изменились его правила, изменился его техника и тактика. Но все это не доходит до тренеров Сибири. Они живут багажом, полученным на тренерских сборах многолетней давности.

Можно понять их претензии и к Федерации автоспорта, и к Центральной автомотоклубу. Нельзя же серьезно рассматривать как руководство так несколько методических указаний и материалов по организации соревнований, которые направлял на места ЦАМК. Решения же комитетов ФАМС, постановлений Федерации, Всесоюзной коллегии судей до последнего времени в клубы не поступали.

Как поднять мотоспорт в Сибири, как обеспечить его подлинно массовый размах? Пути здесь ясны: это улучшение снабжения мототехникой, проведение учебно-методических сборов тренеров, выпуск специальной литературы и (может, это самое главное!) создание Федерации автоспорта РСФСР и автомотоклуба Российской Федерации.

Одним из рычагов дальнейшего подъема мотоспорта должны служить и зональные соревнования, подобные тем, которые прошли в Иркутске. Систему зон надо практиковать чаще. При этом есть смысл упрочнить их. Это почти не повысит расходов, но будет способствовать повышению мастерства и росту спортсменов-разрядников.

**В. ДРОБИЦКИЙ,
главный тренер ЦАМК.**

В живописной роще на берегу Ангары, где стартовали кроссмены — участники соревнований Иркутской зоны — было всегда много зрителей.

Фото автора.



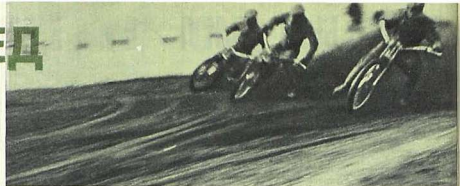
По итогам выступления в соревнованиях 1960 года значительное число спортсменов получили следующие спортивные мотоциклисты.

А. И. Ковальчук (ДОСААФ, Ровно), Л. В. Ковальчук (ДОСААФ, Иркутск), К. Г. Новиков (Советская Армия), Ю. Т. Новиков (ДОСААФ, Орел), Ю. П. Комаров (ДОСААФ, Подольск), Я. К. Копуца («Калева», Таллин), А. Я. Кюноне (ДОСААФ, Хитоман), Е. М. Константинов («Труда», Уфа), А. И. Кошаров (ДОСААФ, Сталинград), Г. Н. Кременчутский («Труда», Барнаул), Л. Ю. Кривт («Калева», Таллин), Д. Кривт («ДОСААФ, Ульяновск»), А. Е. Крюков (ДОСААФ, Харьков), Б. Ф. Кудривен («Советская Армия»), С. М. Кузнецов (ДОСААФ, Харьков), Д. И. Кузнецов («Труда», Сталинск), Д. И. Кузнецов (ДОСААФ, Ульяновск), Г. И. Кузнецов (ДОСААФ, Сталинград), В. С. Кузнецов (ДОСААФ, Кемерово), А. И. Куприянов (ДОСААФ, Александрия), А. В. Курочкин (ДОСААФ, Каунас), А. И. Кухтин (ДОСААФ, Мининск), И. А. Кляра («Калева», Таллин—Нимме), А. М. Латын («Советская Армия»), А. М. Лазарев (ДОСААФ, Саратов), А. Д. Ласковец («Трудовые резервы», Ростов-на-Дону), А. Е. Лебедев (ДОСААФ, Калининский округ), Г. Г. Левин (ДОСААФ, Ташкент), А. И. Липатов (ДОСААФ, Набережные Челны), В. А. Лунина («Трудовые резервы», Ростов-на-Дону), А. С. Путь (ДОСААФ, Кемерово), А. С. Лысенко (ДОСААФ, Харьков), Б. А. Лысенко («Ломоносов», Днепропетровск), А. С. Лысенко (ДОСААФ, Таллин), Н. А. Манюков (ДОСААФ, Одесса), В. Р. Мануйлов (ДОСААФ, Ереван), А. М. Мазар («Труда», Сталинград), М. Ю. Минкер («Калева», Таллин), А. И. Минаев (ДОСААФ, Витебск), В. С. Минаев (ДОСААФ, Тбилиси), В. Е. Морозов (ДОСААФ, Харьков), С. П. Муравьев («Динамо», Бийск), А. А. Мурзаев (ДОСААФ, Ереван), П. М. Мурза («Труда», Таллин), С. И. Наргоров («Буревестник», Москва), Э. Н. Нагумов (ДОСААФ, Набережные Челны), В. С. Никитин («Советская Армия»), Б. Я. Нишфортов («Буревестник», Тонск), Г. Ф. Нишфортов (ДОСААФ, Ташкент), В. И. Павлов (ДОСААФ, Сталинград), В. Н. Носов (ДОСААФ, Куйбышев), И. П. Овчинников («Ломоносов», Днепропетровск), В. А. Одесско («Советская Армия»), А. Р. Озолант («Советская Армия»), Ю. А. Оленев (ДОСААФ, Москва), А. И. Опин («Труда», пос. Тапсау, Эстонская ССР), В. Э. Оханов («Калева», Вильянди), В. Б. Пальев (ДОСААФ, Таллин), В. И. Пальев (ДОСААФ, Сталинград), В. И. Пернов (ДОСААФ, Киев), С. Ю. Плине («Калева», Таллин), Б. А. Подморозов (ДОСААФ, Сиванск), В. М. Попов (Советская Армия), Л. М. Попов (Советская Армия), П. Н. Придильников («Ломоносов», Красноярск), А. А. Пыла («Трудовые резервы», Ленинград), Ю. А. Пирис (Советская Армия), Э. И. Радин (ДОСААФ, Таллин), М. В. Репьев (ДОСААФ, Ташкент), В. А. Розоватов (ДОСААФ, Сталинград), А. И. Романович (ДОСААФ, Грозный), Ю. В. Романов (Советская Армия), В. А. Салимов (ДОСААФ, Набережные Челны), В. А. Саути («Кайрат», Алматы), В. В. Сахнов (ДОСААФ, Киев), Г. П. Северобитов (ДОСААФ, Иркутск), С. С. Северобитов (ДОСААФ, Витебск), В. А. Силс (ДОСААФ, Рига), В. В. Силуанов («Трудовые резервы», Москва), Ф. Х. Синахов (ДОСААФ, Ленинград), А. Е. Синоков (ДОСААФ, Хитоман), Ю. И. Скачков («Труда», Куйбышев), Ю. И. Скопцев (ДОСААФ, Рязань), Ф. И. Соколов (ДОСААФ, Луганск), Н. М. Соколов (ДОСААФ, Иркутск), И. Ф. Соколов (ДОСААФ, Угледор), В. А. Старовский (ДОСААФ, Назань), Ю. Н. Тарановский (ДОСААФ, Сталинград), В. Т. Тарасенко (ДОСААФ, Кинешма), В. С. Тимченко («Труда», Вийск), П. А. Титов (ДОСААФ, Одесса), Н. П. Тыхачев (ДОСААФ, Севастополь), Б. С. Толстополов (ДОСААФ, Серпухов), В. Н. Тренин (ДОСААФ, Ирибт).

* Продолжение. Начало см. «За рулем» № 7.

СЕМЬ ПОБЕД

на гаревых треках



В Чехословакии состоялась серия международных гонок по гаревой дорожке, в которых приняли участие спортсмены Советского Союза. В состав нашей команды входили лучшие гаревщики страны — уфимцы Игорь Плеханов, Борис Самородов, Фарит Шаймуров, Леонид Дробязко и москвич Всеволод Нерытов (механик команды Валерий Сордоку).

Уже в первой встрече — 8 мая — у советских спортсменов оказались весьма грозные противники — чемпионы мира 1960 года швед Ове Фундин, его одноклубник Арне Карлссон и чемпион Чехословакии прошлого года Антонин Каспер. Упорная борьба закончилась сенсационной победой Бориса Самородова, отснявшего Фундина на второе место. Плеханов был третьим.

Но главные события развернулись 9 мая, в День победы, когда в Праге на Стрэгоском стадионе в присутствии 145 тысяч зрителей проходили соревнования в командных гонках. Казалось, на успех рассчитывать не приходится: чехи, шведы и австрийцы выставили своих лучших гонщиков. Например, шведские спортивные руководители включили в свою команду, помимо Фундина, финалиста первенства мира Сормандера и Ларссона, Свистена и Карлссона.

Уже в начале определился лидер — шведская команда. На втором месте шли наши спортсмены, выигрывая у чехов три очка. Это обострило борьбу. Обе команды на протяжении четырех кругов самоотверженно сражались за каждое очко. После тринадцати заездов чехословацким гонщикам удалось приблизиться к нам, счет стал 22:20. Однако в последних заездах советские спортсмены добились решающего преимущества. Зрителям настолько бурно реагировали на ход борьбы в каждом заезде, что рев пятидесятисильных моторов ЭСО тонул в шуме трибун.

В итоге командной борьбы шведы заняли первое место (37 очков), советские мастера удержали второе (29 очков), на третьем оказались чехи (23 очка). В личном первенстве лучший результат показал советский гонщик Игорь Плеханов, набравший 11 очков. Счастливым, улыбающимся, увенчанным золотым венком победителя, совершил он круг почта. Второе место вновь досталось чемпиону мира Ове Фундину.

Если принять во внимание опыт, накопленный в гаревых гонках шведами, чехами и австрийцами, то итоги выступлений в этих соревнованиях наших гонщиков надо расценивать как несомненный успех.

Через несколько дней, 18 мая, мастер-

ство наших спортсменов подверглось новому испытанию. Их противниками были сильные команды городов Пльзен и Ческе-Будевице. Выступавшие с большим подъемом Плеханов и Самородов обеспечили большое преимущество нашей команде. Оба проходили повороты, совершенно не прикрывая руки газа, и набрали по 11 очков. Ближайшие их соперники чехи Рихтер и Полак имели по 9 очков. В результате наша команда заняла первое место (29 очков), команда города Ческе-Будевице — второе (22 очка). В заключение состоялся заезд сильнейших, в котором разыгрывался специальный приз газеты «Югославская правда». Четверка — Плеханов, Самородов, Полак и Рихтер — встретились вновь. Этот заезд не забудут ни участники, ни зрители.

Со старта вперед вырвался Полак. Следом за ним шли Плеханов и Самородов, четвертым Рихтер. Гонщики развили очень высокий темп. Пройдено три с половиной круга. Вряд ли у кого были сомнения в том, что победу одержит Полак. Однако на последнем повороте Плеханов и Самородов одновременно с двух сторон напали на вращающую атаку. Последний стремительный рывок — и победный финиш! Плеханов и Самородов разделили первое и второе места.

Через два дня, 21 мая, в городе Хрудиме состоялся один из этапов первенства Чехословакии. После окончания этих гонок участники их встретились с советской командой. Несмотря на то, что против четырех русских выступило шестнадцать чехов и таблица заездов была подана таким образом, что каждому советскому гонщику пришлось стартовать четыре раза, а чехословацкому всего один раз, наша команда вновь завоевала победу, опередив соперников на четыре очка.

Близилось одно из главных событий — четверть финала личного первенства мира в Европейской зоне. Эти гонки проходились 28 мая в городе Либереце.

Если длина дорожки на Стрэгоском стадионе в Праге — 460 м, а Ческе-Будевицах — 500 м, то в Либереце она составляла всего 360. Это было для нас неприятным, так как в Советском Союзе коротких дорожек нет.

Международная федерация мотоциклетного спорта (ФИМ) предоставила нам для участия в гонках лишь три места.

Если сравнить составы участников всех европейских четвертьфинальных гонок (в Польше, Югославии, ФРГ и Чехославии), то приходишь к выводу, что чехословацкая группа была наиболее сильной.

По условиям соревнований из 16 уча-

стников 8 лучших попадают в полуфинал. Гонщики, занявшие девятые места, считаются запасными и допускаются к полуфиналу только в том случае, если кто-либо из основных спортсменов не может участвовать в нем.

По результатам проведенных соревнований и тренировок были определены три наших лучших гонщика: Плеханов, Самородов и Шаймуров.

Наши спортсмены понимали, что на них, впервые участвующих в гонках на первенство мира, лежит большая ответственность. И, конечно, изрядно волновались.

Всю ночь перед гонкой шел проливной дождь. Замечательная дорожка Либерецкого трека испортилась. Гонки были под угрозой срыва. Но погода смирилась — дождь прекратился. Больше всего этому обстоятельству радовались работники телевидения — ведь передача велась для многих европейских стран.

Уже после первых двух заездов стало ясно — борьба за восемь первых мест будет крайне напряженной, а временами и резкой. Неудачно начал соревнование Самородов. Несмотря на дальнейшие усилия, он смог набрать лишь 8 очков. Этого оказалось достаточно лишь для того, чтобы попасть в число запасных. Два других наших гонщика — Плеханов и Шаймуров, напротив, хорошо провели гонку и, завоевав по 12 очков, заняли второе и третье места, уступив первому польскому гонщику Б. Идзиковскому.

В полуфинале, который проходил в Варшаве, Игорь Плеханов добился права стартовать в финале европейской зоны. Шаймуров выступил неудачно.

Какие же выводы можно сделать из прошедших соревнований?

Прежде всего техника наших спортсменов за последнее время улучшилась. Они действовали уверенно и смело, тактически более разнообразно. Это свидетельствует о том, что методика наших специальных тренировок и общефизической подготовки в основном правильна. В то же время совершенно ясно, что международный опыт наших спортсменов явно недостаточен. Надо позаботиться о том, чтобы чаще приглашать зарубежных гонщиков к нам, а наших посылать на ответственные гонки за границу. Необходимо подумать и о том, чтобы увеличить у нас число хорошо подготовленных мотородомов, без чего нельзя сделать серьезный шаг вперед. Молодой вид мотогонок нуждается в серьезной и повседневной заботе.

В. КАРНЕЕВ,
заслуженный мастер спорта,
тренер команды.

Шаг вперед

Первенство СССР по шоссейно-кольцевым гонкам

Минувшее, четырнадцатое первенство страны примечательно во многих отношениях. И тем, что превосходило все предыдущие по числу высших скоростных достижений на трассах Тарту и Таллина, и «свежими» именами чемпионов и призеров, и новыми мотоциклами, которые помогли вернуть абсолютные рекорды таллинского кольца советским гонщикам.

Но самым важным событием стало все же изменение порядка розыгрыша первенства, выразившееся в разделении участников на две группы — «А» и «Б». Для дальнейших судеб кольцевых гонок такое разделение, на наш взгляд, будет иметь положительные последствия. Поэтому о нем стоит рассказать подробнее.

В марте этого года после настоящих требований спортивной общественности мотоциклетный комитет ФАМС утвердил новое Положение, которое предусматривало проведение первенства страны по кольцу в двух группах — «А» и «Б». В первую из них вошли специальные гоночные и спортивные мотоциклы для кольцевых гонок (как отечественные, так и стран народной демократии), во вторую — все машины, изготовленные на базе серийных мотоциклов, а также сконструированные и построенные самими гонщиками.

Цель такого разделения была ясна: обеспечить, по возможности, равные условия для участников, вернуть гонкам их спортивную привлекательность и тем самым ликвидировать появившиеся было симптомы «затухания» этого вида мотоциклетных соревнований.

У группы «Б» нашлось немало противников. Они ссылались на то, что выпуск серийных спортивных машин прекращен и в спортивных организациях их уже нет, что мало осталось времени для «перестройки». Но индикаторы разделения — заслуженный мастер спорта Е. Грингаут, В. Рогожин, В. Шаронов были настойчивы. Они спорили, убеждали, доказывали и в конце концов победили. В классах до 125 и 350 см³ ввели две группы, а звезды женщин решили проводить только на серийных мотоциклах.

В БОРЬБУ ВСТУПАЕТ «ВТОРОЙ ЭШЕЛОН»

Группа «Б». До первых стартов эти слова не вызывали у зрителей никаких эмоций. По аналогии с футболом и хоккеем эта группа представлялась чем-то второстепенным. Но так было только до соревнований. Теперь, когда чемпионат завершен, всем стало ясно — за группой «Б» большое будущее.

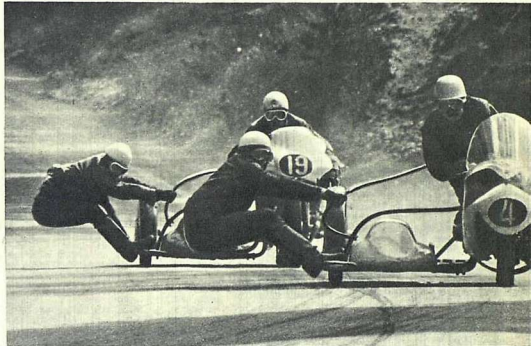
«Давно уже не видели зрители таких захватывающих поединков в классе 125 см³ среди женщин, как на этот раз. На старте рядом с многократной чемпионкой страны И. Озолиной стоят знакомые нам по многолетним выступлениям рижанки А. Клеппе и В. Ошиния («Даугава»). Обычно им доставалась незавидная роль статистов. На своих «Ковровцах» они отставали на круг, а то и больше от чемпионки, выступавшей в другой гонимой машине. Сейчас картина изменилась. Спортсменки стартуют только на серийных машинах и это уравнивает шансы. В Тарту (первенство в этом году, как и в прошлом, проходило в два этапа) — на тартуской и таллинской трассе) летящие сразу захватили лидерство. Гонку возглавляет Ошиния. Но

на последнем круге Киопе делает неожиданный спурт, обходит подругу и занимает первое место. В Таллине накал борьбы возрастает. Гонщицы идут тесной группой, меняются лидеры. «Находит себя» Ирина Озолина. Нарастающая скорость, она финиширует буквально в нескольких метрах за победительницей, новой чемпионкой страны Вильмой Ошиной и завоевывает бронзовую медаль (серебряная досталась Киопе).

Таллинские зрители пережили немало

цикле С-159. Зато в группе «Б» опять-таки развернулись захватывающие события.

В списке участников этого заезда — совсем неизвестные имена. Досафавцы А. Ванни из Москвы и В. Силс из Риги, калевцы И. Кляр и Х. Румп, представители «Грудовских резервов» — П. Томсон и М. Калинд. Все это — юные кольцевики, впервые пробующие себя в столь ответственных соревнованиях. Кажется, что стартующий здесь опытный



Досафавцы К. Маас и А. Ратасепп (класс до 500 см³) отличились выступили на обоих этапах первенства и завоевали золотые медали чемпионов.

Фото И. ТРАПДЮ.

волнующих моментов, наблюдая за борьбой гонимой. Но они, оставшись совершенно равнодушны к выступлению спортсменок в классе до 175 см³. Несмотря на то, что победители Николай Михайлов на мотоцикле С-175 установил новый рекорд трассы, заезд прошел скучно.

Между тем он мог бы быть значительно интереснее при наличии в этом классе группы «Б». Но с созданием ее пока приходится только мечтать — на заводе не делают мотоциклов этой кубатуры для шоссейных гонок.

