



С е н т я б р ь 1 9 6 1

№ 9

За рулём

Сентябрь 1961. Год издания 19-й



В этом номере:

ДОСААФОВЦЫ МНОЖАТ
ТРАДИЦИИ ЗАВОДА

ПРЕДСЕЗДОВСКИЕ
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА
ВЫПОЛНЕНИ

МАЗ-500 И МАЗ-503
ВСТУПАЮТ В СТРОЙ

АВТОМОБИЛИ ВЫХОДЯТ
В МОРЕ

ОБСУЖДАЕМ ВОПРОСЫ
СПОРТИВНОГО МАСТЕРСТВА

РЕШАЮЩИЕ СТАРТЫ
СПАРТАКИАДЫ

НОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ ЦКЭБ

ХОТИТЕ СТАТЬ ШОФЕРОМ-
ИСПЫТАТЕЛЕМ!

НА УЛИЦЕ КРАСНОФЛОТЦЕВ
В СВЕРДЛОВСКЕ

СДЕЛАЙТЕ В ВАШЕМ АМК

МОНОЛОГ ОЧКОВИТЕЛЯ

ЗИГМУНД И ГАНЗЕЛКА
В КУРДИСТАНЕ

КНИГИ НЫНЕШНЕГО ГОДА

СПОРТ И ТЕХНИКА
ЗА РУБЕЖОМ



Многолетний коллектив досаафовцев Кировского завода в Ленинграде встречает XXII съезд КПСС новыми успехами в подготовке квалифицированных водителей (стр. 1—2).

На снимке: выпускные экзамены в заводском самостоятельном АМК.



Большой и дружный коллектив водителей трудится на разработке богатейшего нефтяного месторождения, расположенного под дном Каспийского моря. Многие шоферы «Нефтяных камней» с честью носят высокое звание ударников коммунистического труда (см. стр. 8—9).

На снимке: автомобильные магистрали «города на сваях».

В ряде городов страны состоялись финальные соревнования Спартакиады по техническим видам спорта (см. стр. 10—17).

На снимке: председатель Автомобильного комитета ФАМС СССР, судья всесоюзной категории Л. Л. Афанасьев открывает финальные соревнования Спартакиады по автомобильному ралли в Ужгороде.



Каждый советский человек своим трудом приближает торжество коммунизма. Успехи коммунистического строительства несут изобилие и радостную жизнь всем, еще выше поднимают могущество, честь и славу Советской Родины.

(Из проекта Программы
Коммунистической партии
Советского Союза).



И ЕГО ДОСААФОВЦЫ

История четырехжды орденоносного имени С. М. Кирова (бывшего Путиловского) завода неразрывно связана с героической революционной борьбой русского рабочего класса, с развитием промышленности нашей страны.

В жестоких боях за дело партии Ленина складывались и множились замечательные революционные традиции предприятия. Путиловцы, ведомые ленинской партией, прошли сквозь огонь трех русских революций. В годы пятилеток на заводе впервые в стране было налажено массовое производство тракторов. Первого мая 1924 года в праздничной демонстрации трудящихся шло пять собранных здесь машин. Самоотверженный труд кировцев старшего поколения помог сделать явью ленинскую мечту о механизации сельского хозяйства: с конвейера завода сошло свыше ста тысяч тракторов.

С именем Ленина и созданной им Коммунистической партии связаны дела и планы завода сегодня. Молодое поколение кировцев, много традиций отцов и старших братьев, вместе со всем советским народом превращает в жизнь исторические решения XXI съезда КПСС.

Наше предприятие по праву называют заводом-лабораторией технической мысли. Кировцы принимали участие в оснащении народного хозяйства страны самыми различными машинами и механизмами.

Коммунистическая партия и Советское правительство уделяют повседневное внимание флагману отечественной индустрии. За последние годы на заводе не раз бывал Н. С. Хрущев. Выступая на многочисленных митингах, Никита Сергеевич подчеркивал важную роль завода в развитии ведущих отраслей народного

хозяйства страны, призывал коллектив к новым трудовым успехам.

Кировцы, до конца верные своим славным революционным и трудовым традициям, стали на вахту в честь предстоящего XXII съезда Коммунистической партии.

В эту летопись славных дел вписала свои страницы и многотысячная организация ДОСААФ завода. ДОСААФовцы предприятия поставили перед собой задачу идти в авангарде организаций патристического Общества страны, быть достойными продолжателями немеркнущих дел путиловцев.

Большое место в жизни ДОСААФ отведено подготовке технических кадров, развитию прикладных видов спорта. Достаточно сказать, что на курсах, в кружках и секциях завода работники предприятия обучаются пятнадцать специальностям. Среди них — будущие водители, трактористы, дизелисты, мотоциклисты и т. д.

Массовый поход за овладение техническими специальностями принял на заводе такой размах, что было решено создать самостоятельный клуб, Совет которого сейчас и возглавляет этот важнейший участок деятельности ДОСААФ.

21 марта 1959 года у нас начал работу самостоятельный спортивный автомотоклуб. Возник он не на пустом месте. Организация к этому времени уже накопила некоторый опыт подготовки шоферов, мотоциклистов, имела учебно-материальную базу. Безусловно, отдельные кружки приносили пользу, но они уже не могли удовлетворить запросы членов Общества, обеспечить безусловное выполнение решений IV съезда ДОСААФ.

По примеру других самостоятельных клубов мы избрали в Совет наиболее активных досаафовцев — электромонте-

Будущие трактористы на практических занятиях.





Перед экзаменом. Курсанты повторяют пройденный материал.

ров братьев Романовых, слесаря В. Ракина и других. Члены Совета и активисты термит В. Кондратьев, электрослесарь И. Самсонов оборудовали помещение, выделенное для клуба, изготовили верстаки, позаботились об инструментах. Своими силами были выполнены и многие наглядные пособия.

Городской комитет ДОСААФ передал клубу старые мотоциклы. Часть из них мы использовали в качестве учебных пособий, а другие — восстановили.

На первых порах мы, разумеется, не могли удовлетворить всех желающих заниматься мотоспортом. Поэтому каждому, кто приходил в секцию, мы ставили условие: восстановить мотоцикл, привести его в порядок — и будешь ездить. Правда, не всякому это пришлось по вкусу. Зато оставшиеся — их было двадцать человек — действительно любили спорт.

Постепенно секция росла. И вскоре мы уже смогли организовать спортивные команды, провести первые внутризаводские кроссы и соревнования по фигурному вождению. Затем наши спортсмены стали принимать участие в районных и городских встречах, в агитпробегах на мотоциклах.

Еще и сейчас досафовцы вспоминают

мотопробег по прибалтийским республикам, проходивший под лозунгом: «Балтийское море должно быть морем мира». Во время пробега мы проводили беседы, рассказывали о внешней политике Коммунистической партии и Советского правительства, о неотумоленной деятельности борца за мир Никиты Сергеевича Хрущева.

Пробег, соревнования повысили интерес к мототехнике. В Советском клубе, в комитет добровольного Общества стали поступать сотни заявлений с просьбой помочь научиться водить мотоцикл. Первая группа мотоциклистов — в ней занималось 35 человек — начала работу. Заметим, что кандидатуру каждого курсанта мы предварительно обсуждали на заседаниях цеховых организаций ДОСААФ и на учебу посылали лучших из лучших. Такую систему мы практикуем и сейчас.

Преподают на курсах наши общественники — слесарь Голобов, электромонтер Дегтярев, механики Иванова и Романов.

Полученные от курсов средства мы используем на расширение учебно-материальной базы: купили новые мотоциклы, запасные части, наглядные пособия. Это позволило выпускать ежегодно

по четыре группы мотоциклистов и водителей мотороллеров.

Совет клуба, мотоциклисты уделяют много внимания вопросам воспитания спортсменов. Мы проводим беседы, лекции, экскурсии по историческим местам, связанным с революционными событиями и Великой Отечественной войной. Частый гость мотоциклистов — старейший производственный завод, Герой Социалистического Труда В. Каресев. В суровые дни войны он в составе Кировской дивизии народного ополчения принимал участие в боях на подступах к Ленинграду, был связным-мотоциклистом. Каресев рассказывает досафовцам о боевых подвигах советских мотоциклистов, делится с ними опытом вождения машин в трудных дорожных условиях.

Работают при клубе и курсы по подготовке шоферов III класса и автолюбителей. Хорошо оснащенные учебные классы, достаточное количество грузовых и легковых автомобилей, оборудованных двойным управлением, добросовестное отношение к делу инструкторов и преподавателей-общественников — все это обеспечивает высококачественную подготовку водителей.

Клуб взял на себя обязательство подготовить в текущем году сто пятьдесят шоферов. Это обязательство мы выполним к открытию XXII съезда КПСС.

После выхода в свет единых Правил движения транспорта мы организовали постоянно действующий консультационный пункт и чтение лекций. Новые правила при нашей организации ДОСААФ изучили более пятисот человек.

Работают у нас на заводе и курсы по подготовке трактористов. Их возглавляет бывший слесарь-путловоец, участник сборки первого трактора, инженер Я. Яхнин. Курсанты занимаются в специально отведенном помещении, в котором находятся плакаты, разрезные агрегаты, макеты. Для практических работ администрация завода выделяла трактор. Многие выпускники курсов уже работают на предприятиях Ленинграда, трудятся в колхозах и совхозах Ленинградской области.

Замечательным для курсов был прошлый год, когда 25 досафовцев досрочно сдали экзамен и приняли участие в освоении целины. Кировцам не пришлось краснеть за своих товарищей; они самоотверженно трудились на бескрайних целинных полях. Многие из них были награждены почетными грамотами.

Когда на заводе стало известно о созыве XXII съезда КПСС, занятия в очередной группе трактористов были в разгаре. Курсанты решили посвятить очередной выпуск съезду партии, добиться, чтобы ни один слушатель не получил на экзаменах посредственной оценки. Сейчас можно с удовлетворением сказать, что все 29 человек отличили экзаменационной комиссией на «хорошо» и «отлично».

Первичная организация завода встречает съезд нашей родной Коммунистической партии новыми успехами в развертывании оборонно-массовой работы.

В. ИВАНОВ,
начальник бюро инструментального хозяйства, председатель Совета самодеятельного АМК.

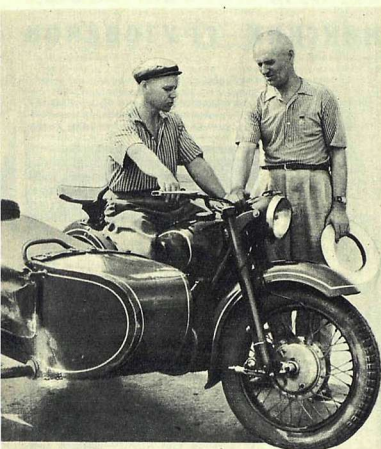
Ленинград.



Участники мотопробега «Балтийское море должно быть морем мира» в городе Таллине на митинге.

С чего мы начали

Опыт лучших — всем



Председатель первичной организации ДОСААФ Н. И. Шкляренко спрашивает у инструктора-общественника Ю. Винкина, как прошла очередная тренировка.

На очередном заседании партийного бюро Бакинского машиностроительного завода имени Октябрьской революции обсуждалась работа первичной организации ДОСААФ. Докладчик — председатель комитета оборонного Общества Николай Иванович Шкляренко — начал свой рассказ так:

— В рядах заводской организации насчитывается сейчас более 90 процентов работников предприятия. Большинство из них занимается в различных кружках и на курсах по изучению автомобиля, трактора, мотоцикла, готовится стать механиками-дизелистами...

...Уже десять лет подряд избирается слесарь-монтажник котельного цеха Н. И. Шкляренко председателем первичной организации ДОСААФ завода. И это не случайно. Активная работа кружков, секций, курсов, открытая на нашем предприятии, во многом является результатом усилий этого спокойного пожилого человека, следствием его умения работать с людьми, увлекать их на добрые дела.

Принял Шкляренко от старого председателя немудреное хозяйство: стол со стулом и список членов ДОСААФ на несколько десятков человек.

Не к лицу, конечно, было нашему передовому предприятию плестись в хвосте досафовских организаций города. Понимали это члены партийного бюро, но не могли примириться с таким положением и новый руководитель ДОСААФ. На предприятии развернулась массовая организационная работа. Члены комитетов ДОСААФ и ВЛКСМ, коммунисты проводили в цехах беседы о целях и задачах оборонного Общества, о необходимости овладевать техническими специальностями и развивать прикладные виды спорта. Но одних бесед было, конечно, мало. Необходимо было заинтересовать людей конкретными делами.

Поначалу создали стрелковую секцию, купили несколько винтовок, с помощью активистов построили тир.

Через несколько месяцев была одержана первая победа: наши стрелки довольно успешно выступили на городских соревнованиях, завоевав призовое место. Молодежь вскоре стала договаривать, что пора от винтовок переходить к освоению самодвижущейся техники. Некоторые при этом высказывались более определенно: если бы знал устройство трактора, уехал бы поднимать целину.

Здесь незначек рассказывать, сколько усилий пришлось приложить начинающему руководителю ДОСААФ, чтобы помочь людям осуществить эту мечту. Важен результат: в 1955 году на курсах начались занятия. Правда, обеспечить своими силами материально-техническую базу для подготовки трактористов мы не сумели. Но зато договорились с досафовцами соседней тракторной базы об использовании их мастерских. В 1956 году состоялся первый выпуск — «целинников», как его у нас называют. Дело в том, что все наши питомцы — а их было тридцать — уехали на постоянную жительство в целинные совхозы.

С той поры ежегодно овладевают специальностью тракториста около ста человек.

Наладив подготовку трактористов, Шкляренко при поддержке партийной организации и администрации организовал курсы шоферов-профессионалов и любителей. На них занимались рабочие не только нашего завода, но и соседних предприятий. Работа курсов была взята под особый контроль парторганизации. Дело в том, что шоферам у нас приходится работать в особо сложных условиях, и малейшие недочеты в обучении могут привести в дальнейшем к тяжким последствиям. Члены партбюро регулярно присутствовали на занятиях, на выпускных экзаменах, помогали отстающим. Всего досафовская организация завода выпустила около 60 водителей III класса и 115 шоферов-любителей со средним баллом 4.

Следует сказать и еще об одном нашем начинании. В нефтяной промышленности, которую обслуживает завод, эксплуатируется много дизельных двигателей. Опытных механиков не хватает. Вот почему, когда комитет ДОСААФ завода накопил опыт в учебных делах, партийная организация посоветовала создать курсы дизелистов. Администрация обеспечила их всем необходимым. Выпускные экзамены первой группы дизелистов, их уверенные ответы, умение обращаться с механизмами, говорили о том, что досафовцы справились и с этой задачей.

Николай Иванович Шкляренко закончил свое выступление на заседании партбюро следующими словами: «Социалистические обязательства по подготовке технических кадров», — заявил он, — взятые нашей организацией к XII съезду КПСС, выполнены. Все воспитанники курсов шоферов, трактористов, дизелистов, мотоциклистов успешно сдали экзамены».

К этому следует добавить только, что самому Шкляренко первому в Азербайджане была недавно вручена высшая награда оборонного Общества — Почетный знак ДОСААФ.

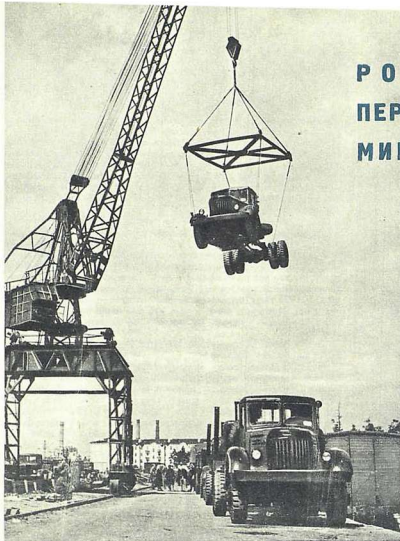
С. ШАБАНОВ,
секретарь партийной организации завода имени Октябрьской революции.

Баку.



Закончен трудовой день. Мотоциклисты завода договариваются об очередной поездке за город.

РОДИНА ПОЛУЧАЕТ ПЕРВУЮ ПАРТИЮ НОВЫХ МИНСКИХ ГРУЗОВИКОВ



С конвейера сходят двухосные грузополночные MAZ-200, самосвалы MAZ-205, тягачи MAZ-200 В, лесовозы MAZ-501. Конструкции этих автомобилей, получивших всемирное признание, были разра-

Инженеры Минского автозавода рассказывают об автоматизации и механизации трудоемких процессов производства автомобилей.

ботаны несколько лет тому назад. В последнее время конструкторы автозавода создали новые автомобили, более полно отвечающие современным требованиям. Это — бортовой грузовой MAZ-500 грузоподъемностью 7,5 тонны и семитонный самосвал MAZ-503.

Недавно колесная опытная база автозавода была испытательного пробега. Вот что нам рассказал руководитель испытаний Н. И. Корнилов: «Новые MAZы развивают скорость, примерно на 15% большую, чем старые модели. Обладают лучшими тягово-динамическими качествами, хорошей приемистостью. Они намного меньше расходуют топлива».

Первую промышленную партию новых автомобилей автозаводцы выпустят к 17 октября 1961 г. Это — подарок минских автомобилестроителей XXII съезду КПСС.

Сейчас, в преддверье дня, на заводе особенно чувствуется накал трудовой борьбы. Где бы мы ни побывали: в цехах и отделах, в лабораториях и службах, — всюду ощущается прилив творческой энергии, стремление прославить ответственную автопромышленность, еще больше повысить производительность труда. На заводе возникло замечательное движение — бороться за технический прогресс на каждом рабочем участке. Инициатором этого соревнования стал коммунист В. В. Приходченко. Его почин, одобренный ЦК КП Белоруссии, получил широкую поддержку не только на самом заводе, но и во всей республике.

Главная задача коллектива в настоящее время — организовать выпуск новых автомобилей, не останавливая конвейера. Предстоит заново освоить производство тысяч оригинальных деталей и узлов, изготовить сотни штампов и пресс-форм, коренным образом реконструировать цеха, построить новые корпуса, максимально автоматизировать и механизировать трудоемкие процессы. Эта работа уже началась. И нет сомнения в том, что она будет успешно выполнена. Заполном тому — стремление коллектива сделать свое предприятие заводом коммунистического труда.

Н. ВАСИЛЬЕВ.
Фото А. Золотарева.

НЕ ОСТАНАВЛИВАЯ КОНВЕЙЕР

Кто не видел мощных минских автомобилей с устремленным вперед могучим зубром на капоте — сияющей мощи этих машин! Наша встреча с белорусскими гигантами на их родине произошла несколько необычно. Направляясь на автозавод, мы издали увидели висевший «в небе» автомобиль. На расстоянии он казался игрушечным. Лишь когда мы подошли ближе, стало ясно, что идет погрузочная очередная партия машин для отправки. Мощный кран, легко поднимая семитонный MAZ, устанавливал его на платформу. А рядом, ожидая своей очереди, стояли другие автомобили, чтобы через несколько минут тоже перенести по воздушной «трассе» в вагон поезда.

— Куда сейчас отправляют автомобили? — спросили мы у руководителя погрузочных работ.

— Эти машины будут работать на строительстве Братской гидроэлектростанции.

Но не только на стройки нашей страны, но и далеко за рубеж идут автомобили, собранные в белорусской столице. Через моря и океаны, к берегам Объединенной Арабской республики, на строительные Ассануси плотин, в Кубу и Индонезию, Гвинею и Судан — такую путь многих из них. Минские тяжеловозы известны в странах народной демократии. В 25 стран мира экспортируют

свою продукцию белорусские автомобилестроители.

Минский автомобильный завод — детище послевоенной пятилетки. За время своего существования он превратился в крупное предприятие по выпуску тяжелых автомобилей.

Был уже вечер, когда мы пришли на главный конвейер. Безостановочно движется его 280-метровая лента. Скорость — полтора метра в минуту. Малейшее нарушение ритма движения фиксируется на пункте управления. Небольшая остановка конвейера — чрезвычайное событие на автозаводе.

Сменой руководил М. А. Сморгончик. Мы попросили его рассказать о том, как механизирован труд рабочих-сборщиков.

— За исключением мелких операций наши автомобили собираются с помощью различных механических приспособлений. Такие агрегаты как двигатели, шины, задние мосты, кабины, платформы и т. д. устанавливаются на раму с помощью электрокранов, тельферов, кран-балок. Для закрепления их на раме применяются электро- и пневмоключи. Многие детали, узлы и агрегаты поступают в цех сборки на подвесных тележках конвейерах. На заводе их более 10. Работают 12 эстакадных дорог, 4 платформенных транспортера, 89 кран-балок, 79 роллгангов и много других механизмов.

Автоматы вместо ручного труда

Выполняя исторические решения июньского (1959 г.) и июльского (1960 г.) Пленумов ЦК КПСС, коллектив Минского автомобильного завода за последние два года провел большую работу по механизации и автоматизации производственных и внедрению передовых технологических процессов.

Например, в литейном цехе серого чугуна во вновь построенном обрубном корпусе созданы поточные линии очистки отливок. Такие линии позволяют выдавать готовые отливки через 3,5 часа после заливки форм вместо 9 часов, требовавшихся ранее. Это исключает ручные работы на всем протяжении технологического цикла, начиная от заливки форм жидким металлом и кончая обнаживанием отливков.

Внедрение поточных линий позволило комплексно механизировать трудоемкие работы, более рационально организовать производство и улучшить качество изделий.

Механизирован также один из самых трудоемких процессов — выбивка отливок из опок. Теперь это выполняется на полувотоматической установке, которую обслуживает один оператор.

Перед коллективом литейщиков, технологов и конструкторов стоит задача — в ближайшее время добиться полной ликвидации тяжелого физического труда в литейных цехах завода. Это является делом чести всего нашего коллектива. Совместно с работниками филиала НИИТавтопрома мы создаем сейчас уникальную полувотоматическую пескоудалочную машину для изготовления крупных стержней. Разрабатывается также проект механизации набора шихты — в ближайшее время будет изготовлена опытная установка.

Оснащен специальным оборудованием рессорный цех. В нем установлены три механизированные поточные линии для изготовления рессор с комплексной механизацией транспортных работ и окраской готовых рессор в электрокрасочном поле. Это позволило увеличить изготовление рессор в три раза и полностью обеспечить потребности завода. За последние два года наши технологи внедрили ряд новых технологических процессов, позволяющих коренным об-

разом перестроить работу отдельных участков и с минимальными затратами увеличить производственные мощности. Так, например, модификация ковкого чугуна бором и висмутом позволила сократить цикл отжига до 35 часов. Благодаря этому мощность цеха ковкого чугуна была значительно увеличена без дополнительных капитальных вложений. Коллектив цеха взял обязательство уже в текущем году достичь уровня объема выпуска литья, запланированного на 1965 г.

Внедренная в термическом цехе высокотемпературная газовая цементация позволила на действующем оборудовании увеличить объем цементации деталей в 1,6 раза.

Созданная на заводе после июньского пленума ЦК КПСС лаборатория электронагрева, проводит большую работу по внедрению закалки деталей токами высокой частоты. Мощность установок ТВЧ, действующих на заводе, увеличена за этот период в три раза. Закалка деталей токами высокой частоты позволяет заменять дорогостоящие легированные марки стали дешевой углеродистой сталью, экономить государству большие средства без ущерба для качества и эксплуатационных свойств деталей.

