



Ф е в р а л ь 1 9 6 2



За рулем



НА ПРИЗ ИМЕНИ В. П. ЧКАЛОВА

На финише минувшего спортивного года москвичи стали свидетелями традиционной встречи мотоспортсменов на приз имени героя-летчика В. П. Чкалова.

Это единственное в своем роде командное соревнование проводилось в двадцатый раз. Свыше сорока коллективов вышли на старт, чтобы оспаривать почетный трофей.

Корреспондент журнала «За рулем» попросил высказать свое мнение о юбилейном кроссе участника соревнований чемпиона СССР Юрия Оленева, ленинградского тренера Виктора Ивановича Соколова и заместителя главного судьи судью всесоюзной категории Якова Павловича Новикова.

В этом номере:

а приз имени В. П. Чкалова . . .	1
Шатилов. За дальнейший	
подъем оборонно-массовой работы	2
Косицын. ЗИЛ даст новые ав-	
томобили . . .	4
Архипов. Наше армейское	
спасибо . . .	6
Мотус. С опасным грузом . .	6
Былов. В метель . . .	7
Никитин. Побеждает настой-	
чивость . . .	7
Кузнецов. Гвардейцы Брат-	
ской ГЭС . . .	8
Румянцев. Только не сда-	
ваться . . .	10
втомотоклубы и спорт . . .	11
ремя не ждет . . .	11
Егоров. Ралли проводит район-	
ный АМК . . .	12
Баранов. Любят спорт на на-	
шей фабрике . . .	13
Викторова. На старте — авто-	
хозяйство! . . .	14
Чистов. Автомобиль КраЗ-250	
Банников. Тенденции разви-	
тия электрооборудования автомо-	
билей . . .	18
Бутенко. Мотоцикл с коляс-	
кой-лодкой . . .	20
Календарь автолюбителя . .	21
Богачкин. Учебный план и	
реальность . . .	22
Малышев. Подводные крылья	
на «Казанке» . . .	24
Малиновский. Как построить	
«Золотую рыбку» . . .	25
Котлер. Дорога над облаками	
Новости зарубежной техники .	28
Кузнецов. На Филиппинах .	30
Майборода. Без знания дела	
Сабинин. Новая классифика-	
ция и технические требования к	
автомобилям . . .	32
Читатели предлагают . . .	32



На первой странице обложки. Бывшие воспитанники ДОСААФ военные водители. Слева направо: рядовые В. Пряхин, А. Зелев, А. Бесстрахов, ефрейтор И. Черепанин. Задачу ставит ст. лейтенант А. Былов.

Фото А. Золотарева.

На снимках: слева — главный судья мотокросса, судья республиканской категории О. Э. Чкалова открывает соревнования. Вверху — заезд на мотоциклах с колясками возглавили спортсмены Н. Бойко и А. Соколов из команды Московского АМК, занявшей первое место; ниже — перворазрядник И. Пчелкин буксирует товарища по команде А. Шаврина. На первой странице: армейские гонщики на дистанции кросса.

Фото А. Золотарева и В. Кутырева.

О кроссе говорят:

Спортсмен ОЛЕНЕВ:

Почетный трофей, приз имени Чкалова завоевал наш коллектив — досаафовцы Московской области. Для многих этот успех может показаться неожиданным. Однако, мне кажется, победа нами завоевана вполне заслуженно.

Первое место среди юношей, первое — среди женщин, четвертое — в классе 350 см³ и, наконец, красивая победа в заезде на мотоциклах 175 см³. Разве это не убедительное доказательство превосходства «голубых» (в таких майках выступала наша команда)!

Особенно дружно действовал квартет мастеров в составе Дронова, Комарова, Толстомятова, Шибаева (класс 175 см³). Они держались на обледенелой трассе так, словно их связали одной нитью. Чувство локтя и помогло им вырвать победу у таких грозных соперников, как ЦСКА, «Трудовые резервы» и «Буревестник».

Борьба складывалась очень напряженно. Не только зрителям — самим участникам порой было трудно разобраться в том, что происходило на трассе. Жертвой спортивного азарта стали наши основные соперники — гонщики «Буревестника». В пылу борьбы они «проскочили финиш», пошли на 6-й круг и... потеряли драгоценные очки.

Конечно, проигрыш есть проигрыш. Но справедливости ради надо отметить отличную подготовку спортсменов студенческого общества. Они были первыми в классе 125 см³, а на мотоциклах с колясками уступили победителям — команде Московского автомотоклуба ДОСААФ — всего четыре секунды. К сожалению, эти секунды оказались решающими. Они лишили «Буревестника» приза.