Менее остро, чем можно было ожидать, проходило выступление гонщиков в классе до 125 см³ (группа «А»), где вне конкуренции оказался В. Катомин («Буревестник»), стартовавший на мото-

мастер из «Даугавы» Карл Ошинш будет недосдаем. Но нет. С первой и до последней минуты в заездах обеих этапов не прекращается острая спортивная борьба. В нелегком поединке Ошинш побеждает Ванни в Тарту. Досафавец не складывает оружия. В Таллине ему дважды удается обойти рижанина. Однако молодой задор не в состоянии компенсировать недостаток опыта. К концу дистанции их обоих обходит Кляр и одерживает победу. По сумме набранных на двух этапах очков первым чемпионом второй группы стал Ошинш.

Спустя некоторое время он снова стартует в группе «Б», но на этот раз уже в классе 350 см³, причем на мотоцикле собственной конструкции. В этом заезде, который можно было назвать

заездом первозарядки, звание чемпиона завоевал способный А. Хельм («Трудные резервы»), а К. Ошин стал на втором месте.

Уже первые старты спортсменов на серийных машинах полностью подтвердили правоту тех, кто ратовал за группу «Б». Составляя здесь выгодно отличались накалом борьбы. Но дело не только в этом. Гораздо важнее, что в заездах мы увидели много новых перспективных гощиков, которых уже не первый год ждут кольцевые трассы. Сейчас, когда «эксперимент удался», можно смело сказать: наличие группы «Б» — это того второго ашелона — гарантирует появление молодых спортивно-технических талантов. Есть все основания рассчитывать, что через класс «Б» начнется приток молодых сил в шоссейно-кольцевой мотоспорт.

СЕРИЯ РЕКОРДОВ

Летом 1959 года на таллинском кольце побывали сильнейшие гощики Чехословакии, Финляндии и спортсмены ГДР. Гости обновили рекорды трассы почти во всех классах мотоциклов-одиночек, причем Франтишек Счастный (ЧССР) показал наивысшую скорость прохождения асей дистанции — 123,57 км/час (лучший круг — 125,4 км/час).

Всем присутствовавшим тогда на международных гонках казалось, что должно пройти по крайней мере несколько лет, прежде чем наши достижения смогут приблизиться к этому уровню. Слишком велик был разрыв в мастерстве, тренированности, а главное в оснащенности мотоциклетной техникой.

Но вот прошло всего два года и прежние рекорды улучшены советскими гощиками.

Уже в первенстве прошлого года А. Васин сбросил с лучшего времени чеху Я. Малины несколько десятых секунды и установил новый рекорд трассы в классе до 125 см³. В этом году В. Катомин, впервые ставший чемпионом страны, еще вышел подолнок достижения. Но самый большой успех выпал на долю заслуженного мастера спорта Николая Севостьянова (ЦСКА), который стал подлинным героем первенства. Стартуя в заездах на мотоциклах до 250 см³ и 350 см³, он установил в общей сложности 9 рекордов, показав в обоих классах лучшее время и высшую скорость круга на двух трассах.

Под натиском армейца пали и абсолютные рекорды таллинского кольца, принадлежавшие Ф. Счастному. Стрелка секундомера зафиксировала среднюю скорость 126,82 км/час, и скорость луч-

В. Хельм — чемпион по группе «Б» в классе мотоциклов до 350 см³ принимает поздравления с победой.

шего круга — 128,7 км/час.

В итоге соревнований Н. Севостьянов завоевал две золотые медали чемпиона.

Когда спортсмена пригласили к микрофону, он сказал: «Моя победа — прежде всего, заслуга создателей гоночных мотоциклов». И это были не просто слова. Заслуги создателей мотоциклов С-259 (ЦКБ-Бая) класса 250 см³ и особенно новой советской машины ЦКБ-350 (модель С-360) — действительно, крупное достижение научно-технической мысли советских мотоциклостроителей.

Шесть лет тому назад мы впервые увидели на таллинской трассе серпуховские машины. Поначалу они часто не выдерживали напряженного режима гонок, вызывая горькие упреки в адрес их строителей. Конструкторам и рабочим серпуховского ЦКБ-350 пришлось много поработать, чтобы «доставить» свои машины до уровня лучших образцов.

Особенно отрудно, что серпуховчане взяли свою цель не только в создании отдельных уникальных экземпляров гоночных мотоциклов. Они стремятся к их серийному выпуску. Так в этом году выступила серия машин класса 250 см³.

Соревнования показали: чтобы вести гонку на высоких скоростях, в особенности на поворотах, нужна специальная спортивная подготовка, частые выступле-

класса 500 см³. Так же как и в первенстве 1960 г. а в программах фигурировали новые трехцилиндровые мотоциклы ИЖ-344. Но их видели только на тренировках. Не было на чемпионате и новых «Ковровцев». Экспериментальные двигатели с золотниковым газораспределением не дотянули до первого старта.

В ЛИТАВЫ БИТЬ РАНО

Досафовские спортсмены на этом первенстве несколько сдвинули позиции. В прошлом году они завоевали четыре золотые медали на мотоциклах с колясками. На этот раз только экипаж К. Мааса и А. Ратасепса (класс до 500 см³) подтвердил звание сильнейшего.

Прекрасно выступил Е. Косматов и И. Хохлов (класс свыше 500 см³) после победы в Тарту получили на заключительном этапе звание золотых (сошли на 6-м круге) и уступили победу армейцам А. Разеролену и А. Портянину. Второе место в упорной борьбе досталось спортсменам оборонного Общества ленинградцев В. Волчанинову и Н. Степаненко. Успешно выступили их земляки И. Нестеров, впервые занявший второе место в классе 125 см³. Бронзовые медали достались таллинским досафовцам В. Селугу (125 см³) и В. Ваадрепассу

РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРВЕНСТВА СССР 1961 г. (класс А)

Кубатура	Победители	Марка мотоцикла	1-й этап (Тарту)		2-й этап (Таллин)	
			Средняя скорость	Скорость лучшего круга	Средняя скорость	Скорость лучшего круга
125 см ³ (меченицы)	В. Ошина (Д)	M-1-A	99,47	101,7	92,84	94,2
125 см ³	З. Катомин (Б)	C-159	115,43*	119,7*	108,19*	110,8*
125 см ³	Н. Микхайлов (Б)	C-175	111,45*	113,6*	105,94*	107,6*
250 см ³	Н. Севостьянов (СА)	C-250	130,96*	134,1*	119,00*	121,7*
350 см ³	Н. Севостьянов (СА)	C-360	133,28*	140,2*	126,82*	128,7*
до 500 см ³ с колясками	К. Маас — А. Ратасепс (ДОС)	M-52C	127,27	128,7	116,55	119,2
Свыше 500 см ³ с колясками	А. Разеролен — А. Портягин (СА)	M-77	111,70	115,3	103,28	105,7
			113,46	118,7	104,74	107,6

Примечание: * — рекордный результат трассы.

Условные обозначения: Б — «Буревестник», Д — «Даугава», ДОС — ДОСААФ, СА — Советская Армия, Т — «Труда».

ния на кольце. В этом наглядно убедило выступление такого многоопытного спортсмена как заслуженный мастер спорта В. Пылаев, который, несмотря на свое признанное мастерство, в условиях неприязненного темпа гонок не смог вписаться в один из виражей и потому не закончил таллинского этапа первенства в классе 250 см³.

Победы Севостьянова, его рекорды говорят прежде всего о том, что тонкости мастерства постигаются вместе с приобретением необходимого опыта. Выступление на новой машине в прошлом году, участие в международных гонках на кольце — все это дало ему решающее преимущество.

Штурм высших достижений на мнущем первенстве шел широким фронтом. Не вноси в него своего вклада лишь спортсмены, выступавшие в классе мотоциклов до 500 см³. Объясняется это просто: британские и ижовские мотоциклостроители не продаются вперед в создании новых пятицилиндровых машин. И это касается, кстати, не только

(350 см³), третье призовое место в группе «Б» (125 см³) — Москвину А. Винну. По количеству медальных досафовцев уступили армейским спортсменам. Радует лишь то, что в списках участников появлялось больше имен мотоциклистов нашего Общества.

Первенство завершено. Оно несомненно явилось шагом вперед в развитии гонок на кольце. Но в литавы бить рано. В нашем «шоссейно-кольцевом хозяйстве» еще много недочетов, особенно связанных с подготовкой спортсменов. Опыт показывает: чтобы иметь хорошую спортивную форму, спортсмену нужно принять не 5—6, а 20—25 стартов за сезон. Эта цифра может показаться пока мало реальной. Но к такой насыщенности календаря необходимо стремиться. Только тогда в стране появятся кольцевые, которые смогут успешно защищать честь советского мотоспорта больших международных соревнованиях.

—М. ТИЛЕВИЧ,
наш спец. корр.





„РЫБАЛКА“ НЕВСКОЕ КОЛЬЦО

Тот, кто любит motorsport и бывал на больших соревнованиях, знает, как порой трудно уследить за всем тем, что происходит на трассе, особенно, если это — спортивные гонки.

По гладкой широким разрезанной ленте асфальта с ровом стремительно летят машины. Круги, второй, седьмой... пятнадцатый... Одни из мотоциклистов резко уходят вперед. Кажется, он прочно занял ведущее место. На какой-то миг стало тихо на шоссе. Но вот из-за поворота в который уже раз показались гонимцы. Низко пригнувшись к рулю, в очках, сшитые прозрачными обтекателями, они похожи на комасоватов. Неудержимо проносятся они мимо зрителя. Однако что этот Первый идет уже другой, под другим номером! Там, где-то на трассе, произошло короткое падение. Машина соперника оказалась наведенной, мастерство выше — и вот лидеры сменились. Радость... Разочарование... А на канале борьбы нарастает. Кто же в конце концов первым посчитает заветную линию финиша?

В этом году состоялась очередная встреча советских и зарубежных мотоциклистов — соревнования на приз «Прибалтика» в Риге и «Невское кольцо» в Ленинграде.

Мне хотелось бы поделиться своими впечатлениями об этих интереснейших состязаниях сильнейших гонщиков. По старой тренерской привычке я веду короткие записи событий, фиксирую результаты борьбы, и этот своего рода стенографический отчет я изложу сейчас. Он не может претендовать на исчерпывающую картину, но главное читатель узнает.

Итак, время — 17 июня 1961 года, место действия — Рига. Действующие лица — спортсмены Советского Союза, Чехословакия, Польши, Финляндии. Атмосфера — самый дружелюбный, хотя кандал горит желанием обойти своего «противника».

Красный глаз светофора нацелен в группу гонщиков, готовых взять старт на мотоциклах класса до 125 см³ — «легкая кавалерия» мотоциклоты. В первом ряду — победители предыдущих заездов: чех Карел Боер (мотоцикл «Честер»), чемпион СССР этого года москвич Валерий Катомин (С-159), таиландец Юрий Раидла на итальянском мотоцикле «двухцикл» и ленинградец Игорь Нестеров (С-157А).

Вынимай! Желтый свет. Зеленый. Старт дан!

Сразу вперед устремляется Катомин, но на втором круге его обходит аналитик финский гонщик Юнас Петте, а затем Боер, который первым с отличным результатом заиграл за дистанцию. Его средняя скорость — 116,12 км/час. Это намного превышает рекорд трассы, равный 108,87 км/час (Селма В. В. в чемпионате СССР, 1960 г.). Средняя скорость прохождения лучшего круга у Боера и Катомина одинакова — 116,12 км/час, что также является рекордом.

Заезд на мотоциклах класса до 250 см³ особенно интересен тем, что несколько участников выступают на одинаковых машинах С-259 (ЦКЗБ—Ява). Здесь борьба в основном завязывается между заслуженным мастером спорта Николаем Севостьяновым и чехом Мировалом Чада. Оба гонщика на С-259. Вначале Чада сопутствует успех. Но вдруг дивангатель его мотоцикла начинает «чихать». Этого было достаточно, чтобы Севостьянов вырвался вперед и на огромной скорости прошел к финишу. Он показал исключительное достижение — 124,75 км/час. Тем самым абсолютный рекорд трассы — 121,231 км/час, поставленный полком Яном Хоненом на мотоцикле «Нортон-500», побит. Несмотря на то, что М. Чада пришел только пятим, он превиль другой абсолютный рекорд трассы, пройдя лучший круг со скоростью 129,89 км/час.

На следующий день — заезды мотоциклов классов до 175 см³ и до 350 см³. Первыми стартуют гонщики на машинах с рабочим объемом двигателя до 175 см³. Вновь лидирует талантливый чешский спортсмен Боер. К концу заезда начинает накрываться дождь, но темп гонок не снижается. Боер приходит первым с рекордом трассы (116,39 км/час) и круг 2 (121,4 км/час).

Заезд в классе до 350 см³ сложился драматично для одного из ведущих наших гонщиков — Севостьянова. Надо сказать, что эта погода не благоприятствовала спортсменам. Усилившись дождь очень усложнил трассу. Однако по решению судейской коллегии соревнования были продолжены, правда, дистанция сократилась до 20 кругов. Севостьянов сразу после старта ушел первым и несмотря на мокрый асфальт развил скорость почти 119 км. И вот, когда до финиша осталось шесть кругов, отбывает сцепление. Гонщик вынужден прекратить борьбу. Первенство в этом классе одержал заслуженный мастер спорта Виктор Пылаев (112,8 км/час). 22 июня соревнования продолжались в Ленинграде. Здесь победитель в каждом классе определялся по результатам двух заездов.

В первый день, когда со старта равнялись мотоциклисты класса до 125 см³, Катомин (хотел и был вторым на финише) все же взял реванш у Боера, который пришел только третьим. Однако на следующий день Боер вновь продемонстрировал замечательную подготовку, уверенно обеспечив себе первое место. Катомин, который ушел вторым заездом, не нашел в себе силы продолжить соревнования, по сумме двух дней оказался на втором месте.

Наутро Боер первенствовал и в классе до 175 см³. Представитель СССР Николай Михайлов в равной борьбе занял второе место.

В заездах класса до 250 см³ из-за бо-

лезни не смог принять участие Севостьянов, а Пылаев подвел мотоцикл, и он фактически выключился из борьбы за призовое место. Лишь эстонцы Индлер Кийса оказал достойное сопротивление опытным чешским гонщикам — М. Чаде и Франтишеку Гелинару. Он занял общее второе место, уступив только Чаде. Гонщикам, выступавшим на самых быстрых мотоциклах (до 350 см³), в субботу опять не повезло, повторилась ринская история — пошел дождь.

Со старта первым уходит поляк Станислав Канас, за ним — неутешный Чада, и лишь третьим Пылаев. Однако орму из лучших ирссостов страны Пылаев такая погода видно «на руку». Захватив лидерство с четвертого круга, он уже никого не пропускает вперед. Зато в воскресенье, когда вновь солнце высунуло трассу, Пылаев не проявил той же настойчивости и в итоге на последнем повороте его обошел Канас, занявший общее первое место.

Так, в общих чертах, представляются мне минувшие соревнования. Уровень их был достаточно высоким. Во всех классах старые рекорды Ленинградской трассы уступили место новым.

Хотелось бы поделиться рядом общих замечаний, которые возникли у меня в связи с прошедшими соревнованиями.

Прежде всего хочется отметить, что большую работу ЦКЗБ мотоциклостроения, изготовившего прекрасные мотоциклы С-259 и С-360, эти машины завоевали всеобщее признание. Вместе с тем вызывает досаду, что у нас нет мотоциклов класса до 175 см³ для шоссейных и кольцевых гонок, которые могли бы с успехом конкурировать с зарубежными моделями. То же можно сказать и о классе до 125 см³, где за первенство боролся лишь один советский гонщик на мотоцикле С-159.

Встреча с зарубежными спортсменами выявила многие слабые стороны в подготовке наших кольцевых гонщиков: их слишком высокую «посадку», замедленную реакцию, неумение проходить виражи на большой скорости, отсутствие необходимого хладнокровия и выдержки. Именно этим можно объяснить падение В. Катомина и проигрыш В. Пылаева на последнем круге.

Знипировка наших гонщиков не отвечает требованиям скорости и шоссейных гонок. Она по существу не отличается от кроссовой, тяжела и неудобна. Много нареканий вызывают шипы производителя Ленинградского шинного завода. По износоустойчивости они в четыре раза хуже зарубежных, а в форме их не обеспечивает необходимого сцепления с поверхностью шоссе.

Г. ХРИСТОФОРОВ,
старший тренер ЦАМК.

Фото И. ГРАУБИЦА.

РАЛЛИ

В один из дней середины июня в парке культуры и отдыха имени Юлиуса Фучика в Праге было очень многолюдно. Торжественное убранство и необычная обстановка свидетельствовали о том, что должно произойти необычное событие. Здесь проходил II съезд Сазарм, который подвел итоги проделанной работы и наметил пути дальнейшего развития технических видов спорта в нашей стране. Но не только это явилось причиной царившего оживления. На площадке за дворцом, где проходил съезд, собралось более 70 легковых автомобилей лучших спортсменов, представителей пяти стран демократического лагеря. Им предстояло померяться силами в большом международном автомобильном соревновании. В последний день съезда, в 6 часов утра 18 июня 1961 г. был дан старт ралли «За мир и дружбу».

„ЗА МИР И ДРУЖБУ“

Во время прошлого года, первого ралли «За мир и дружбу» знамя мира и дружбы было пронесено из Москвы до Праги. Ныне оно совершало обратный путь. Прошлого года главного организатора соревнования — Центральный автомотоклуб СССР, сменил Центральный автомотоклуб Чехословакии, а местом старта стала Прага. Список стран — участниц соревнования по сравнению с прошлым годом не изменился. Снова выступали представители СССР, Чехословакии, ГДР, Венгрии и Польши. Изменился маршрут, а который была включена и территория Венгрии. В ралли нынешнего года серьезные испытания для участников были уготованы не только на шести дорожных этапах общей протяженностью 4871 км, но и в 18 дополнительных состязаниях — на дистанциях скоростных гонок, а также в ходе соревнований по фигурному во-

На снимках: На трассе ралли в ГДР (вверху) и скоростной слалом на одной из площадок Минска. Внизу — у последнего пункта контроля времени.
Фото М. Збра и мастера спорта В. Егорова.

ждению и на равномерность движения. Некоторые этапы ралли включали по 3 гонки, причем в очень сложных дорожных условиях. Если учесть, что от двух участников между отдельными этапами, составлявшими в среднем около 800 км, был минимальным, то становится ясным, на каком высоком спортивном уровне проводились нынешние ралли «За мир и дружбу».

НОВОЕ В УСЛОВИЯХ ЗАЧЕТА

Представители пяти спортивных организаций, принимавших участие в организации ралли, собрались в Праге задолго до их начала. Нужно было как можно лучше подготовить соревнования, использовав накопленный опыт прошлого года.