Проводимая в настоящее время подготовка к реконструкции завода нацелена прежде всего на коренную техническую перестройку горячих цехов. Уже разработаны проекты реконструкции литейных, кузнечного, термического и модельного цехов. Мощность кузнечного цеха, например, намечено увеличить вдвое. Здесь устанавливаются механические ковочные прессы, уникальные оборудование для производства тяжелых штамповок. Оно будет размещено более удобно по ходу технологического процесса: нагревательная печь, штамповоч-



На разливочном конвейере литейного цеха.

ный пресс, обрубной пресс. Монтируемые в настоящее время отделенные механических ковочных прессы являются перлам участком, соответствующим проекту реконструкции завода.

В новом цехе стального литья предусмотрено создание двух автоматических линий формовки крупных и средних отливок по принципу плавающих модельных плит.

Значительной реконструкции подвергнется цех ковкого чугуна. Здесь будут пристроены пролеты для размещения ленточного конвейера, поточных линий отжига, очистки мелкого литья, участка окраски отливок и склада готовой продукции.

В термическом производстве намечается установить на новых площадях современное высокотемпературное оборудование: двухрядные и однорядные безуфельные цементационно-закалочные агрегаты с радиационным нагревом, толкательные агрегаты и др.

В результате проведения всех этих работ будет значительно облегчен труд рабочих, улучшится условия труда, трудоемкость и себестоимость продукции будут значительно снижены.

Инж. Ф. ЖЕЛТОГИРКО.

Механические помощники

С каждым годом меняется характер труда на нашем заводе. Если раньше ручные операции были преобладающими в производстве автомобилей, то теперь трудоемкие процессы выполняют механизмы. Различные приспособления, станки-автоматы, поточные линии, транспортеры и конвейеры — вот типичный «производственный пейзаж» в цехах нашего завода.

Так, например, в автореприном цехе внедрено около 60 шаблонов, применяемых при сборке рам прицепов. Время на выполнение этих операций уменьшилось в 10—15 раз. Для сборки тяжелых прицепов используются стелды с пневматическими зажимами вместо ручных.

В цехе шасси смонтированы скребковые транспортеры для уборки стружки, подающие ее непосредственно в тару, которая углублена в пол. А над ними по главному проходу цеха проложены монорейки. С его помощью стружка направляется прямо в автомобили-самосвалы. Ранее эта тяжелая операция выполнялась вручную, теперь весь процессом руководит один человек.

В цехе нормальной установлен автомат для снятия фасок в гайках. Здесь пол-

ностью автоматизированы подача, закрепление деталей и снятие фасок. Производительность труда повысилась в 3 раза, высвободилось два станка, полностью ликвидирован ручной труд.

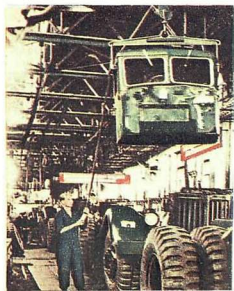
Применение вертикального ковшевого транспортера позволило соединить несколько машин и накатный автомат в поточную линию. Это значительно увеличивает производительность, высвобождает рабочую силу и повышает культуру производства.

Транспортировка деталей от станка к станку с последующей засыпкой их в бункеры станков и автоматов производилась раньше вручную. Внедрение вертикального вибротранспортера позволило соединить ряд станков в линию.

Максимально автоматизировать и механизировать трудоемкие процессы, облегчить труд рабочих — вот цель, к которой направлены усилия многотысячного коллектива МААЗа. И можно с уверенностью сказать, что в ближайшие годы Минский автомобильный завод будет одним из высокоавтоматизированных предприятий нашей страны.

Инж. А. ВИНУКОВ.

Цех сборки автомобилей. Главный конвейер.



Автомотоклубы и спорт

3а последнее время автоспорт на Украине развивается медленно и по темпам роста значительно отстает от других видов спорта. Всякий раз, когда речь заходит о причинах такого совершенно ненормального положения, ссылаются на отсутствие материальной базы. Согласиться с этим можно лишь отчасти. Ведь такая база существует, причем не теоретически, а в виде многих автомотоклубов, имеющих в крупных городах республики. Но беда заключается в том, что они не ведут должной клубной работы — мало вовлекают в клуб владельцев автомобилей и мотоциклов, редко и плохо проводят спортивные соревнования, не работают по созданию общественного актива, словом, не выполняют тех задач, которые возложены на них Положением об автомотоклубе ДОСААФ.

Большинство АМК на Украине превратилось в обычные автошколы и курсы по подготовке шоферов и мотоциклистов. И в этом повинны, прямо скажем, многие областные комитеты ДОСААФ (в том числе Винницкий, Черкасский, Черновицкий, Запорожский), которые мало внимания уделяют спортивной работе, отдавая предпочтение платной подготовке шоферов и мотоциклистов.

На страницах печати не раз уже поднимался вопрос о том, что наряду с подготовкой шоферских кадров автомотоклубы должны широко развернуть спортивную работу, т. е. стать центрами по развитию автоспорта в областях, городах и районах. Однако заметных изменений к лучшему пока не произошло.

Что же нужно сделать, чтобы исправить положение? Прежде всего проумать вопрос о членстве клуба. Клуб не формально, а на деле должен объединять широкие круги автомобилистов и мотоциклистов. Членами клубов должны быть владельцы автомобилей и мотоциклов, шоферы-профессионалы, руководители автошкол, преподаватели автошкол и курсов. Для членов клубов надо предусмотреть право носить специальный нагрудный значок, они должны пользоваться помощью автомотоклубов во время путешествий по стране. Им надо предоставлять техническую помощь для выступления в соревнованиях на собственных машинах и другие льготы.

Помимо прав надо выработать и определенные обязанности членов клуба — установить, кто может быть членом клуба, пересмотреть размер членских взносов, с тем, чтобы они в известной мере обеспечивали существование клуба,

и т. д. Из числа членов клуба необходимо создать различные секции, где воспитывался бы и закалялся актив, способный проводить широкие мероприятия (в том числе и платные) для развития автоспорта. Между прочим нынешние спортивные секции во многих АМК неработоспособны еще и потому, что в них избраны лица, никакого отношения к спорту не имеющие.

Чем многочисленнее секции клуба, чем активнее секции, тем большее значение приобретут членские взносы и проведение автосоревнований по принципу самоукрепления.

Такие клубы смогут принести большую пользу и в деле укрепления дисциплины на автотранспорте, ибо постоянное общение членов клуба с активом секции безопасности движения, организация технического обслуживания автомобилей и мотоциклов, принадлежащих членам клуба, и другие мероприятия будут воспитывать водителей, помогут сократить число дорожных происшествий.

И последнее: для оживления клубной работы надо шире использовать в АМК укомплектовывать людьми, знающими и любящими автоспорт. В этом один из залогов успешной работы.

И. МИКИТЮК,
председатель ФАМС УССР.

Больше стартов!

С выходом советского мотоциклетного спорта на международную арену особую важность приобретает задача повышения мастерства наших гощиков. Каким здесь идти путем? Ответ на этот вопрос был дан правильно: ввести специализацию гощиков по отдельным видам мотоспорта — кроссу, шоссе и т. д. Но осуществима ли сегодня специализация для основной массы наших спортсменов-мотоциклистов? На мой взгляд, нет.

Практика одностанного проведения первенств СССР, союзных республик, областей и городов сокращает до предела количество состязаний. Так, в Москве проводится одно первенство по кроссу зимой, одно лето и ряд районных соревнований, не отвечающих высоким квалификационным требованиям. Следовательно, для московских спортсменов из всех разновидностей мотоспорта существует один кросс и то представляемый в двух официальных первенствах. Московский спортсмен за календарный год может участвовать максимум в 6—8

соревнованиях, а для совершенствования мастера требуется 25—30 стартов в год (гонщики международного класса стартуют 30—50 раз в год). Таково положение не только в Москве, но и во всех других городах. В Прибалтийских республиках и Ленинграде в сезон добавляются 2—3 шоссе-колыбельные гонки.

При таком положении осуществить специализацию в широком смысле слова (т. е. для всех мотоспортсменов, а не только небольшой группы ведущих гощиков, входящих в состав сборных команд страны) невозможно. Нам кажется, специализация узкоконцентрирует себя только тогда, когда первенства страны, союзных республик и городов будут проводиться в несколько туров. Этот вопрос найдет решение и ближайшим будущим. При введении многоэтапного розыгрыша первенств не следует собирать в одно место на кросс участников во всех классах мотоциклов. В одном месте можно проводить соревнования не более чем в 2—3 классах. Это сокращает программы и количество дней на гонки (суббота, воскресенье), кроме того, отпадает надобность в тренировочных сборах. Тренировки представляются накануне и в день старта.

При предлагаемой системе соревнований несколько увеличивается денежные затраты на переезды спортсменами, но это увеличение кажущееся. Сейчас на первенства съезжаются большая масса спортсменов, в будущем же следует предоставлять место в крупных состязаниях только сильнейшим.

Могут задать вопрос: где будут расти молодые гощики? На многоэтапных, открытых для всех инородных спортсменов первенствах союзных республик, зон, городов. Выход из всего сказанного следует один — специализация придет с резким увеличением количества стартов для мотоспортсменов. Таким образом будет решен один из основных вопросов повышения мастерства советских спортсменов-мотоциклистов.

Особо следует сказать о специализации в многодневных соревнованиях. Некоторые тренеры полагают, что можно специально подготовить многодневного гощика. Именно так одно время проводилась подготовка сборной команды СССР. Требования современной многодневки настолько велики и многообразны, что с задачей успешного выступления могут справиться только отличные кроссовики. Включение в последние годы в сборную по многодневным гонкам лучших кроссменов вывело команду СССР в число сильнейших. Кстати, лучшая в мире национальная команда Чехословакии, укомплектованная отличными кроссовиками, таковы как В. Ручка, С. Климт, Ц. Полянка и др.

**Мастер спорта
Г. ФОМИН,**
тренер мотокоманды ЦСКА.

СПОРТ ИЛИ НЕ СПОРТ?

РАСШИРИТЬ ВОЗМОЖНОСТИ

Я согласен с неоспоримыми выводами, содержащимися в статье В. Кузнецова «Спорт или не спорт?». Действительно, какой же это спорт, если через 100 км пробега автомобиль выходит из строя и требует ремонта? Но напирая автор умышленно, что основной причина поломки заключается в том, что трассы соревнований, как правило, выбираются неправильно. Если же при подготовке к кроссу подыскивать более доступные участки, то и поломок автомобилей будет меньше и пользы для спортсменов больше.

Кроме того, я считаю, что кроссы должны способствовать повышению не только мастерства вождения, но и технических знаний водителей. Хорошая практика проведения кроссов установилась за последние годы в частях дальневосточного военного округа. У нас организуются кроссы с предварительным устранением измеренных несовершенств. Автомобили, участвующие в соревнованиях, имеют один и те же неисправности. Задача водителя заключается в том, чтобы как можно быстрее устранить их, и лишь тогда выходить на трассу. Такая практика способствует повышению не только спортивного мастерства, но и квалификации.

Навыки по устранению неисправностей, приобретенные в автомобильных соревнованиях, принесут пользу любому водителю, как в спорте, так и на работе.

Ст. лейтенант В. ДУДКО,
тренер по автоспорту.

Хабаровск.

СОРЕВНОВАНИЯ, НО НЕ КРОССЫ!

Прочитав статью В. Кузнецова «Спорт или не спорт?», хочу сказать, что во многом согласен с автором. К спорту на грузовых машинах нужно подходить иначе, чем, скажем, к автомобильным и мотоциклетным гонок, и не в конечном, никакого смысла устраивать гонки на грузовиках, если для этого есть специальные автомобили. На грузовых же машинах, по-моему, целесообразнее устраивать другие состязания, как например, фигурное вождение, соревнования на умение быстро и правильно смонтировать шину на обод колеса и т. д.

Нужно разработать положение, которое бы регламентировало проведение таких соревнований.

В. КРИЦКИЙ,
шофер.

Лудза, Латвийской ССР.

ТРЕНИРОВКА НЕОБХОДИМА

Спортивный сезон 1961 г. в Риге начался кроссом грузовых автомобилей. Несмотря на плохую погоду, около десяти тысяч зрителей пришли «болеть» на трассу соревнований. Этот факт свидетельствует о том, что автомобильные кроссы пользуются у рижан большой по-

пулярностью. Кроссы у нас любят не только зрители. Многие спортсмены увлекаются этим видом соревнований.

Правда, подготовка кроссмена оставляет желать лучшего. Физически слабо подготовленный спортсмен, пройдя половину дистанции, выдыхается из сил и уже не может умело вести свой автомобиль. А ведь от этого зависит не только результат

* «За рулем» № 1 а также № 3, 4 и 7 за 1961 г.

соревнований, но и техническая сохранность автомобиля. Таким образом, выступая за проведение автомобильных кроссов, первых и главных условий этих соревнований я считаю физическую подготовку спортсменов. Если кроссмен не тренирован, то его не следует допускать к состязаниям.

При проведении автомобильных кроссов, нужно также правильно подходить к подбору трассы и определять условия соревнований, исходя из возможностей автомобиля. Ведь кросс играет большую роль в выявлении слабых и сильных сторон в конструкции автомобиля. Не случайно, что на всех крупных мотоциклетных соревнованиях присутствуют инженеры, конструкторы, техники мотоциклетных заводов, изучающие поведение машин, а затем в конструктивных изменениях. Так почему же работники автомобильных заводов такие редкие гости на соревнованиях?

Быстрое выявление и устранение слабых мест в автомобиле соотвечало бы

ремонтные работы, расход запасных частей и агрегатов. Таким образом, работа должна проводиться в больших масштабах, то это даст колоссальный материальный выигрыш, который вполне компенсирует все затраты и издержки, связанные с проведением автомобильных кроссов. Поэтому нельзя смотреть на кросс как на соревнование, приносящее только материальный ущерб. Нооборот, автомобильный кросс — один из основных видов технического спорта, который позволяет не только растить физически выносливых, технически грамотную молодежь, но и совершенствовать технику. В нашей стране автомобильный спорт еще не достиг достаточно высокого уровня. Поэтому необходимо шире развернуть все виды автомобильных соревнований, используя для этого также и большие возможности, заложенные в кроссе.

И. ЛЕОНОВ,
мастер спорта.

Рига.

БОЛЬШЕ ПОЛЗЫ, ЧЕМ ВРЕДА

Я лично никогда не участвовал в кроссах, но тем не менее не могу согласиться с товарищами, которые выступают против этого вида соревнований.

Мне кажется, что нет ничего страшного в том, что во время этих соревнований иногда происходит поломки автомобилей. Вспомогательные средства мастерства, которые приобретает водитель, ведь если шофер участвовал в кроссе, будет работать в условиях, близких к тем, которые он встретит на соревнованиях, то он выйдет из любого трудного положения. Кроме того, у шофера не менее опыта вождения автомобиля на плохих дорогах, «гробить» машину. Я неоднократно был свидетелем того, как из-за неумения преодолеть труднопроходимый участок пути, шоферы выводят машины из строя и оставляют их на произвол судьбы. От чего, мне думается, государству нанесен гораздо больший ущерб, чем от кроссов.

Кроме того, нельзя забывать, что автомобильный кросс способствует выявлению конструктивных недостатков грузовых автомобилей. Автомобильный кросс — это своего рода «экзамен», как для шоферов, так и для автомобилей. А на результат этого экзамена можно получить большую пользу.

В. МЕЩЕРЯКОВ,
шофер.

Приморский край.

ЧИТАТЕЛИ предлагают

КОГДА ПОРВАН БОРТОВОЙ ТРОС

Во время монтажа или демонтажа шин из-за неумелого обращения с монтажными лопатками иногда обрывается бортовой трос. Как правило, такие порывы приходится выбрасывать. Между тем их можно восстановить.

Вначале надо на ощупь определить место обрыва троса. Для этого борт по крышки сгибается по своему периметру и прощупывается. В том месте, где ощущается острый изгиб, трос подвержен упругого сопротивления сгибу. Найденный участок отмечается мелом и разрезается острым ножом по крышки. Ширина разреза 8—10 см. Концы бортового троса извлекаются по стальным проводам и отгибаются вверх. Для того чтобы соединить проволочные концы, необходимо надрезать отожженную стальную проволо-

кой диаметром 1 мм. После этого все концы по очереди соединяют и сиринжают плоскогубцами. Затем разрезанный борт вулканизируют. Отремонтированный таким образом поперечник на мотоцикле М-72 прошла уже 11 000 км без каких-либо повреждений.

Г. ВЛАСОВ,
инженер.

Крымск.

НЕ ОТЪЕДИНЯЯ ШЛАНГА

При накачивании шин для проверки давления, воздуха, в шланг можно применить простое приспособление, показанное на фотографии. Оно дает возможность определить давление, не отъединяя наконечник шланга от вентильного штуцера.

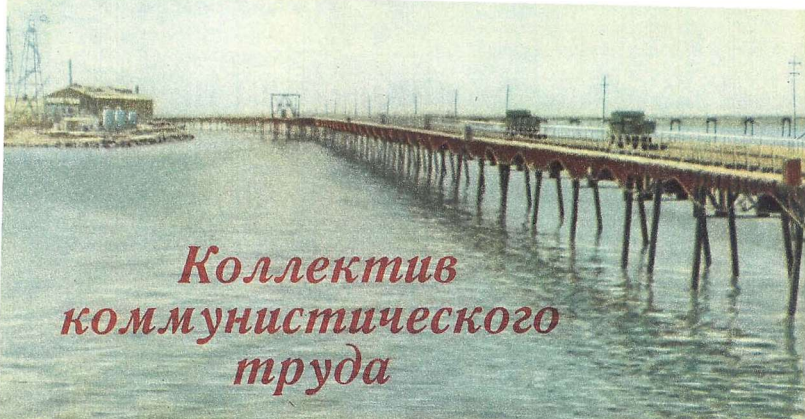
Приспособление представляет собой трубчатый «Г»-образный тройник, сделанный на вентильной длине 30 мм. Наружный диаметр его — 7 мм, внутренний —

3 мм. В среднюю часть тройника впаивается вентиль. Для этого в ней просверливают отверстие диаметром 3 мм. При установке тройника шланг разрезается на расстоянии 100 мм от наконечника.

Это несложное приспособление облегчает процесс накачки в шинах и помогает «сберечь» их.

Б. ЗУЕВ,
автомеханик.





Коллектив коммунистического труда

Прямые, как стрела, дороги. Ни одной рытвины. И все же скорость движения автомобилей не должна превышать... пятнадцати километров в час. Некоторые водители могут мне возразить: так, дескать, не бывает! Но речь идет о не совсем обычных автомобильных магистралях. Они продолжены не по земле, а по морю.

легендарный город на сваях. О том, как тяжел и в то же время нужен был этот труд, сколько мужества и упорства потребовалось от пионеров похода на Каспий, говорит тот факт, что буровым мастерам М. Казарочкину и К. Аббасову, заложившим фундамент первых вышек, были присвоены звание Героев Социалистического Труда.

Верными помощниками в их работе были и остаются водители автомобилей, тракторов, передвижных буровых вышек.

Разрастается город, увеличивается количество вышек, расширяется и транспортный цех. Если в 1953 году а нем насчитывалось всего 25—30 единиц, то сейчас здесь разместилась крупная автотракторная база, состоящая из ста пятидесяти автомобилей, тракторов, подъемников и т. д.

Работа водителей здесь очень специфична. Малейшее неосторожное движение, небрежность — и дело может кончиться гибелью машины и шофера. Даже водителям первого класса, приехавшим с «большой земли», приходится вначале проходить стажировку — с нашими старожилыми, ветеранами руля, обехать по всем улицам города. А их не так мало. Если вытянуть транспортные коммуникации Нефтяных Камней на одну ленту, то ее, пожалуй, можно перебросить с одного берега Каспия на другой.

В начале освоения Нефтяных Камней автотранспорт и тракторный парк не имели в море своей ремонтной базы. Теперь на просторной территории над волнами Каспия построены ремонтные мастерские, гараж, к услугам водителей и ремонтников моторный, вулканизационный, аккумуляторный, плотницкий, сварочный цеха. Имеется автоматизированная мойка. Станочный парк, подъемные механизмы дают нам возможность проводить не только ТО-1 и ТО-2, но и

капитальные ремонты как двигателей, так и автомобилей в целом.

Недавно мы установили стенд для проверки развала и схода колес.

Между водительским составом и ремонтниками зародилась хорошая дружба, основанная на совместной борьбе за высокие производственные показатели. Об этом говорит хотя бы такая цифра: готовность парка составляет 97 проц. Из месяца в месяц транспортно-тракторный цех перевыполняет производственные задания.

Особенно поднялась производительность труда нашего коллектива после посещения Нефтяных Камней Н. С. Хрущевым, который высоко оценил нашу работу. Добрые слова, высказанные в наш адрес Никитой Сергеевичем, воодушевили коллектив на новые трудовые подвиги. И не случайно работникам предприятия было присвоено звание коллектива коммунистического труда.

Это почетное звание носит и наш транспортный цех. Трудно назвать участком работы изыскателей или эксплуатационников, на котором не чувствовался

Воспитанник курсов ДОСААФ С. Аванесов.



Много хлопот у начальника гарнизона Нефтяных Камней А. Усейнашвили и начальника колонны Г. Карганова. На с ними же (слева направо): Г. Карганов, А. Усейнашвили дают очередное задание удальнику коммунистического труда шоферу Н. Рыбанец.

Часто в печати мы встречаемся со словами «рыбки Каспия». Сравнительно недавно в нашем представлении появилось новое понятие — почетное, овеянное романтикой, — нефтяники Каспия.

«Десять лет назад под дном Каспийского моря, примерно на расстоянии трех часов езды на катере от Баку, было открыто новое богатейшее нефтяное месторождение, получившее название «Нефтяные Камни».

Борясь со стихией, в исключительно сложных условиях, нефтяники построили



дальше по сторонам подорожки и помещать бы постороннему водителю состава. Днем и ночью, в шторм и выюгу по эстакадам идут автомобили. Они развозят людей на смены, подвозят трубы, уголь, топливо для двигателей буровых вышек.

Особенно тяжело приходится шоферам в штормовую погоду. А Каспийское море переменилось!

Помню, в одну из ночных смен поднялся ветер, которого еще здесь никогда не видели. Эстакады стали раскачиваться. В нескольких местах сила стихии погнула толстые стальные опоры и полностью эстакад рухнуло в море. Жизнь людей, оставшихся на скажинах, была в опасности. В крошечной тесной кабине водителя подгорели машины вилочные к образившимся обрывам и сигналам людей. Связь можно было поддерживать только по радио. Сутками не выходили шоферы из кабин, подвозили крепеж, инструмент. Стихия была обуздана. Трудно перечислить имена тех, кто отличился в эти шквальные дни. Работали все коммунистически.

Каспийское море — незамерзающее. Но природа ни раз преподносит нам неожиданные испытания. Так, несколько лет тому назад Каспий внезапно затонуло льдом. Глыбы толщиной в несколько метров и протяженностью от трех до пяти километров неумолимо двигались на морской город. Нефтяным Камням еще никогда не грозила столь серьезная опасность. И снова в первых рядах спасителей города были водители: они везли в своих кузовах минометы, из которых расстреливали ледяные поля.

Надолго запомнил труженики морского города факел над Нефтяным Камнями. На одной из буровых неожиданно вспыхнул пожар. Огонь по деревянным настилам эстакады распространялся к нефтяным вышкам и наполненным резервуарам. Двое суток в дыму и огне водители доставляли различные материалы, продукты, медикаменты, горючие для пожарных машин. Некоторые водители получили ожоги в борьбе с огнем, но продолжали делать рейсы за рейсом. И опять нелегко кому-нибудь выдержать, трудно сказать, кто был лучшим.