Хорошо подготовились к юбилейному кроссу спортсмены «Трудовых резервов». Они были в комплексном зачете на третьей ступеньке пьедестала почета. А вот прошлогодний победитель — армейцы Москвы остались за чертой призеров. Слабо выступали юноши и особенно команда в классе 175 см³. В нее входили известные спортсмены — Олейников, Савельев, Яковлев, Романов. Но техническая неисправность одного мотоцикла, проявившаяся во время гонки, закрыла им путь к призу.

Блестящая победа армейских спортсменов в классе 350 см³ (они по жребию стартовали последними, а финишировали первыми) почти ничего не могла изменить в общекомандном зачете. Гонщики ЦСКА смогли убедиться, что на трассах кросса теперь становятся все меньше слабых противников. Это подтвердило и выступление спортсменов первичных организаций ДОСААФ. Они держались уверенно, демонстрируя умение вести командную борьбу в сложных условиях. Им пока еще не хватает скоростной подготовки, но это, как говорится, дело наживное.

В заключение еще раз хочу сказать о своих товарищах по команде. Они готовились к кроссу упорно, сначала в районных клубах, а затем на кратковременных сборах в Москве. Наш тренер, мастер спорта В. Михайлов и представитель обкома ДОСААФ Ю. Скудин сделали все, чтобы мы выступили успешно. Вообще с тех пор, как в области создан автомотоклуб, спорт пошел в гору. Мы заняли первое место на Спартакиаде России по техническим видам спорта и сейчас снова победили.

Тренер СОКОЛОВ:

Наши ленинградские гонщики впервые выехали в Москву для участия в командном соревновании — кроссе имени В. П. Чкалова. Спортсмены не показали хороших результатов, тем не менее польза поездки очевидна. Каждая встреча с иногородними участниками обогащает опытом.

Наблюдая за ходом гонки, я убедился, что командный кросс может играть важную роль в подготовке и формировании гонщика. Здесь находят общий язык молодежь и ветераны, здесь вырабатывается коллективное мышление, которое очень важно для развития тактических навыков. Здесь, наконец, воспитывается работоспособность спортсмена, умение его держаться за более сильным лидером. Словом, командный кросс — это настоящая школа мотогогонщика. Я лично рассматриваю такие соревнования как важное подспорье в обучении молодежи.

Несмотря на неудачу, мы, полагаю, и впредь будем участниками таких спортивных встреч. Больше того, я надеюсь, нам удастся организовать подобное соревнование и в Ленинграде.

Судья НОВИКОВ:

В качестве судьи я участвовал почти во всех кроссах на приз имени В. П. Чкалова. И я рад, что юбилейное соревнование вылилось в праздник мотоспорта.

Мы, судьи, честно говоря, предполагали, что двадцатиградусный мороз остановит болельщиков. Поэтому особенно отрадно было видеть толпы зрителей, стоящих вдоль трассы. Когда на трассе полно людей, — это приятно не только спортсменам и организаторам соревнований, но и судьям. И вдвойне было приятно видеть отсутствие скучающей публики. Соревнования прошли в захватывающей, интересной борьбе.

Мне кажется, выбор трассы кросса — возле станции метро Измайловская — вполне себя оправдал.

Думаю, ни у зрителей, ни тем более у спортсменов на этот раз не было претензий к судьям. Как и в прошлом году, мы значительно упростили работу судейского аппарата (в частности, ликвидировали контрольные пункты), и это позволило буквально через 15 минут после финиша последнего участника подвести итоги и вручить призы.

Было применено еще одно новшество: члены технической комиссии осматривали не все мотоциклы, а лишь некоторые (выборочно). За техническое же состояние машин отвечали представители команд. В случае, если бы гонщик допустил нарушение, весь коллектив снимался бы с соревнований. Такая система осмотра машин позволила значительно сократить время пребывания спортсменов на морозе. Кстати, я убедился, что мотоспортсмены не знают о

специальном спортивном креме, предохраняющем от обморожения.

После соревнований мне пришлось беседовать со многими зрителями, которые впервые пришли на мотокросс. Они, повторяю, были довольны, говорили, что обязательно придут на следующее соревнование. Но как узнают они о нем? Ведь значительная часть зрителей и о прошедшем кроссе узнала случайно. В городе не было афиш, о кроссе молчали радио и телевидение. А между тем мотоспорт в столице пока что нуждается в солидной рекламе.