Условия ралли в 1961 году несколько изменились. Прежде всего на этот раз было решено не устанавливать никаких различий между основными и вспомогательными штрафными очками. Время, которое участники показывали при различных скоростных соревнованиях (гонки и фигурное вождение), а также в соревнованиях на равномерность движения, учитывалось таким образом, что за каждую секунду участник получал $1/100$ очка. Экипаж, показавший лучшее время, получал меньше всего штрафных очков и лучшую классификацию как по своему классу, так и в общем зачете. Место команд отдельных стран или клубов определялось в зависимости от того, какое место заняли их члены в общем зачете и в своем классе автомобилей.

Может показаться, что условия соревнования составлены в интересах участников, выступавших на автомобилях с большим рабочим объемом цилиндров. Но результаты ралли подтвердили, что успех зависел не только от мощности двигателя и максимальной скорости, но и от маневренности, веса, управляемости и надежности автомобиля.

В ралли «За мир и дружбу» стартовал 71 экипаж. По 15 экипажей представили СССР, Чехословакия и ГДР, 14 экипажей состояли из польских спортсменов и 12 — венгерских. Советские спортсмены выступали на автомобилях «Москвич» и «Волга»; немецкие — на автомобилях «Трабانت» и «Вартбург»; Польша была представлена в ралли автомобилями «Сирена», «Варшава» и двумя французскими автомобилями «Симка». Представители Венгрии выбрали в этом году немецкие автомобили «Вартбург» и чехословацкие «Шкода». И, наконец, чехословацкие раллисты, как всегда выступали на отечественных «Шкодах» и «Татрах».

Всего в соревновании приняло участие 5 национальных и 23 клубных команды.

ПЕРИПЕТИИ БОРЬБЫ

Сразу же после старта гонщики принявшие участие в соревнованиях по фигурному вождению. Здесь неудачно выступили спортсмены советской команды Е. Веретов и В. Шавелев, на автомобиле которых вышла из строя коробка передач. Коробку сменили, но при этом было потеряно столько времени, что на протяжении первого участка протяжением в 150 км в распоряжении спортсменов осталось всего



60 минут. Они приложили героические усилия, чтобы наверстать упущенное, но на контрольный пункт Иглаа прибыли все же с опозданием, получив 26 штрафных очков. Этот эпизод,прочем, не повлиял на результаты команды СССР, поскольку из результатов выступлений шести экипажей засчитываются пять лучших. Но сами спортсмены с первых же километров пути потеряли всякую надежду занять хорошее место.

Первый этап вообще был насыщен убийствами. К сожалению, больше всего неудач выпало на долю советских участников. Во время первых гонок на известном мотоциклетном кольце близ Брно многие участники, стремясь завоевать для своей команды лучшее место, ехали на пределе возможного, но некоторые переходили этот предел. Так, на одном из бесчисленных поворотов трассы, повредили свой автомобиль А. Карамышев и А. Бушманкин. Хотя они и приложили огромные усилия к тому, чтобы поправить результат, но он все же оказался одним из худших.

Другие гонщики повредили свои автомобили во время гонок по трюданскому извилистому маршруту у Скального Места. Там, наряду с другими, потерял заварку и проглотил победитель ралли «За мир и дружбу», мастер спорта, наш соотечественник Вацлав Бобек.

За Братиславой участники пересекли чехословацко-венгерскую границу, приняли участие в гонках у города Пап и проследовали дальше по ровной, но извилистой дороге к финишу первого этапа, — у прекрасного озера Балатон. Общая протяженность первого этапа составила 692 км.

Уже в итоге первого этапа выявились претенденты на победу, имевшие значительный отрыв в количестве очков. Это были, прежде всего, чехословацкие спортсмены Павелка и Минчик, выступавшие на «Татре».

Второй этап прошел более спокойно. Трасса, длиной 876 км пролегла по равнинной местности в Венгрии и два раза пересекала Дунай — один раз у Будапешта, а другой раз на границе Чехословакии и Венгрии. Финиш был в Братиславе. Он не принес значительных изменений в распределении мест.

После короткого отдыха был дан старт третьего этапа, который заканчивался в Лейпциге. Прежде чем достичь финиша, участники должны были пройти 822 км по трассе, изобилующей поворотами, подъемами и спусками. Она пролегла через Брно, Ческе-Будеювце и Хеб. На дистанции было три скоростных участка — два на территории Чехословакии, в Шумавской области с пыльным и крутым маршрутом, и

один — в ГДР, на известном шоссейном кольце Швейц.

Эти скоростные соревнования стали роковыми еще для одного экипажа, входившего в команду СССР — Саарм и Тышке, выступавших на автомобиле «Волга». На полной скорости автомобиль занесло, он перевернулся, причем сила удара была такова, что машину подбросило вверх на несколько метров. К счастью, гонщики избежали серьезных ранений. В составе национальной команды Советского Союза осталось пять экипажей.

После третьего этапа на дистанции соревнований остался всего 61 автомобиль. Среди национальных команд первое место занимала команда Чехословакии (31 очко), затем Польша (197 очков) и СССР (225 очков). Среди клубных команд лидировали четыре чехословацкие команды и одна советская (ЦАИКИ). В личном первенстве пять первых мест занимали чехословацкие экипажи.

Казалось, что четвертый этап не должен внести больших изменений в распределение первых мест. Но на деле вышло по-другому. Во-первых, на скоростной трассе в районе Пеховице прекрасно выступил советский экипаж С. Селиванов — А. Брендик, показавший лучший время, и уже в результате этих скоростных соревнований несколько изменилась и таблица личного первенства. Во-вторых, незадолго перед финишем четвертого этапа потребовался ремонт тормозной системы автомобиля лидеров — Павелки и Минчика, и на первое место вышел молодой чехословацкий спортсмен Зденек Мраз, выступавший вместе с опытным Шустром. И, наконец, перед финишем во Вроцлаве спортсмены ожидали еще два «сюрприза». Короткий участок длиной 44 км, труднопроходимый и изобилующий поворотами, участники должны были пройти со средней скоростью 60 км/час. Здесь задержался из-за мелкого ремонта еще один чехословацкий экипаж — Фусек — Хорсак, а экипаж Вязанин — Палачек получил 19 штрафных очков. На финише пришлось выйти из соревнований (в результате вхождения двигателя) экипажу Шмидт — Форст.

Маршрут пятого этапа проходил через Варшаву, пересекал у Тересполья границу и заканчивался в Минске. Ровные участки советских автострад с безупречным покрытием требовали частой смены участников, имевших за плечами уже тысячи километров. Маршрут имел протяженность 892 км и включал два соревнования на фигурное вождение — на площади в Варшаве и на финише этапа, в Минске.

Вскоре после перехода советской границы все участники ралли собра-

лись на митинг, состоявшийся на площади в Бресте. Митинг был посвящен 20-летию со дня нападения гитлеровцев на Советский Союз. Этот митинг особенно подчеркнул большой политический смысл ралли «За мир и дружбу».

Последний, шестой этап, от Минска до Москвы (729 км) включал четыре различных испытания. Первым было соревнование на фигурное вождение в Минске, вторым — скоростное соревнование на шоссе, третьим — соревнование на движение с постоянной скоростью, и, в заключение, гонки на Московском ипподроме.

Наиболее интересным и трудным было соревнование на движение с постоянной скоростью, проводившееся у Петричева, недалеко от Москвы. На протяжении 20 км гонщики должны были ехать с установленной средней скоростью — сначала «За 30 км/час», затем 45 км/час и 72 км/час. На этом участке было расставлено 11 контрольных постов, отмечавших точность выполнения условий соревнования до десятых долей секунды. Контроль был закрытым. Допустимый предел отклонения — 5 секунд, а при большем отклонении налагался штраф 1/10 очка. Следует отметить хорошую организацию этого заключительного первенства.

УСПЕХ ЧЕХОСЛОВАЦКОЙ КОМАНДЫ

Торжественной церемонией на ипподроме, сопровождавшейся присуждением специальных призов за это заключительное соревнование, закончили торжества ралли «За мир и дружбу». Они принесли большой успех чехословацким спортсменам, который был тем ценнее, что наши спортсмены имели очень сильных, хорошо подготовленных соперников в лице советских и немецких участников. Особенно сильными показали себя советские спортсмены, сумевшие на последнем этапе, несмотря на все свои предыдущие неудачи, выйти на второе место в общем зачете.

Ралли «За мир и дружбу» 1961 г. сыграло большую роль, как в пропаганде идей мира, так и в деле развития автомобильного спорта. Что касается спортивной стороны, то это соревнование можно по праву отнести к труднейшим соревнованиям, не уступающим ни в трудности трассы, ни в разнообразии квалификационных испытаний, самым крупным международным ралли, проводимым на переносах Европы. В политическом же отношении, значение ралли «За мир и дружбу» трудно переоценить. Оно внесло большой вклад в дело мира, еще более сблизив и сроднив наши дружественные народы, строящие социализм.

Каждое такое соревнование приносит новый опыт как спортсменам, так и организаторам. Необходимо, чтобы весь накопленный опыт был использован при проведении третьих ралли «За мир и дружбу» в будущем году. К этому обязывает значение этих соревнований.

ЮРИЙ ПОЛИАЧЕК,
секретарь международного жюри,
МИРОСЛАВ ЖЕР,
редактор журнала «Свет Мотору».

Старт финальной гонки на Московском ипподроме.



„ЮПИТЕР“

НОВЫЙ дорожный мотоцикл



КРАТКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОТОЦИКЛОВ «ЮПИТЕР»

	Без коляской	С ко- ляской
Максимальная скорость в км/час	110	80
Расход топлива в л на 100 км	4,0	6
Емкость топливного бака в л		15
База в мм		1360—1400
Дорожный просвет в мм		135
Шины	3,25 x 19 (давление 2 кг/см ²)	135
Сухой вес в кг	160	245
Длина в мм	2115	2180
Ширина в мм	780	1760
Высота в мм	1025	1130

Перед вами на фото новый мотоцикл «Юпитер», или, как его сокращенно называют, ИЖ-Ю. Он спроектирован нашим СКБ мотоцикlostроения и принят к массовому производству, которое началось во второй половине 1961 г.

Опытные образцы мотоциклов ИЖ-Ю и ИЖ-ЮК (такой индекс присвоен модели с коляской) были всесторонне испытаны в разнообразных дорожных и климатических условиях.

ИЖ-Ю может эксплуатироваться и с боковым прицепом. Для этого надо установить узлы крепления тяг. Коляска — легкого типа, рассчитана на одного пассажира или груза весом до 100 кг. Конструкция мотоцикла отвечает современным требованиям, предъявляемым к машинам такого класса. Защита карбюратора специальными кожухами, большие поверхности, покрытые лаком, красками и декоративным хромом, придают машине красивый внешний вид. Единственная часть «Юпитера» и старой модели ИЖ-56 унифицированы за исключением кронштейнов крепления двигателя. Легкая сварная трубчатая рама, пружинная телескопическая передняя вилка с гидравлическими амортизаторами, маятниковая подвеска заднего колеса обеспечивают комфортность езды даже на грунтовых дорогах.

На мотоцикле установлен глушитель (рис. 1), благодаря которому шум выпуска отработавших газов незначителен. Передний подвесной разрезной шток прикреплен на литом кронштейне к нижнему мосту передней вилки, что исключает возможность заклинивания его грязью.

На «Юпитере» в отличие от ИЖ-56 спидометр приводится от переднего колеса. Для удобного доступа к поплавковой камере в защитном кожухе карбюратора имеется окно, закрываемое металлической задвижкой.

Контактно-масляный воздушный фильтр (рис. 2) хорошо очищает от пыли воздух, поступающий в цилиндры двигателя. Забор воздуха осуществляется через продольные жалюзи, распо-

ложенные на боковых поверхностях защитных кожухов.

Фильтр выполнен из пластмассы. Фильтрующим элементом является капроновая кассета диаметром 0,2—0,3 мм.

Двухтактный двухцилиндровый двигатель (рис. 3) воздушного охлаждения

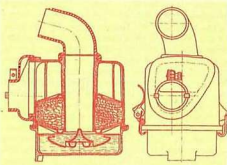


Рис. 2. Контактно-масляный воздушный фильтр.

объединен с коробкой передач в одном картере обтекаемой формы. Цилиндры изготовлены из алюминиевого сплава методом литья под давлением. В них запрессованы гильзы из специального чугуна. Продувка — тепловая, через четыре канала в каждом цилиндре, соединенных с полостью картера. Диаметр цилиндра 61,73 мм, ход поршня 58 мм. Рабочий объем двигателя 346 см³, степень сжатия 6,8—7,0.

Детали шатунно-поршневой группы (поршни, шатун, поршневые кольца, поршневой палец, стопорные кольца, ролики подшипника нижней головки шатуна) унифицированы с соответствующими деталями двигателя мотоцикла К-175.

Коленчатый вал состоит из двух кривошипов, соединенных между собой выносным маховиком, который расположен между кривошипными камерами.

Кривошипы развернуты на 180° и тем самым обеспечивают попеременную работу цилиндров.

Одной опорой коленчатого вала служит привалочный фланец, а другой — герметичные закрывающиеся крышки кривошипной камеры. Герметичность достигается благодаря четырем армированным резиновым сальникам.

При 5000 об/мин коленчатого вала «Юпитер» развивает мощность 18 л.с. Литровая мощность равна 55 л.с./л (у двигателя ИЖ-49 — 31 и у ИЖ-56 — 40 л.с./л).

Один карбюратор К-28Ж соединен с впускными окнами цилиндров патрубком особой конструкции. В качестве топлива применяется бензин второго сорта в смеси с автотоп (соотношение 25 : 1).

Крутящий момент передается от двигателя на коробку передач двойной втулочной безроликовой цепью. Передаточное число 2,57.

Многодисковое сцепление по своей конструкции максимально унифицировано со сцеплением ИЖ-56. Но в отличие от него наружный барабан опирается на шариковый подшипник, что повышает надежность и долговечность узла.

Оригинально устройство включения и выключения сцепления. Помимо выжимки муфты рукой предусмотрено автоматическое воздействие на нее в момент переключения передач в коробке. Применение такого автомата упрощает управление мотоциклом.

Четырехступенчатая двухходовая коробка передач в основном идентична коробке мотоцикла ИЖ-56. Изменена лишь с целью повышения надежности конструкция узла переключения вилки включения передач. Вилки, по которым перемещаются вилки, отсутствуют. Их роль выполняет вал, одновременно передающий вилки.

Управление коробкой облегчено благодаря двухплечему рычагу ножного переключения передач.

Передача на заднее колесо осущес-



Рис. 1. Глушитель шума выпуска отработавших газов.

является роликовой цепью П-4 (ГОСТ 3609—52). Передаточное число у мотоцикла ИЖ-Ю — 2,33 и ИЖ-ЮК — 2,62. Колеса — взаимозаменяемые с прямиными спицами. Тормоза — колодочные. Подвеска кузова бокового прицепа — пружинная.

Источники тока являются аккумуляторная батарея 3-МТ-7 и генератор постоянного тока Г-36 М2 с двумя прерывателями новой конструкции (модернизированный генератор Г-36М). Каждая свеча зажигания А11У М14 × 1,25 имеет свою цепь питания с обособленным прерывателем и катушкой КМ-01.

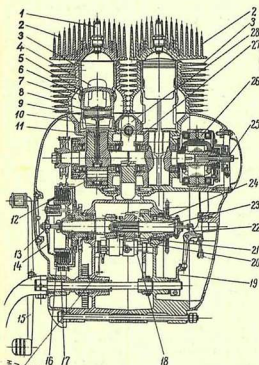


Рис. 3. Двигатель с коробкой передач в разрезе: 1 — свеча зажигания; 2 — головка цилиндра; 3 — цилиндр; 4 — выпускное окно; 5 — поршень; 6 — поршневой канал; 8 — поршневой палец; 9 — втулка верхней головки шатуна; 10 — шатун; 11 — крышка кривошипной камеры; 12 — палец кривошипа; 13 — регулировочный винт сцепления; 14 — маятниковый диск сцепления; 15 — педаль переключения передач; 16 — диски сцепления; 17 — наружный барабан сцепления; 18 — вал переключения передач; 19 — кулачок автомата сцепления; 20, 21 — шестерни коробки передач; 22 — рычаг выжима сцепления; 23 — ведущий вал; 24 — ведомый вал; 25 — кулачок прерывателя; 26 — генератор; 27 — крышка кривошипной камеры; 28 — маховик.

Система зажигания с двумя прерывателями обеспечивает устойчивое искрообразование во всем диапазоне оборотов коленчатого вала двигателя. По основным деталям она унифицирована с системой зажигания мотоцикла ИЖ-56.

По своей конструкции и эксплуатационным качествам «Юпитер» является более совершенным, чем мотоциклы ИЖ-56 и ИЖ-56К.

БОКОВОЙ ПРИЦЕП БП-62

Этот новый боковой прицеп со-
здан для мотоцикла «ИЖ-Юпитер».

Рама прицепа имеет прямоугольную форму. Она сварена из труб 42×3,5 мм и усилена специальными угольниками. Сзади установлен торсионный вал с мелкошлицевыми соединениями. С левой стороны вал крепится к регулируемой (поворотной) шлицевой муфте, а с правой — проходит через опорную втулку. На ней установлен качающийся рычаг с осью для колеса.

Кузов соединен с рамой в четырех точках. В передней части крепление производится к полерной трубе двумя скобами с утопленными резиновыми полумуфтами, а к задней — с помощью двух спиральных пружин. Таким образом, кузов поддресорен относительно рамы спиральными пружинами, а рама — торсионной подвеской относительно колеса.

С левой стороны на передней и задней трубе имеются муфты с цапговыми зажимами, которые крепятся к шаровым головкам рамы мотоцикла. Передняя зажимная муфта может перемещаться вдоль передней трубы рамы, что позволяет установить необходимое схождение колес мотоцикла и прицепа в зависимости от профиля дороги. Дополнительное крепление осуществляется двумя регулируемым по длине растяжками для установки необходимого развала колес.

Рама нового бокового прицепа шире, чем у БП-58 (прицепа ИЖ-56), на 140 мм. Увеличение ширины рамы, а следовательно, и колеи, улучшает устойчивость экипажа при езде, особенно на поворотах.

Кузов БП-62, сваренный из двух штампованных крупногабаритных деталей, имеет современную обтекаемую форму. Он значительно просторнее по сравнению с БП-58, наличие удлиненного проема облегчает посадку пассажира.

Рис. 1. Общий вид бокового прицепа БП-62.

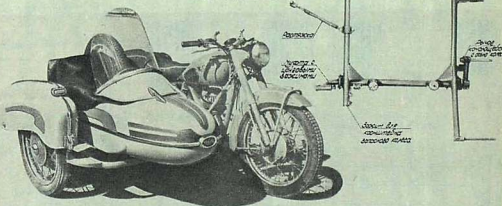


Рис. 3. Рама БП-62.