Но наши водители вдохновенно работают не только в дни штормов, ледовых нашествий, пожаров. Творчески относятся к своей повседневной деятельности, они стараются внести в свой труд новое: ищут и находят пути prolongation срока службы машин, экономии запасных частей, горючего. Так, первое время у нас часто выходили из строя бензобаки. Происходило это потому, что дорожники не успевали закреплять отрывающиеся деревянные настил и концы прогну-

вшихся досок пробивали металл. Мы стали навешивать на баки специальные заслоны. Выход машин из строя прекратился.

В отличие от автомобилей «большой земли», весь наш транспорт, по предположению водителей, оборудован специальными сигнальными лампочками. Это значительно повысило безопасность движения в любое время суток.

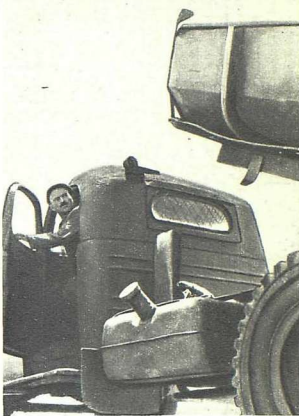
Несмотря на то, что жители Нефтяных Камней отделяют от берега десятки километров, мы не чувствуем этой оторванности. В море есть дворец культуры, где демонстрируются кинофильмы, работают кружки художественной самодеятельности. В просторных двухэтажных зданиях разместились общесты. Их оборудованию могут позавидовать и жители материка. Есть у нас почта, телефон, телеграф, радиоузел.

Позаболитесь строители города и о любителях спорта. В свободное от работы время трактористы, шоферы сканются на волейбольных и баскетбольных площадках, занимаются в специальном зале тяжелой атлетики, гимнастики.

Смена живет в море пятнадцать суток. Но работникам предприятия не приходится заботиться о приготовлении завтрака, обеда. К их услугам столовые, буфеты.

Среди водительского состава у нас широко развнуто движение за овладение вторыми специальностями. Это особенно необходимо в наших условиях. Иной раз из-за плохой погоды своевременно не может прибыть очередная смена. Тогда шоферов, трактористов подменяют ремонтники. Если необходимо выпустить на линию все машины, то на помощь шоферам приходят свободные трактористы. Так, шоферы Имраслов и Измайлов успешно совмещают управление машиной с управлением краном. Водители Кочелаев и Денисов могут выполнять работу моториста на заливночно-промывочном агрегате.

Большую помощь администрации в овладении смежными специальностями оказывает первичная организация ДОСААФ транспортного цеха, возглавляет которую Л. Рыбак. Вот характерный пример. Не раз отмечалась в приказах фамилия С. Аванесова, водителя механического трубовоза. Он приехал на Нефтяные Камни в 1957 году, работал дизелистом. На курсах при первичной организации ДОСААФ он овладел мастерством вождения машины. Таких, как Сергей Аванесов, у нас десятки. По инициативе первичной организации ДОСААФ среди наших водителей развнулось движение за повышение классности. И не далеко тот день, когда машины предприятия коммунистического труда будут



Из месяца в месяц перевыполняет производственное задание шофер самовласта Х. Алиев.

водить только шоферы первого класса. Нам, работникам автомобильного транспорта, как никому другому, близко и понятно стремление искателя черного золота дать стране как можно больше нефти. Нефть — это жизнь наших автомобилей, тракторов, миллионов двигателей. Поэтому, участвуя вместе с нефтяниками в выполнении больших и почетных задач, готовя трудовые подарки XXII съезду нашей любимой партии, мы с особым воодушевлением многими производственными успехи, всеми силами стремимся оправдать высокое звание — звание коллектива коммунистического труда.

Г. ГРИГОРЬЕВ,
начальник транспортного цеха
нефтепромыслового управления
«Гюржянефть».

Нефтяные Камни,
Каспийское море.

На большой бетонированной площадке разместились гараж и мастерские транспортного цеха.

Фото Г. РУФАНОВА.



В. Саркисов — один из лучших водителей.



По всей нашей великой стране проходила Всесоюзная спартакиада, поднимавшая с техническим спортом миллионы новых и девушек. Ее шаги слышны можно увидеть и в минимальном размахе соревнований, и в появлении многих сотен новых спортивных секций и команд, и в рендеции замечательных рекордных достижений.

Старт этой Спартакиады был дан в июне прошлого года на заводах и на фабриках, в учебных заведениях и учреждениях, в колхозах и совхозах. Постепенно расширяясь, Спартакиада охватила города и районы. Затем пришла пора состязаться спортсменам в областях, краях и республиках. И вот настал, наконец, день, когда из 16 миллионов, принявших старт Спартакиады, финишировали три тысячи самых умелых, волевых и ловких.

Не всем из них удалось попасть 24 июня на столичный ипподром, где состоялся торжественный церемониал открытия финальных соревнований (помимо Москвы заключительные встречи проходили еще в 9 городах). Но у тех, кто побывал здесь, долго не изгладится из памяти это волнующее зрелище. Все, что видели на ипподроме участники и многочисленные зрители, среди которых были наши зарубежные гости, руководители оборонно-спортивных обществ социалистических стран — говорило о умственной красоте, привлекательности технического спорта, о многообразии его видов, о том, как далеко шагнул он за последние годы.

«Это был один из самых массовых и ярких праздников, когда-либо проведенных на центральном ипподроме. Призывный звук фанфар возвестил о его начале. Председатель ЦК ДОСААФ генерал армии Д. Д. Лелюшенко и секретарь ЦК КПСС Л. В. Карпинский принимают рапорт командующего парадом. Подъем государственного флага Советского Союза и вот уже заплели маршевую мелодию трубы военного оркестра. Начался парад спортсменов, парад машин и моторов.

В автомобильном трое перед трибунами парад представляли всех родов технического спорта. Для участия в этом шествии спустились на землю воздушные спортсмены: планесисты, бешуны параванов, паратисты, замечательные досафосские летчики, водители вертолетов. Ряд парад оставили в воскресный день водные станции водомоторники и их коллеги — морские многоборцы и аквалангисты. Свои модели — авиационные, автомобильные и судовые — привезли на этот праздник моделисты. В автоколоннах, проследовавших по дорожкам ипподрома, можно было увидеть и радистов и мастеров меткого огня. Но основной, ударной силой этого парада были автомотористы. Их машины наполнили ипподром радостным гулом моторов. Имена многих участников механизированного марша были хорошо известны зрителям. Опоясанные лентами с многочисленными медалями, ехали заслуженные мастера спорта З. Лорент, В. Никитин, А. Новиков, А. Шумилин — неоднократные рекордсмены страны и мира, чья спортивная слава перешагнула границы Родины. Проплыли мимо трибун ракетобразные корпусы гоночных автомобилей, новые спортивные мотоциклы, карты, колонны машин — участники ралли «Москва — Одесса», шеренги москвичских мотоциклистов.

Автомотористы были властителями и второй части праздника, включающей спортивные выступления. На дорожках проходили состязания по мотоциклетному кроссу (с искусственными препятствиями), иппонорме гонки на мотоциклах, скоростные соревнования автомобилистов. Спортивные встречи прошли в острой борьбе. Так, буквально на последней прямой вырвал победу в кроссе перворазрядник из Серпухова Е. Анисимов. Один из самых молодых мастеров спорта Ю. Оленев (Московская область) одержал верх над своим соперником в иппонорме на мотоциклах. Затем надолго дождик заставил автомобилистов. Соревнования «Москвичи» и «Волги», спортивные и гоночные машины поочередно устремились в «бой», а в финале (где стартовали победители каждого заезда) оказалась только одна команда — «Москвичи-407».

Несколько часов продолжался праздник торжественного открытия Спартакиады — праздник молодежи, горячо любящей спорт и технику. А тем временем на трассе моторкросса в Ленинградском парке, в Расторгуеве, гравейной дорожке в Удье и на Химкинском водохранилище уже начались упорные схватки за почетные трофеи Спартакиады.

О том, как проходили эти финальные соревнования, мы расскажем в этом и следующих номерах нашего журнала.



ГЕОГРАФИЯ

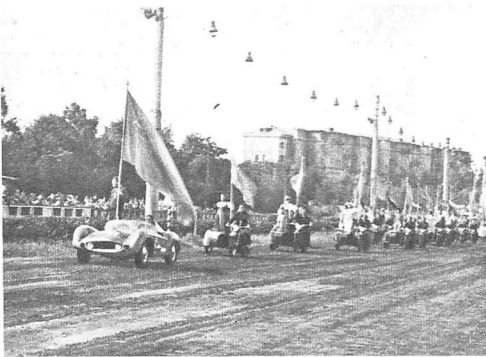
В летописи мотоспорта грузинские гонщики никогда особенно не блистали. Они, как правило, ходили в «середианках» и не являлись конкурентами москвичам, украинцам, спортсменам Прибалтики. Никто из членов команды Грузии не показал феноменальных результатов и в личном зачете первенства страны 1961 года. И все же победа четверки — С. Лиоминиди, В. Григоряна, И. Шония, Г. Колумбагашвили, завоевавших командный кубок в первенстве страны по иппонорме гонкам, была бесспорной и заслуженной. Самые дружные оказались и самыми сильными.

Не было на этих соревнованиях коллектива более сплоченного, чем команда грузинских мотоциклистов. Именно это качество склонило чашу весов в их пользу. Одержанная ими победа особенно почетна потому, что никогда на первенства страны по иппонорме гонкам республика не присылала таких сильных и ровных команд, как на эту встречу. Ведь она была еще и финалом Всесоюзной спартакиады!

В состав команды можно было увидеть не только известных «ипподромщиков», но чемпионов и призеров первенств страны по другим видам мотоциклетных соревнований — ледяной и гравейной дорожке, шоссе-нольцелым гонкам. В. Катонин, В. Хелья, В. Стальгис, В. Кузнецов, Л. Дробязко — одно перечисление этих имен достаточно внушительно. Однако грузинских спортсменов не смущал авторитет соперников и они смело ринулись в бой.

Положение о первенстве 1961 года резко отличалось от прошлогоднего, неудачно исправившего гонки по гравейной дорожке. Составители его, как жется, нашли те формы и принципы проведения соревнований на ипподроме, которые сводят к минимуму элемент случайности и в то же время позволяют сделать гонки по-настоящему интересными, захватывающими.

С
А
Р
Т
А
К
И
А
Д
Ы



СПОРТИВНОГО МАСТЕРСТВА

Программа соревнований включала три этапа: четвертьфинал (где каждый гонщик имел право на две попытки), полуфинал и финал, причем победители определялись не по занятому месту, а по времени прохождения дистанции (четыре круга по 1400 метров). Таким образом, единственным мерил мастерства спортсменов являлась скорость. Время, показанное в четвертьфинале (учитывалась лучшая попытка), шло в командный зачет и для определения участников полуфинала личного первенства.

С самого начала стало ясно, что грузинские спортсмены делают ставку на командную победу. В первой попытке мастер спорта В. Григорян, выступавший в классе мотоциклов до 350 см³, сумел на финише настигнуть В. Кузнецова и показать второе время дня. Такой результат был солидным вкладом в командный зачет и обеспечивал Григоряну право бороться за золотую медаль. Если бы спортсмена больше интересовал личный результат, он, наверное, не предпринял бы второй попытки, а предпочел поберечь силы и машину для решающих заездов на звание чемпиона (многие, кстати, так и поступили). Но Григорян решил по-другому и вышел на старт второго четвертьфинального заезда. Точно так же поступил Г. Колумбегашвили (в классе 500 см³), имевший лучший результат в первой попытке (3 мин. 31,2 сек.). Дружные усилия всей четверки и принесли грузинским гонщикам желанный успех.

На втором месте в командном зачете остались спортсмены Москвы. Они лидировали в первый день соревнований, но затем не выдержали натиска темпераментных южан. Три года назад столичные гонщики завоевали на первенстве командный приз, но с тех пор их преследуют неудачи.

Неожиданным и радостным был успех гонщиков Казахской республики. В первый день они выступили посред-

ственно. Зато на следующий, усилиями способного перворазрядника А. Гетмана и мастера спорта В. Даврана, команда поднялась с шестого на третье призовое место, опередив украинцев и латышей. На шестом месте оказался коллектив Таджикской республики.

Итоги командного первенства по ипподромным мотогонкам убедительно свидетельствуют о том, что у нас в стране расширяется «география» спортивного мастерства мотоциклистов. Спортсмены союзных республик представляют теперь грозную силу, с которой приходится считаться признанным лидером мотоспорта.

*

О растущей силе периферийного мотоспорта говорят и итоги личного первенства.

Когда-то можно было не сомневаться в том, что сильнейшими будут москвичи или ленинградцы, рижане или таллинцы. Но на этот раз все было иначе. Обладателем золотой медали в классе до 125 см³ стал уральский спортсмен, воспитанник Свердловского автомотоклуба ДОСААФ И. Клеванов. Никто из зрителей не был знаком с ним даже заочно. Между тем молодой перворазрядник проявил незаурядное тактическое мастерство в борьбе с сильнейшими противниками. Он умно провел все заезды, сохраняя силы для финала. И в результате был первым, показав лучшее время для своего класса (4 мин. 22,2 сек.). Второе и третье места достались украинцам М. Сегову и Ф. Шахматову.

Столь же неожиданна была победа симферопольца Н. Ткачева. Два года назад на гравельных гонках в Уфе он никак не мог совладать со своим 50-сильным «ЭСО» и занял предпоследнее ме-

сто. Время, видно, не прошло для него даром. Он многому научился у ведущих гонщиков. И сейчас мы увидели сложившегося мастера, в совершенстве знающего технику, умеющего выжать из нее все возможное. Украинского спортсмена не смутила осечка в первом заезде, когда отказала машина. Быстро устранив неисправность, он во второй попытке показал хороший результат — 3 мин. 25,6 сек., а в полуфинале и финале был недаром замеченный второе место Л. Дробозко проиграл победителю около 100 метров.

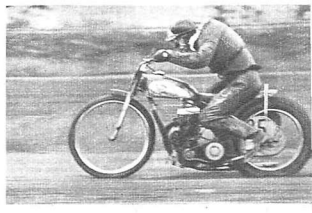
Наиболее блистательную победу в финале одержал самый молодой участник, мастер спорта Ю. Оленев (Московская область). Сначала он выступал в классе до 350 см³. Здесь превосходство Оленева было бесспорным. Каждый старт приносил ему красивую победу, а в финале — заслуженную золотую медаль чемпиона (его время 3,35 — было лучшим в этом классе). Серебряная медаль досталась В. Кузнецову (Москва), бронзовая — прошлогоднему чемпиону страны В. Успенскому (Владивосток).

Большую силу воли продемонстрировал Ю. Оленев и на следующий день, когда он стартовал в классе мотоциклов до 500 см³. В первом же четвертьфинальном заезде гонщик попал на повороте под «грязевую шпирь», но не потерял присутствия духа — «всплут» он прошел вираж, на ходу откинул очки и закончил заезд с хорошим результатом. А в финале Оленев сумел завоевать бронзовую медаль. Ему же был вручен приз журнала «За рулем», предназначенный для самого молодого гонщика, показавшего лучший результат в четырех заездах.

В классе до 175 см³ пальма первенства досталась чемпиону страны по шоссейно-кольцевым гонкам В. Катонину (Москва). Бесспорно, он мастер высокого класса. И все-таки неизвестно, как сложилась бы борьба, если бы все участники финала выступали на таких же мощных мотоциклах, как и победитель. Уникальная гоночная машина, на которой стартовал московский спортсмен, обеспечила ему преимущество. И, может быть, поэтому не выступление лидера, а борьба двух других гонщиков в этом классе оказалась в центре внимания зрителей. Их захватил поединок грузинского перворазрядника И. Шония и иркутского мастера Б. Серебряна.

Обладатель двух медалей, мастер спорта Ю. Оленев.

Фото В. ДОВГАЛЛО.



никова. Ни в полуфинале, ни в финале до самого конца невозможно было сказать, кто из них окажется впереди. Лишь в решающем заезде серебрянная медаль досталась иркутчанину.

Итак, в списке новых чемпионов страны, за исключением В. Катомина, оказались молодые спортсмены. Показательно, что именно им достались призы Спартакиады, которая отличалась не только массовым размахом соревнований, но и рождением новых спортивных талантов.

С радостью и нетерпением собирались в Москву участники финальных соревнований по ипподромным гонкам. Каждый из них горел желанием продемонстрировать свое мастерство в столице, а заодно и поучиться, посмотреть, как надо проводить такие соревнования. Увы, в этом отношении разочарования начались еще до начала первенства. Назначенная тренировка из-за нераспорядительности дирекции соревнований была сорвана. И хотя формально ее провели за два часа до начала гонок, пользы она, разумеется, не принесла.

Но самым неприятным было то, что дорожка московского ипподрома оказалась плохо подготовленной к мотоциклетным соревнованиям. Огненные участники бетона с выбоинами и ямами на выражах обусловили большое количество падений, которые внесли свои несправедливые коррективы в ход борьбы и отравили настроение многим участникам.

Среди них нашелся один — речь идет о Сергее Старых, — позволивший себе неэтичный поступок. Потерпев неудачу (он упал в одном из заездов), Старых пытался продолжить соревнования не на заявленном, а на другом мотоцикле. Судейская коллегия аннулировала его результат. Но, думается, что на этом нельзя поставить точку. Трудно предположить, что такой опытный спортсмен, как С. Старых, сделал подлог по незнанию правил. Скорее всего он рассчитывал, что его действия останутся незамеченными.

Подобное происшествие на первенстве страны говорит о том, что в среде мотоспортсменов еще не создана атмосфера нетерпимости по отношению к нарушителям спортивной этики. А такая атмосфера — необходимое условие успеха в спорте.

М. ТИЛЕВИЧ.

На трассе Московского ипподрома. Финальный заезд в классе 175 см³.
Фото Ю. КЛЕМАНОВА.

УРОКИ Закарпат

Первенство СССР по автомобильному ралли разыгрывалось в нынешнем году на трудных горных трассах Закарпатья. Уже это обстоятельство само по себе говорит о многом, так как наши спортсмены, как известно, имеют еще мало опыта в соревнованиях на таких трассах. Положение осложнялось еще и тем, что путеводителем для участников оставался «Атлас автомобильных дорог СССР», карты которого мелки по масштабам и не всегда точны. Поэтому судейской коллегии пришлось составить более подробную схему трассы.

Но самой большой «неприятностью» для участников оказалось плохое состояние дорог, изобилующих ухабами, выбоинами, объездами. И тут выявились одно характерное обстоятельство — нежданно-негаданно больше всех «пострадал» от этого опытные раллисты. Чем это объяснить? По-видимому, тем, что многие наши признанные лидеры в этом виде соревнований, избалованные хорошими дорогами, спасовали перед трудностями, между тем как шоферы-практики, даже мало выступавшие в ралли, оказались более закаленными и выносливыми.

Спортсмены Московского завода малолитражных автомобилей (к их числу принадлежал и наш экипаж) предавались, что предстоящие соревнования будут очень сложными и трудными, и не жалели ни сил, ни времени, чтобы как следует подготовиться к ним. Надо было прежде всего тщательно проверить каждый узел автомобиля, предусмотреть все до самых нештатных, на первый взгляд, мелочей. Наш экипаж выступал на стандартном автомобиле «Москвич-407». Единственным отличием в нем являлся дополнительный запасочный бак на 65 литров, который служил вместо обычных канистр.

На нашей машине установлен специальный спидометр пропорционального образца со счетчиком, который сбрасывает показания до нуля. Он облегчает контроль за пройденным километражем между двумя КВ и упрощает расчеты.

В своей штурманской практике я всегда веду все расчеты по астрономическому времени. В пути это, быть может, несколько усложняет задачу, но зато позволяет отойти от КВ, дает столь важную здесь экономичность времени.

На этих соревнованиях впервые применялись условия пенализации, по кото-

рым за опоздания на КВ начислялись штрафные очки, без предоставления льготного времени; на пенализировалось лишь прибытие на пункты КВ раньше указанного времени в пределах 3 минут. Все это заставляло нас призадуматься над тем, как добиться предельной четкости действий при столь строгих условиях. Я составил график движения с интервалом в 5 км.

Наш заводской спортсмен, мастер спорта В. Кронин, для облегчения своей задачи использовал специальные диски, на которых наносились километраж. Таких дисков было много — с разницей в один километр. В центр такого диска он вставлял часы. Это, безусловно, очень хорошее приспособление, упреждающее необходимость каких-либо расчетов, потому что часовая стрелка одновременно указывает в этом случае и время, и пройденное расстояние. Но пользоваться им можно только при очень точных часах; кроме того, при таком способе не возможен контроль на дистанции и ошибку часов уже не исправшишь.

Для спортсменов нашего завода трудности настоящего первенства усугубились еще тем обстоятельством, что мы прибыли в Ужгород буквально за несколько часов до начала соревнований и включившись в них, можно сказать, с ходу, едва успев проверить машины после пробега в две тысячи километров от Москвы. И уж, конечно, никто из нас не успел отдохнуть перед стартом.

Первый сюрприз ожидал участников уже, так сказать, на первых шагах — соревнования начались скоростной кольцевой гонкой с очень жестким нормативом. В него уложилось всего три стандартных автомобиля нашего класса и ни одного автомобиля класса до 2300 см³. Даже «Волга» едва выполнила заданные нормативы. Поэтому мы с моим напарником Н. Сучковичем были очень довольны своим результатом (23.06) в кольцевой гонке, который оказался лучшим в классе «Москвичей». Начало было хорошим!

Мне, как участнику, конечно, трудно рассказать о всех перипетиях борьбы последующих трех дней, но многое из того, что произошло с нашими экипажами, было характерным также для других экипажей и может помочь представить общую картину соревнований.

Итак, старт дан. С интервалом в две минуты автомобили уходят на трассу. Уже пройден первый пункт КВ. Начинать понимать, что трудностей будет еще больше, чем мы ожидали. С наступлением темноты отсутствие карт очень сильно осложнило движение через перекрестки и развилки. Дорога все время петляла в горах, порывал следуют за порывами, а покрытие ее все время ухудшается. Ко всему этому, в первую ночь прибавился ураганный ветер, валивший большие деревья и телеграфные столбы на дорогу. Затем начался ливень. К трем часам ночи мы прошли около 800 км, не получив ни одного штрафного очка.



кой трассы

ЗАМЕТКИ УЧАСТНИКА ПЕРВЕНСТВА СССР ПО РАЛЛИ

После заправки бензином и маслом мой напарник, Николай Сучков, желает мне успеха и приветливо машет вслед рукой. Отсюда начинается второй участок ралли, который, согласно Положению, предстояло пройти только одному из водителей. Перед уходом на трассу надо было выполнить несколько упражнений по программе скоростного фигурного вождения, которые впервые проводились в ночное время, при освещении лишь стандартными фарами и подфарниками. Я выполнил эти упражнения с хорошим временем (93 секунды) и устремился на трассу. Этот участок пути был для меня трудным — ведь здесь спортсмен, оставшись в одиночестве, сам себе и водитель и штурман, не только посоветовать, но даже и переключиться словом не с кем. А это иногда так необходимо!

Мое «одиночество» не обошлось даром: в одном месте на перекрестке я свернул вправо и вскоре... пришлось возвращаться. Время было потеряно, и на этом участке я получил девять штрафных очков. С горечью сообщая Сучкову о своей неудаче, когда мы вновь объединяемся. Он подбадривает меня, говоря, что еще больше половины трассы впереди и нельзя падать духом.