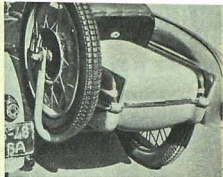


Рис. 2. Расположение запасного колеса.

Для защиты от встречного потока воздуха на кузове шарнирно укреплен глубокий ветровой щиток с поручнем. Кроме того, кузов снабжен подлокотниками и боковыми сумками с сумкой для мелких вещей пассажира и водителя. В передней части кузова предусмотрен упор для ног, регулируемый в зависимости от роста пассажира.

При необходимости перевезти какой-либо груз из кузова можно полностью вынуть сиденье и спинку.

Известно, что колеса старой конструкции прицепа и мотоцикла ИЖ-56 не были взаимозаменяемыми, а запасное колесо вообще отсутствовало. Теперь этот недостаток устранен. В новой модели вместо двухступенчатой оси колеса БП-58 поставлена ось без радиусного перехода для взаимозаменяемого колеса, а шарикоподшипник серии 204 заменен 203.

Обычно на боковых прицепах отечественного и зарубежного производства запасное колесо крепят сверху на кузове. Это портит его внешний вид. Конструкторы завода найдено новое решение — запасное колесо помещено в свободном пространстве между мотоциклом и боковым прицепом. Оно крепится на оси съёмного кронштейна, который по желанию водителя может быть установлен в специальном зажиме левой трубы рамы.

Мы надеемся, что новый боковой прицеп будет хорошим дополнением к «ИЖ-Юпитеру».

Л. КОМЗИКОВ,
главный конструктор;
Г. БРАВИЙ,
конструктор.

ПОЧЕМУ ИЗНАШИВАЮТСЯ ШИНЫ?

Редакция получает много писем от владельцев автомобилей «Москвич», интересующихся особенностями конструкции и эксплуатации подвески передних колес и рулевого привода. Как известно, эти особенности оказывают весьма существенное влияние на износ шин, устойчивость и управляемость автомобиля.

На вопросы автомобилистов отвечает инженер Московского завода малолитражных автомобилей И. В. Новоселов. В публикуемой сегодня статье рассматриваются причины износа шин; в следующей номере журнала будет напечатана статья того же автора, посвященная вопросам устойчивости автомобиля, балансировки колес и регулировки углов установок колес.

Чем объяснить повышенный износ шин передних колес легковых автомобилей по сравнению с износом шин задних?

Прежде всего тем, что передние колес — управляемые и поэтому на поворотах проскальзывают относительно дороги больше, чем задние. При вертикальных их колебаниях изменяются углы развала и колея. Это вызывает напряжения в местах контакта шины с дорогой, вследствие чего дополнительно истирается протектор. В периоды торможения из-за перераспределения нагрузки около 60 проц. тормозного момента реализуется передними колесами, что также повышает износ их шин. Имеет значение и отклонение от оптимальной величины схождения колес. При отклонении на 10 мм протектор может оказаться полностью изношенным в течение 1000 км пробега.

Учитывая неравномерность износа шин, правила их эксплуатации предусматривают обязательную перестановку колес в определенном порядке и через определенный срок. Например, для автомобилей «Победа» и «Волга» — через каждые 3000 км, для автомобилей «Москвич» — через 6000 км (приручено к ТО-2).

Следует отметить ошибочность мнения, отрицающего пользу перестановки колес по соображениям: «лучше пусть изнашивается два колеса, чем все».

Интенсивность износа шин при перестановке колес резко уменьшается. Объясним это на следующем примере. Допустим, что по тем или иным причинам (неправильная установка колес, большой дисбаланс колес, чрезмерные люфты в шарнирах рулевого привода и т. п.)

на шине переднего колеса образовались местные износы в виде небольших выемок. Этот износ в дальнейшем, даже после устранения вызвавших его причин, будет прогрессировать из-за напряжений в протекторе, возникающих при поворотах и торможении. При перестановке же колеса на жесткую заднюю ось оно станет воспринимать и передавать только крутящий и тормозной моменты. В результате износ не будет прогрессировать, и протектор снова приобретет ровную поверхность.

Срок службы шин зависит от основного из следующих факторов: правильности схождения колес; индивидуальных особенностей вождения автомобиля (интенсивные разгоны, частые и резкие торможения, торможения на поворотах и т. п., резкие снижения пробег шин); типа дорожного покрытия и числа крутых поворотов и продольных уклонов дороги; температурных условий; внутреннего давления воздуха в шине; скорости движения автомобиля; равномерности шин (отсутствие дисбаланса), а также от величины люфтов в соединениях передней подвески и привода рулевого механизма.

Как показали испытания, увеличение скорости движения автомобиля с 50 до 90 км/час повышает износ шин в два раза, а повышение температуры последних на 25° снижает пробег их на 30 проц.

Визг покрышек на поворотах указывает, что скорость движения чрезмерно велика или что внутреннее давление воздуха в шине недостаточно.

По характеру износа протектора в большинстве случаев можно определить его причину.

При повышенном давлении воздуха интенсивно изнашивается средняя часть протектора, при понижении — боковые его кромок.

В случае неправильного схождения колес происходит быстрый износ шин в поперечном направлении (из-за бокового скольжения при прямолинейном движении автомобиля). Обычно он вызывается образованием острой кромок на ребристой части протектора. Проведя рукой поперек протектора, можно определить характер износа и его причину (рис. 1, а и б). Если острая кромка ощущается при движении руки от продоль-

ной оси автомобиля наружу, то сходжение шин слишком велико; если при движении руки к его середине, — колеса установлены с расхождением.

Неравномерный «пятнистый» износ шин свидетельствует, как правило, о большом дисбалансе колес. Устраняют дисбаланс посредством балансировочных грузиков. Такой износ может быть вызван и люфтами в подшипниках колес, соединениях передней подвески и рулевого привода, а также неработающими амортизаторами.

Иногда встречается особый вид износа, придающий шине вид пилы, так как один конец шашек протектора изнашивается больше, чем другие. Причина — движение с большой скоростью и интенсивное торможение. В данном случае рекомендуется переомонтировать шины на колеса так, чтобы изменить направление их вращения. Менее заметен этот вид износа на шинах задних колес.

Ввиду того, что износ шин зависит от сочетания различных факторов, не всегда легко обнаружить его причину. В таких случаях можно рекомендовать проверить правильность установки колес, их равномерность, состояние axes деталей подвески и рулевых тяг.

После устранения неисправностей следует обязательно поменять местами передние и задние колеса.

УГЛЫ УСТАНОВКИ КОЛЕС

Как известно, различают три основных угла установки передних колес.

Угол схождения, измеряемый в миллиметрах, определяется разностью между размерами Б и А (рис. 2). Он задается для автомобилей «Москвич» в пределах 1-2-3 мм (при полной статической нагрузке автомобиля).

Угол развала измеряется от вертикали в градусах (рис. 3) и у нового автомобиля должен составлять 0°50' ± 30'. Предпочтительно иметь близким к 0°30'. Желательно, чтобы развал справа был меньше, чем слева. Разность в развале правого и левого колес не должна превышать 0°30'.

Угол продольного наклона оси поворота колеса (рис. 4) измеряется от вертикали в градусах и должен равняться 1° ± 1°. Кроме того, любой конструкции передней подвески предусматривается значительный поперечный наклон оси поворота. Для автомобиля «Москвич» он находится в пределах от 6°30'



Рис. 1. Износ шин при увеличенном (а) схождении колес и при расхождении (б).

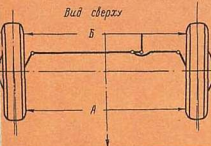


Рис. 2. Размеры, определяющие величину схождения колес.

Рис. 3. Угол развала колес.

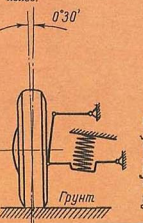


Рис. 4. Угол продольного наклона оси поворота колеса.



до $8^{\circ}10'$ (рис. 5). Именно этот угол обеспечивает хорошую устойчивость автомобиля и быстрый самозоврат руля (после поворота) в положение для прямолинейного движения.

В передних независимых подвесках с поперечными рычагами все указанные выше углы находятся в определенной взаимосвязи, и, как правило, регулируются.

Углы развала, продольного и поперечного наклона оси поворота колеса влияют главным образом на устойчивость автомобиля и легкость управления, а угол схождения, как отмечалось выше, — на износ шин.

Минимальный износ шин достигается, когда колеса установлены параллельно (т. е. схождение равно нулю). Однако для получения этой параллельности при движении необходимо, чтобы у неподвижного автомобиля было небольшое схождение передних колес.

В целях предотвращения повышенного износа шин схождение необходимо проверять и при необходимости регулировать в начале эксплуатации автомобиля, после первой 1000 км пробега (перioda обкатки) и после каждых 6000 км.

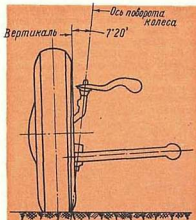


Рис. 5. Угол поперечного наклона оси поворота колеса.

Среди автомобилистов довольно широко распространено ошибочное мнение, что угол развала сильно влияет на износ шин. В связи с этим производят ненужную, а иногда даже вредную регулировку. В действительности отклонение углов развала даже до $1^{\circ}30'$ в ту или другую сторону от номинальной величины при правильном (от 1 до 3 мм) схождении весьма незначительно сказывается на износ шин.

Но, конечно, при чрезмерном положительном угле развала будет быстрее изнашиваться наружная сторона протектора, а чрезмерном отрицательном — внутренняя.

Регулировать развал в нормальных условиях эксплуатации до пробега 30 тыс. км практически не требуется.

Положительный угол наклона оси поворота передних колес (когда верхний конец стойки наклонен назад) служит для их стабилизации, обеспечивая устойчивость автомобиля при движении и не влияя на износ шин.

Инж. И. НОВОСЕЛОВ.

Как установить устройство для автоматической регулировки зазора

В журнале «За рулем» № 8 за 1960 год была опубликована статья В. Резникова «Приспособление для автоматической регулировки зазора», вызвавшая большой интерес читателей. Не имея более подробно рассказать о конструкции и установке приспособления на автоустройство, начинающим гаражникам Московской РТС Ленинградской области А. А. Романов.

Что надо сделать, чтобы снабдить тормоза передних и задних колес автомобилей «Победа», «Волга» и «Москвич-407» устройством для автоматической регулировки зазора между тормозными колодками и барабанами (рис. 1)?

Прежде всего снимают опорный тормозной диск колеса вместе с установленным на нем тормозным механизмом.

Через отверстие одной (а затем другой) тормозной колодки, находящейся ближе всего к толкателю поршня колесного цилиндра, просверливают в опорном тормозном диске отверстие. Диаметр его должен быть равен диаметру отверстия в колодке, которая в данном случае служит кондуктором. Затем отсоединяют стяжную пружину колодок и уводят регулировочные эксцентрики.

Далее приступают к изготовлению опорных втулок 3, пальцев 2 и упоров 1 (по 8 штук на каждый автомобиль). На рисунках 2, 3 и 4 приведены чертежи этих деталей. Размеры их для автомобилей всех трех моделей одинаковые за исключением длины, которая для «Москвич-407» указана в скобках. Материалом для изготовления служат обыкновенная углеродистая сталь (ст-3).

Лыска на упоре (см. рис. 4) необходима для того, чтобы фиксировать его положение относительно колодки.

Отверстия, в которых находились регулировочные эксцентрики, рассверливают до диаметра 17 мм и устанавливают в них опорные втулки, которые присоединяют электросваркой. Во из-

бежание перекоса втулок при сварке лучше предварительно прижать их к диску болтами с гайками.

После этого размечают в тормозных колодках отверстия для упора (рис. 5). Когда они просверлены и удалены все заусенцы, можно приступать к предварительной сборке устройства. Оно должно обеспечивать необходимый зазор (0,4 мм) между загнутым концом упора и отверстием в колодке, а также свободное перемещение упора.

Если эти требования соблюдены, разбирают устройство и хорошо промывают его детали. Перед окончательной сборкой упор 1 (см. рис. 1) и палец 2 обильно смазывают солидолом. Во втулку 3 вставляют палец 2, в отверстие которого входит упор 1.

С наружной стороны опорного диска 8 наматывают салыниковую набивку 7. Затем надевают шайбу 4 и пружину 6 (используя шайбу и пружину регулировочных эксцентриков) и заворачивают гайку 5.

Регулируют пружину 6 так, чтобы сила трения между упором 1 и опорной втулкой 3 была на 15—20 кг больше усилия, развиваемого стяжной пружинной колодкой. Иными словами — чтобы для передвигания колодки с упором к центру колеса требовалось дополнительное усилие 15—20 кг.

Для этой регулировки должны быть изготовлены оправка-рычаг. Его вставляют в отверстие опорного диска (специально просверленное в нем) и колодки, как показано на рис. 6.

Усилие, прилагаемое к рычагу (3—4 кг), может быть замерено пружинным динамометром или пружинными весами. После того как регулировка устройства посредством затяжки гайки 5 (см. рис. 1) закончена, необходимо зашлифовать ее. Отверстие в опорном диске позволяет, пользуясь оправкой-рычагом, проверять силу натяжения пружины в эксплуатационных условиях без снятия колеса и тормозного барабана. Его надо закрывать плотной резиновой заглушкой во избежание попадания воды и грязи в тормозной механизм.

Ленинградская обл.

А. РОМАНОВ.

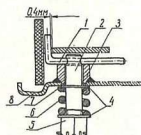


Рис. 1. Устройство для автоматической регулировки зазора между тормозными колодками и барабанами автомобилей «Победа», «Волга» и «Москвич-407».

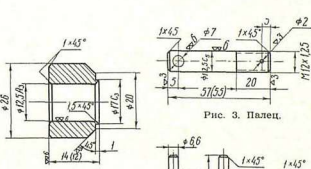


Рис. 2. Опорная втулка.

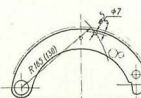


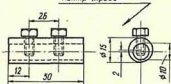
Рис. 5. Разметка отверстий для упора на тормозной колодке (в скобках указан размер для автомобилей «Москвич-407»).



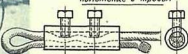
Рис. 4. Упор.
Рис. 6. Оправка-рычаг: отношение $\frac{a}{b} = 5$.

A close-up photograph showing a person's hand holding a coiled wire snare trap. The trap is made of thin metal wire and has several baited loops. The background is a blurred natural setting.

Контра-трасса

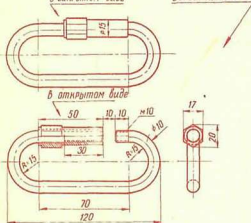


Положение с тросом

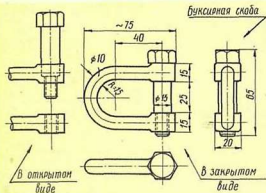


В закрытом биде

Буксирная скоба



буксирная скоба



Это приспособление предназначено в основном для соединения троса при буксировании автомобилей. Так как трос, заземленный болтами и втулкой контртреса, не перегибается, а только сжимается, то тем самым не нарушается его структура и не терется прочность.

Контррос состоит из втулки, просверленной эксцентрично оси ее стержня, и двух коротких нажимных болтов. Для соединения концов троса их заводят внутрь втулки, после чего зажимают тремя короткими болтами. Чтобы соединить или разъединить концы троса, требуется несколько секунд.

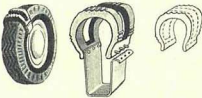
Скоба, показанная на рисунке, применяется для буксирования автомобилей. Она надежно соединяет ведущую и ведомую машины, что очень важно особенно при плохой видимости и неровной дороге.

Буксирная скоба имеет уши, в одном из которых нарезана резьба, а в другом просверлено отверстие. Для заведения в скобу троса (каната, проволоки) выворачивают стержень, освобождая проход, в который заводят трос. После этого стержень вновь заворачивают до упора.

Можно применить и другой вариант скобы с гайкой, также имеющей правую резьбу на две трети длины внутренней части. Между концами скобы оставлен зазор для троса. После того как последний пройдет через зазор гайку можно вернуть на свободный нарезанный конец скобы. Тогда гайка прочно соединит оба ее конца. Это предохранит резьбу от повреждения и гязи.

Невесело автолюбителю, когда его автомобиль застрял, колеса буксуют. Как быть в таких случаях?

Надо всегда иметь в автомобиле 2—4 грунтозацепа. Изготовить их можно самому, причем очень просто. Посмотрите на рисунок. Сначала из старой покрышки ножом вырезают кусок резины



(на рисунке показано пунктиром), затем берут кусок приводного прорезиненного ремня, выбракованного пожарного шланга или любой другой прочной ленты, которая не должна быть шире прорези диска колеса.

Одну сторону ленты приклепывают к внутреннему краю грунтозацепа. Через второй край пропускают 2—3 болта с плоской гладкой головкой.

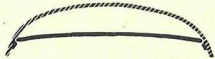
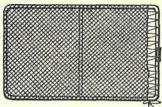
Для вытаскивания автомобиля два грунтозацепа крепят на задних колесах с помощью пропущенной через щели ленты на болтах гайками с шайбами. Далее включают первую передачу, начинают движение и выводят застрявший автомобиль.

Хорошо путешествовать на автомобиле Мягко, удобно. Но куда деть шляпу, костюм, платье и другие вещи? Некуда! Правда, если имеется крючок, кое-что можно повесить, а остальное, например рубашки, газеты, журналы, приходится класть на полку или оставлять на сиденье.

Как же избежать этого? Выход, оказывается, есть: багажная потолочная сетка. Она вместительна, удобна, быстро устанавливается и держится без всяких креплений. А главное, изготовить ее под силу каждому автолюбителю.

Делают ее так. Из выгнутой проволоки толщиной 8—9 мм выгибают рамку, ширина которой должна быть на 3—5 см шире расстояния между внутренними стенками кузова легкового автомобиля, ближе к потолку, за карнизной лентой. Длина рамки может быть любой. Опыт показал, что для «Победы», например, удобна сетка с рамкой длиной 120 см и шириной 60 см. При желании их можно установить две.

Концы рамок, как видно из рисунка, соединены между собой с помощью



запрессованного на один конец куска
трубки.

Сетку продавают с трех сторон, после чего соединяют рамку, а четвертую сторону зашнуровывают. Такой способ сборки удобен. Сетку, когда она впоследствии вытянется, легко подтянуть посредством шнура. Для большей прочности усиливают середину рамки, закрепляя поперечину такой же проволокой.

Готовую багажную рамку с сеткой слегка выгибают, как показано на рисунке, и устанавливают внутри кузова за карнизной лентой, которая служит ограничителем. Никаких дополнительных креплений не требуется. Рамка держится «на распор», причем чем больше сетка нагружена, тем она прочнее. Чтобы снять багажную сетку, надо надавить

ДЛЯ ТУРИЗМА

Что волнует
НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ
ЛОЖКА ДЕГТЯ В БОЧКЕ С МЕДОМ

снизу посредине одновременно на обе стороны рамки. Сетку можно использовать любую. Кроме проволоки, материалом для изготовления ее может служить профилированное железо, а также дерево (палки, бруски).

Б. ГАРТЕНБЕРГ,
Н. СИНЕЛЬНИКОВ,
автомобилеисты, члены секции
массового автомобилизма МАИМ.

ПЫЛЕСОС В АВТОМОБИЛЕ

Вы собираетесь в туристскую поездку на собственном автомобиле. В пути вам придется неоднократно чистить сиденья, коврики, одежду. Лучше всего использовать для этого пылесос. Но какой, электрический? В полевых условиях может не оказаться электроэнергии.

Некоторые автомобилисты изготавлили с успехом пылесосы, работающие за счет энергии отработавших газов. В редакцию поступили две заметки с описанием таких конструкций. Ю. МИХАЙЛОВСКИЙ (г. Коркин Челя-

бинской области) сделал пылесос для автомобиля «Москвич-407». Он состоит из насадки 1 (рис. 1), гибкого резинового шланга 2, удлиненной трубки 3 с овальным концом и трубки 4 с насаженной на нее волосистой щеткой.

Материалом для насадки 1 (рис. 2) служит металлический брусок диаметром 35 мм. Ее можно изготовить в любой мастерской или гараже, где есть токарный станок. Насадку, предварительно покрашенную снаружи и изнутри нитрокрайкой, плотно надевают широким концом на выпускную трубу. Переходным звеном от него к гибкому шлангу является патрубок 2. Последний перед ввертыванием также покрывают тонким слоем нитрокрайки, чтобы не было утечки отработавших газов в резбовом соединении.

Удлиненная трубка с овальвым концом и трубка с волосистой щеткой могут быть взяты от обычного электропылесоса.

При включении двигателя автомобиля отработавшие газы попадают на выпускной трубе в насадку, где создается разрежение. Насадку необходимо периодически промывать водой.

Пылесос в рабочем положении показан на рис. 3. Он эксплуатируется в течение двух лет.

Подобный пылесос можно изготовить и для автомобилей других моделей. Необходимо лишь так выполнить насадку, чтобы ее конец соответствовал наружному диаметру выпускной трубы.

Пылесос, изготовленный свердловским автомобилистом В. ШИХОВЫМ, состоит из сопла 1 (рис. 4), надеваемого на выпускную трубу, приемной камеры 2, горловины 3 и раструба-диффузора 4. Благодаря увеличению скорости отработавших газов при прохождении их через суживающееся сопло в приемной камере создается разрежение. Когда

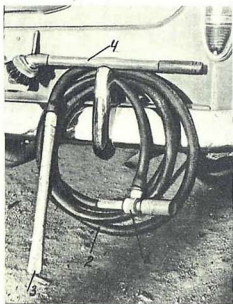


Рис. 1. Пылесос конструкции Ю. Михайловского в сборе.



Рис. 3. Пылесос в рабочем положении.

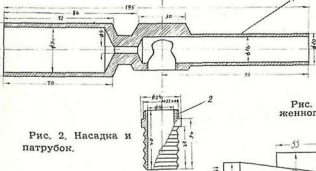
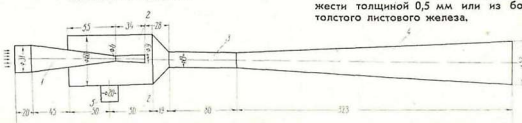


Рис. 2. Насадка и патрубок.



Рис. 4. Устройство пылесоса, предложенного В. Шиховым.



Каждый год во время отпуска езжу на своем автомобиле «Волга» из Москвы в Крым. Неплохая машина, что и говорить: быстрая, удобная, комфортабельная. Нельзя посетовать и на автомобильную магистраль — она прекрасна. Все это, понятно, радует. Но вот вы трогаетесь в путь, и здесь у вас начнутся злочищения. Прежде всего на 1500 км, разделяющих Москву и Ялту, имеется всего две станции технической обслуживания — в Миассе и в Зеленом Гае. Этого мало.

Вы приезжаете в Курск и идете в Центральную гостиницу. Она великолепа и обслуживание тут неплохое. Но... милиция запрещает ставить машины перед гостиницей, даже если вы захотели только пообедать в ресторане. А перед гостиницей площадь, где есть место для сотни автомобилей. Где же мы находимся, как не тут? Какой смысл в таком запрещении?

Точно такое же положение в Харькове. Перед гостиницей «Харьков» нельзя ставить автомобили, хотя и имеется громадная площадь.

Наконец, вы добрались до Крыма. Хотите поставить машину в парке санатория, в каком-либо углу. Но оказывается автомобили разрешают хранить только на специальной площадке. Где? В трех километрах от санатория. Года площадка, солнышек, нет ни напаса, ни воды, ни бензина, ни мастерской. И за это берут по 60 коп. в сутки. Машина на солнце портится, выгорает. Пользоваться ею затруднительно. А в санатории, между прочим, места сколько угодно, ну только только разрешение.

В таком городе как Алупка, вообще нельзя остановиться проездом. Вас отшлют на стоянку за 3 километра от города. Запрещено оставлять автомобиль и у ресторана.

В Ялте, если вы желаете пройти на набережную, то можете поставить автомобиль только на одной улочке. Она всегда забита автомобилями.

Вряд ли требуется доказывать, что все эти досадные мелочи портят отдых автомобилистов. Как говорится: ложка дегтя в бочке с медом.

Профессор А. Н. РУБАКИН,
автомобилеист.

двигатель работает на средних оборотах, оно составляет несколько десятков миллиметров рутиного столба. Величина разрежения в значительной мере зависит от точности центровки, диаметра сопла и расстояния от него до горловины.

На патрубок 5 надевают гибкий шланг длиной 2,5 м, на конце которого закреплена щетка от обычного бытового электропылесоса.

Пылесос может быть изготовлен из жести толщиной 0,5 мм или из более толстого листового железа.

ЗАНЯТИЯ ВЕДЕТ

МИХАИЛ ДЯКОВ



Вошли в жизнь единые Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР.

Как достичь их прочного и глубокого знания? Как научить будущих водителей правильно руководствоваться ими в своей работе? Эти и многие другие вопросы волнуют широкие круги читателей нашей журналы и, в частности, преподавателей АМК.

Мы решили побывать на уроках одного из лучших преподавателей Москвы Михаила Ивановича Дякова и познакомиться с тем, особенностями его преподавательской деятельности, которые, на наш взгляд, обеспечивают слушателям хорошие и прочные знания. А что это действительно так, красноречиво подтверждают результаты выпускных экзаменов: из 66 недавно закончивших у него обучение курсантов Московского АМК столицы сдали в ГАИ экзамен с первого раза все шестьдесят шесть.

Михаила Ивановича мы застали в учебном классе. Преподаватель заканчивал подготовку к уроку. На доске уже была четко написана тема занятия и план.

Звенит звонок. Традиционное начало урока — проверка присутствующих. Нам запомнилось, что при переписке Дяков не только выясняет причины пропуска предыдущего занятия тем или иным курсантом, но и обязательно спрашивает, работал ли тот над пропущенным материалом, разобрался ли в нем. При необходимости Михаил Иванович тут же дает свои рекомендации.

Но вот организационная часть урока закончена. Начинается повторение пройденного.

Отвечает первый курсант, второй, третий. Обычные контрольные вопросы: «Покажите знак «Грузовое движение за-

прещено» и назовите зону его действия, «Как располагается транспорт при ширине проезжей части в два ряда?», «Какова зона действия знака «Поворот направо запрещен»? Однако мы быстро улавливаем одну интересную особенность вопроса, который ведет Михаил Иванович. Он почти не корректирует ответы слушателей, а предоставляет эту возможность самим курсантам. Его неизменные вопросы — все ли согласны с ответом? а кто думает иначе? — заставляют учащихся внимательно слушать отвечающих, анализировать их рассказы, давать ему самостоятельную оценку. Конечно, ведя так вопрос, преподаватель опирался на хорошую подготовку курсантов.

И еще одно замечание. Вопрос — та часть урока, когда нелегко поддерживать необходимую дисциплину. Занятия, на которых мы присутствовали, отличались хорошей деловой обстановкой. И этому в немалой степени способствовало, как мы думаем, то обстоятельство, что Дяков оценивает не только ответы учащихся у доски, но и поправки и добавления, сделанные с места.

Почти каждому из отвечающих преподаватель давал конкретную задачу по правлению транспортом, которая, как известно, на экзаменах так часто является для многих камнем преткновения. Для решения такой задачи Михаил Иванович отводит курсанту минимальное время: если тот затрудняется быстро найти правильный ответ, тут же к доске вызывает другого.

— Делая, я это умышленно, — объясняет преподаватель, — будущий шофер должен научиться разбираться в сложившейся обстановке быстро и безошибочно, так как в практике его работы

аварии часто предотвращают считанные секунды.

Такая динамика и точность позволила Дякову за 15 минут, отведенных им на повторение материала, спросить 5 курсантов.

Повторение пройденного заканчивается. Вот теперь «берет слово» сам преподаватель и кратко излагает свое мнение о том, как был усвоен материал, указывает на ошибки, дает советы для самостоятельной работы. Вот, например, одно из его заключений:

— Я поставил Соколову «четыре», так как в своем ответе о знаке «Грузовое движение запрещено» он не сказал, что под него имеют право беспрепятственного проезда грузовые такси. Поясню, кстати: это сделано для того, чтобы не заставлять клиентов оплачивать лишний километр при объездах. Обратите внимание на этот пункт при повторении материала дома.

После этого подведения итогов очевидно. Узнав свои ошибки, курсант может лучше подготовиться к следующему уроку.

Объяснение нового материала Михаилом Дяковым выгодно отличалось от того, что мы встречали прежде.

Во-первых, преподаватель очень умело использовал классную доску. Посмотрите на снимок — на небольшой доске всему найдено свое место: дата, тема урока, рассматриваемые вопросы, ссылки на соответствующие статьи Правил.

А действительно ли это необходимо? Беспорно. И в этом мы наглядно убедились на уроках Дякова. Курсанты, следя за объяснением преподавателя по записям на доске, легко улавливают систему в его рассказе, привыкают к плану и точности в ответе. Четкое изложение ма-

тернала самим преподавателем служат этому хорошим примером.

Центральное место в классе занимает прекрасное учебное пособие, созданное руками курсантов и самого Михаила Ивановича — магнитный стенд для изучения правил движения транспорта. Стенд представляет собой вертикально установленный железный лист размером 950×1600 мм, окантованный угольником 20×20 . На листе нанесены все встречающиеся в практике типы дорожных пересечений. А к макетам транспортных средств прикреплены (слева БД-2) небольшие кусочки намагниченного железа, благодаря которым макеты удерживаются на стенде. Вертикальное расположение доски-стенда позволяет хорошо видеть с любого места в классе и условия, поставленные в задаче, и весь ход ее решения. Над стендом находится действующий макет светофора с двумя дополнительными секторами.

В ближайших планах Михаила Ивановича — создание стола-макета с перенесением на него непосредственно той местности, на которой курсанты отрабатывают задачи по вождению автомобиля.

дневной шоферской практики. И это случай используется не просто в качестве иллюстрации к рассказу, а как исходный материал, на котором строится объяснение.

Вот как Михаил Иванович провел объяснение второй части статьи 36-й Правил.

— Несколькими днями назад, — начал он, — на Каширском шоссе водитель грузового автомобиля сбил пешехода, который шел прямо по проезжей части дороги. В своем объяснении по поводу случившегося водитель написал, что подавал пострадавшему звуковые сигналы, но тот никак на них не реагировал. Вероятно, это так и было. Но ведь пешеход мог быть человеком с недостатками слуха или находиться в состоянии глубокой задумчивости. Так что оправдывают ли водителя ссылки на подачу звуковых сигналов?

Конечно нет, — дружно ответили класс.

Окончательный вывод складывался легко и понятно — подача сигналов не дает водителю преимущественного права проезда и не освобождает его от

водного обслуживания. К слову сказать, преподаватель довольно часто обращается к этому еще к небольшому опыту курсантов, добиваясь этим вполне сознательного и прочного усвоения материала.

Закрепление изученного Михаил Иванович не относит на конец занятий, но выделяет в отдельную часть урока, а ведет после объяснения каждого вопроса темы. Это создает необходимую разрядку в работе и снижает утомление слушателей. Характерно, что преподаватель не спрашивает, кто может ответить на тот или иной вопрос, а сам вызывает курсантов, кто, на наш взгляд, экономит рабочее время и повышает активность аудитории.

Класс, в котором проводились занятия, был специально предназначен для изучения Правил движения транспорта. Однако мы увидели в нем не только пособия по Правилам, но и некоторые узлы автомобилей, установленные на отдельном столе. Отвечая на наш вопрос о назначении их, преподаватель пояснил:

— Безопасность работы автотранспорта обеспечивается не только знанием и выполнением Правил движения, но и технически исправным состоянием тормозов, рулевого управления, сцепления, колес с шинами и других агрегатов. Это отражено и в экзаменационных билетах. Вот почему эти узлы и устройства необходимо иметь в каждом классе для изучения Правил движения. Такой своеобразный «технический уголок» мы и создали у себя.

* * *

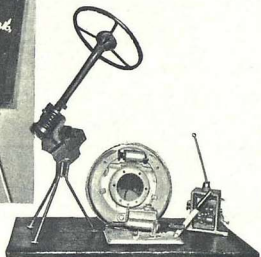
Может быть, кое-кто, прочитав эти заметки, подумает: а где же секретный мастер-класс? Ведь все, о чем тут говорится, — это известные и необходимые приемы обучения!

Мы полностью с этим согласны. Согласны и подчеркиваем еще раз — успех Михаила Дьякова в том и заключается, что он все эти «известные приемы» сделал непременным условием каждого



Механизмы, обеспечивающие безопасную эксплуатацию автомобиля, могут понадобиться на любом уроке.

Четкий план занятия на доске — непременный элемент каждого урока М. И. Дьякова.



Известно, что Правила движения транспорта как предмет обучения имеют ряд существенных особенностей. Скажем, при изучении какого-либо узла в конструкции автомобиля будущего водителя не только знакомят с его устройством, но и объясняют назначение агрегата, место, работу, физический смысл происходящих в нем процессов и т. п. Все это значительно облегчает процесс познания. Иное дело — Правила. Скупой и точный язык законов и регламентаций, составляющих их основу, зачастую вызывает преподавателя и, как может показаться на первый взгляд, не оставляет возможности для какого-либо объяснения их положений.

На уроках Михаила Дьякова можно было воочию убедиться в том, что это не так. Рассказ о том или ином «законов» Правила преподаватель часто начинает с конкретного случая, взятого из пове-

принятия всех других мер предосторожности.

— Вот это и записано в статье 36-й Правил, — заключил Дьяков. — То же самое относится и к световым сигналам, подаваемым водителями.

Особое внимание преподаватель уделял тем положениям, которые в прежних Правилах уличного движения отсутствовали. При этом подчеркивается, как сама жизнь диктовала необходимость их усовершенствования. Так, говоря о статье 46-й, запрещающей движение в левых рядах, когда свободны правые, он подробно остановился на пропускной способности улиц, возросшей интенсивности и скорости движения транспорта, условиях обгона и возникновении в связи с этим ряда новых проблем, определяющих появление такого ограничения. И все это было уязвено с той практикой, которую приобрели курсанты на занятиях по



Один из моментов урока. Курсант В. Будыко решает задачу по разводе транспорта.

урока и четко и осмысленно проводит их в жизни, а главное, постоянно совершенствует. И назвать все это надо не «секретами», а культурой преподавательского труда. Взяв ее на вооружение, — долг каждого преподавателя автошколы.

А. ПАВЛОВ,
ст. методист МАМН,
Г. ЗИНГЕР.

Основы вождения

Советы молодому водителю

Среди автомобилистов широко распространена поговорка: «Ездить успешно — значит водить безопасно». Но что значит водить безопасно? Это понятие включает безукоризненное знание и выполнение правил движения транспорта, содержание автомобиля в исправном техническом состоянии и, наконец, обладание навыками умелого вождения автомобиля в различных условиях. Вот о последнем — о некоторых полезных навыках, которые в первую очередь должен выработать в себе молодой водитель, и пойдет речь в этой статье.

Статистика дорожных происшествий показывает, что особенно часто их причиной является лихачество — пренебрежение требованиями Правил, переоценка своего умения управлять автомобилем при низкой технике вождения машины. Естественно, что в одной статье мы не сможем раскрыть всех приемов, сопутствующих безопасному вождению. В частности, мы не коснемся вопросов правильного выбора скорости (частично освещены в журнале № 2 за 1961 г.). Напомним только, что как бы вы или ваши пассажиры ни спешили, — это ни в коей мере не должно повлиять на скорость движения вашего автомобиля. При этом вы всегда должны быть готовы к немедленному торможению.

ТОРМОЖЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ

Правильное и своевременное торможение автомобиля — одно из условий безопасности движения. Оно оказывает существенное влияние на сохранность всех механизмов автомобиля и на расход топлива.

Вам, конечно, известно, что тормоза применяются в двух случаях — при преднамеренном (служебном) и при экстренном торможении.

Нередко можно видеть, как к тротуару на большой скорости подъезжает автомобиль. Резкое нажатие на тормоза — сидящие в машине «клюют носом», а из окна выглядывает сияющее лицо водителя: смотри, как лихо я торможу!

И недомоет такому шоферу, что частые резкие торможения приводят к появлению нагрузок на детали тормозного механизма и расходу, увеличивает износ шин и быстро выводит из строя автомобиль. Поэтому преднамеренное торможение всегда должно быть плавным. Практический совет: после резкого нажатия на тормоз понемногу ослабьте его, в соответствии со снижающейся скоростью автомобиля.

Автомобили с пневматическим приводом (в частности, грузовые ЗИЛ-150) нужно останавливать плавным утапливанием тормозной педали, а не короткими частыми нажатиями, как это нередко практикуют. Прерывистое торможение приводит к повышенному износу деталей тормозной системы и к излишнему расходу воздуха.

Иными должны быть действия, если появилась необходимость произвести экстренное торможение. Здесь важно не только обеспечить наименьший тормозной путь, но и предотвратить возможный занос автомобиля, опасность возникновения которого особенно велика при полной блокировке колес.

Вы, конечно, знаете, что торможение наиболее эффективно при таком нажатии на педаль, когда колеса еще вращаются, но уже блокируются минимальным повышением давления.

Учитывая, что при гололеде и мокром асфальте резкое торможение колес нередко приводит к «юзам», экстренную остановку и в этом случае следует производить кратковременными нажатиями на педаль. При этом на сухой дороге на большой скорости сцепление надо выключить (особенно у грузовых автомобилей). На скользкой дороге и при гололеде сцепление ни в коем случае не выключается.

ОБГОН

Всякий обгон связан с увеличением скорости движения и маневрированием транспорта. Поэтому там, где скорость движения по тем или иным соображениям должна быть ограничена, обгонять нельзя.