Трасса третьего участка совпадала с трассой первого участка, только движение шло в обратную сторону. Это было не очень трудно, но зато на следующем участке идет один Сучков, а я отдыхаю; и тут оказалось, что ждать и возобновляться за товарища еще труднее, чем самому ехать за рулем. К тому же я узнал, что вторая машина из состава нашей клубной команды заблудилась на трассе и проехала секретный КВ. Поэтому мы вышли из командного зачета.

Беспокоен сон спортсмена накануне старта, а во время соревнований тем более. И за час с лишним до того, как должен вернуться Николай, я уже прохаживаюсь у входного КВ. Не я один здесь — многие с волнением вглядываются вдаль, откуда должны появиться участники. Вот и наш автомобиль под номером 19. Мой партнер прибывает точно по графику, хотя и ему не удалось избежать в пути небольшой задержки, стоявшей нам еще нескольких штрафных очков.

Снова мы вместе. Остается последний участок ралли. Николай уже вторые сутки не смыкал глаз, но несмотря на усталость, он решает и дальше оставаться за рулем, а в моих руках — часы, график, схема и атлас дорог.

И вот, наконец, долгожданный контрольный пункт: мы возвращаемся в Ужгород. Остается последняя кольцевая гонка. Она прошла для нас без особых приключений — и был в общем итоге мы получили за скоростные соревнования 110,6 очка, а за дорожные — 30 очков, т. е. всего 140,6 очка. У экипажа С. Тенишев — Н. Ионкин несколько лучший результат в скоростных соревнованиях (108 очков), но зато они набрали больше штрафных очков в дороге и в результате победа за нами: Николай

Сучков и я становимся чемпионами страны и чемпионами Спартакиады по ралли. Не скрою, что я счастлив. Николай такое чувство ощущает не впервые: в прошлогоднем первенстве СССР он также был победителем. Накануне старта, отправляясь, по обычаю, вместе с другими чемпионами, чтобы поднять флаг соревнований, он мне шепнул: «Не так важно поднять флаг, как опустить его» — как известно, опускают флаг уже чемпионы новые. И вот мы, вместе с другими новыми чемпионами страны и победителями Спартакиады опускаем флаг. В классе автомобилей до 2300 см³ это — ленинградцы И. Гальперин и Н. Яковлев, в классе свыше 2300 см³ — рязане Я. Стонис и Ф. Машкевич, в классе специально подготовленных автомобилей — литовцы П. Штасис и В. Лаукаускас.

Результаты в личном зачете, однако, лишь частично отражают итоги первен-

бу, и тем не менее вдру: оказались победителями. Мне хочется сказать по этому поводу несколько слов. Победа команде Туркменской ССР явилась, безусловно, результатом высокой сплоченности коллектива и большого его воли к победе. По этим показателям туркменские раллисты далеко опередили многие признанные коллективы, что и принесло им заслуженный успех. Но в спорте не менее важно и личное мастерство, стремление к совершенствованию. А в этом отношении результаты отдельных туркменских спортсменов прямо-таки настораживают. Достаточно напомнить лишь то, чему мы сами являлись свидетелями.

По воле жребия две машины из туркменской команды (все они выступали на «Москвичах-407») оказались нашими соседями — у нас был номер 19, а у них 17 и 21. И вот, зная о том, что мы



В программу соревнований входили гонки по бетонной кольцевой трассе.

ства СССР по ралли 1961 года, которое, как известно, было также и финалом Спартакиады по техническим видам спорта. Основным и наиболее важным показателем здесь был, разумеется, командный зачет и прежде всего — итоги борьбы между командами двенадцати союзных республик, Москвы и Ленинграда. А в этом зачете исход соревнований был совершенно неожиданным — победила молодая команда Туркменской ССР, три зачетных экипажа которой набрали в общей сумме 197 марок, т. е. в 6 раз больше, чем сильные команды Эстонской ССР, Латвийской ССР и Москвы, занявшие последующие места. На пятом месте оказалась команда Литовской ССР и на шестом — команда Ленинграда.

Туркменские спортсмены впервые приняли участие во Всесоюзных соревнованиях по ралли. Они имели мало опыта, слабо знали штурманскую служ-

бу, и тем не менее вдру: оказались победителями. Мне хочется сказать по этому поводу несколько слов. Победа команде Туркменской ССР явилась, безусловно, результатом высокой сплоченности коллектива и большого его воли к победе. По этим показателям туркменские раллисты далеко опередили многие признанные коллективы, что и принесло им заслуженный успех. Но в спорте не менее важно и личное мастерство, стремление к совершенствованию. А в этом отношении результаты отдельных туркменских спортсменов прямо-таки настораживают. Достаточно напомнить лишь то, чему мы сами являлись свидетелями.

По воле жребия две машины из туркменской команды (все они выступали на «Москвичах-407») оказались нашими соседями — у нас был номер 19, а у них 17 и 21. И вот, зная о том, что мы



Автор публикуемой статьи, победитель первенства СССР по ралли в классе I В. Щапельев за рулем автомобиля на трассе соревнований.

Все это говорит о том, что метод «копирования» в ралли таит в себе весьма серьезные опасности и добиться на этом пути настоящего закономерного успеха нельзя. Туркменские товарищи не должны обольщаться своей победой, ее следует рассматривать как стимул для дальнейшего овладения трудным мастерством раллиста.

Итак, соревнования закончены. Они, безусловно, послужили хорошей школой для участников, помогли им повысить мастерство вождения в горных условиях. Особенно важно то, что трасса и условия соревнований были выбраны с учетом международных встреч, предстоящих в будущем году.

Два замечания хочется сделать в адрес организаторов соревнований. Во-первых, мне кажется, что три дня и две ночи безостановочного движения — это слишком большая нагрузка для спортсменов. Тем более это почувствовалось в Ужгород, где дирекция соревнований (С. Л. Бескравыйкий) вообще не проявила необходимой заботы о спортсменах — плохо было поставлено дело с питанием и доставкой к месту отдыха, в котором все так нуждались после первого кольца; нечетко была организована и заправка бензином. Как участник большинства ралли, проведенных за последние годы, я убежден, что в течение соревнований нужен отдых на 3—4 часа, как это практикуется, например, в международном ралли «За мир и дружбу».

Во-вторых, надо сказать, что служба времени на этих соревнованиях тоже была не всегда на высоте. Некоторые судьи на КВ пользовались часами без большой секундной стрелки, а кое-где даже своеобразной комбинацией будильника и секундомера. Это приводило порой к ошибкам при фиксировании времени прохождения дистанции участниками. А ведь на ралли каждая секунда дорога!

В. ЩАПЕЛЁВ,
мастер спорта, чемпион СССР
по ралли 1961 г.

ПЕРВЫЙ СТАРТ

Успех микроавтомобиля «Запорожец» на первенстве РСФСР по ралли.

Известие о том, что «Запорожец» будет стартовать на первенство РСФСР 1961 года по автомобильному ралли, было встречено участниками и судьями по-разному. Многие советовали и не пытались вступать в борьбу с более мощными «Москвичами». Однако вскоре отношение к «Запорожцу» изменилось. Многочисленные зрители, встречавшие участников у пунктов КВ, с большим нетерпением ждали микролитражки. И, как правило, «Запорожец» не заставлял себя ждать. Добротная машина прошла всю дистанцию без всяких неполадок. Надежный двигатель и удачная конструкция ходовой части позволяли держать на плохих дорогах большие скорости, зачастую недоступные для «Москвича». На участке трассы после села Дивное шедший следом за «Запорожцем» экипаж «Москвича» пытался догнать микроавтомобиль, чтобы сверить график. Но «сделать это водителем «Москвича» удалось только на следующем КВ.

В качестве дополнительных соревнований судейская коллегия включила гонки по ипподрому, скоростной подъём, слалом и составные по фигурному вождению. Конечно, в гонках по ипподрому и в скоростном подъёме «Запорожцу» было трудно тягаться с «Москвичами», в классе которых он был заявлен. Однако результат, показанный экипажем микролитражного автомобиля в скоростном подъёме на холм, не уступал тем, которые добились экипажи «Победа». А в слаломе и фигурном вождении преимущество юркого «Запорожца» было очевидно.

Окончательный результат соревнований превзошел все ожидания — экипаж «Запорожца» показал лучший результат во всех классах автомобилей.

К сожалению, соревнования не обо-

шлись без недоразумений и накладок, которые становятся — увы! — типичными для ралли.

Сколько говорилось о необходимости иметь хорошие часы на пунктах контроля времени! Но и в этот раз на КВ в городе Черкасске использовались такие «хронометры», как старые будильники и даже... шахматные часы.

Неприятное впечатление произвел тот факт, что для поднятия флага соревнований не был приглашен прошлогодний чемпион РСФСР по ралли, мастер спорта П. Казьмин, выступавший вне конкурса. Кстати, о выступлениях вне конкурса: три экипажа Москвы не смогли получить разрешения выступить хотя бы в личном зачете, не говоря уже о командном. В то же время спортсмены Ленинграда участвовали в соревнованиях на равных правах со всеми, правда, под маркой «Ленинградской области». Создается впечатление, что в этом вопросе не было проявлено достаточной принципиальности.

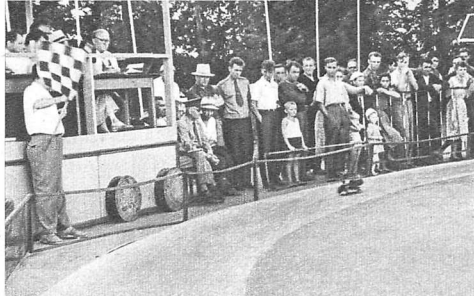
Удачно выбранная трасса требовала от спортсменов максимального напряжения. Малейшее ослабление внимания приводило к неприятным последствиям, как это случилось, например, с опытным раллистом, мастером спорта Б. Боршнянским (Калининградский АМК). По разным причинам не финишировало 11 автомобилей из стартовавших 36. Неполадки в основном были у экипажей из Питягорска Л. Кардецкий и М. Хлебникова, впервые участвовавшие в соревнованиях такого масштаба, заняли шестое место в классе «Москвичей».

Первенство РСФСР и победу в республиканской Спартакиаде завоевала команда Саратовской области.

Среди коллективов физкультуры сильнейшей оказалась вторая команда Калининградского автомото клуба ДОСААФ. В личном зачете абсолютно лучший результат был показан выступавшим вне конкурса на автомобиле «Запорожец» В. Столбовским и автором этих строк. В классе автомобилей «Победа» первое место завоевал экипаж в составе В. Недопекина и С. Чурилова (Московская область), в классе автомобилей «Москвич» первенствовали Л. Рабинович и В. Боровик (Ленинградский совнархоз) и в классе автомобилей «Волга» — Ю. Игнатенко и Ф. Тимир-Булат (Краснодарский край).

Ю. МИХАЙЛОВ,
мастер спорта.

На пункте контроля времени пойма.
Фото Ю. КЛЕМАНОВА.



АВТО- модельное многоборье

Никогда еще автомоделный спорт не выглядел так празднично, как в июле этого года. Здесь на бетонной дорожке разыгрывался финал Спартакиады по техническим видам спорта среди автомоделистов.

Встреча конструкторов миниатюрных автомобилей в нынешнем году носила исключительно упорный характер. Ведь очки, «заработанные» автомоделистами, влияли на результаты общекомандного первенства. Помимо приза, который разыгрывается ежегодно, команде-победительнице на этот раз вручался и кубок Спартакиады. Претендентов на этот спортивный трофей было достаточно. Моделлисты из четырнадцати союзных республик, городов Москвы и Ленинграда привезли в Старгору свои лучшие автомоделки. Впервые приняли участие в этом модельном многоборье спортсмены Грузии, Литвы, Молдавии.

Тринадцать мастеров спорта, 76 разрядников и 27 новичков представили технической комиссии 115 моделей. Среди них — полумакеты с двигателями внутреннего сгорания 1,5 и 2,5 см³, гоночные модели всех кубур, радиоуправляемые модели и др.

В отличие от прошлых лет полумакеты и радиоуправляемые модели получили на техническом осмотре более высокие поощрительные баллы.

Так, грузовой автомобиль, построенный Г. Горюховатским (Киргизия), получил 62 балла. Модел Ленинградца В. Сакуна была оценена в 56,5 балла. Среди полумакетов с рабочим объемом двигателя 2,5 см³ следует отметить модели В. Латовца (РСФСР), Л. Зайца (Таджикистан), С. Казанкова (Москва), Н. Приходченко (Украина) и др.

Но одно дело — технический осмотр, а другое — гонки на корте. Ведь по правилам соревнования, если полумакет не завоевал дистанцию, все поощрительные баллы аннулировались. Как же проходила борьба на корте?

Перед ходовыми испытаниями полумакетов класса 1,5 см³ особенно волновались победители первенства 1960 года — москвичи, ожидавшие «сюрпризов» со стороны своего постоянного противника — команды РСФСР. Но к удивлению всех, модель перворазрядника Ю. Степанова принесла команде Москвы

штрафные очки, а полумакет Ю. Казанкова (РСФСР) был на финише лишь седьмым. Первое место завоевала модель ленинградца В. Сакуна, второе — Г. Давенчуса (Латвия), третье — С. Чайкова (Киргизия).

Не менее упорным было состязание полумакетов класса 2,5 см³. Здесь лидировала команда Российской Федерации. Москвичи вышли на второе место.

Наибольшее количество гоночных моделей стартовало в классе 2,5 см³. Гоночная модель, сконструированная В. Якубовичем (РСФСР), прошла дистанцию со скоростью 125 км/час и принесла команде первое место. С несколько меньшей скоростью пробежала 500 метров модель Е. Ляшенко (УССР).

Интересно проходило состязание пятикубовых гоночных моделей. Модел мастера спорта рекордсмена СССР Б. Ефимова (Москва) развила скорость 138,461 км/час. Со скоростью свыше 125 км/час закончили дистанцию модели О. Гренко и В. Якубовича (РСФСР).

Кто же завоевал кубок Спартакиады? В результате напряженной спортивной борьбы на первое место вышла команда РСФСР, набравшая в комплексном зачете пятнадцать баллов. Второе место заняла команда Латвии (26 баллов), третье — спортсмены Киргизии. Москвичам пришлось довольствоваться четвертым местом.

Помимо состязаний автомоделей на 500-метровой дистанции (командный зачет) была проведена двухминутная гонка и автомоделные ралли в личном зачете. Гонку выиграли С. Казанков, А. Давыдов, Б. Ефимов (модели классов 1,5, 2,5 и 5 см³). В ралли наименьшее отклонение от заявленной скорости дала модел Ю. Степанова (Москва). Среди моделей с электрическими двигателями наивысший результат был достигнут старейшим автомоделом страны — мастером спорта А. Иевским (РСФСР).

Каждый моделист, принимавший участие в финале Спартакиады, имел право дать старт своей модели и в заездах на установление рекордов Советского Союза. В классе 1,5 см³ на дистанциях 500 и 1000 метров рекорды установила модел С. Казанкова (Москва) показав скорость 109,756 км/час и 107,784 км/час.

Отличными результатами подтвердил звание сильнейшего моделиста и моск-

вич Б. Ефимов. Его модел с пятикубовым двигателем установила три рекорда СССР на дистанциях 1000, 2000 и 5000 метров. Судьи зафиксировали результаты: 140,625 км/час; 133,828 км/час и 130,813 км/час.

На десятикилометровой дистанции победила модел 1,5 см³, построенная мастером спорта А. Сухановым.

При сравнении этих результатов с прошлогодними бросается в глаза увеличение скоростей; отсюда также, что повысился процент финишировавших моделей. Однако нельзя умолчать и о недоработках наших спортсменов. Занимаясь форсированием двигателя, подбором и составлением горючих смесей, они не уделяли достаточного внимания ходовой части моделей, не позаботились о надежности колес. Это привело к тому, что, развивая большие скорости, моделли сходили с дистанции из-за поломок ходовой части.

На многих моделах были установлены двигатели с калильным зажиганием. Для их запуска необходимы хорошие аккумуляторы. К сожалению, в продаже их нет.

А автомоделное многоборье показало, что 1961 год не пропал для моделистов даром — сделан еще шаг на пути к овладению мастерством в этом сравнительно новом виде спорта.

Г. ШПРЕРЕНГ,
зам. главного судьи.

Фото В. ДОВГАЛЛО.

В. Сакун (г. Ленинград) на старте.



ФАВОРИТЫ ВЫНУЖДЕНЫ ПОТЕСНИТЬСЯ

Нелегкий путь пришлось пройти спортсменам-водномоторникам в борьбе за право выступить на финальных соревнованиях спартакиады по техническим видам спорта. В программу этих соревнований входили гонки скутеров СИ-175 и СА-250, мотолодок МА-250, а также глассеров ГА-250 на дистанцию в 1 и 10 км.

Впервые в крупных водно-моторных соревнованиях были представлены не только признанные фавориты голубых дорожек — команды Москвы, РСФСР, Латвии, Украины, но и коллективы таких «сухопутных» республик, как Казахстан, Туркмения и др.

Команду Украины составляла почти исключительно молодежь, которая на розыгрыше первенства республик оставила позади признанных асов. Довольно успешно выступили украинские спортс-

мены и в финале. Отличную технику и мастерство продемонстрировал юный Валерий Ридер, победивший в заезде скутеров класса СИ-175 и выполнивший норму мастера спорта. Показанная им скорость 78,091 км/час лишь немногим ниже всеоюзного рекорда.

В числе призеров класса СИ-175 впервые оказались представители Армении — А. Галстян и Р. Африкян, занявшие соответственно второе и пятое места и проложившие тем самым путь к победе своему коллективу в командном зачете. Армянских спортсменов отличали смелость и мастерство выполнения поворотов на больших скоростях.

В гонке 2 X 10 км первое место выиграл представитель Белоруссии Б. Радько.

Интересно отметить, что в число призеров не попал ни один представитель команд Москвы и РСФСР, хотя в распо-

ряжении этих коллективов имеется отличная материальная база.

Борьба в следующем номере программы — заезде скутера СА-250 — еще больше обострилась. От Москвы здесь выступили неоднократные чемпионы и рекордсмены страны Г. Пенько и В. Петрухин.

В этом классе к участию в соревнованиях допускались суда только с отечественными или самодельными двигателями, поэтому выступление Пенько и Петрухина — инженеров-машинистов, создавших в прошлые годы своими силами ряд гоночных двигателей, ожидалось с особым интересом. Однако москвичи выполнили свою задачу лишь наполовину: успех В. Петрухина, бывшего первым на обеих дистанциях и награжденного призом журнала «Смена», не сумел подкрепить Г. Пенько, оказавшийся за чертой призеров. Самоотверженно боролся за победу в этом классе украинский гонщик Лебедь, выступавший на самодельном моторе. Дважды лидировал он в заезде, но оба раза его постигла неудача: спортсмен никак не мог прироваться к химкинской волне и вылетал из скутера.

В командном зачете гонки в классе СА-250 принесли успех латышам, которые заняли три призовых места. Особенно следует отметить Я. Витолиньшу, выступавшего на судне с форсированным двигателем «Москва».

После двух номеров программы лидерами оказались команды Армении и Латвии. Причины бурного натиска периферийных команд и молодых спортсменов кроются, с одной стороны, в росте массовости, а с другой — в улучшении материальной части. Теперь моторы «Дельфин» уже не редкость в большинстве периферийных команд. Новая современная техника привела к росту средних скоростей, которые неуклонно приближаются к рекордным.

Звезды мотолодок МА-250 выдвинули в группу лидеров еще одну команду — спортсменов Ленинграда. На обеих дистанциях от начала и до конца лидировали Ю. Смирнов и З. Атаманова, награжденные призом журнала «За рулем». За второе место упорно боролись тульские спортсмены — супруги Кузнеценко и латыши А. Луропс и Я. Аюлов. В десятикилометровых гонках туляки пришли вторыми, проиграв ленинградцам всего лишь несколько секунд, а в километровой вынуждены были довольствоваться третьим местом. Все эти три кипища выступили на моторах «Москва».

Борьба за победу в технических видах спорта, как известно, начинается задолго до решающих заездов. У верстака, за чертежным столом развивается заочный поединок технических идей, инженерного чутья и спортивного опыта.

Непрерывен и беспокоен был поиск новаторов, занятых решением проблемы скорости. Лидеры соревнований при технической подготовке моторов, наряду

Победители заезда на 10 км на моторных лодках механик Ю. Смирнов и водитель З. Атаманова.



с увеличением окон, повысили степень сжатия до 8—8,5 и прибегли к полировке газозаводных трактов и подводной части. Ленинградцы в целях сокращения потерь мощности при тренингах сняли отключающую помпу, а туляки пошли еще дальше, удалив шестерню заднего хода и крыльчатку. Кроме того, туляки отказались от пружинной подвески мотора, заменив ее на жесткую. Это позволило им всегда сохранять точность установки двигателя относительно корпуса, что, как известно, положительно влияет на тягу винта.

Наиболее значительной переделке подвергли свой мотор латыши. Они дополнительно расточили диффузор, изменили редукцию, ввели дополнительный канал охлаждения в зоне свечи и установили масляную для смазки коренного подшипника.

Однако решающими факторами, повлиявшими на исход борьбы в группе лидеров, по-прежнему были тщательность и качество общей подготовки материальной части, ее безотказность.

Особое следует сказать о глассерах, которые принадлежат к сравнительно мало распространенному у нас типу судов. При сооружении их приходится сталкиваться с рядом инженерных проблем, поэтому звезды глассеров представляли помимо чисто спортивного и технического интереса.

К сожалению, подавляющее большинство их было передано из скутеров. Нежелание и боязнь разрабатывать новые типы корпусов для глассеров, по-видимому, являются одной из причин скромных результатов, показанных на этих судах.

В финальных соревнованиях вообще удалось познакомиться только с двумя новыми оригинальными типами корпусов — скутером конструкции Кременчугского клуба ДОСААФ, на котором выступал В. Ридер, и глассером Крашенникова (Ленинград). Оба корпуса представляли безусловный интерес, особенно скутер, который, как показали сравнительные испытания, по своим ходовым качествам превосходит лучшие иностранные образцы.

Когда были подведены итоги спортивной борьбы, оказалось, что победила команда Армении, на втором месте — спортсмены Ленинграда, на третьем — украинцы.

Б. ГИБНЕР,

На снимках: сверху — напряженный поединки скутеристов, внизу — мотолодки в предстартовой готовности

Фот. В. ДОВГАЛЛО.



ОБ ЭТОМ НЕЛЬЗЯ УМАЛЧИВАТЬ

Соревнования водномоторников, входившие в финал Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, собрали в Москве сильный состав. Они ожидали периферийными спортсменами как большой праздник, как экзамен на спортивную зрелость и как своеобразные курсы, где можно научиться не только мастерству вождения судов, но и организации соревнований. К сожалению, этот праздник был испорчен.

Руководители Центрального Морского клуба ДОСААФ безответственно отнеслись к подготовке этого первенства. Например, командант соревнований, работник клуба Меркулов ни разу не соизволил почтить их своим присутствием. Начальник дистанции Романов не был в состоянии познакомиться с «голубой трассой», потому что сам не знал ее. В результате на первом же этапе в классе СИ-175 по вине судей большинство участников вместо пяти кругов, прошло лишь четыре. В этих условиях определить победителя не представлялось возможным, и заезд пришлось переиграть на следующий день. Романов был отстранен, но сменивший его другой представитель морского клуба Калинин оказался не лучше своего предшественника. По его вине старты задерживались на час и даже больше: то не оказывалось ракет, то на дистанции не было «чистой» воды, то никак не удавалось разыскать представителей спасательной службы.