На скользкой и мокрой проезжей части дороги тормозной путь автомобиля увеличивается, а его устойчивость уменьшается, поэтому в таких случаях обгон особенно опасен. Это относится

Наши консультации

ЗНАЙ ТВЕРДО, ВЫПОЛ

Редакция получает от шоферов, профессионалов и любителей, много писем с просьбой разъяснить им те или иные положения Правил движения автотранспорта. В порядке консультации публикуем ответы на вопросы наших читателей.

Следует ли пропускать трамвай, выполняющий левый или правый поворот на нерегулируемом перекрестке, автомобиль, который движется прямолинейно? — спрашивают т. Волченко (Новосибирск), Бюлер (Ленинград) и другие.

Трамвай пользуется первоочередностью проезда. Поэтому Правила движения транспорта обязывают водителей автомобилей уступать ему дорогу как на регулируемых, если сигналы светофора дают им равное право двигаться через перекресток, так и на нерегулируемых перекрестках (рис. 1).

Москвич Т. Файнштейн спрашивает, почему работники ОРУД штрафуют водителей, если они, повернув направо с Ленинского проспекта на Университетский, сразу делают левый поворот? Боковой проезд? В других письмах, не приводя конкретных случаев, читатели интересуются, за сколько метров до перекрестка водитель должен начинать перестроение для следования в том или ином направлении!

Нужно сказать, что Правилами не регламентировано расстояние, на котором водитель обязан начать перестроение. Однако закончить его он должен не ближе 20 метров до границы перекрестка. Так как в случае, о котором сообщает Т. Файнштейн, выполнить это условие не представляется возможным, водитель может делать левый поворот только в следующем по ходу движения проезде.

Тов. Солнцев из Горького в своем письме пишет: «Статья 62-я Правил говорит о том, что при повороте налево или при развороте на перекрестке обездвиженный центр не обозначен». Проще говоря, можно угол «срезать», а можно и не «срезать». Непонятно, почему в приложении № 3 пункт 9-й обязывает водителей, поворачивающих налево, непременно оставлять центр перекрестка

справа! Нет ли здесь противоречия? Такие же вопросы прислали нам мичман А. Мерханов, шофер Емельянов из Винницы и другие.

Никакого противоречия между указанной статьей и пунктом 9-м приложения нет. В приложении № 3 «Линии безопасности» определено, что справа от водителей, поворачивающих налево, остается обозначенный центр перекрестка (круг или кольцо диаметром до 1 метра), который наносится для того, чтобы создать условия безопасного разезда встречных потоков автомобилей, выполняющих левый поворот. В том случае, когда «центр» перекрестка не обозначен, водитель ведет свою машину так, как это ему наиболее удобно.

Н. Олейника из Йошкар-Олы и В. Ильинский из Свердловска интересуют, как понимать зону действия знаков «Пово-

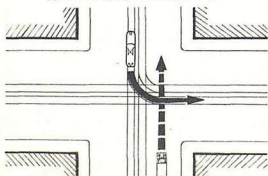
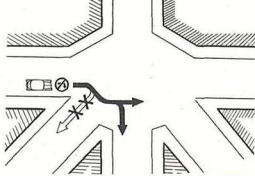


Рис. 1.

Рис. 2.



тиного вождения

и к движению через пешеходные дорожки, у школ, больниц, кинотеатров, мимо стоящего транспорта и других мест, где велика вероятность внезапного появления пешехода или автомобиля. Особенно опасно производить обгон транспорта, направление движения которого еще не определено.

Нередко на автомагистралях можно наблюдать такую картину: обгоняющий автомобиль поравнялся с обгоняемым, но тот внезапно прибавляет скорость, не давая завершить маневр. Это нелегкое желание «посоревноваться» не раз приводило к дорожным происшествиям.

Безопасный обгон возможен только в том случае, когда шоферы обгоняющего и обгоняемого автомобиля взаимодружатся. Для этого водителя, идущий справа, должен принять по возможности еще правее и ни в коем случае не увеличивать скорость движения. Но и вы, обгоняющий, должны помнить, что маневр нельзя заканчивать резким поворотом направо в непосредственной близости от обгоняемого автомобиля, так как это вынудит его водителя резко затормозить или свернуть вправо.

Как показывает практика, основная причина аварий и наездов при обгоне заключается в «игнорировании» того факта, что процесс обгона не происходит мгновенно, а продолжается значительное время, в течение которого обстановка на дороге может сильно измениться.

Представьте себе, что для совершения

обгона вам придется выехать на левую половину проезжей части дороги, где возможно появление встречного транспорта. Это можно делать лишь при одном условии: дорога просматривается на отрезке в 1,5–2 раза больше предполагаемого пути обгона. Только убедившись, что на этом расстоянии встречного транспорта нет, приступайте к маневру. Естественно, что при тумане, на подъемах, закруглениях и при других условиях, ограничивающих видимость, обгон производить нельзя.

СООБРЕМЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ

Одна из частых ошибок молодых шоферов заключается в том, что всю надежду на действия по предупреждению дорожных происшествий они возлагают на других (шоферов или пешеходов), а сами совершенно не принимают никаких мер, чтобы обеспечить безопасное движение.

Будьте бдительны сами! Не полагайтесь на других. При этом помните, что наиболее эффективным и безопасным методом предупреждения дорожных происшествий является своевременное снижение скорости и торможение автомобиля.

Вские попытки объезда пешеходов, расчет на то, что они успеют пройти или остановятся, могут лишь усугубить последствия дорожного происшествия и увеличить число жертв, так как при этом

шофер все свое внимание уделяет человеку, которого он объезжает, а не следит за другими автомобилями и пешеходами.

Всегда важным условием безопасности движения является правильное и своевременное взаимодействие шоферов. Оно заключается в точном выполнении правил обгона, разъезда со встречным транспортом, своевременной сигнализации об изменении направления движения, соблюдении необходимого интервала до находящегося впереди транспорта.

Однако при выборе режима движения своего автомобиля не надо ориентироваться на то, что все другие шоферы будут точно соблюдать правила движения. Поэтому важно всегда резервировать дополнительное время или дистанцию и давать четкие сигналы, чтобы предупредить каки-либо неожиданности.

Известный чешский автомобилист Зденек Трейбал в своей книге «Искусство вождения автомобиля» пишет: «Мастерство вождения в том и состоит, чтобы направить все свои физические и духовные силы на одно — безопасно и быстро достичь цели. Если вы никогда не будете забывать об этих словах и будете стремиться воплотить их в практику своей работы на автомобиле, — успех вам обеспечен».

Ленинград.

Инж. В. САУЛЬСКИЙ, преподаватель.

Н Я Й Н Е У К О С Н И Т Е Л Ь Н О !

роет налево запрещен» и «Поворот на право запрещен» при установке их перед площадью!

В этом случае запрещающее действие знаков распространяется на ближайшее пересечение на этой площадке, т. е. на первую выходящую на нее улицу в направлении, указанном на знаке (рис. 2).

Как подает сигнал обгона водитель мотоцикла! — просит объяснить т. Зах из Куйбышевской области.

Водитель мотоцикла сигнализирует об обгоне той рукой, которой ему это удобно сделать: или вытянутой левой рукой (если она занята выключением сцепления) поднятой правой рукой, согнутой в локтевом суставе.

Автомобилистам-свердловчанам тт. Кушину и Стефановичу неясно, означает ли пункт 40-й Правил круглосветное запрещение звуковых сигналов во всех городах или только в городах и местах курортного значения!

Да, во всех городах, а также местах расположения санаторно-курортных учреждений пользование звуковым сигналом запрещено круглосветно, за исключением случаев, указанных в п. 40-м.

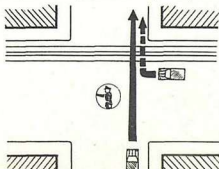
Шофер Шипальской РТС Литовской ССР т. Юшкевичу спрашивает, почему водитель нерельсового транспорта не может поворачивать направо с пересе-

чением трамвайных путей, если регулировщик с вытянутой вперед рукой обращает к нему спиной или правым боком (п. 111-й)?

Пункт 111-й Правил разрешает правый поворот нерельсовому транспорту, если трамвайные пути расположены перед водителем, так как при этом создается помеха для движения транспорта в основных разрешенных направлениях. Если же трамвайные пути расположены справа от водителя, повернуть направо можно, не мешая транспорту, движущемуся в основном направлении (рис. 3).

Преподаватель т. Сабаш из пос. Тетиев Киевской области просит ответить на вопрос, как понимать действие знака «Ограничение нагрузки на ось» в применении к двухосным и трехосным автомобилям!

Знак «Ограничение нагрузки на ось» запрещает движение транспортных



средств с нагрузкой на любую ось, превосходящей указанную на знаке. При этом следует запомнить, что у двухосных автомобилей на переднюю ось приходится примерно $\frac{1}{3}$ полного веса, а на заднюю — $\frac{2}{3}$. У трехосных автомобилей эта нагрузка распределяется на все три оси приблизительно поровну.

В письме из Печеры шофер-любитель Белонг пишет: «По главной улице движется грузовая автомашина. Одновременно по второстепенной перпендикулярной улице к перекрестку подошел автобус, поднимающийся в гору. Перекресток перегруженный. Кто должен пропустить первым?»

При любых положениях независимо от направления движения первым проезжает транспорт, следующий по главной улице или дороге, а на равнозначных — следующий на подъеме или под уклон.

Шофер Киевского таксомоторного парка № 2 т. Орликенко спрашивает, может ли грузовой таксомотор проезжать под знак «Грузовое движение запрещено»!

Грузовым автомобилям такси движение под этот знак разрешено. Это сделано для того, чтобы не заставлять граждан оплачивать лишний километр при объездах.

Новости ЗАРБЕЖНОЙ ТЕХНИКИ

МАЛОГАБАРИТНАЯ АППАРАТУРА ДЛЯ ВПРЫСКА БЕНЗИНА

Применение систем впрыска бензина ограничивается сложностью и дорогостоящей соответствующей аппаратурой. Поэтому представляет известный интерес разработанный фирмой Симмс новый конструктивный насос, стоимость которого при серийном производстве не превышает стоимости обычных карбюраторов. Другой характерной особенностью этого насоса является то, что он предназначен для двигателях малого литража (до 1 л) как насос, но для пор аппаратуры для впрыска топлива устанавливалась лишь на автомобилях среднего и высшего классов. Обращают на себя внимание также малые габаритные размеры насоса: он помещается в руке между большим и указательными пальцами.

Главное отличие аппаратуры Симмс состоит в том, что здесь имеется связь с дросселем и требующими прецизионного изготовления плунжерными парами применяется резинный клапан, составляющий основу простого одноплунжерного насоса, достаточно надежно выполняющего свои функции. В нижней части его находится всасывающий клапан с плунжером и пружиной, а в верхней части — нагнетательный клапан. Давление впрыска обеспечивается резинной мембраной, причем подача топлива во впускной трубопровод двигателя производится в течение поворота коленчатого вала двигателя на 10 градусов, что позволяет хорошо продувать трубопровод перед каждым последующим рабочим циклом двигателя.

Работу насоса легко проследить по рисунку 1, на котором насос изображен в поперечном разрезе. Через входной штуцер 1 в насос подводится топливо, заполняющее большую кольцеобразную камеру 2. Эта камера окружена двумя деталями, между которыми заложена кольцевая мембрана 6, выполненная из синтетической резины и являющаяся как уплотнителем, так и упругим элементом, обеспечивающим давление впрыска. Кроме нее в конструкции насоса входит кулачковый вал 8, плунжер 7 и нагнетательная камера 5 с нижним всасывающим клапаном 4 и верхним нагнетательным клапаном 10. Первый из них перекрывает каналы, имеющиеся в плунжере.

Кулачковый вал 8 вращается с вдвое меньшим числом оборотов, чем коленчатый вал двигателя. Число кулачков на нем выбирается разным числом цилиндров двигателя, высота кулачков и подъем плунжера составляют 0,38 мм. Кулачки воздействуют на плунжер 7 через роликовый толкатель 16. Топливо попадает в нагнетательную камеру через жалейные отверстия в плунжере, если открыт перекрывающий его клапан 9. Последний имеет пружину 13, приближаю-

щую его к встроеному в корпус эксцентриковому валу 11, который поворачивается рычагом управления. Если под воздействием плунжера объем нагнетательной камеры уменьшится, то клапан закрывается, а при разжимании нагнетательной камеры он может открыться. Работает, чем это ему позволено, в заданное положение эксцентрика. Подъем клапана обеспечивает уменьшение подачи топлива, в описанное его увеличение подает. Иными словами, регулировка количества подаваемого топлива, осуществляется установкой положения всасывающего клапана (которое определяет начало подачи) и длительностью открытия этого клапана. Не попавшее в камеру топлива стекает обратно в топливник бака. Эта постоянная циркуляция охлаждает насос и препятствует образованию в камерах пробок. Нагнетательная камера насоса герметически отделена от заправленного маслом картера кулачков удерживательной резинной прокладкой 14.

Давление, создаваемое насосом в аппаратуре Симмс, используется для того, чтобы привести в движение иглу форсунок, закрывающую подвоз топлива в форсунку, но впускной клапан открыт, и топливо не поступает в форсунку. Особенность конструкции состоит в том, что перемещение иглы ограничивается не только калиброванной винтовой пружиной, но и матчевым кольцом. Влагодаже совместному действию пружины и резинного амортизатора обеспечивается двукратное регулирование хода иглы и, как следствие, хорошее распыливание топлива при всех режимах подачи, хотя давления в системе невелики.

Как видно из рисунка 2, топливо подводится через концентрическое отверстие в корпусе форсунки 1. Никне находится перемещающаяся в продольном направлении игла 2, имеющая в своем основании, бензин попадает по косому отверстию в шайбе 8 во внутреннюю полость распылителя форсунки. Шайба 8 имеет на иглу 2 коническую гайку 9. Зазор 12 между шайбой и резинным кольцом 10 регулируется нарезкой. При давлении топлива игла 2 поднимается вверх, преодолевая давление пружины 7, и происходит впрыск. При дальнейшем перемещении иглы шайба 8 приближается к кольцу 10 и прекращает подачу топлива, однако впрыск топлива продолжается до полной посадки иглы на седло.

Управление работой осуществляется так: в педаль газа, воздействующей на дроссельную заслонку. Впрыскиваемое топливо дозруется здесь соответственно числу оборотов и нагнута. Для этой цели в насосе предусмотрены два взаимокорректирующих регулятора (рис. 3). Дозировка в соответствии с числом оборотов осуществляется центробежным регулятором 3, который смонтирован на одной оси с приводом насоса. При увеличении вращения грузики центробежного регулятора расходятся и перемещают, преодолевая пружины, рычаг 4. Плунжер 5, штифты которой связаны при помощи системы тяг и рычагов с эксцентриком центрального, регулирующим подъем впускного клапана. Вследствие этого количество подаваемого топлива изменяется в зависимости от скорости вращения привода насоса, то есть от числа оборотов двигателя.

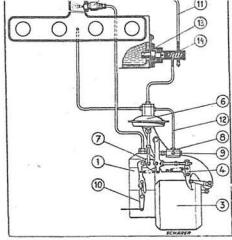


Рис. 3. Схема регулирования подачи:

1. Насос. 2. Форсунка во впускном патрубке. 3. Центробежный регулятор. 4. Качающийся рычаг с эксцентриком. 5. Впускной патрубок с дроссельной заслонкой. 6. Вакууматор. 7. Диск. 8. Кулачковый вал. 9. Поршень для вакуумного регулятора. 10. Воздушное сопло. 11. Обобщающее устройство. 12. Матчевый привод. 13. Трубопровод холостого хода. 14. Отводная трубка вакууматора. 15. Датчик температуры в водной рубашке двигателя. 16. Терморегулятор.

Дозировка топлива в зависимости от нагнута двигателя осуществляется вакуумным регулятором 6, размещаемым во впускном патрубке двигателя. Он действует на кулачок 7, устанавливаемый валиком, регулирующим подъем впускного клапана, и центробежным регулятором 3. Изменяя положение эксцентрика в зависимости от разрежения во впускном трубопроводе двигателя, вакуумный регулятор дозирует топливо в соответствии с частотой вращения. Кроме того, в нем предусмотрен терморегулятор, обеспечивающий автоматическое изменение количества подаваемого топлива по мере прогрева двигателя. Он регулирует подачу, направляя по трубе 11 дополнительный воздух в камеру над закрытой дроссельной заслонкой двигателя. Обогащающее смесь устройство приводит в действие запорная на щитке приборов, воздействующей на рычаг 10.

Так показали испытания новой аппаратуры, детали, изготовленные из синтетической резины, имеют срок службы около 1000 рабочих часов. Единственной деталью, требующей высокой точности обработки, является кулачковый вал. В остальной системе достаточно надежна и проста в изготовлении. Доработка в испытаниях автомобилей, оборудованных новой системой впрыска, подтверждает, что система расхода топлива не имеет существенных величин (10—15 процентов).

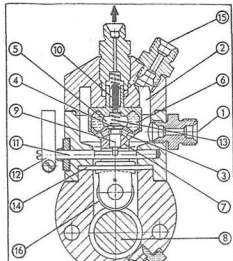
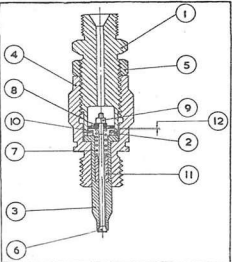


Рис. 1. Поперечный разрез насоса:

1. Входной штуцер для бензина. 2. Кольцевая камера. 3. Впуск топлива во всасывающий клапан. 4. Седло клапана. 5. Нагнетательная камера. 6. Мембрана из синтетической резины. 7. Плунжер. 8. Кулачковый вал. 9. Всасывающий клапан нагнетательной камеры. 10. Нагнетательный клапан. 11. Эксцентриковый вал. 12. Рычаг управления. 13. Пружина всасывающего клапана. 14. Уплотнительная прокладка. 15. Воздушный штуцер. 16. Роликовый толкатель.

Рис. 2. Разрез форсунки:

1. Корпус форсунки. 2. Уплотнитель. 3. Игла. 4. Наружный корпус форсунки. 5. Гайка. 6. Тарельчатый клапан иглы. 7. Пружина. 8. Шайба на игле. 9. Конструкция. 10. Резинное кольцо. 11. Распорная втулка. 12. Зазор между пружиной и резинным кольцом.



ГОНОЧНЫЙ МЦ-125.
МОДЕЛЬ
1961 ГОДА

К Лейпцигской ярмарке 1961 года новая продукция автомобильной промышленности ГДР подготавливала конструктивные усовершенствования в выпускаемых ими автомобилях. Так, в легковом минивагоне «Трансат» предусмотрено значительное увеличение емкости пассажирского салона, достигнутое тщательной перепланировкой кузова и применением новых сидений обтекаемой формы. Особенно большой выигрыш получен для пассажиров на заднем сиденье, что позволяет разместить переднего сиденья, то он получил несколько большую свободу движения благодаря изменению конструкции переднего щитка приборов: в щитке сделана довольно глубокая выемка, что не помешало сохранить достаточно вместительный ящик.

В дополнение к выпускающимся с тех пор автомобилям «Трансат» и «кудурва» типа лимузин и универсал (комби) в 1961 году начал выпуск микрогрузовиков «Трабанти». Грузовая емкость до 500 кг. На них сохраняется нормальный двухтактный двигатель мощностью 20 л. с. (работающий на стандартной смеси топлива и масла с соотношением 1:33), но устанавливается модернизированный четырехтактный двигатель переднего и заднего редукторов, изменяется передаточное число главной передачи (4,94). Максимальная скорость такого грузовичка — 90 км/час.

БЕНЗИНАСОС В ТОПЛИВНОМ БАКЕ

При высокой температуре наружного воздуха, интенсивном солнечном облучении, а также при перегрете двигателя в топливном баке автомобиля и трубопроводах, ведущих к карбюратору, могут образоваться так называемые «паровые» и «паровые» пробки, которые скапливаются у начала бензопровода; низкое давление в баке способствует плохому всасыванию.

Английская фирма «Лукас» выпустила новый типовой насос, установка которого исключает возможность паровых проб в баке и трубопроводах.

В отличие от выпускавшихся до сих пор топливных насосов с мембраной (одноименной электрической или механической) новый насос выполнен центробежным; он размещается в бензобаке ниже уровня топлива, что обеспечивает постоянное поддержание давления подачи.

Конструкция насоса довольно проста. Он состоит из электродвигателя с постоянным магнитом и центробежной крыльчатки, вращающейся вместе с валом якоря в цилиндрическом корпусе. Для монтажа насоса в баке сужены две крышки на верхней части корпуса фланцы, имеющие в своих пазах бензостойкие резиновые кольца.

В то время как в общепринятых конструкциях насосов всасыв бензина осуществляется центробежно, через сепаратор, а выпуск по периферии, в насосе «Лукас» всасыв и выпуск топлива происходят по периферии. Входное и выходное отверстия для топлива расположены в непосредственной близости и разделены лишь стенкой в корпусе центробежного насоса. Когда барашек, имеющий на всей своей окружности насечки, начинает вращаться, топливо центробежно отбрасывается к периферии, попадает в пространство, образуемое между корпусом центрального насоса и ведущим колесом, круговое движение топлива здесь напоминает процесс движения рабочей жидкости внутри гидротрансформатора, применяемого для автоматических гидродинамических передач. Благодаря этому круговому движению топливо приобретает определенное ускорение, что делает возможным достижение такого давления подачи, которое практически невозможно в обычных центробежных насосах. Число оборотов якорного вала достигает 2900 об/мин; напряжение — 0,35 вольт (при работе двигателя). Предохранительный клапан отрегулирован на давление 0,35 кг/см². В этих условиях насос обеспечивает нормальную подачу топлива при любой температуре

Рабочая площадь его грузового фургонка равна 1,40 м² (длина 1,20 м, ширина 1,18 м). Грузового автомобиля выделяется от «Трабанта» типа «Универсал»: здесь тачка сохраняется вся передняя часть с двухместным сиденьем, но проемы задних окон выполнены глухими, а задняя дверца имеет остекление.

В автомобиле «Вартбург» осуществлены различные мелкие конструктивные и технологические изменения, которые в совокупности позволяют снизить сухой вес машины на 40 кг (с 960 кг до 920 кг). Кроме того, за счет повышения стенок шатуна до 7,5 и увеличения наполнения цилиндров удалось повысить максимальную мощность двигателя до 40 л. с. В сочетании со снижением веса автомобиля повышение мощности двигателя дало существенное улучшение динамических качеств автомобиля.

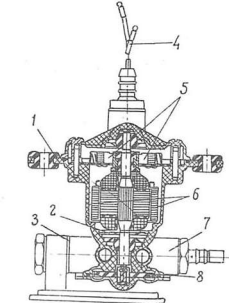
Модернизация коснулась также рулевой колонки «Вартбурга» и его коройки передка. Рулевая колонка полностью изменена, она теперь крепится свободной от колебаний, имеет упрочненное крепление к передку, имевшей синхронизаторы на 2—4 передачах, сейчас введен синхронизатор также и на первой передаче; многое сделано для того, чтобы уменьшить шум в коройке и облегчить переключение передач.

окужающего воздуха, а также при перегреве двигателя.

В конструкции насоса предусмотрены противопожарные меры. Для того чтобы устранить вознижение электрических зарядов, одно из резинных колец на упомянутых выше фланцах крепится заземлено. Пона насоса находится под уровнем топлива, никакой опасности возгорания нет, поскольку отсутствует необходимый для этого воздух; при полном осушении топливного бака возможно возгорание, но пламя не может найти выхода ни через подшипники вала, ни тем более, через возвратный клапан, диаметр которого очень мал, а длина достаточно велика, чтобы пламя здесь заглохло.

Бензонасос «Лукас-20П»

1. Заземленное резинное кольцо. 2. Тонкая тнкая противопомарная прокладка. 3. Впускной патрубкок. 4. Кабель. 5. Коллекторная. 6. Пластичный полый балласт. 7. Впускной патрубкок. 8. Центробежный насос. 9. Оболочка. 10. Осмотки якоря. 11. Регулирующий клапан предохранительного клапана.



Гоночный мотоцикл МЦ-125 (см. «Знамя» № 7, 1960 г.), на котором спортсмены ГДР добились крупных успехов в шоссейно-кольцевых гонках, модернизирован. Мощность его повысилась с 22 до 24 л. с., что при 10 500 об/мин позволяет развивать скорость 120 км/ч.

Двигатель этого мотоцикла — двухтактный с вращающимся дисковым золотниковым впуском. Карбюратор имеет плоский раскрывающийся диаметр сечения — 27 мм. Зажигание — батарейное. Степень сжатия — 12. Цилиндры — толстые цилиндры, отлитые из алюминиевого сплава, имеют хорошее обременение. Гильза цилиндра изготовлена из стального чугуна. Верхняя и нижняя головки шатуна снабжены игольчатыми подшипниками в сепараторах.

Передняя передача — шестеренчатая с передаточным отношением, равным 1:2,32. Привод тахометра осуществляется от ведомой шестерни, расположенной на коленчатом валу. Многодисковое сцепление работает в масляной ванне. Задняя передача — цепная. Цепную звездочку можно легко заменить — это позволяет легко приспособить мотоцикл к характеру трассы.

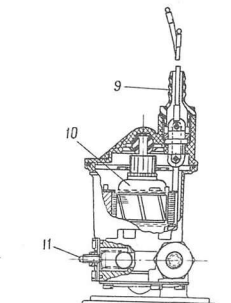
МЦ-125 снабжен шестиступенчатой коройной передачей с передаточными числами: 2,25; 1,67; 1,35; 1,17; 1,05 и 0,85. Мотоцикл имеет трубчатую раму. Передняя вилка рычажного типа с относительно короткими рычагами и массивными амортизаторами. Ход вилки 130 мм. Задние подвески с качающейся вилкой и гидравлическими амортизаторами имеют ход 80 мм.

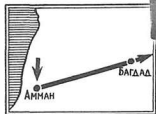
Передний алюминиевый тормоз с ручным управлением сделан в всю ширину ступицы, диаметр тормозного барабана — 180 мм. Вся система хорошо охлаждается через воздушный радиатор и обеспечивает надежное торможение, благодаря этому гонщик может достичь высоких средних скоростей, даже на трассе с большим количеством поворотов. Задний тормоз имеет такое же охлаждение, но диаметр тормозного барабана несколько меньше — 160 мм.

На мотоцикле установлены специальные гоночные шины с сильно выпуклым профилем. Они обеспечивают устойчивость машины при максимальной скорости.

Защиты гоночника от соприкосновения с глушителем, который поднят довольно высоко, устроен предохранительный отбойник. Емкость топливного бака — 16 литров. Общий вес машины — 82 кг.

Мотоцикл снабжен объектомлем из полиуретана, упрочненного стекломолком.





Экспедиция Танзины Зикмунда

Р. ВИТ и О. ХАЛУПА

НОЧЬ В ПУСТЫНЕ

Если бы мы были суеверными и считали, что неприятности, случившиеся 1 января, станут преследовать нас в течение всего года, то, находясь в этот день в 30 километрах к северу от железнодорожной станции Катрана, имели бы все основания для уныния.

Проложенная по пустыне колея вдруг разделилась на две. Одна из них резко повернула на восток, в глубь пустыни, а другая — на запад, в направлении холмов, опоясывающих долину.

После короткого совещания и изучения местности по карте решили углубиться в район глинистых холмов. Карта ничего не подсказывает, а собственного опыта у нас нет. Наблюдая за проходящими автомобилями. Нескольким раз нам подавал сигнал рукой шофер автоцистерн. Что он хочет сказать? Хоть бы остановились и объяснил. Вот он устремляет руку вверх. Действительно, все небо затнуто серым туманом. Усиливается ветер. Погода не предвещает ничего хорошего.

Сигналил еще один шофер с «Мерседеса», показывает, что собирается дождь. Да, когда намочит глина, нам будет худо. Сегодня нужно во что бы то ни стало доехать до амманского асфальта.

Начался дождь. Мы прикрыли окна. Быстро стемнело, пришлось включить свет. Дорога пошла в гору, поднимаясь все круче и круче. Стрелка компаса ведет себя беспокойно, отклоняясь то на запад, то на восток и лишь временами придерживаясь нужного нам курса. Двигаемся по довольно старой колее.

Только бы не заблудиться в этих холмах. Когда стало казаться, что нужное направление окончательно потеряно, внезапно появился свет. Выскочиваем из автомобилей и окружая повстречавшийся джип.

— Вы одеты правильно. До асфальта еще 10 километров. Торопитесь!

Если до асфальта — 10 километров, а затем по хорошей дороге до Аммана —

неполных 60 километров, то мы имеем шанс еще сегодня попасть в отель. Это умозаключение прибавляет нам сил.

Едем по следам джипа. Вдруг они пропадают. Сноп света фар падает на серебристые телефонные провода, пересекающие путь.

Продвигаемся еще несколько километров. Пытаемся обнаружить долину, по которой проходит железная дорога. Но ее нет. Кругом одни холмы. Становится ясно, что мы заблудились. Ищем место, где можно переждать до утра.

Порывы ветра так качают кузов, что кажется будто мы плывем по волнам в лодке. Стучат по кузову капли дождя. Как будем выбираться отсюда утром? К счастью, к полуночи ветер и дождь стихают.

На рассвете покидаем стоянку. Оказываемся, в нескольких метрах от нас проходит колея, которой ночью не было видно. По ней мы выбираемся на наше направление, а через два километра разделяется дружной: «Ура, асфальт!»

Не прошло и полутора часов, как мы уже в Аммане. Гуляем по столице Иордании и ломаем голову над тем, почему это место, собственно, называется городом, да еще к тому же главным. На улицах и тротуарах — везде груды глины, превратившейся после дождя в тонны грязи. Даже у самого аккуратного пешехода в конце концов не останется на одежде и обуви чистого места. А когда глина высыхает, колеса автомобилей, колясок, мотоциклов, ног коней, ослов, овец и коз поднимают тучи облака пыли, сквозь которые пробиваются, еле дыша.

Амман раскинулся в долине и на склонах. По долине протекает речка, вернее маленький грязный поток. Движение на улицах оживленное. Иорданские полицейские пользуются большими авторитетом. Шоферы очень дисциплинированы.

«ШКОДЫ» НА ТРАССАХ ИОРДАНИИ

Как только мы вступили на землю Иордании, сразу же получили привет из родной Чехословакии. Первым встретившимся нам за шлагбаумом автомобилем был «Спартак». Эти машины встречались нам в течение всего времени пребывания в стране. Правда, в пустыне преобладают немецкие «Хеншели», «Мерседесы» и «Аманы», но на хороших дорогахлюбимые транспортные средства — чехословацкие «Спартак», «Октавия», а иногда и «Фелиция».

Чиновник Министерства иностранных дел Иордании сказал:

— У нас «Спартак» охотнее покупают,

чем «Фольксвагены». Он красивее, элегантнее, имеет разнообразную окраску, более удобно расположенный двигатель. Самое же главное в том, что «Спартак» лучше «держит» дорогу, особенно на поворотах. Вот этот зеленый автомобиль у меня уже два года. Теперь я хочу купить себе «Октавию».

К северу от Аммана лежит древняя Герасса, ныне Джераш. Старый античный город удивительно хорошо сохранился. Рынше это был один из пограничных городов восточных римских колоний. Современная часть его в настоящее время заселена черкесами, которые в 1870 году переселились сюда из России. Они сохранили свою культуру и язык. Правда, современное молодое поколение говорит преимущественно по-арабски. Здесь, на дороге между Амманом и Джерашем, каждый второй легковой автомобиль — «Спартак».

Уголок Иордании у реки Зерка кажим-то чудом спас от воздействия пустыни. Этот райский уголок покрыт сочными лесами. Большие объявления на английском и арабском языках оповещают, что здесь расположен государственный заповедник, и указывают, как нужно правильно вести себя в лесу. Ухаживают за посадками не только гражданские лица, но и военные. В низинах раскинулись субтропичные массивы садов и полей. Невольно представляешь себе, как во времена великих империй выглядела земля Среднего Востока. Тогда все ныне пустынные места были покрыты лесами, а теперь люди пядь за пядью вырывают у пустыни ее владения.

БАГДАД

Представьте себе, что вы приехали в Багдад вечером, имея за собой три дня пути по ровному асфальту, соединяющему Ирак с Иорданием. Прямо из пу-



Продолжение. См. «За рулем» № 1—12 за 1990 г. и № 1—6 за 1991 г.

стны вы попадаете в настоящий водотор, в обстановку самого интенсивного движения, какое только можно себе представить. На протяжении всего пути от границы до столицы Ирака мы редко встречали вообще какие-либо машины и вдруг сразу очутились среди невероятного скопления автомобилей, мотоциклов, автобусов и поездов. Кажется, улицы не могут вместить все транспортные средства, и не случайно тут курсируют сотни двухэтажных автобусов. Движение на улицах двухрядное, а в иных местах и четырехрядное. Скорость 60 км/час здесь обычная. Если едешь медленнее, мешаешь другим и становишься помешком. Шоферам приходится много перенимать от горнолыжников, они участвуют в своеобразном «слаломе».

Используй малейший просвет между автомобилями, обгоняй справа и слева, как можешь, — таковы тут порядки. Правила преимущественного проезда по главным улицам не существует. Действует на багдадских улицах только один неписаный закон движения: прав тот, кто первый промчался, виноват тот, кто наскочил на проехавшего первым. Поэтому каждый багдадский шофер бережет переднюю часть своего автомобиля, как зеницу ока.

Аварии на улицах происходят ежесекундно. Зачастую дело обходится без полиции, шоферы разбираются сами. У кого больше черепин и повреждений на передней части автомобиля, тот и платит за все. Такого же принципа придерживаются при разборе происшествий и полицейские.

Велосипедисты, извозчики, пешеходы не уступают дорогу автомобилям. Каждый сам заботится о своей безопасности. Наиболее важным оборудованием каждого транспортного средства является мощный звуковой сигнал, сильные фары и хорошие тормоза. Вечером все ездит с полностью включенными фарами, но для большинства и это кажется недостаточным. Автомобили дополнительно украшают гирляндами маленьких лампочек — голубых, красных, зеленых и желтых. Днем и ночью режут и завывают сигналы автомобилей. Как и во многих других столицах, виртуозами движения в Багдаде являются таксисты. При заторах они без размышления могут проехать по тротуару. Для разгрузки главной багдадской артерии Рашид Стрит на нее разрешено заезжать не всем такси, а только тем, которые имеют опознавательный знак — белый пунктирный круг на переднем стекле с красным числом посередине. Но если вы взяли такси, не имеющее такой привилегии, оно также доставит вас на нужное место: провезет по боковым улочкам и высадит прямо на «Рашидке». Зато развернуться уже не сумеет и будет вынужден двигаться задним ходом по узким улочкам и дворикам.

Указатели поворотов в Багдаде во внимание не принимают. Можете включать их, сколько вам угодно, никто на это не реагирует. Направление движения указывают высунутый из окна автомобиля рукой. Но есть еще более важный знак, который каждый в этом многолюдном городе усваивает уже на второй день пребывания. Быстрые движения руки вниз, к земле означает: «Нажми на тормоза, иначе разобьешься!»

(Продолжение следует)

К вершинам Ай-Петри — на третьей передаче

Репликаж об обновлении автомобиля «Запорожец» с новым двигателем

Автомобиль мчится по шоссе. Одну за другой обгоняет он попутные машины. Ровно, неидеально работает двигатель. Стрелка спидометра колеблется около цифры 115. Вот и конец мерного участка. Остановлен секундомер. Сто километров пройдено за 60 минут. Средняя скорость 100 км/час — очень неплохо для «Запорожца», к тому же перегруженного. Можно развить и большую скорость, но для повторных заездов нет времени. Впереди Крым.

Всех интересует, как будет вести себя автомобиль в горных условиях. Новую дорогу Симферополь — Ялта никак нельзя назвать горной. Однако остался еще подъем на Ай-Петри. Это 22 километра настоящей горной дороги. Для того чтобы подняться на высоту немногим более километра, надо преодолеть около ста крутых поворотов. Автомобиль движется на третьей передаче и только при разрывах со встречными машинами приходится включать вторую передачу. Как будет работать двигатель на таком напряженном режиме? Опасения напрасны: температура головки блока цилиндров не превышает 240°, а масло в картере не нагревается до температуры больше 100°. Весь подъем занял меньше 30 минут. Устойчивости «Запорожца» на поворотах можно только удивляться.

На обратном пути после одного из заездов решаем осмотреть водопад «Ялтинский»: площадка для стоянки автомобилей, дальше тянется пешеходная тропа. На ведь у нас не широкая «Волга», а миниатюрная микролитражка. Мало того, что она доходит до конца тропы. Машина свободно разворачивается на маленькой площадке под самым водопадом.

Программа горных испытаний завершена. Нам предстоит через Севастополь и Ялту возвратиться в Мелитополь. Весь обратный путь занял 7 часов.

Прочтя все это, владельцы микролитражных автомобилей, наверно, усомнятся: «Не может быть, «Запорожец» так не ходит!» Откроем секрет: на нашем автомобиле установлен экспериментальный двигатель, изготовленный на Мелитопольском моторном заводе. Чем же он отличается от стандартного?