Судьи 1-й и 2-й категории, выделенные клубом, оказались явно не на высоте положения. Так, судья при участниках Винников не знал своих обязанностей, и кроме того, позволил себе явиться на соревнования в нетрезвом виде.

Много нареканий вызвала работа спасательной службы. Членами главной су-

дейской коллегии приходилось буквально упрашивать ее представителей вовремя явиться на старт соревнований. Но это мало помогало. Спасатели, не считаясь ни с кем, каждый день задерживали начало соревнований. Кроме того, они продемонстрировали полное неумение подойти к спортсмену, терпящему бедствие — всякий раз они создавали большую волну. В один из дней пришлось временно прекратить гонки из-за плохой работы спасательной службы.

В результате главная судейская коллегия оказалась в трудном положении и тоже не смогла избежать в своей работе ошибок.

Недостатки в организации соревнований нареканиями участников и, безусловно, отразились на спортивных результатах. Следует сказать, что во время соревнований не было налажено питание спортсменов. Ответственный за этот участок работы тов. Баранов почти не показывался на соревнованиях. Ему же было поручено организовать отъезд спортсменов. Но он даже не подал заявки на железнодорожные билеты.

Может быть, мало заботы организаторы проявили о зрителях? Нет, и этого сделано не было. Никто не позаботился дать о соревнованиях своевременную информацию, организовать радиорепортаж и острая спортивная борьба на воде проходила, можно сказать, при совершенно пустых трибунах.

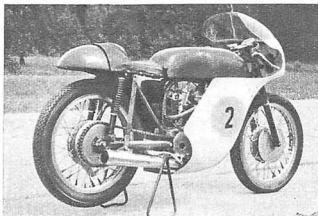
Огорчительный урок преподнесли любителям водно-моторного спорта организаторы соревнований в Химках. Остается надеяться, что подражать такому примеру никто не захочет.

Л. ЛАГНО,
судья республиканской категории,
начальник Тернопольского морского
клуба ДОСААФ.



Финал спартакиады

НОВЫЕ



Б. КАРМАНОВ,
ведущий
конструктор ЦКЭБ
мотоцикlostроения

СОВЕТСКИЕ ГОНОЧНЫЕ МОТОЦИКЛЫ

Да года тому назад ЦКЭБ мотоцикlostроения изготовило первые опытные образцы нового гоночного мотоцикла С-259 (класс до 250 см³), созданного в содружестве советскими и чехословацкими специалистами.

На этих мотоциклах не раз весьма успешно выступали советские гонщики в сезоне 1960/61 г. Так, заслуженный мастер спорта Николай Севостьянов дважды выиграл звание чемпиона СССР по шоссейно-кольцевой гонке и завоевал первое место в международных соревнованиях на таллинской и рижской трассе.

На базе мотоцикла С-259 в 1960 году ЦКЭБ спроектировало и изготовило первые образцы мотоцикла С-360 (класс до 350 см³), которые также хорошо зарекомендовали себя на всесоюзных и международных соревнованиях.

Увеличение рабочего объема с 247 до 347 см³ получено за счет большего хода поршня и диаметра цилиндра. Поэтому кривошипно-поршневая группа двигателя С-259 и С-360 не взаимозаменяемы.

Большой рабочий объем двигателя С-360 потребовал изменения диаметров клапанов и диффузора карбюратора. Увеличение мощности, крутящего момента и скорости двигателя заставило усилить сцепление, увеличить шаг цепи и изменить передаточное число задней

передачи, а также применить шины большего размера. Все остальные узлы обоих мотоциклов взаимозаменяемы.

Поскольку конструкции мотоциклов С-360 и С-259 аналогичны, расскажем лишь об устройстве базового С-259. Параметры, неодинаковые для мотоциклов, приведены ниже.

Двигатель С-259 — двухцилиндровый с двумя верхними распределительными валами. Алюминиевые цилиндры выполнены раздельно, расположены они поперек оси рамы мотоцикла и наклонены вперед под углом 10° к вертикальной оси. В цилиндры запрессованы гильзы из высоконикелевого чугуна, обладающего большой износостойкостью. Картер является общим для двигателя, коробки передач и сцепления, в его нижней полый части находится резервуар для масла. Преимущества такого картера: меньший вес, снижение центра тяжести мотоцикла, ускорение прогрева масла при запуске двигателя. Картер состоит из трех частей и двух крышек, имеющих разъемы вдоль оси рамы мотоцикла и отлитых из магниевого сплава.

Коленчатый вал двигателя — двухколенный, трехопорный. Он собирается из четырех частей, соединяемых торцовыми шлицами, и стягивается тремя болтами с дифференциальной резьбой.

В большой головке шатуна применен двухрядный роликовый подшипник с сепаратором из дюралюминия. Ролики работают, с одной стороны, по кольцу, надетому на каждый кривошипный палец коленчатого вала, а с другой — по телу шатуна. Шатуны — стальные (усиленные), полированные, с бронзовыми втулками в малых головках. Поршни двигателя сделаны из жаростойкого алюминиевого сплава и отлиты в кокиль. Каждый поршень снабжен двумя компрессионными, одним масляным кольцами и соединен с шатуном плавающим пальцем.

Привод механизма газораспределения осуществляется от коленчатого вала через цилиндрические и семью коническими шестернями. Вращение от нижних шестерен распределения, размещенных в картере двигателя, передается вверх к шестерням, смонтированным в картере распределительного механизма при помощи вертикального вала, ось которого параллельна осям цилиндров. Вал соединяется с ведомой нижней конической шестерней зольевыми шлицами. В верхней части он имеет коническую шестерню, выполненную за одно целое с ним и входящую в зацепление с конической шестерней, изготовленной так же за одно целое с задним распре-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

	С-259	С-360
Вес мотоцикла (сухой) в обтекателе кг.	125	130
Наибольшая скорость в обтекателе км/час	190	210
Диаметр цилиндра и ход поршня	55 × 52	62 × 57,8
Степень сжатия	10,7—11,0	10,7—10,8
Максимальная мощность двигателя	38—39 л. с. при 11 500—11 900 об/мин.	50,5—50,6 л. с., при 10 100—10 200 об/мин.

делительным валом. Вращение от него к переднему валу передается двумя коническими шестернями, хвостовики которых образуют горизонтальный вал.

Таким образом, личная стержень заднего распределительного вала входит в зацепление еще с двумя коническими шестернями (вертикального и горизонтального валов) и является по отношению к ним промежуточной (паразитной). Оба хвостовика шестерен горизонтального вала соединяются между собой при помощи муфты с зольевыми шлицами и вращаются в двух бронзовых втулках. Каждый распределительный вал вращается на четырех шарикоподшипниках, и на нем монтируются по два кулачка. Впускные и выпускные кулачки имеют различные профили, а потому они не взаимозаменяемы.

Кулачки прикреплены к муфтам с помощью цилиндрического штифта и гайки. Муфта насаживается на конус распределительного вала и зажимается той же гайкой. Ослабив ее, можно поворачивать муфту относительно распределительного вала и тем самым ставить кулачок в нужное положение. Так обеспечивается точность установки и перестановки фаз газораспределения.

Картер распределительного механизма крепится к двум раздельным головкам цилиндров винтами и болтами. Обе головки в сборе с картером механизма распределения монтируются на двигателе как одно целое.

Выпускные клапаны двигателя выполнены из жаростойкого сплава, впускные — из титанового. Клапаны работают в бронзовых направляющих. Клапанные пружины — двойные, цилиндрические. Управление клапаном от кулачка производится одноплевым рычагом (рокером) через шарик, срезанный с нижней стороны. Регулировка зазора в клапанах осуществляется подбором таких шариков, имеющих разную высоту среза. На торце штока клапана надет колпачок из закаленной стали. Для повышения жесткости торцушки трется поверхность рокера и кулачков наплавлены сорнойкой.

Система смазки двигателя С-259 циркуляционная с сухой кривошлипной камерой. Циркуляция масла обеспечивается двухступенчатым шестеренчатым насосом, смонтированным в правой крышке картера. Масло забирается из маслорезервуара через сетчатый фильтр с крупной сеткой и, пройдя масляносос, прокачивается через другой фильтр с более мелкой сеткой, размещенный в правой крышке картера. Затем путь масла разветвляется: часть смазки подается по сверленным каналам к вкладышам средней опоры коленчатого вала и идет в два маслоуловительных кольца, прикрепленных к обем средним щекам коленчатого вала. Далее масло центробежной силой нагнетается по сверлению в кривошлипном пальце каждой из щек и че-

рез паз, образованный срезанной частью зуба торцовых шлиц, поступает к кольцевой канавке, выполненной на внутренней поверхности кольца роликового подшипника большой головки шатуна. При этом в маслоуловительных кольцах происходит очистка масла (центрифугирование). Из кольцевой канавки масло нагнетается через ряд радиальных сверлений в кольце на беговую дорожку роликов.

Другая часть масла подается вверх по шлангу к картеру распределения. Здесь под давлением смазываются втулки шестерен горизонтального вала и рокеров, а также трещащие поверхности кулачков и рокеров.

Все остальные узлы и сопряжения двигателя смазываются разбрызгиванием и самотеком.

Из верхней части двигателя масло стекает в маслорезервуар картера по двум трубкам, расположенным впереди цилиндров. Вторая ступень смазки отключает масло из кривошлипной камеры картера в маслорезервуар. При этом масло подается по сверленным каналам в верхнюю часть полости коробки передач и попадает на ее шестерни. На нижней стенке полости сделан паз и отверстие для стока масла в маслорезервуар. Поскольку шестерни коробки передач не погружены в масло, гидравлические потери отсутствуют.

Для определения необходимого уровня масла в резервуаре в правой части картера имеется контрольное отверстие.

Система зажигания в новых гоночных мотоциклах питается от аккумуляторной батареи, работающей на разряд. Для ускорения процесса сгорания каждая головка цилиндра снабжена двумя свечами. Поэтому применен прерыватель с двумя молоточками и две двухискровые катушки. На двигателе установлены высоковольтные свечи TO, 85 или TOB с десятимиллиметровой резьбой вертальной части, длина которой равна 18 мм. Прерыватель выполнен в виде отдельного агрегата на самостоятельных опорах. Он имеет передаточное отношение привода 1:2, расположен на правой крышке картера и приводится во вращение от промежуточного вала распределения.

Система питания состоит из двух прямоточных карбюраторов и одной отдельной полпапковой камеры. На С-259 применены карбюраторы К-99С с диаметром диффузора 28 мм, а на С-360—К-99М (30 мм). Топливный бак изготовлен из листового алюминия и крепится к раме мотоцикла на подушках резиновыми кольцами.

Для контроля числа оборотов двигателя мотоцикл имеет тахометр.

Крутящий момент от двигателя передается двумя цилиндрическими шестернями с передаточным числом 7,385. Многодисковые сцепления, работающие в масляной ванне (трещащие пара — пластмасса по стали), снабжены латунными нажимными цилиндрическими пружинами.

На мотоцикле применена шестиступенчатая, трехходовая коробка перемены передач (без прямой передачи), имеющая два вала. Шестерни коробки передач, не связанные жестко с валами, вращаются на роликовых подшипниках. Передаточные числа коробки передач: 2,154; 1,563; 1,279; 1,10; 1,00; 0,909.

Включение передач производится посредством кулачков и пазов, выполненных непосредственно на шестернях. Последние вместе с кулачками переключаются по шлицам вала тремя вилками, управляемыми барабаном с тремя фигурными пазами (в них входят выступы вилок). Фиксация передач обеспечивается пружинным фиксатором, который входит в соответствие углубления барабана.

Задняя силовая передача — цепная, открытая. Регулировка натяжения цепи производится смещением оси заднего колеса при помощи натяжков.

Ходовая часть. В новых гоночных мотоциклах применена двойная трубчатая рама (закрытая, сварная). Телескопическая передняя вилка снабжена гидравлическими амортизаторами. Задняя подвеска — рычажная с качающейся вилкой. Элементы поддрессоривания задней подвески являются цилиндрическими пружинами, размещенные в корпусах гидравлических амортизаторов. Пружины не закрыты кожухами, что улучшает охлаждение амортизаторов. Для создания переменной жесткости наружный диаметр пружин профилирован на конус.

Колеса мотоциклов не взаимозаменяемы и имеют диаломалиновые обода. Ступицы колес отлиты из магниевого сплава. В тормозных барабанах запрессованы чугунные гильзы, причем сами тормоза — двухколесные, двухкулачковые (самозатормаживающиеся). Для лучшего охлаждения тормозного барабана ступицы колес снаружи обременены. Кроме того, на переднем тормозе есть еще заборник воздуха.

Мотоцикл имеет седло-подушку из губчатой резины и снабжен обтекателем из стеклопластика, выполненным в соответствии с правилами ФИМ.

Такими в общих чертах основные особенности новых гоночных мотоциклов, которые, как показали соревнования, могут успешно соперничать с мотоциклами зарубежных фирм.

Общий вид двигателя С-259.

Привод маслянососа и механизма газораспределения в разрезе.

Двигатель С-259

Разрез двигателя С-259.

УХОД ЗА ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКОЙ

Иногда автомобиль стремится перемигаться вправо или влево от направления движения, что заставляет водителя прикладывать дополнительные усилия к рулевому колесу. Это явление, называемое уводом, обычно вызывается (при отсутствии повреждений передней подвески и рамы) большой разницей в углах развала и продольного наклона осей поворотной стойки правого и левого колес и может быть устранено регулировкой углов. Как установить, требуется ли устранить увод?

Когда автомобиль движется по правой стороне дороги, из-за поперечного уклона дорожного полотна, его будет слегка уводить вправо. Такое явление закономерно. Но если и при движении по дороге горизонтальной профиля или по осевой линии наблюдается увод, тогда необходимо пересадить пассажиров с одной стороны на другую и определить, что это даст. Если увод прекратится, — регулировка не нужна, если же он продолжается в сторону, свободную от пассажиров, рекомендуется произвести соответствующую регулировку.

Надо только помнить, что автомобиль уводится в сторону колеса, имеющего больший угол развала и меньший угол продольного наклона осей поворота. В случае, если регулировка углов развала оказывается недостаточной, иногда приходится с целью уменьшения угла про-

делают свыше 900 об/мин. Ввиду больших центробежных сил, дисбаланс колес вызывает опасные вибрации, которые могут привести к их «вылианию».

Обычно «вылиание», ощущаемое прежде всего на рулевом колесе, появляется в диапазоне скоростей от 60 до 75 км/час при движении по хорошей дороге. Его необходимо сразу же устранить, поскольку вибрации вредно отражаются на деталях подвески и рулевого управления и делают езду на автомобиле небезопасной.

Причиной вибраций являются плохо сбалансированные передние колеса, причем большее влияние имеет левое колесо, расположенное ближе к сошке рулевого управления. Когда обнаружилось «вылиание», следует осмотреть колеса с внутренней стороны, так как причиной его может быть комок грязи, прилипший к диску. У автомобилей с большими пробегом это явление усугубляется повышенными зазорами в резьбовых шарнирах передней подвески и шарнирах рулевых тяг. Иногда этот дефект вызывается слабой затяжкой гаек пальцев стойки (рис. 2), и после их подтяжки (следствие повышения силы трения в шарнире) устраняется.

Не следует опасаться при этом некоторого повышения усилия на рулевом колесе. После очень небольшого пробега автомобиля, усилие вновь станет нормальным. Устранять таким путем «вылиание» можно лишь при небольшом дисбалансе передних колес, и только тщательное уравнивание их полностью устранит это явление.

Балансировочные грузики надо располагать по возможности симметрично с наружной и внутренней сторон колеса.

Изменение положения эксцентриквой втулки резко нарушает сходжение колес. Поэтому после каждой регулировки угла развала необходимо тщательно отрегулировать их сходжение.

При прогибах подвески величина сходжения изменяется. В связи с этим регулируют его, когда на переднем сиденье находится два пассажира. После законтирования гак правой рулевой тяги нужно обязательно вновь проверить величину сходжения. Нужно иметь в виду, что при сильном ударе передним колесом, например о бортик тротуара,

ненормальный износ деталей передней подвески и рулевого привода, устранить который можно будет только после замены поврежденных деталей.

Если требуется увеличить угол развала на автомобиле с большим пробегом и отсутствием запаса регулировки не только в нижнем шарнире (эксцентриквой втулке поворачивая меткой внутрь), но и на оси верхних рычагов (оси повернуть так, что резьбовые цапфы смещены наружу), то в виде исключения допускается смещение крепежных отверстий относительно осей резьбовых цапф на оси верхнего рычага до 3—4 мм. В этом случае надо заварить отверстия в брызгах и протереть новые. Можно также же способом сместить отверстия во фланце верхнего шарового шарнира. Удлинять каким-либо способом верхний рычаг или смещать отверстия для крепления осей нижних рычагов на полерецине подвески недопустимо.

В регулировочном узле нижней опоры стойки передней подвески иногда наблюдается проворачивание эксцентриквой втулки относительно опоры (см. рис. 2). Это самопроизвольное проворачивание втулки резко нарушает сходжение колес, что в свою очередь приводит к быстрому износу шин передних колес. Причины такого дефекта кроются главным образом в недостаточной затяжке гайки 5 (торцовые зубья втулки и опоры неплотно входят в зацепление) и в плохом прохождении смазки в зазор между пальцем стойки и втулкой. Втулка из-за отсутствия смазки, проникновения грязи и коррозии начинает провертываться заодно с пальцем стойки, истирая фиксирующие зубья. Для сохранения последних также важно при регулировке отпустить гайку 5 настолько, чтобы торцовые зубья вышли из зацепления и не могли истериться при поворачивании в момент регулировки.

На рис. 3 показан нижний шарнир со стальной эксцентриквой втулкой 3 (вместо латуниной) и дополнительной текстолитовой шайбой 4, устанавливаемым на автомобиле «Москвич-407» с мая 1960 г. При смазывании нижнего шарнира смазка должна выходить из-под обоймы 4 (см. рис. 2) и из-под упорного кольца 6 (см. рис. 3). Если она выходит между опорой и фланцем эксцентриквой втул-

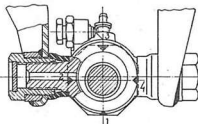


Рис. 1. Нижний шарнир стойки передней подвески (левый).

дольного наклона осей поворота, устанавливать эксцентриквою втулку меткой назад (положение 4 на рис. 1). На рис. 1 показаны четыре положения метки, которым соответствуют значения углов развала и продольного наклона осей поворота, представленные в таблице.

Параметры	Положение метки			
	1	2	3	4
Угол развала колеса	Минимальный	Средний	Максимальный	Средний
Угол продольного наклона осей поворота колеса	Средний	Максимальный	Средний	Минимальный

Тщательное уравнивание колес — фактор, от которого зависит как срок службы шин, так и управляемость автомобиля. При максимальной скорости движения колеса автомобиля «Москвич»

можно погнуть нижние рычаги или детали рулевого привода и нарушить сходжение. В этом случае даже после регулировки и установления правильной величины сходжения может наблюдаться

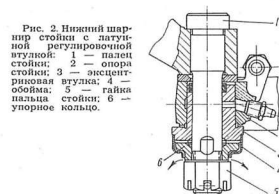


Рис. 2. Нижний шарнир с латуниной регулировочной втулкой: 1 — палец стойки; 2 — опора стойки; 3 — эксцентриксовая втулка; 4 — обойма; 5 — гайка пальца стойки; 6 — упорное кольцо.

„МОСКВИЧА“

ки по торцовым зубьям, рабочие поверхности не смазываются. В данном случае требуется немедленно разобрать соединение и устранить неисправность.

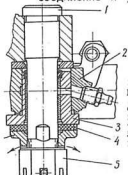
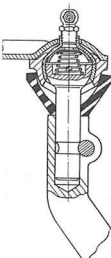


Рис. 3. Нижний шарнир стойки со стальной регулировочной втулкой: 1 — палец стойки; 2 — опора стойки; 3 — эксцентрик; 4 — текстолитовая шайба; 5 — гайка пальца стойки; 6 — упорное кольцо.

Если нижний шарнир стойки передней подвески полностью нагружен весом передней части автомобиля, то верхний — освобожден от нагрузки (кроме незначительного веса верхнего рычага). На него действует лишь постоянная боковая сила, прижимающая палец шарнира к гнезду по направлению к середине автомобиля (рис. 4), а также периодические реакции от тормозных сил.

Рис. 4. Верхний шаровый шарнир с новым резиновым чехлом.



Вот почему срок службы шарнира при нормальной эксплуатации превышает 40 тыс. км. Ввиду же того, что износ является односторонним (по внутренней части сферы пальца и вкладыша, показанной на рис. 4 толстой черной линией), долговечность шарнира можно увеличить, повернув его на 180° по вертикальной оси.

Иногда делают неверный вывод о преждевременном чрезмерном износе шарового шарнира на том основании, что при покачивании рукой за колесо раздается стук. Между тем он вполне закономерен и объясняется конструктивным осевым зазором пальца в шарнире. При движении автомобиля этого стука никогда не бывает, так как усилие пружины (25 кг/см) во много раз превышает вес верхнего рычага.

В феврале 1961 года Московский завод малолитражных автомобилей изменил уплотнение верхнего шарового шарнира. Вместо набора стальных шайб с

поджимной пружиной, которые были недостаточно износостойки, теперь применяется резиновый грязезащитный чехол. При установке его, болты крепления шарнира к верхнему рычагу должны быть перевернуты (головками вниз), во избежание истирания чехла о гайки и выступающие концы болтов.

В отдельных случаях при длительной эксплуатации автомобиля на плохих дорогах наблюдается некоторая осадка пружины передней подвески. В данном случае, если нет новой пружины, можно подкладывать под верхний торец старой пружины стальные шайбы (толщиной 10—15 мм). При этом передняя часть автомобиля поднимается на 20—30 мм.

Иногда кажется будто бы амортизаторы не работают на сжатие. Необходимо иметь в виду, что при ходе сжатия любой подвески работает упругий элемент (ресорса, пружина или торсион) и усилие амортизаторов должно быть в 4—5 раз меньше, чем при ходе отдачи. При действительной потере усилия хода сжатия можно рекомендовать подтянуть гайку резервуара специальным ключом (показанным в заводской инструкции). Если такая подтяжка не даст результатов, тогда амортизатор надо заменить.

С таким вопросом к редакции обратились несколько читателей. Письмо одного из них г-н. Голобородова И. П. из села Васильевки Одесской области напало в С. Научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ) руководитель лаборатория легковых автомобилей С. А. Лаптеву. Никто публикуется его ответ.

Шофер-испытатель должен быть вполне грамотным человеком, с образованием не ниже 7 классов, а желательно — 10 классов. Это требуется для того, чтобы он мог точно и ясно записать свои наблюдения, показания приборов, установленных на автомобиле, свободно пользоваться технической литературой и т. д.

Испытателю автомобилей необходимы такие качества, как внимательность, наблюдательность, аккуратность, находчивость, быстрота реакции.

Нужно также уметь хорошо управлять автомобилем, так как испытания нередко проводятся в тяжелых дорожных условиях и на высоких скоростях.

Испытатель должен разбираться в конструкциях автомобилей, отчетливо представлять себе принципы действия и схему устройства сложных агрегатов. Это, конечно, приобретается по мере накопления опыта, а результате систематического повышения своих знаний. Один из лучших способов ознакомления с конструкциями автомобилей — это поработать слесарем на разборке, ремонте и сборке испытываемых автомобилей.

Таким образом, если у вас есть достаточная общеобразовательная подготовка и желание стать водителем-испытателем, то можно начать свою деятель-

ность в этой области, поступив на работу в цех испытания автомобилей какого-либо автозавода. Если же подготовка недостаточна, то поступив на работу в указанный цех или вообще на автозавод, необходимо продолжить учебу.

Какие бывают испытания новых автомобилей? В основном, — заводские и приемочные. Испытания серийно выпускаемых автомобилей бывают контрольные (краткие и длительные), испытания на долговечность (прочность, надежность и износостойкость), эксплуатационные, а также научно-исследовательские и специальные.

При испытаниях определяются основные эксплуатационные качества автомобиля: динамика, топливная экономичность, устойчивость, маневренность, проходимость, комфортабельность, долговечность, удобство управления и обслуживания и т. д.

С методикой испытаний можно ознакомиться подробнее по специальной литературе. В НАМИ есть брошюры по дорожным испытаниям автомобилей на долговечность (труды НАМИ, выпуск 16) по испытаниям на топливную экономичность (труды НАМИ, выпуск 2) и по испытаниям автопоездов (труды НАМИ, выпуск 27), а также ГОСТ 6875—54 и ГОСТ 6905—54 на методы контрольных испытаний легковых и грузовых автомобилей. Запросить их можно по адресу: Москва А-183, Автомоторная ул., 2. НАМИ, отдел технической информации.

Инж. И. НОВОСЕЛОВ.

Как стать шофером-испытателем?

Вот почему срок службы шарнира при нормальной эксплуатации превышает 40 тыс. км. Ввиду же того, что износ является односторонним (по внутренней части сферы пальца и вкладыша, показанной на рис. 4 толстой черной линией), долговечность шарнира можно увеличить, повернув его на 180° по вертикальной оси.

Иногда делают неверный вывод о преждевременном чрезмерном износе шарового шарнира на том основании, что при покачивании рукой за колесо раздается стук. Между тем он вполне закономерен и объясняется конструктивным осевым зазором пальца в шарнире. При движении автомобиля этого стука никогда не бывает, так как усилие пружины (25 кг/см) во много раз превышает вес верхнего рычага.

В феврале 1961 года Московский завод малолитражных автомобилей изменил уплотнение верхнего шарового шарнира. Вместо набора стальных шайб с

поджимной пружиной, которые были недостаточно износостойки, теперь применяется резиновый грязезащитный чехол. При установке его, болты крепления шарнира к верхнему рычагу должны быть перевернуты (головками вниз), во избежание истирания чехла о гайки и выступающие концы болтов.

В отдельных случаях при длительной эксплуатации автомобиля на плохих дорогах наблюдается некоторая осадка пружины передней подвески. В данном случае, если нет новой пружины, можно подкладывать под верхний торец старой пружины стальные шайбы (толщиной 10—15 мм). При этом передняя часть автомобиля поднимается на 20—30 мм.

Иногда кажется будто бы амортизаторы не работают на сжатие. Необходимо иметь в виду, что при ходе сжатия любой подвески работает упругий элемент (ресорса, пружина или торсион) и усилие амортизаторов должно быть в 4—5 раз меньше, чем при ходе отдачи.

При действительной потере усилия хода сжатия можно рекомендовать подтянуть гайку резервуара специальным ключом (показанным в заводской инструкции). Если такая подтяжка не даст результатов, тогда амортизатор надо заменить.

СТОЛЫ ДЛЯ РАЗБОРЧНО-СБОРОЧНЫХ РАБОТ

Успешное проведение разборочно-сборочных работ по программе подготовки шоферов во многом зависит от правильного планирования и четкой организации этих занятий. Практика показала, что с наибольшей пользой они проходят тогда, когда хорошо подготовлено рабочее место, имеются необходимые приспособления и инструмент, а курсант «вооружен» подробным руководством — инструктивно-технологической картой.

В учебном комбинате г. Омска для выполнения разборочно-сборочных работ силами учащихся и преподавателей созданы специальные столы, которые как бы объединили в себе эти три непростых условия. Нами изготовлено 12 таких столов по всем основным разделам программы. Использование их в учебном процессе дало возможность значительно повысить качество подготовки будущих водителей, углубить их знания по устройству и работе механизмов и приборов автомобиля.

Что представляют собой эти столы? Каждый из них высотой 800 мм и длиной 1500 мм имеет откидную крышку, на внутренней стороне которой размещены плакат и схема той или иной системы двигателя или механизма автомобиля, инструкция к карте, задания для каждого курсанта и всей бригады в целом, контрольные вопросы. В углублении под крышкой установлены макеты, приборы для практической работы, измерительный и монтажный инструмент. Один из таких столов по теме «Приборы зажигания» можно видеть на снимке и чертеже.

Кроме разборочно-сборочных работ

оборудование столов позволяет проводить некоторые работы технического обслуживания механизмов и приборов автомобиля, контрольные работы в конце курса обучения.

Регулируемые работы курсанты поочередно выполняют на укомплектованном автомобиле, находящемся в этом же классе.

Как мы проводим практические занятия? Учебная группа разбита на бригады по 3 человека. У каждого стола работает одна бригада курсантов. Благодаря заранее составленной графике, который вывешен в классе, учащиеся знают дату выполнения ими каждой работы и номер контрольного задания. Отчет о проделанной работе записывается в специальных тетрадах, которые поступают к преподавателю для проверки.

Такая система проведения занятий позволяет одному преподавателю вести урок с группой в количестве 36 человек. На выполнение каждого задания отведено 4 учебных часа, следовательно, для осуществления всего комплекса работ потребуются 48 часов (12 учебных дней).

Применение описанного приспособления дает возможность проводить все работы по сборке и разборке механизмов каждому курсанту, полно и точно оценить их знания, повысить заинтересованность и дисциплину учащихся. По нашему мнению, такие столы для выполнения практических работ могут быть рекомендованы для всех автомобильных и автошкол страны.

А. ПОЗДЕЕВ,
преподаватель.

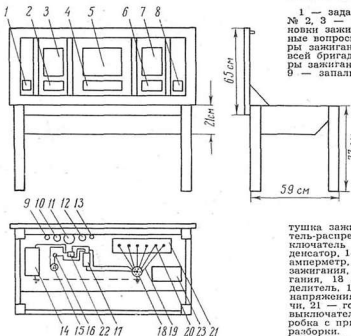
Омск.

СТОЛ № 6. ПРИБОРЫ ЗАЖИГАНИЯ

1 — задание № 1, 2 — задание № 2, 3 — плакат «Порядок установки зажигания», 4 — контрольные вопросы, 5 — плакат «Приборы зажигания», 6 — задание для всей бригады, 7 — схема «Приборы зажигания», 8 — задание № 3, 9 — запальная свеча, 10 — ка-

тушка зажигания, 11 — прерыватель-распределитель, 12 — выключатель зажигания, 13 — конденсатор, 14 — амперметр, 15 — амперметр, 16 — выключатель зажигания, 17 — катушка зажигания, 18 — прерыватель-распределитель, 19 — провода высокого напряжения, 20 — запальные свечи, 21 — головка цилиндра, 22 — выключатель стартера, 23 — коробка с приборами зажигания для разборки.

Примечание. Все приборы зажигания взяты с автомобиля ГАЗ-51: приборы 9—13 даны в разборе, а 14—23 соединены в цепь.



Фельетон

ИСПОВЕДЬ

Говорят, очкоцитателям трудно живется. Так-то оно так, однако ж, если судить по мне, — не всем.

Находили еще такие руководители, которые смотрят на разные манипуляции словно бы сквозь пальцы. Тут-то и эти-то очки, не мешкая...

Кой-какими мыслями на этот счет я давно собирался поделиться. Да все недосуг было. Но вот меня в очередной раз — как бы это выразиться? — попросили уйти. Теперь есть время. Так и поднимает написать, поблагодарить добрых людей, которые не оставили меня в беде.

Прежде всего о моем stile работы. Он у меня — порочный. Об этом прямо так и сказано в приказе, где мне был объявлен строгий вызов за нарушения финансовой дисциплины при подготовке шоферов на фабрике имени Божикова. Затем меня оттуда уволили. Ну, думаю, пропаду совсем с таким стилем работы, но... опасения мои оказались напрасными. Нашлись-таки добрые души, и оказался я в скорости не где-нибудь, а в самой Академии наук Украинской ССР. При тамошней первичной организации ДОСААФ были созданы курсы по подготовке шоферов. И коли, вы думаете, было предложено заняться за это дело? Мне, именно мне, Роману Феликсовичу Кубяку.

Председатель комитета ДОСААФ Академии товарищ Дашеневич сразу поблагодарил меня и проникся полным ко мне доверием. Я был и руководителем курсов, и преподавателем, и финансовую отчетность вел, и отвечал за материальные ценности. Я же скромно отписывал путевые листы и являлся кассиром. Представляете, как я развешивал? Ведь количество получаемых денег зависело целиком и полностью от меня самого. Можно сказать, самому себе выдавал зарплату!

Операции мои были просты. Организовали, к примеру, мы две группы по подготовке шоферов-профессионалов и шоферов-любителей. Зарегистрировали их в ГАИ и в райком ДОСААФ. Все, как полагается. Но во время учебного года создали еще две платные группы. Набрали курсантов со стороны — ведь всегда есть желающие получить права водителя. Об этих группах мы уже в известность никого не ставили. Стоит ли беспокоить начальство из-за такого пустяка! Занимались курсанты вместе. И им хорошо, и нам, вроде бы, неплохо. В самом деле, курсанты исправно вносили плату за обучение старостам, старо-

ПРОХОДИМЦА

сты передавали деньги мне, а я... Вот тут-то и кроется вся гениальная простота моего решения. Я предусмотрительно упразднил журналы посещаемости. Так сказать, отменил за ненадобностью. Кто ходит на занятия, сколько человек в группе? — никто не знал. Единственным документом была моя собственная записная книжка. Маленькая такая. А что я в ней писал — это мое личное дело. Тем более, что отчета от меня все равно никто не требовал.

Большие у меня были права! Товарищ Дашеневич даже трудовое соглашение со мной заключил (хотя я числился инструктором-общественником), чтобы я проводил различные проверочные занятия. Особенно он меня ценил за универсальность. Во всех вопросах у я него была дика. Выяснилось, например, что машины, на которых проводились занятия по практическому вождению, нуждаются в срочном ремонте. Конечно, можно было бы их направить на ремзавод. Но зачем, когда у меня есть хорошие дружки-мастера? Специалисты не первого класса, но уж и не подведут...

И вот у меня 1135 рублей наличными да на 273 рубля запасных деталей. Вызываю упомянутых мастеров — Сушко и Чевыкалова, договариваемся обо всем по-братски, без бюрократизма, так сказать, а вернее — без составления дефектной ведомости. И что же думаем? Автомобили были отремонтированы в срок, а что касается качества, то ведь известно, что курсанты все равно со временем приведут их в прежнее состояние.

Вот беда только — ревизия приехала. Разговоры всякие начались. Казначей отчета потребовал. А откуда у меня оправдательные документы? Мне ведь и так доверяли. За 500 рублей, например, до сих пор не могу отчитаться. Не могу — и все тут.

Плохо бы мне пришлось. Да заступились за меня ответственные люди: и товарищ Дашеневич, спасибо ему, и председатель Сталинского райкома ДОСААФ товарищ Кожуховский совместно с инструктором горкома Общества товарищем Поткинским. Видно, понимают люди, какой я ценный работник...

К сему Роман Кубяк.

Письмо проверил, отредактировал и подготовил к печати
Е. Диксин.



НА ТРАССЕ — ОБЩЕСТВЕННЫЙ АВТОИНСПЕКТОР

Если свернуть с тракта, ведущего из центра Свердловска к Уралмашзаводу, то можно увидеть щит, прибитый к двум полосатым столбам. На щите написано:

«Водители и пешеходы! Улицы Краснотурецкого по соблюдению Правил движения контролируется общественностью автобазы №2 СНХ. Будьте внимательны! Соблюдайте правила движения!»

Щефы трассы — общественных автоинспекторов автобазы Свердловского совнархоза.

Такие же щиты установлены на улицах Пржевальского, Старых большевиков и на многих других оживленных участках города.

«Человек с красной повязкой на руке поднял жест. Подчиняясь этому приказу, водитель Ф. Лоцилин остановил автомобиль».

— Общественный автоинспектор Доминов, — представился ему человек с красной повязкой. — Проверим состояние вашего автомобиля, товарищ водитель.

— А зачем проверять? У меня все в порядке.

— Все-таки поглядим.

Бдительность общественного автоинспектора была не напрасной. Обнаружились люфты в наконечниках рулевых тяг, угрожавшие потерей управления, был неправильно опломбирован спидометр.

— Все будет исправлено, — заверил водителя.

Казалось бы, на эту заботу об управляемой Ф. Лоцилиным машине можно было оставить. Но нет, в тот же день, закончив дежурство на трассе, П. И. Доминов побывал в автобазе, которой принадлежал задержанный грузовик. Поговорил с шоферами. Выяснилось, что здесь плохо организована проверка ав-

тотранспорта перед выходом на линию и из-за неудовлетворительного технического состояния агрегатов уже бывали аварии.

В дальнейшем вмешательство Совета общественных автоинспекторов, на заседании которого Доминов должен с результатами проверки, помогло наладить контроль за выпуском машин на базу, улучшить качество технического обслуживания.

«События одного дня, на первый взгляд, незначительные. Дежуривший неподалеку от Доминова общественный автоинспектор И. Клепов задержал грузовик с мебелью. Как выяснилось, водителем взялся перевозить мебель частного лица, собравшись продать вручную от «левой» повозки. Выписка не состоялась. Зато вскоре на автобазе, где работает калышник, состоялось собрание, на котором шоферу пришлось «выйти на середину» и отчитываться перед своими товарищами. По несколько нарушителей задержали общественники П. Корнеев и В. Маушов».

Более ста человек насчитывает актив Совета общественных автоинспекторов автобазы №2 Свердловского Совнархоза. За их плечами немалый путь безупречной шоферской работы. Регулярно дежурят они на трассах безопасности, находясь под контролем общественности автобазы, предупреждают аварии и наезды, помогают регулировать движение, борются со злостными нарушителями.

Такое же шефство над другими трассами взяли и другие автохозяйства города. И оно уже принесло свои плоды. Так, на улицах, над которыми шефствует автобаза №2, в нынешнем году не было ни одной аварии.

И. ТРОПП,
общественный автоинспектор.
Свердловск.

УВЕЛИЧЕНИЕ МОЩНОСТИ ДВИГАТЕЛЯ МОТОЦИКЛА «СИМСОН-СПОРТ»

Коллективом конструкторов народного предприятия Симова в Зуле (Германская Демократическая Республика) проведены интересные и плодотворные работы по усовершенствованию известного четырехцилиндрового двигателя внутреннего сгорания «Симон-Спорт» с рабочим объемом цилиндров 250 см³. Эти работы коснулись в основном камеры сгорания, в которой изменены объем, форма и расположение клапанов, что позволило повысить коэффициент полезного действия и повысить надежность двигателя. В сочетании с модернизацией обрешетки все это дало значительное улучшение процесса сгорания в двигателе и позволило уменьшить его расход топлива с 6300 об/мин до 15,5 л. с. при 6800 об/мин.

Спорт» имел полусферовую камеру сгорания, диаметр которой точно соответствовал диаметру цилиндра двигателя (рис. 1). Сферическая форма камеры сгорания, как известно, наиболее благоприятно влияет на протекание процессов сгорания. Благодаря улучшению выпускаемого в ГДР топлива, степень сжатия в двигателе за последние годы постоянно возрастала. Конструктивно камера сгорания была уменьшена в объеме камеры сгорания путем придания днищу поршня все более сводчатой формы. В результате полусферическая форма

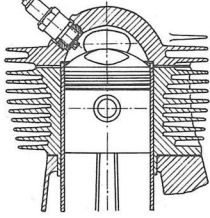


Рис. 1. Двигатель по переделке.

ма камеры сгорания все больше и больше становилась серповидной (в поперечном сечении). Дальнейшее развитие конструкции в этом направлении привело бы к существенному ухудшению формы камеры сгорания, поэтому конструкторы завода избрали другой путь повышения мощности двигателя.

Рис. 2. Двигатель после переделки.

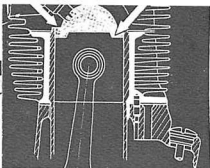
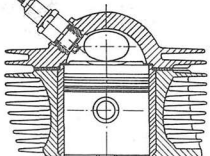


Рис 3. Схема завихрения воздушной смеси в двигателе «Симсон».

Диаметр камеры сгорания был уменьшен, благодаря чему объем полусферы значительно сократился и придание дыму поршня сводчатой формы стало возможным (рис. 2). В ставшем плоским днине поршня сделан кольцевой уступ, благодаря которому достигается весьма важный для лучшего процесса сгорания эффект завихрения рабочей смеси (рис. 3).

Во время такта сжатия, незадолго до достижения верхней мертвой точки топливо-воздушная смесь, находящаяся в зоне вокруг шаровой камеры сгорания (в образованном кольцевом уступе) как бы выдавливается, благодаря чему наступает интенсивное завихрение смеси и начинающийся в этой фазе процесс сгорания осуществляется гораздо быстрее.

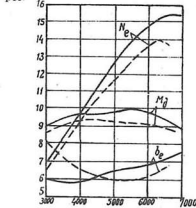


Рис. 4. Внешняя характеристика, крутящий момент и расход топлива в двигателе «Симсон».

Существенное влияние на улучшение процесса сгорания и повышение мощности в новом двигателе оказало не только изменение формы камеры сгорания и повышение степени сжатия, но также и изменение формы сечения цилиндра. Применявшийся до сих пор цилиндрик имел «сквозные» охлаждающие ребра. В новом цилиндре ребрение разделено на четыре сектора, что обеспечивает лучшие термические условия работы. Это, в свою очередь, позволило снизить затраты поршня до 10% в течение времени как в двигателях с малой конструктивной скоростью, так и в двигателях с высокой конструктивной скоростью. Коэффициент полезного действия не менял 0,66—0,67.

Общее улучшение всех параметров двигателя на всем режиме числа оборотов, достигнутое путем конструктивных изменений, показано на диаграмме.

Обращая на себя внимание на повышение стоимости двигателя, продиктованное в основном спорными назначениями мощности, автором было проведено исследование влияния расхода топлива на ухудшение экономичности. В диапазоне 4500 об/мин расход топлива лежит даже ниже, чем у старого двигателя, благодаря уменьшению потерь на трение и снижению топлива. Из этого следует, что достигнутое повышение мощности, представляющее спорному возможность увеличения расхода топлива, не сопровождается максимальной скоростью, приобретается не за счет повышения общего эксплуатационного расхода топлива, а за счет уменьшения использования энергии последнего.

СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ

«АЭРАМИК»

Широкое применение панорамических ветровых стекол в современных автомобилях связано со известными трудностями при конструировании стекол конструктивистов. Наиболее часто встречающиеся дефекты: бониее стеклоконструктивиста и даже отвод его от стекла. На первых порах конструкторы пытались решить эту задачу путем увеличения силы давления пружины, прижимающей стеклоконструктивиста к стеклу, но это далеко не всегда дает положительный результат.



Рис. 1. Стеклоочиститель «Аэрамик».

Английская фирма Трико разработала конструкцию очистителя, в которой, кроме давления пружины, используется аэродинамическое воздействие встречного воздуха. С этой целью металлическая рамка щетки (рис. 1) выполнена широкой и имеет форму, обеспечивающую наилучшее использование давления встреч-

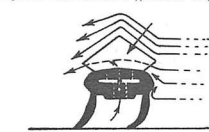


Рис. 2. Конструкция щетки.

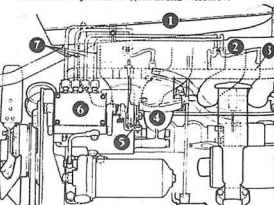
ного воздуха, обтекающего автомобиль при движении. По мере увеличения скорости автомобиля рамка все более эффективно прижимается к ветровому стеклу, в то время как сама резиновая щетка, выполненная с двумя кромками (рис. 2) сохраняет хорошее прилегание к стеклу, благодаря возрастающему от скорости всасывающему действию полости между кромками.

Такие стеклоочистители были испытаны на спортивных автомобилях «Феррари» и «Лотус» во время последних 24-часовых гонок в Ле-Мане. Они серийно устанавливаются на новом автомобиле «Консул-315» модели 1961 года, выпускаемом заводами Форда в Англии.

СИСТЕМА ВПРЫСКА

Для автомобиля «Пеко-404», конструкция которого описана в журнале (№ 8 за 1960 год), создан новый двигатель — впрысковый бензина во впускной коллектор и повышенной степени сжатия. По данным фирмы, новый двигатель, выпускаемый серийно и устанавливаемый по желанию покупателя, развивает при 2800 об/мин рабочем объеме цилиндров 1618 см³ мощность 40 л. с. и расход топлива 18,5 л на 100 км. Крутящий момент 12,5 об/мин, т. е. на 12 л. с. больше, чем стандартный карбюраторный двигатель. Крутящий момент двигателя тоже воз-

Система впрыска в двигатель «Пежо»



Английская фирма Селвуд в Саутемптон-е продемонстрировала недавно на специально созданной прессконференции свой новый ротативный двигатель, конструкция которого значительно отличается от известных до сих пор двигателей ротативного типа.

Продольный разрез двигателя показан на рис. 1. Расположенный с левой стороны стационарный вал имеет углубление в той части, которая входит в центральную камеру, соответственно меньший диаметр. На этом валу сидит наклонная концевая деталь (помечена густой штриховкой), имеющая двойной шарнирный подшипник, на котором вращается шестнадцать крестовинок, последняя из них при помощи шаровых шарниров с шестью дугowymi поршнями. Все это в сборе находится в плоскости, наклоненной относительно вертикальной оси примерно на десять градусов. Полющаяся на двух конических роликовых подшипниках картер блока цилиндров может при этом вращаться вокруг стационарного вала; расположенный с правой стороны двигателя выходной вал жестко связан с блоком цилиндров.

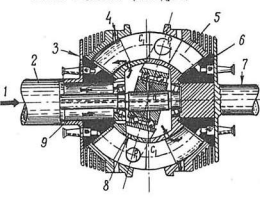


Рис. 1. Продольный разрез двигателя 1 — впуск топливной; 2 — стационарный вал; 3 — ротор; 4 — выход отработавших газов; 5 — поршень; 6 — демонтирующаяся головка цилиндра; 7 — ведомый вал; 8 — впускное отверстие; 9 — уплотнение.

Такое устройство позволяет отдельным цилиндрам вращаться по круговой дуге, благодаря чему весь двигатель при рабочем объеме цилиндров 700 см³ представляет собой очень компактную конструкцию с соответствием небольшим весам.

В ДВИГАТЕЛЕ «ПЕЖО»

рос и составляет 14 км при 2800 об/мин. Минимальный удельный расход топлива равен 180 г/лс.

Наклонное расположение двигателя на автомобиле «Пежо-404» облегчает установку новой системы выпуска. Впускные трубопроводы выполнены вибрирующими, с резонаторными камерами. Вибрирующие системы выпуска имеют из призматического вида рисунка, где: 1 — глушитель шума всасывания, 2 — впускные трубопроводы, 3 — впускная форсунка, 4 — дроссельная заслонка, 5 — автоматический пускатель, 6 — топливный насос, 7 — топливопроводы дроссельной трубки.