Рабочий объем равен 890 см³ вместо 746 см³. Это достигнуто путем увеличения диаметра цилиндра с 66 до 72 мм. Для того чтобы сохранить степень сжатия (6,6) неизменной, поршень выполнен с вогнутым днищем. Поршневые кольца аналогичны кольцам двигателя «Москвич-402». В результате всех этих конструктивных изменений номинальная мощность двигателя при том же числе оборотов коленчатого вала возросла с 23 до 29 л. с.

Большим преимуществом нового двигателя является резкое повышение кру-

тящего момента: с 4,5 кгм при 2400 об/мин до 5,6 кгм при 2800 об/мин. Это позволило без ущерба для динамических качеств автомобиля понизить передаточное число главной передачи силового агрегата.

Для улучшения охлаждения двигателя на нем установлен 13-лопастный вентилятор вместо 7-лопастного.

Новый двигатель выполнен без уравновешивающего механизма. Однако какого-либо существенного увеличения вибрации при работе на различных режимах у него не наблюдается. Остальные узлы и детали остались без изменений. Расход топлива на автомобиле, снабженном этим двигателем, не превышает 6 л/100 км.

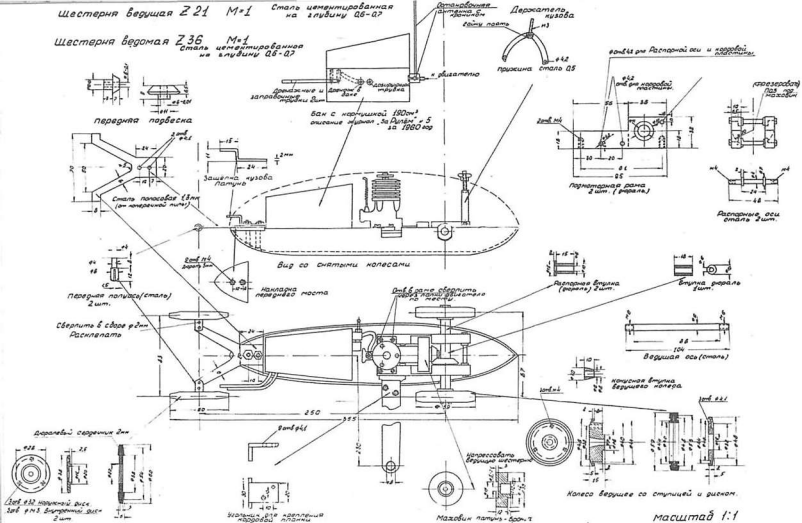
В настоящее время конструкторский отдел и экспериментальный цех Мелитопольского завода продолжают совершенствовать двигатель. Например, исследуется влияние дефлекторов различных типов на интенсивность и равномерность охлаждения цилиндров, проводятся работы по улучшению выполнения цилиндров и распределения смеси по ним.

Ильк Ю. МИХАЙЛОВ.



Шестерня ведущая Z 236 М-1 Сталь чертёжированная на глубину 0,6-0,7

Шестерня ведомая Z 36 М-1 Сталь чертёжированная на глубину 0,6-0,7



ГОНОЧНАЯ МОДЕЛЬ КЛАССА 1,5 см²

Всесоюзные соревнования 1961 года на установление рекордов по автомобильному спорту принесли четыре победы москвичу А. Суханову. Он установил четыре рекорда страны.

Мы публикуем описание и чертежи рекордной модели.

Гоночная модель класса 1,5 см² имеет вес 985 г, длину 335 мм, базу 250 мм. Колея ведущих колес 87 мм, ведомых 83 мм.

Кузов состоит из двух частей: верхней и нижней, выполненных способом выпрессовки в свине. Верхняя часть кузова декоративная, толщиной 0,8—1 мм, она прикрывает все узлы модели. Нижняя часть кузова — несущая, толщиной 2 мм, на ней крепятся все агрегаты модели. Обе части кузова выключаются при помощи деревянных болванок (дуб, бук) — пуансонов. Болванки упрелюются в деревянные шпине и зажимаются свинцом, они выполняют роль матриц.

Верхняя часть кузова имеет вырезы для забора воздуха, охлаждающего двигателя, отвода выхлопных газов, а также для регулировки двигателя; в ней имеются отверстия для крепления винтом кузова и передней зазорной пластины. После подготовки и окраски обе половинки кузова анодированы и окрашены: нижняя — в салатовый цвет, верхняя — в вишневый.

Рама модели изготавливается из двух дюралюминиевых пластин толщиной 10 мм и длиной 95 мм каждая, стянутых между собой двумя распорными осями.

В пластинах расточены гнезда Ø 19 мм под шарикоподшипники. Для помещения в раме маховика выфрезеровано гнездо Ø 40 мм. К левую пластину рамы двумя винтами привернут дюралюминиевый угольник толщиной 3 мм, служащий основанием для крепления кардовой пластины.

Двигатель МК-16 выпуска 1961 г. форсированно не подвергался. Увеличение числа оборотов и мощности двигателя достигнуто за счет подбора топлива. Состав его следующий: масла МК-22 — 10 проц., настирки — 16 проц., керосина — 40 проц., эфира — 30 проц., метаната — 2 проц., амилнитрита 2 проц. (процентный состав топлива дан в обычных долях).

Присадки в топливо необходимо вводить не раньше, чем за один час до старта. Перед каждым заводом двигателя заводится от стартера, при этом он не должен работать «вразнос».

В бак с кормушкой объемом 195 см³ изготовленный из белой жести, на модели не закрепляется. Из него выходят три трубки: заправочная, дренажная и для подачи топлива в двигатель. Фиксируется бак только верхней крышкой модели. (Его описание дано в журнале «За рулем» № 5 за 1960 г.).

Ведущий и ведомые колеса неконвейерной формы, шины с завулканизированными двухмиллиметровыми дюралюминиевыми сердечниками (см. журналы № 11, 12 за 1957 г.).

Каждая шина зажимается с помощью трех винтов между двумя дюралюминиевыми крышками с захватами для удержания резины.

Крышки ведомых колес имеют выточку под поршинный Ø 16 мм. Собранные колеса внутренним отверстием шарикоподшипника насаживаются на передние полуоси, концы которых раскернивают.

Ведущие колеса удерживаются на оси при помощи разрезной конусной втулки

и затягиваются шестимиллиметровой гайкой.

Чтобы предотвратить отворачивание гаек на ходу, под них подкладываются шайбы гровера. Маховик — весом 95 г выточивается из бронзы или латуни. В него запрессована ведущая шестерня. Крепится маховик на валу при помощи стандартной конусной втулки и затягивается гайкой. Гайка должна быть обязательно зашплинтована.

Редуктор состоит из пары стальных конических шестерен, цементированных на глубину 0,5—0,6 мм. (Твердость 48—52 по Роквеллу).

Ведущая шестерня имеет 21 зуб (модуль 1). Ведомая шестерня имеет 36 зубцов (модуль 1). Общий угол зацепления 90°. Шестерня закрепляется на ведущей оси при помощи штифта из проволоки ОВС Ø 2 мм.

Ведущая ось выполнена из стали «Северинка» Ø 6 мм, на ее конец нарезана резьба М6. Подшипники зажимаются в гнездах при помощи распорных втулок и колес с гайками. Передняя подвеска изготовлена из листовой пружинной стали толщиной 1,3 мм (использована пластина от поперечной пилы). На каждом ее конце двумя заклепками крепится полуось для установки колес. Подвеска привинчена двумя винтами 4 мм к нижней половине кузова и к опорной дюралюминиевой пластине толщиной 3 мм.

Кордовая планка расположена перпендикулярно к продольной оси модели. Основное приспособление стандартное, типа краника.

Модель запускается толкателем. Первоначально модель движется с несильно меньшей скоростью. И только на 7—8 кругах, когда двигатель нагреется до необходимой температуры, модель резко увеличивает скорость.

А. СУХАНОВ,
рекордсмен СССР,
мастер автомобильного спорта.

Спортивная комиссия ФИА неслета- ные коррективы и уточнения в календарь распределения мест в чемпионате мира 1961 года по шоссейно-кольцевым гонкам 1 формулы. К утверждению регламента и календаря в Женеве 11-12 июля 1961 г. было добавлено еще одно — гонка на Большой приз Марокко, которая должна была быть проведена на дистанции не менее 300 км и длится не менее 10 часов. Гонка должна была состояться в результате из этих девяти гонок, а в случае равенства очков, по наибольшему количеству побед. В случае равенства очков, за победу в гонке (выигранный Большой приз страны) начисляется 9 очков, за второе место — 8, за третье место — 4, за четвертое — 3, за пятое — 2 и за шестое место — 1 очко. Если же гонка не состоялась, то не производится. Для получения значетных очков водитель должен пройти всю дистанцию на своем собственном автомобиле, а не на машине, замена водителей допускается, но в этом случае ни тому, ни другому водителю значетных очков не начисляется.

БОЛЬШОЙ ПРИЗ МОНАКО

Уличная трасса в Монте-Карло очень сложна, так как изобилует крутыми поворотами, перемежающимися относительно небольшими участками прямолинейной трассы. Несмотря на то, что трасса короткая, скорость. Трасса проходит по улицам города, затем по берегу Средиземного моря и по набережным гавани. Монте-Карло — город с населением 34,4 км, дистанция 314,5 км (100 кругов).

По результатам тренировочных заездов к старту гонки на Большой приз Монано — первому этапу розыгрыша чемпионата мира — в гонку на 100 км в Монте-Карло вышли 16 гонщиков, среди них на первой линии выстроились Джим Кларк, Ричи Гинтер и Стирлинг Мосс, а чемпионом мира в классе стартовой машины стал Руди Шенкер.

Стремительный вырывалился на старт Гинтер лидировал 13 кругов, после чего

его настиг Мосс, вышедший на 15-м круге. Первым Мосс выступил на автомобиле «Феррари» (180 л. с.) значительно ниже, чем у «Феррари» (180 л. с.). Тем не менее Мосс преодолел дистанцию в 100 км быстрее, чем трасса и не уступил первенства ни одному из трех гонокеров (Гинтеру, Хиллу и Массу). В некоторые моменты гонки Гинтеру, а затем и Хиллу удавалось сократить разрыв с Моссом, но в итоге Мосс выиграл, не все же на финише перенял бы Мосс, прошедший дистанцию 2 : 45-50,1 км. Мосс выиграл с разницей в 3,78 с. Лучший круг был пройден Моссом и Гинтером с равным результатом — 1:36,3 с. Мосс выиграл с разницей в 1,3 с. /100 секунд меньше, чем это сделал в прошлом году на 2,5-литровом «Феррари» (1:38,2), ставший рекорд трассы (1:38,2). Это еще раз подтверждает преимущество 1,6-литрового двигателя F1 формулы (предусматривающей, как известно, снижение литража до 1500 см³) перед 2,5-литровым, тем же самым снижением скорости на трассах.

БОЛЬШОЙ ПРИЗ ГОЛЛАНДИИ

Вторым этапом розыгрыша первенства мира явились гонки на Большой приз Голландии. Многие газеты охарактеризовали их как «исторические», поскольку все 15 стартовавших гонщиков сумели доехать до финиша — за всю историю розыгрыша личного первенства мира (на автомобилях I формулы) такое случилось впервые. Любопытно, что «общая удача» объясняется отнюдь не ослаблением борьбы: характер гонки остался напряженным до самого конца.

Шоссеино-дорожная трасса в Зандворте длиной в 4,193 км позволяет развивать на отдельных участках большие скорости, что определило преимущество

гонщиков, выступавших на новых автомобилях «Феррари». Они сразу захватили лидерство, и в итоге в гонке на 1000 миль был вынужден в процессе борьбы отойти на второй план; это был Гинтер. Джима Кларка и Стирлинга Мосса, выступавших на автомобилях «Флэтхед», вытеснили с пьедестала почета с почти одинаковым временем (разница на дистанции 314,2 км составила всего 0,1 секунды) Фрэнк Мэки и Билл Грэнганг. Скорость проехав дистанцию со средней скоростью 155 км/час, Стирлинг Мосс выиграл чемпионат мира с результатом 100,4 тонны, Кларк лидирует теперь в чемпионате мира, набрав в сумме двух этапов по 12 очков, Фрэнк Мэки набрал 10, а Билл Грэнганг Хилл (10 очков), а ним Гинтер (8 очков). Два первых призера проехали на машинах «Феррари», а третий — Джэк Брэкен и вице-чемпион Макларен набрали пока по зачетному

БОЛЬШОЙ ПРИЗ БЕЛЬГИИ

Уже по результатам тренировочных заездов стало ясно, что Большой приз Бельгии завоеует кто-либо из гонокщиков, выступающих на автомобилях «Феррари» 1 формулы. Действительно, из 21 автомобиля, заявленного к старту в третьем этапе розыгрыша первенства мира на Формулу-1, девять из десяти рядов заняты именами «Феррари» — только лишь бывший многократный чемпион мира по мотоциклетным гонкам Джон Сюртиз, выступающий на «Купере», тоже сумел оказаться во втором ряду.

[illegible]

Исключительная по своему напряжению темпу борьба закончилась победой Филиппа Хилла, который выиграл трипаса... две десятых секунды. Но это стоило последнему Большого приза Бельгия и лидерства в чемпионате мира. Через 23 секунды после них финишировал Гинтер и еще через 23 секунды — Гендербен. Джон Сюртис занял пятое место. Чемпион мира Врэхем сошел с дистанции в результате пожара, вспыхнувшего на его машине.

После трех этапов чемпионата мира наибольшее количество очков набрали Филипп Хилл (19) и Вольфганг Трипс (18). В группу лидеров входят также Стирлинг Мосс и Риччи Гинтер, набравшие по 12 очков. Чемпион мира Джек Брэмхем и второй призер прошлого года чемпионата Брюс Мак-Ларен имеют все еще по 1 зачетному очку.

НОВЫЕ МОТОЦИКЛЕТНЫЕ РЕКОРДЫ

Известный французский гошник Жорж Монро, установивший в прошлом году мировой рекорд по объему цилиндра до 75 см (кабачок) и до 175 см (бульвар), подвинул кельдиан на автомобиле в Монпелье. Он установил рекорд по скорости для мотоциклов класса 500 см³ и выше. Многие из этих мотоциклов не увеличивают скорости на этих дистанциях, а ставят рекорды на дистанциях 10 км (243,57 км/час), 100 км (226,07 км/час), 200 км (220,07 км/час) и т.д. соответственно Ломасу, Мак-Интайру и Амму, а также рекорды в часовой гонке на 100 км (226,07 км/час) и 200 км (220,07 км/час), которые установили ранее Мак-Интайр и Амму-Ольте. Тем не менее французский гошник установил рекорд совместно с двумя другими гошниками (Аленом Дагамо и Пьером Монро) сумев в часовой гонке на 100 км установить рекорд — в 12-часовой и 24-часовой гонках.

Гошники рекорды на этих трудных дистанциях составляли от пяти до десяти часов.

164,6 км/час и 155,2 км/час. Братья Мон-
ниере и Даган прошли за 12 часов дистан-
цию 2021,18 км, а за 24 часа — дистанцию
3864,23 км, что соответствует средней
скорости в первом случае 168,43 км/час,
а во втором — 161,0 км/час. Оба резуль-
тата достигнуты на рекордно-гоночном
мотоцикле «Велосетта-500» и являются
рекордами как для мотоциклов этого
класса, так и для мотоциклов класса до
750 см³ и класса до 1000 см³.

Вскоре после выступления французские чемпионы рекорда из этих шести были еще более улучшены другой группой гонимых — немцами. В их числе — Ганс-Йоахим Динком, Холдером, Эллисом Рейсом, Сайдом Майеном, выступавшими на рекордно-гоночном мотоцикле BMB-69 с объемом цилиндров 600 см³. В 12-часовой гонке они показали рекордную скорость — 175,96 км/час, а в 24-часовой гонке — 175,80 км/час. Эти результаты являлись новыми рекордами скорости для мотоциклов с объемом до 750 см³ и до 1000 см³. Два рекорда установиленные Монierre, сохранили свою силу.

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

Корректор Н. В. Зуева

Художественно-технический редактор Л. В. ТЕРЕНТЬЕВА.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4. Тел. И 5-52-24.

Сдано в набор 28/VI-61 г. Бум. 60 × 92½. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 390 000 экз.
Г-71186. Цена 30 коп.

Зак. 2254.

3-я типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

МАРШ МОТОЦИКЛИСТОВ

Слова Максима КРАВЧУКА

Музыка Ильи ГОРИНА

Просторы, родные просторы,
Бескрайние дали вокруг,
Моторы, стальные моторы,
Послушны движению рук.

ПРИПЕВ:

Мотоциклисты, неустранимый,
Упорный и дружный народ,
Ведем машины, свои машины, —
Стремимся вперед и вперед.
Мотоциклисты и борьбе готовы —
Отважным победа нужна!
И знает каждый: рекордом новым
Гордится родная страна.

Мелькают селенья и рощи —
Летим на больших скоростях,
И ветер над нами полочет,
Нак пламя, алеющий стяг.

ПРИПЕВ

Просторы, родные просторы!
В любой отправлялся маршрут.
Моторы, стальные моторы,
Спортсменов в дорогу зовут.

ПРИПЕВ

Темп Марша

Просто-родине, е просто-
ры, бескрайние да-ли во-круг. Мо-то-ры, стальные е мо-
то-ры по-слу-шны дви-же-ни-ю рук. Мо-то-ци-кли-сты
не-у-стра-ши-мый, у-пор-ный и дру-жный на-род. Ве-дем ма-
ши-ны, сво-и ма-ши-ны, — стре-мим-ся впе-ред и впе-ред. Мо-
то-ци-кли-сты и бе-ре-же-ны к бо-рю. От-ва-ж-ным по-бе-да нуж-на!
И зна-ет ка-ждый: ре-кор-дом но-вым го-ри-тся ро-д-ная стра-на.
Мель-ка-ют се-ле-нья и ро-щи — ле-тим на бо-ль-ших ско-ро-стях,
И ве-тер на-д на-ми по-ло-че-т, на-к пла-мя, а-ле-ю-щий стя-г.

Просто-родине, е просто-
ры, бескрайние да-ли во-круг. Мо-то-ры, стальные е мо-
то-ры по-слу-шны дви-же-ни-ю рук. Мо-то-ци-кли-сты
не-у-стра-ши-мый, у-пор-ный и дру-жный на-род. Ве-дем ма-
ши-ны, сво-и ма-ши-ны, — стре-мим-ся впе-ред и впе-ред. Мо-
то-ци-кли-сты и бе-ре-же-ны к бо-рю. От-ва-ж-ным по-бе-да нуж-на!
И зна-ет ка-ждый: ре-кор-дом но-вым го-ри-тся ро-д-ная стра-на.



Рисунок Центомирского.



А в г у с т 1 9 6 1

За рулём

На первой странице обложки: победитель шоссейно-кольцевых гонок 1961 в классах 250 и 350 см³ Николай Севостьянов на дистанции.
Фото Ж. Граудица

На четвертой странице обложки: юный автомоделист.

Фото А. Золотарева