Вибрирующие форсунки распределяются по впускным трубопроводам вблизи клапанов и втягивают топливо по впускной канал в тот момент, когда клапан приподнимается; практически рывок форсунки в рабочие камеры, образуемые во время такта впуска. Регулировка осуществляется механическим путем посредством связи между дроссельной заслонкой и рычагом (насоса) и корректируется специальным дополнительным магнитным устройством, которое имеет патент, пока не опубликованный.

Степень сжатия в двигателе повышена с 8 до 8,1. 2 в конструкции кривошипно-шатунного механизма двигателя не потребовалось никаких переделок.

Как видно из рисунка, верхний поршень находится на правом конце своего цилиндра (тоже выполненного дугобразным), во время как нижний поршень расположен на противоположном конце соответствующего цилиндра. Если двигаться по этой дуге, то картина, однако положение верхнего и нижнего поршней, остается неизменной. Благодаря наклонному расположению коленчатой детали и крестовинок поршень охватывает при повороте от верхнего поршня к нижнему левому концу цилиндра половину круговой дуги, в то время как нижний поршень, совершая противоположное движение. Поскольку блок цилиндров вращается на своей жесткой оси, а узел крестовинок-поршня на крестовинке наклоненной, имеет место некоторое возвратно-поступательное движение поршня относительно соответствующего цилиндра. Топливо-воздушная смесь попадает в двигатель под давлением и воспламеняется попеременно у протоннаправленных концов каждого отдельного цилиндра. В общей сложности имеются двенадцать камер сгорания, причем сгорание происходит соответственно в шести диаметрально расположенных камерах.

Для получения наиболее простой в механическом отношении конструкции, при построении первого опытного образца двигателя был избран двухтактный цикл работы, хотя возможно осуществить также и четырехтактный процесс.

Общая конструктивная концепция нового двигателя исключает использование никаких частей поршня для скатывания топлива. Применяемый кинематический передаточный воздуходувка тянет воздух через горизонтальный карбюратор и направляет топливо-воздушную смесь сгоранию на впускном вал, через центральную камеру двигателя радиально к впускным каналам, расположенным во внутренних стенках цилиндров. Топливо-воздушная смесь осуществляется одновременно смазку обеих главных подшипников (концевых подшипников) двойными шарнирными подшипниками крестовины, а также шарниры, которые в данном случае выполняют роль подшипников. Вращательное движение створчатых газов осуществляется через имеющиеся с наружной стороны выходы выходящие отверстия, причем закрывание либо открывание этих каналов осуществляется возвратно-поступательным движением поршнями.

Воспламенение топливо-воздушной смеси осуществляется двенадцатью, расположенными снаружи по обьему сторонам картера двигателя, запальными свечами. Их внешние отводы отделены маленьким воздушным зазором от стационарного электрода, работающего в качестве распределителя. Момент зажигания регулирует прерыватель, приводной вал которого, имеющий шесть кулачков, приводится с таким же числом оборотов, что и двигатель. На каждые шесть свечей имеется собственная катушка; они соединены по обе стороны с катушкой.

Выполненный из ковки стали блок цилиндров состоит из двух половин, которые соединены друг с другом по периметру болтами. Все детали двигателя могут быть изготовлены на обычных серийных станках. Рабочий объем цилиндра двигателя равен 700 см³, диаметр цилиндра 44,75 мм, ход поршня 38,10 мм. Вес опытного образца, который в дальнейшем может быть уменьшен, составляет 27 кг. Для облегчения монтажа поршни, выполненные из специального сплава и весящие всего по 230 г, состоят из трех частей. Для устранения нежелательного движения поршневые кольца удлинены в соответствующих пазах. Зажимные кольца устанавливаются с помощью ременного шкива.

Проведенные испытания опытного двигателя, без нагрузки, показали, что оно равномерно работает на различных режимах оборотов. Были произведены также испытания двигателя под нагрузкой, с целью установления с помощью тормоза результатов замера мощности пока не опубликованы. Установлено лишь, что двигатель способен работать равномерно, а колебания числа оборотов незначительны, что, впрочем, легко понять, имея в виду, что вращающийся

блок цилиндров выполняет сам функции маховика.

В качестве одного из вышедших преимуществ новой конструкции следует назвать также значительно меньший износ поршней и других деталей.

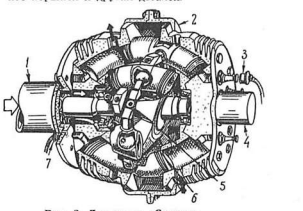


Рис. 2. Двигатель «Селвуд» с кривошипно-шатунным валом. 1 — стационарный вал; 2 — кривошипно-шатунный вал; 3 — электрод высокого напряжения; 4 — радиатор; 5 — двойной шарнирный подшипник; 6 — крестовина; 7 — электрод высокого напряжения.

Отсутствие кривошипно-шатунного механизма, маховика, всей системы смазки, системы охлаждения, радиатора, водяной помпы, а также трамблера говорит о больших возможностях, заложенных в новой конструкции. Ротативные двигатели «Селвуд» находятся еще на той стадии развития, когда трудно представить объективную картину возможных трудностей и проблем, связанных с доведением его до эксплуатационных форм. Будущее покажет насколько реальны шансы преодоления этих трудностей.

ПРИБОР, НЕ ДАЮЩИЙ ШОФЕРУ УСНУТЬ ЗА РУЛЕМ

В связи с угрожающим ростом числа дорожных происшествий, вызванных засыпанием шоферов за рулем, в ряде стран выпущены специальные приборы, включающие звуковой сигнал или останавливающие работу двигателя, в случае засыпания шофера. Обычно эти приборы реагируют на ослабление усилия, с которым шофер снимает рулевое колесо, или на отсутствие головы при засыпании. Одна американская фирма, основываясь на принципе, что шофер даже при движении по прямой дороге периодически постоянно корректирует положение своего автомобиля на дороге путем небольших поворотов рулевого колеса, изобрел недавно новый прибор, автоматически включающий звуковой сигнал автомобиля, если шофер в течение нескольких секунд не поворачивает рулевого колеса.

Прибор состоит из электрического реле времени, которое может быть установлено в любом удобном месте в автомобиле, и датчика, закрепляемого на рулевой колонке под рулевым колесом. Датчик имеет небольшой ролик, воспринимающий все повороты рулевого колеса. При каждом, даже незначительном, повороте рулевого колеса в любую сторону датчике возникает электрический импульс, поступающий затем в реле времени. Если в течение определенного периода времени импульсы отсутствуют, реле срабатывает и включает звуковой сигнал автомобиля. При этом не имеет значения, в какой период срабатывает реле, который устанавливается заранее самим шофером в зависимости от предполагаемой скорости движения автомобиля, и, согласно прилагаемой к прибору инструкции, должен составлять 5 сек. при скорости до 70 км/час.



КАЖДЫЙ ВЫХОДНОЙ — ПО НОВОМУ МАРШРУТУ

Много народа бывает в Приокско-Террасном заповеднике, особенно в воскресенье. Вот и на этот раз здесь группы посетителей. Они любуются природой, отдыхают, оживленно обмениваются впечатлениями. Только в одной из групп ведутся, кажется, неуместные разговоры.

— Я убедился — надо менять обрессоры сразу!

— Скажите, а стопик вы сделали сами!

— Конечно, «Запорожец» не «Волга». Но кто оказался на высоте положения, когда потребовалось развернуться на узкой дороге! Он. И приемистость отличная. Скорость! По-моему, я не отставал от колонны.

Из дальнейшей беседы, порой переходящей в горячий спор, выясняется, что вся группа приехала в заповедник на легковых автомобилях, а поездку эту организовал Московский клуб туристов.

О том, что состоится экскурсия в заповедник, большинство автолюбителей узнало из «Вечерней Москвы», а некоторые прочли объявления, расклеенные на улицах города. И вот в субботу на месте сбора — Лосиновское устье, выстроились «Москвичи», «Победа» и «Волги». А один участник решил испытать новый «Запорожец».

Руководитель колонны Александр Николаевич Елизаров вручает водителям порядковые номера, и автомобили принимают старт. Колонна движется по шоссе, однако головная машина время от времени подает сигнал остановки: может быть, кто-нибудь нуждается в помощи, да и отставшим надо подтянуться.

Незаметно доехали до заповедника. Выбрали удобную поляну. Разожгли костер, принялись готовить ужины и кофее. Кому же идти за водой! Вспомнили, что в пути кем-то был совершен правый обгон. Такой поступок не может остаться безнаказанным. И нарушитель безропотно отправляется разыскивать колодезь.

Туристы приглаждаются друг к другу, интересуются различными приспособлениями, полезными для путешественников.

Всеобщее признание получила чехол-палатка. Сделана она чрезвычайно просто. На некотором расстоянии сзади машины устанавливаются колья, при помощи них выстилается чехол. Затем на машину набрасывают большое полотно, которое перекидывают и через колья — создается как бы навес. Под

ним владельцы машины установили две раскладушки и первыми устроились на отдых.

Нет ничего прекраснее во время походов, чем наблюдать раннее утро в лесу, когда встает солнце и воздух наполняется шумом листьев и пением птиц. А как интересно наблюдать зубров, разгуливающих на свободе, побывать на боровых платинах!

Смотрев заповедник, все поехали на Оку купаться. Дорога к реке необычайно живописна. Но и кое для кого из водителей небольшие спуски, подъемы и глубокая колея оказались весьма сложными препятствиями. Впрочем, к концу пути все чувствовали себя намного увереннее.

Домок возвращались уже в сумерках. Перед въездом в город помыли машины. Жалко было расставаться друг с другом. Но ведь это ненадолго — до следующего воскресенья, до новой встречи в клубе туристов, на Рабочей улице.

«Каждый вторник и пятницу дежурят в клубе активисты автомоторески. С ними можно посоветоваться, куда поехать в отпуск и в выходные дни, как подготовить автомобиль к путешествию. Здесь можно ознакомиться с картами наиболее интересных маршрутов, узнать где находится заправокные станции и станции технического обслуживания, кемпинги и пансионаты.

Особенно многолюдно в клубе по вторникам. Это день докладов об автомобильных путешествиях. Обычно они сопровождаются кинофильмами собственного производства, диапозитивами или фотоэкспозициями. Регулярно устраиваются выставки новинок туристского снаряжения и приспособлений.

Походы выходного дня организуются клубом каждое воскресенье. Участвовать в них может любая автомобильист. Достаточно лишь приехать без опоздания к месту сбора. Правда, вначале собиралось не так уж много желающих. Но с каждым разом колонна автолюбителей приобретает все более внушительный вид. На некоторых машинах — эмблемы проката: не отказываться же от прогулки, если нет собственного автомобиля!

Идея туризма на коротком плечеве возникла в клубе сравнительно недавно, но автолюбители уже побывали во многих интересных уголках Подмосковья. А сколько замечательных поездок предстоит еще совершить!

С. ГЛАДЫШЕВА.

СОВЕТЫ

ПРОТИВОБУКСОВОЧНЫЙ ОБРУЧ

Для повышения проходимости автомобиля я применяю обруч, конструкция которого, возможно, заинтересует других автолюбителей.

Противобуксовочный обруч (рис. 1) имеет важное преимущество: при использовании им не надо спускать, а затем накачивать шину.

Сам обруч 1 и скобы изготовлены из железа толщиной 1,5—2,0 мм. Длина его на 9—10 мм меньше периметра колеса автомобиля при накаченной шине. С внутренней стороны обруча обязательно должна быть резиновая прокладка 4 (на рис. 1 она затуманена).

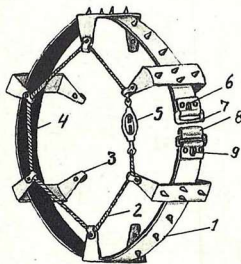


Рис. 1. Противобуксовочный обруч.

Надев обруч на колесо, последнее приподнимают домкратом. Потом вставив выступы стяжного ключа (рис. 2) в отверстия 6 и 9 (см. рис. 1), стягивают обруч и зацепляют крючком 8 за петлю 7. Далее в ушки скоб 3 протягивают тросик 2 и закрепляют его фигурной шайбой 5. Такой же тросик загибают с другой стороны (на рис. 1 он не виден).

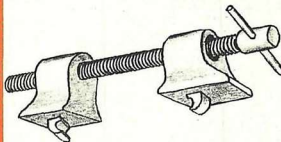


Рис. 2. Стяжной ключ.

Снимают обруч посредством стяжного ключа. Чтобы винт свободно проворачивался, на него нужно надеть цилиндрическую шайбу. Желательно, чтобы шпы

по высоте были у обруча несколько меньше, чем у цели. Вытачивают их на токарном станке.

Изготовление описанного противобуксовочного приспособления не требует сложного оборудования и под силу каждому автолюбителю.

П. КУЗЬМЕНКО.

Киевская обл.

ПОРТАТИВНАЯ ЛЕБЕДКА

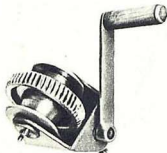


Рис. 1. Общий вид лебедки.

Бывает так, что автомобиль застрял в грязи, яме, канаве. Несмотря на все ваши старания, он не может тронуться с места. Тогда вся надежда на то, что его вытащит сердобольный водитель грузовика или тракторист. Но ведь часто рядом никого нет и помощи ждать не-откуда.

Как же быть в таких случаях? Мною спротиворечива и изготовлена портативная лебедка с ручным приводом (рис. 1), применение которой позволяет самому водителю вытаскивать застрявший автомобиль. Она весит 6 кг, проста и удобна в работе.

Конструкция лебедки ясна из рис. 2. В сварном корпусе 8 установлен на двух втулках червячный вал 7. Он приводит во вращение червячное колесо 1, выполненное в блоке с двумя барабанами. Блок червячного колеса установлен на эксцентриковой осях 5. Отвешивая гайку-барашек 6, можно повернуть ось на 190° и добиться вывода червячной пары из зацепления. Это позволяет, вращая барабан, быстро наматывать трос вхолостую.

Червяк и червячное колесо сделаны из стали 20Х, зацементированы и закалены до высокой твердости. На червячном колесе 51 зуб. Оно вращается на подшипнике из капрона.

Для перевода рукоятки 3 в транспортное положение она вывинчивается и ввертывается в рычаг 4 с обратной стороны. Если до этого на лебедку надеть кошку 2, в котором можно поместить весь трос, она приобретает компактный внешний вид.

Лебедка приводится в действие двумя канатами, диаметром 4,5 мм, через уравнительный блок (рис. 3), выравнивающий длину обоих концов. Общая длина троса 16 м.

К ролику привязан «чалочный» трос с

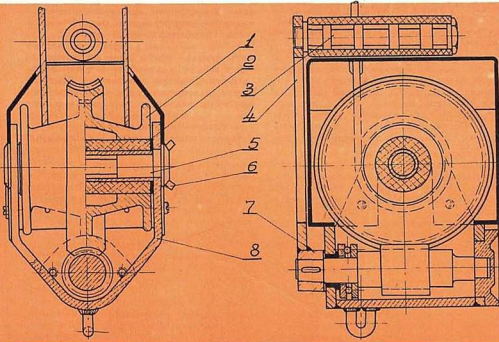


Рис. 3. Автомобиль вытаскивается из ямы лебедкой.

крюками, цепляющимися за машину. Второй трос, постоянно скрепленный с лебедкой, привязан к крюку на корпусе. Для получения силы тяги в 1 т к рукоятке следует приложить усилие 10—12 кг.

Барнаул.

Инж. Б. ЦЕМАХОВИЧ.

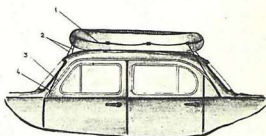


Рис. 1. Резиновая лодка-багажник на крыше автомобиля:
1 — веревка для крепления лодки; 2 — спасательная веревка лодки; 3 — водосточный желоб; 4 — крючки.



Рис. 2. Крепление лодки на крыше:
1 — веревка диаметром 6 мм;
2 — сварка; 3 — водосточный желоб; 4 — крючок из стальной проволоки диаметром 3 мм.

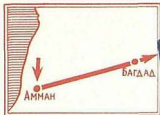
Если лодку накачать воздухом и установить на крышу легкового автомобиля (рис. 1), она не будет портиться и занимать место в багажнике. Больше того, она сама превратится в багажник, в котором можно перевозить громоздкие и легкие предметы: матрацы, подушки, одеяла, палатку и одежду. И тогда в багажнике автомобиля можно разместить продукты, в кузов автомобиля полностью освободится от вещей. В то же время лодка будет всегда готовой для спуска на воду и ее не потребуется каждый раз накачивать воздухом.

Для того, чтобы укрепить лодку на крыше автомобиля, на концах ее водосточных желобов высверливают четыре отверстия диаметром 3,5 мм (рис. 2). Из стальной проволоки диаметром 3 мм делают четыре крючка с ушками, к которым привязывают куски прочной веревки. Затем на крышу автомобиля кладут какую-нибудь мягкую вещь — одеяло или матрац и поверх нее устанавливают лодку.

В дождливую погоду накрывают лодку чехлом или ставят ее на крышу веревку дном. Благодаря этому все вещи будут надежно защищены от дождя.

Я пользуюсь таким багажником из резиновой лодки уже 3 года и убедился в его преимуществах перед обычным металлическим багажником.

К. ЧУМАКОВ.



Экспедиция Ганзелки и Зикмунда

В тот апрельский день над Багдадом уже более сорока часов висела завеса мелкой раскаленной пыли, прителевшей из пустыни. Солнце постепенно становилось все более и более бледным и, наконец, только холодный, неясный диск тускло просвечивал через бежево-коричневый слой.

Бывает, что на этом нападении пустыни заканчивается. Ночной ветер разгоняет пыль или смешивает ее с дождевыми тучами. Тогда вместе с осадками на землю падает сверху грязь, а песчаная буря прекращается.

Но в тот день дело не кончилось так гладко. К девяти часам утра завеса пыли настолько стухла, что солнца совсем не стало видно. Чувствовалось приближение грозы. При каждом входе пыль забивала рот и нос, она скрипела на зубах, щипала глаза, покрывала волосы, которые «седали» буквально на глазах. А поглядяшь из окна и кажется — пришел конец света. Но здешние знатоки погоды спокойны, хотя покров сущается все больше и больше, и свет на улице приобретает красноватый оттенок. Начинается сильный ветер, в окна стучат миллионы мельчайших частичек, деревья гнутся. Пальмы потеряли все свое величие и склонили под порывами ветра пышные кроны.

— Пойдемте на улицу, может быть, удастся заснять все на цветную пленку, — предлагает Ганзелка, вооружившись экспонометром.

Продолжение. См. «За рулем» № 1—12 за 1960 год и № 1—8 за 1961 год.

Выходим на главную улицу. Жители Багдада не обращают никакого внимания на песчаную бурю. Даже подметальщики спокойно продолжают свою работу, хотя знают, что сразу же насылет еще больше. Автомобили и автобусы курсируют, как ни в чем не бывало.

Красноватый полусвет становится все гуще. Загорается свет в домах, зажигают свои фары автомобили. Но что это? Какого они цвета?

— Они сменили фары, или это только кажется? Почему огни вдруг стали голубыми и зелеными?

— Вероятно, все дело в этом странном освещении. Вот и в магазинах лампы светятся так же.

Действительно, куда ни посмотришь, везде голубые огни, голубые лучи льются из окон учреждений, квартир, магазинов. Продавец фруктов на углу улицы зажигает бензиновую лампу, и она тоже голубая. Понемногу привыкаем к этому и вспоминаем, что когда-то в школе мы учили, что при сложении двух цветов возникает третий, совершенно новый. Поэтому белый свет автомобильных фар превратился в голубой, а французские «Пежо» и «Рено» с желтыми фарами теперь светят зеленым.

С нашими автомобилями творилось нечто невозможное. Металлические части были залеплены глиной, а на сиденьях собрался толстый слой пыли. Доски приборов не стало видно. На воздушные фильтры страшно даже взглянуть. После такой бури самое правильное — сменить масло и промыть под-

дон. Двойная система очистки масла, применяемая в наших автомобилях, оказывается в этих условиях незаменимой.

КИРКУК, ГОРОД НЕФТИ

По просьбе иракского правительства неподалеку от этого нефтяного центра была создана большая колония чехословацких специалистов-электриков. Недавно построенная электростанция, работающая на земляном газе, а в случае необходимости и на мазуте, имеет мощность, намного превосходящую ту, которую Ирак в настоящее время может использовать.

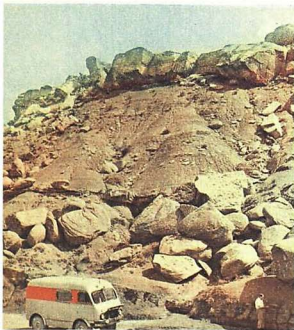
Во время путешествия по Курдистану мы хорошо узнали его народ. Гостеприимство, сердечность, доброта неизменно встречали нас повсюду. Здесь нет большого позора, как проявить недружелюбие к гостю.

Об этом особенно убедительно свидетельствовал случай на плотине Дербенди Хан, строительство которой началось еще во времена Нури-Санды и было поручено американцам и югославам. В настоящее время плотина принадлежит уже Иракской республике.

Мы сфотографировали плотину.

— Что вам здесь надо? Мы нас не звали сюда! — грубо гонит нас американец в шлеме и с трубкой в зубах. У него лицо и фигура запявского боксера. Потом он обращается к черноволосому молодому человеку, стоящему в стороне:

— Разберись с ними. Черноволосый красавец на ломаном



английское языкознание спрашивает, что мы такие. Затем вдруг выпаливает на смеси сербского и русского:

— Па руски гаварите!

Получив утвердительный ответ, он победнононо взглядывает на американца. Все его существо словно говорит, что ему теперь совершенно ясно: мы коммунистические шпионы.

Но американец, быстро сменив на чьей стороне моральная сила и правда, постарался обратить все в шутку:

— Ладно, фотографировайте, — разрешаю, он, похлопывая нас по плечу.

Во время этой сцены наши курдские друзья стояли за нами плотной стеной.

Их глаза светились весьма красноречиво. Да, крупные неприятности могли случиться с обидчиками гостей!

Река у плотины заткала в каньон глубиной более 300 метров. Серые могучие скалы круто обрываются вниз. Чуть дальше начинается настоящий дикий Курдистан.

КУРДСКИЕ ГОРЫ

Путешествие по северному Ираку нам снова напомнило о родных местах. Горы, луга, луговые цветы — все похоже на наше. Только деревьев почти нет. Вершины и склоны голы, они навевают грусть. Если бы здесь удалось развести лес, то было бы очень богато, сколько бы влаги тут удержалось!

На плотине Докан асфальтированная дорога кончается. До Кейсэнджака и Эрбилья можно добраться только по плохому проселку, а кое-где и просто по пересеченной местности. Уже на небольших возвышенностях перед плотной голубой автомобилью приходилось туго. Неудачи преследовали нас, через каждые шесть километров приходилось останавливаться и ждать, пока остынет двигатель, качать электронасос и снова заводить.

Мягкая почва горного луга заставила включить демультипликатор. Электронасос некоторое время работал лучше. Наверное, нам удалось бы без помех пересечь этот луг, если бы не встречный караван из 12 автомобилей «Шверлер». Чобы его обогнать, нам пришлось съехать со следа. Это истощало наши последние силы. Мы не могли продвинуться ни на сантиметр дальше, не сумели даже поставить автомобиль против ветра, чтобы мотор с открытым капотом охлаждался быстрее.

Но мы не пожалели об этой остановке. Встречные автомобили также остановились. Из них выскочило с полсотни курдов в типичных белых штанах, подпоясанных пистментами — цветастыми шальями. Они заглядели за рули и начали петь. Огромный курд, ростом метра в два, ловко бил в бубен. Раздались звуки зурны. Начались танцы. Чобы запечатлеть это красочное зрелище, мы пустили в ход фотоаппараты, включили магнитофон.

— Это какой-то народный праздник? — спросили мы Меджиде, сопровождающего нас молодого учителя-курда.

— Нет, нет, — засмеялся он. — Это свадьба. Они отпраздновали ее в Кейсэнджаке, сели в автомобили и едут праздновать еще раз в Сулейманию.

Танцами руководил первый в ряду танцов с поднятым платком. Он задавал темп, определял порядок фигур. Прочие участники свадьбы сидели и стояли во-

25 ЛЕТ СПУСТЯ

Участницы женского автопробега 1936 года снова посетили целинные земли

Летом 1936 года сорок пять советских женщин-шоферов за два месяца преодолели на автомобилях 10 000-километровый путь от Москвы, через горы седого Урала, степи Казахстана, пещи Каракумов, Уйрану, Белоруссию.

«Небывалый по своему характеру автопробег... по самым трудным, порой непроходимым дорогам, советские женщины на советских машинах совершили успешное... — писала газета «Правда» 10 октября 1936 года.

15 октября 1936 года на собрании работников автомобильного транспорта Москвы участниц выдающегося пробега поздравил с большой победой Никита Сергеевич Хрущев, бывший в то время секретарем МК и МТК ВКП(б). После собрания он долго беседовал с героическими женщинами. Правительство наградило всех участниц пробега орденами, медалями и почетными грамотами.

И вот сейчас, четверть века спустя, командиры первого женского автопробега Анастасия Петровна Волкова и бывшие механики пробега Валентина Александровна Плугина совершили поездку на автомобиле по прежнему казахстанскому маршруту — от Петропавловска до Сталинграда. В планшете А. Волковой — карты с маршрутом, проложенным 25 лет назад. Тогда на всем пути от Петропавловска до Кончатава почти не было ни одного населенного пункта. Такую же картину можно было наблюдать по пути от Кончатава до Атбасара и далее до Джуксалы и Аральска. Сейчас здесь выросли красивые благоустроенные поселки. Главные повороты целины превратили бескрайние ковыльные степи в пшеничные нивы.

В настоящее время В. А. Плугина работает в Государственном комитете Совета Министров СССР по автоматизации и машиностроению, А. П. Волкова — пенсионерка, живет в Москве.

А. РОЗЕНШТЕЙН.

Петропавловск.

На снимке: В. А. Плугина и А. П. Волкова в целинном крае перед отъездом из Петропавловска.

круг танцующих, в наиболее стремительных местах были в такт ладожания. Только женщины не покинули автомобиль. И здесь вера Магомета ограничила их права.

Мы наблюдали свадьбу примерно полчасца. За это время двигатель «пришел в себя», и мы поехали дальше, к Кейсэнджаку.

Кто действительно хочет попасть в наиболее романтические уголки Курдистана, тот должен отправиться на персидскую границу и Равандуз и на пограничные хребты до Хаджи Умрана. Дорога сюда ведет через город Эрбиль, который лежит в долине реки Заб. Из Эрбилья на север, к границе, ведет превосходное асфальтированное шоссе. Дорога пролегает через прелестное курортное местечко Салахутдин и Шахлау.

Бурный поток реки Барсрин зажат в узком каньоне. Пролуженная здесь дорога нестойкая, прожорливая, она иссушена. Есть места, где она буквально высушена в скалах.

Дорога поднималась все выше и выше, на десятки и сотни метров. Хотя здесь значительно прохладнее, подача топлива снова стала задерживаться, а двигатель никак не хотел заводиться.

Раскаленный воздух вокруг насоса, трубопровода и карбюратора испарял бензин еще до того, как образовывалась смесь. Пришлось снять капот и отсоединить трубопровод от воздушного фильтра.

С трудом доехали до последней иракской деревушки перед персидской границей — Хаджи Умрану, находящейся на высоте 1700 м над уровнем моря.

Уже темнело, и склоны гор белели от снега.

Разбили лагерь возле полицейского поста, под его надзором, потому что до границы — рукой подать. Всех тревожили трудности с подачей бензина к двигателю. Стали разбираться в сути происходящего. Аналогичное явление наблюдалось и в Турции. В тот раз несправность устранялась охлаждением трубопроводов и насоса. Сейчас же, по всей видимости, главная причина заключалась в плохом иракском бензине. И дело тут не только в высокой испаряемости и низком октановом числе иракского бензина, но и в условиях их хранения.

В голову приходила целый ряд мер — переместить насос в более прохладное место, заменить трубы полностью герметичными, улучшить бензин и др. Урок на будущее: при движении по пересеченной местности важно учитывать направление ветра. Встречный ветер — все будет хорошо, при ветре в спину и плохом качестве бензина — хлопот не оберешься.

На следующий день, не доехав 150 метров до цели, снова ждали 45 минут, пока остынет двигатель. Нам стала ясной необходимость привести в порядок подачу бензина прежде, чем наступит тропическое лето. Иначе придется «загорать» и более продолжительное время или ездить с открытым капотом.

Но обстоятельства отодвинули решение этого вопроса на длительный срок.

(Продолжение следует)

Вторым этапом розыгрыша первенства мира нынешнего года явилась гонки в Сицилии, известная под названием «Тарга Флорио», проводившаяся здесь в 45-й раз. Трасса этой гонки длиной в 71,9 километра является одной из самых трудных в мире. Она проходит в значительной своей части по горной каменистой местности, меж голых скал и густых лесов и насчитывает более 700 поворотов. Дистанция гонки — 720 км.

В нынешнем году к старту было заявлено 58 экипажей, однако основная борьба, как и на гонках первого этапа розыгрыша в Себринге, развернулась между двумя фирмами — итальянской Феррари и западногерманской Порше, автомобили которых значительно превосходят английские, американские и другие спортивные машины.

Конструкторы завода Порше после поражения в Сербинге (см. «3а пулем» № 6) подготовили к гошке «Тарга Флорио» свой новый спортивный автомобиль с двигателем 1966 см³, увеличенной на 100 мм колесной базой и улучшенной в отношении жесткости и прочности рамы кузова. Забегая вперед, можно сказать, что «боевое крещение» этого автомобиля в Сицилии проходило в весьма драматической обстановке и закончилось неудачно; тем не менее большинство специалистов предсказывает этой кон-

Рулё своего нового автомобиля фирма Порше доверила экипажу в составе таких «асов», как Стирлинг Мосс и Грэхем Хилл. Лучший автомобиль фирмы Феррари вели Трипс и Гендесбейн.

Старт в гонке «Тарга Флорно» дается обычно раздельным, с интервалами в 30 секунд. И на этот раз сохранился обычный порядок, причем первыми пускались машины, показавшие лучшее время на тренировочных заездах.

Уже после первого круга Мосе выигрывал у Бошнера 3 секунды, а у Триппа — 42 секунды. В дальнейшем на протяжении девяти кругов между этими тремя экипажами шла ожесточенная борьба, в процессе которой трижды был побит рекорд лучшего круга — 42 секунды.

кору лучшего круга трассы. Вспомогательный последний круг был назван в честь него со смехом. Каково же было всеобщее удивление, когда в рассчитанном многочисленными зрителями время снискавшего славу «Феррари» под управлением Триппа. Последний круг гонок прошел за 40 минут и 3 секунды, т. е. с небывалой на этой трассе рекордной скоростью 170,85 км/ч. В среднем же за 713 километров (т. е. 89 проц. дистанции), был вынужден остановиться за 7 километром от финиша из-за поломки в

Несмотря на то, что второе, третье и шестое места заняли экипажи автомобилей Порше (Бонниер — Гурней, Герман — Варт и Пуччи — Штреле), фирма Феррари этой победой весьма упрочила свое лидирующее положение в розыгрыше первенства мира. Победители (Триппс и Гендесбен) прошли дистанцию 720 км (10 кругов) за 6:57.39,4, т. е. со средней скоростью 103,43 км/час. Этот результат является рекордом трассы.

Третий этап розыгрыша первенства мира — 1000-километровые гонки на Нюрбургском кольце — протекал в весьма необычной обстановке и принес много неожиданностей. Достаточно ска-

ПЕРВЕНСТВО ЕЕ

Розыгрыш первенства Европы по ралли в нынешнем году проходит под знаком известного превосходства шведских спортсменов, выступающих как на отечественных «Вольво» и «Сааб», так и на автомобилях других европейских марок.

Наиболее убедительно это выразилось в «Ралли Полночного солнца», где шведские спортсмены, хорошо знающие местные дорожные условия, заняли первые шесть мест. Но и перед этим, в за-

зять, что незадолго до старта на трассе резко испортилась погода, пошел снег (в разгаре лета) и на протяжении почти всей дистанции (44 круга по 22,8 км) гонщики испытывали необычные дорожные трудности.

Сначала обстановка на трассе складывалась так же, как и в гонках двух предыдущих этапов, на которых борьба шла в основном между экипажами, выступавшими на «Феррари» и «Порше». Американец Филипп Хилл, выступавший на «Феррари» в одном экипаже с немцем Тринсом, несколько оторвался от преследовавшего его на «Порше» англичанин Стирлинг Мосс. Далее следовали еще один экипаж «Феррари» и лишь пятым был Мастерс Грегори на автомобиле «Маздагата».

автомобиль «мерседес». Но на чаше весов в кривой кривой ходе гонок на выносливость «победил» так, на одном из самых трудных поворотов Северного пети Ньюбургского кольца (он называется «Ласточкин хвост») потерял небольшую аварию Гиттер. На следующем круге вышел из строя автомобиль «Форсе», которым управлял Мосс. А вскоре потерял тягловую аварию лидер гонок «Феррари» Бонни. В итоге из гонки вылетел в поворот и, перевернувшись несколько раз, сгорел в 20 метрах от трассы (гонщик остался невредим).

Тогда-то и вырвался вперед Грегори. Он первым закончил гонку с результатом 7:51. 39,2, что соответствует средней скорости 127,6 км/час.

Напряженная работа развернулась за востор место. Выступавшие на одном из автомобилей «Феррари» мексиканские спортсмены браться катили на выезде из предпоследней поворота, потеряли управление и врезались в бетонную стену. Авария на «Ласточном хвосте» — разорвалась шина правого переднего колеса. Гонщики еще медленно доскакали до финиша, но в последний момент не успели сменить колесо и продолжили гонку. Тем временем оставшийся без машины «Трипс (партнер Хилла) пересел на машину Гоназала и занял четвертое место, и в течение нескольких кругов сумел вывести его на третье. Мексиканец Трипсом и братьями Гоназалем разделили победу мексиканцев.

Перед 24-часовыми гонимика в Ле-Мане лидирующая фирма «Феррари» перекомпоновала экипажи, доверив руль своего лучшего автомобиля Филиппу Хиллу и Оливье Гендесбю. Эти гонимки сразу же вышли вперед. Однако к началу вторых часа гонимки на трассе пропавших автоспорт англичанин и югослав Хальфорд на повороте задел заднюю часть своего автомобиля о земляной барьер ограждения, в результате чего машина несколько раз перевернулась, а гонимка выбросило на трассу. Соревно-

После 12 часов непрерывной гонки лидировали братья Родригес, после 16 часов — вновь Хилл и Гендесбен. Они и были победителями, пройдя за 24 часа дистанцию 4 476,6 км, что соответствует средней скорости 186,5 км/час.

В результате этой победы фирма Феррари, набрав 30 очков после четырех этапов розыгрыша, обеспечила себе победу, независимо от исхода 6-часовых гонок в Пескаре. Борьба на этом последнем этапе развернется, главным образом за второе место, между фирмами Порше и Мазерати, имеющими почти одинаковое количество зачетных очков.

ГОЛЫ ПО РАЛЛИ

«Ралли тюльпанов» явилось вторым этапом розыгрыша первенства Европы после «Ралли Монте-Карло» (см. «За рулем» № 6). Оно проводилось на дистанции 4000 км, проходящей на территории Голландии, Бельгии, Люксембурга и Франции, со стартом и финишем в

Норвике. Из стартовавших 132 экипажей до финиша дошел 101 экипаж. Победы в своих классах одержали известные раллисты Г. Вальтер и Е. Шток (ФРГ), К. Ског и Р. Ског (Швеция), Д. Рей и Г. Бурраг (Франция); женский экипаж Патт Мосс и Энн Уиздом (Англия) победила в своем классе 11 мужских экипажей, но в общем зачете по итогам сезона не выступавший английский экипаж Г. Мэбсэ — Б. Гриффит, оставив перечисленные выше экипажи на последующих этапах.

Следующее соревнование в Радли «Акронполис» проводилось на дистанции 100 км. В нем участвовало 10 человек, колыбельную гонку на 400 км и горную гонку на горе Парнас. Трасса колыбельную гонку была выложена из камней, с четких участков, из которых лишь два имели асфальтовое покрытие, и изобилие камней на трассе было огромным. Чтобы добавить, что в период гонки шел дождь, по труднодо, почему участники не могли дойти до финиша. В конце всего соревнования. Гонку, а с ней и общий зачет в радли, выиграли Е. Карлссон и Г. Андерсон. В гонке на 400 км, в которой участвовали «сваб», на втором месте были тоже шведские спортсмены Г. Андерсон и Г. Карлссон. В гонке на 100 км, в которой участвовали «сваб», на первом месте были тоже шведские спортсмены Г. Андерсон и Г. Карлссон. В гонке на 100 км, в которой участвовали «сваб», на первом месте были тоже шведские спортсмены Г. Андерсон и Г. Карлссон.

[illegible]

Наиболее яркими участниками девяти соревнований, входивших в программу «Ралли тысяччи миль» были гонки на автодроме Моңца и горные гонки на перевале Фута. Андерссон первенствовал на автодроме, но горный этап выиграл его соперник — тагалец Кабинана, который вместе со своим напарником Проволо, вышел на второе место в общем зачете. Высокое пятое место в общем зачете занял (на автодроме) Поупу. Победителем горного этапа и первого этапа в общем зачете — пейского первенства Вальтер, выступавший на этот раз в паре со Штраде.

Таким образом, после четырех этапов розыгрыша первенства Европы в групповом турнире на чемпионате мира-80 Г. Андерсен, Е. Карлссон и К. Нюг, а также немец Г. Вальтер, в то время как остальные участники турнира, включая нашего соотечественника Ю. Бергера, не сумели закрепить свой успех в последующих. Спортивные обозреватели считают, что Г. Андерсен сыграл также в «Рэлли полтора солнца» — здесь фаворитом оказался другой претендент на звание чемпиона Европы, финн М. Утман, который выиграл у ближайшего конкурента почти на 100 очков. В то время, как разница в набранных очках между участниками первых последующих мест была очень маленькой, Гуннар Андерссон, например, опередил М. Утмана всего на 10 очков. В результате М. Утман (Франция) выступил в этом соревновании лучше чем спортсмены из Швеции, Германии, Финляндии, СССР, сумев проиграть брешню скандинавской крайней мере полутора десятков очков, занявших высокие места общим итогом.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

Розыгрыш первенства Европы по ралли в нынешнем году проходит под знаком известного превосходства шведских спортсменов, выступающих как на отечественных «Вольво» и «Сааб», так и на автомобилях других европейских марок.

Наиболее убедительно это выразилось в «Ралли Полночного солнца», где шведские спортсмены, хорошо знающие местные дорожные условия, заняли первые шесть мест. Но и перед этим, в за-

четных ралли «Милле-Миглия» (Италия) и «Ралли Акрополис» (Греция), шведские спортсмены первенствовали, а в «Ралли тюльпанов» заняли высокие призовые места.

«Ралли тюльпанов» явилось вторым этапом розыгрыша первенства Европы после «Ралли Монте-Карло» (см. «За рулем» № 6). Оно проводилось на дистанции 4000 км, проходящей на территории Голландии, Бельгии, Люксембурга и Франции, со стартом и финишем в

РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЙ „МОСКВИЧ“

С девятого по одиннадцатое июля на базе Центрального автомодельного СССР проходило первенство РСФСР по автомодельному спорту.

Редакция обратилась к главному судье по радиоуправляемым моделям инженеру А. Дьякову с просьбой рассказать о наиболее интересных конструкциях моделей, представленных на этих соревнованиях.

Оригинальную конструкцию автоматики, при помощи которой осуществляется управление моделью по радио, разработал модельист из г. Жуковского (Московская область) В. Рослов.

Ниже приводятся схема и чертежи системы автоматики модели.

Блок автоматики управления ходовым электродвигателем типа МУ-30 изгото-

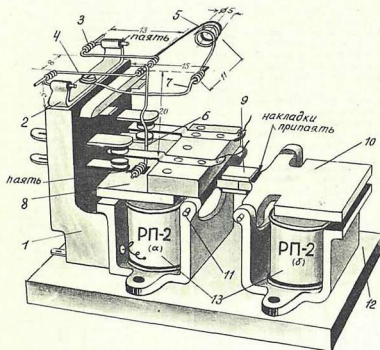
же 1 укреплен скоба 2, к которой припаяны трубчатые подшипники 3 из проволоки ОВС 0,5. В подшипниках вращается скоба 4. На ее противоположном конце с помощью трубчатых подшипников закреплена вертикальная тяга 6 и один конец пружины 5. Другой конец пружины укреплен на конце консольной опоры 7. Его и скобу 2 фиксирует винт. Вертикальная тяга связана с

мощью двух накладок 9 соединяется с якорем реле 10 (секция «б»). Якорь реле в секции «б» освобождается от оси 11. Контактные группы и изоляционная стойка удаляются. Обе секции размещаются на плате 12.

При подаче импульса тока в ту или иную катушку 13 контактные группы реле секции «а» переключаются и жестко удерживаются пружиной 5 в том или ином положении.

На рис. 2 приведена схема автоматики радиоуправляемой модели, рассчитанная на обеспечение выполнения пяти основных команд, необходимых для выполнения обязательной программы на соревнованиях: лево руля, право руля, вперед, стоп, назад.

В качестве рулевого привода используется мотор «РУМ-1». Реверс мотора осуществляется путем поочередного подключения к нему батарей B_1 и B_2 используются батарейки от карманного



лен на базе силовых реле с механической самоблокировкой. Таких приборов на модели два, каждый в свою очередь изготовлен из двух силовых реле типа РП-2.

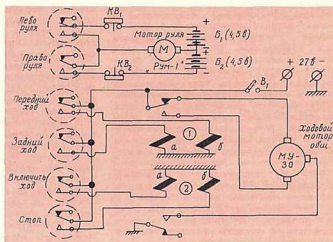
Эскиз реле с механической самоблокировкой приведен на рис. 1.

Секция «а» прибора имеет механизм самоблокировки. На изоляционной стен-

якорем реле 8 при помощи припаянного к якорю трубчатого подшипника. Пружина изготавливается из проволоки ОВС 0,5 (число витков 3-5, подбирается в процессе изготовления).

На эскизе даны приближенные размеры деталей механизма самоблокировки.

Хвостовик якоря реле освобождается от серийной пружины и пайкой с по-



фонаря). Для страховки от поломки рулевого устройства при крайних положениях рулевого привода служат концевые выключатели KB_1 и KB_2 (типа $KB-6A$).

Ходовой мотор типа МУ-30 включается, реверсируется и выключается при помощи контактных групп двух реле (1 и 2) описанного типа с механической самоблокировкой. Схема рассчитана на применение распространенной среди модельистов аппаратуры «РУМ-1» для радиоуправления моделями.

Для электропитания ходового двигателя применяется малогабаритная аккумуляторная батарея напряжением 27 вольт.

А. ДЬЯКОВ,
судья республиканской категории.

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

Корректор Н. В. Зуева.

Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

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

Время работы редакции с 9.00 до 19.00.

Сдано в набор 28.VII.61 г.
Г-74773.

Фум. 60 × 92½, 2,25 бум. л. — 4 печ. л.

Тираж 390 000 экз.

Подл. к печ. 7.IX.61 г.

Цена 30 коп.

Зап. 2284.

ВНИМАНИЕ!

Продолжаем заочную конференцию читателей журнала „За рулем“

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

Товарищи читатели!

Ваши критические замечания, 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.

Ждем Ваших писем, дорогие товарищи! Они помогут сделать журнал лучше, интересней, содержательней,

КОНКУРС ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Редакция журнала «За рулем» продолжает открытый конкурс на лучший фотоснимок и приглашает принять в нем участие как фотографов - профессионалов, так и любителей.

Тематическая направленность снимков — подготовка организациями ДОСААФ водительских кадров; распространение технических знаний среди населения; автомобильный, мотоциклетный, водно-моторный спорт, туризм, моделизм.

Для победителей устанавливаются премии:

ПЕРВАЯ — 100 руб.;
ДВЕ ВТОРЫЕ — по 50 руб.;
ТРИ ТРЕТЬИ — по 25 руб.

На конкурс принимаются фотографии размером 13×18 см и больше, каждая в двух экземплярах.

Лучшие снимки будут публиковаться по мере поступления.

Срок представления материалов — до 1 января 1962 года.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., дом 4 (на фотоконкурс).

Р е д а к ц и я.

ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ НА НАШ ЖУРНАЛ!

В 1962 ГОДУ НА СТРАНИЦАХ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“ БУДУТ ПУБЛИКОВАТЬСЯ МАТЕРИАЛЫ:

о жизни и опыте работы автомотоклубов и первичных организаций ДОСААФ;

о воспитании и подготовке водителей, изучении автомототехники;

о новых советских автомобилях, мотоциклах, мотороллерах, спортивных судах и моделях;

об автомобильных, мотоциклетных, водно-моторных соревнованиях и проблемах развития технических видов спорта.

Полезные советы автолюбителям; описания различных усовершенствований в автомобилях и мотоциклах; репортажи о гонках, кроссах, ралли и других соревнованиях; рассказы, очерки и корреспонденции из жизни автолюбителей, спортсменов, активистов ДОСААФ; статьи в помощь автомоделисту; путевые заметки участников кругосветного путешествия на автомобилях; информацию о новинках зарубежной техники; сообщения о международных соревнованиях — все это Вы найдете в журнале «За рулем» в 1962 году.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

*на газету „Советский патриот“
на 1962 год*

Газета «Советский патриот» широко освещает вопросы оборонно-массовой работы, подготовки кадров технических специальностей в организациях Общества, развитие среди молодежи самоплетного, парашютного, планерного, вертолетного, радиолюбительского, автомобильного, мотоциклетного, стрелкового и водных видов спорта, а также авиационного, автомобильного и морского моделизма.

На страницах газеты публикуются материалы по обмену опытом работы первичных организаций и комитетов ДОСААФ, клубов, кружков и спортивных команд Общества, а также очерки, рассказы, повести, фельетоны, стихи.

Подписку на газету принимают пункты подписки «Союзпечать», почтаматы, конторы связи, отделения связи, общественные уполномоченные на заводах, фабриках, на шахтах, в колхозах, совхозах и РТС, в учебных заведениях и учреждениях.

*Издательство газеты
„СОВЕТСКИЙ ПАТРИОТ“*



С е н т я б р ь 1 9 6 1

За рулём

На первой странице
обложки: герой-мотонавт
Герман Степанович Титов.

Фото Е. Тиханова.

На четвертой страни-
це обложки: финал Спарта-
киады и первенства СССР по
мотокроссу. Заезд на мотоцик-
лах класса до 350 см³.

Фото Ю. Шаламова.