За дальнейший подъем оборонно-массовой работы

Генерал-лейтенант С. ШАТИЛОВ,
первый заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР

Пятый пленум Центрального комитета ДОСААФ СССР, состоявшийся в конце декабря истекшего года, обсудил два коренных вопроса, жизненно важных для нашего патриотического Общества: о задачах организаций ДОСААФ в связи с решениями XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза и о созыве очередного V Всесоюзного съезда добровольного Общества содействия армии, авиации и флоту. Постановления, принятые пленумом, отчетно-выборная кампания в организациях ДОСААФ, развернувшаяся подготовка к очередному съезду — все это имеет исключительно важное значение для Общества. Мы подводим итоги, намечаем новые пути, отчитываемся перед партией и народом в проделанной работе за целых четыре года, которые характеризуются огромными историческими событиями и грандиозными достижениями в экономической, политической и культурной жизни страны.

За период, отделяющий нас от предыдущего съезда, в ДОСААФ произошли большие и отрядные перемены. Общество почти в два раза выросло численно и окрепло организационно. Значительно изменился характер его работы. Теперь она больше подчинена делу патриотического воспитания трудящихся, интересам народного хозяйства, задачам укрепления обороны нашей Родины.

Ныне миллионы советских людей в организациях Общества занимаются изучением технических специальностей, участвуют в технических видах спорта, приобретают знания по защите от средств массовой поражения. И все же уровень оборонно-массовой работы в организациях ДОСААФ далеко еще не отвечает требованиям XXII съезда партии, Программы КПСС. Во многих коллективах Общества не преодолен отрыв пропаганды от жизни, от непосредственных задач ДОСААФ, не уделяется должного внимания расширению материально-технической базы, повышению качества подготовки технических кадров, развитию спорта.

Очередной съезд ДОСААФ должен ознаменоваться дальнейшим улучшением всей оборонно-массовой работы, повышением активности каждой организации Общества.

Вся деятельность партии и народа сейчас разворачивается под знаменем претворения в жизнь исторических решений XXII съезда партии, Программы КПСС. Ответственные задачи вытекают из этих решений и для нашего Общества.

Интересы строительства коммунизма, подчеркивается в решениях XXII съезда КПСС, требуют, чтобы вопросы коммунистического воспитания трудящихся, в первую очередь молодого поколения, стояли в центре деятельности каждой партийной организации, всей советской общественности.

В связи с этим V Пленум ЦК ДОСААФ потребовал, чтобы организации Общества под руководством партийных органов, в тесном сотрудничестве с комсомолом и отделениями Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний активно участвовали в воспитании советских людей в духе советского патриотизма, постоянной готовности к защите социалистической Отчизны, любви к своей Армии. Воспитательную работу необходимо сосредоточить непосредственно в первичных организациях ДОСААФ, являющихся основой Общества, добиваясь того, чтобы они в ближайшее время стали подлинными центрами военно-патриотического воспитания трудящихся.

Мы обязаны добиться, чтобы каждый член нашего Общества стал примером в труде и защите интересов государства, политически и морально был достойным членом великой семьи строителей коммунизма.

В идеологической работе досоафовских организаций особое внимание должно быть обращено на разъяснение решений XXII съезда КПСС, роли и значения Коммунистической партии как руководящей и направляющей силы советского государства, роли и значения Вооруженных Сил Советского Союза.

Пропаганда боевых традиций Советских Вооруженных Сил и пропаганда военных, военно-технических знаний постоянно должны быть в центре внимания организаций ДОСААФ как составная часть всей нашей идеологической работы. Дело теперь за тем, чтобы массово-политической работе организаций ДОСААФ придать подлинно коммунистический размах, марксистско-ленинскую идейность и боевой наступательный дух. Для этого мы вооружены величайшими документами эпохи — решениями XXII съезда, Программой партии, материалами Всесоюзного совещания по идеологическим вопросам.

К воспитательной работе необходимо шире привлечь огромную армию активистов-общественников, полнее использовать все многообразие форм идеологической работы.

В числе миллионного актива Общества — представители советской интеллигенции, передовики производства, генералы и офицеры запаса и в отставке. Надо повернуть всю эту массу активистов лицом к работе с трудящимися, к воспитанию людей. Надо решительно бороться с недооценкой этой работы во многих комитетах Общества. Нельзя считать нормальным такое положение, когда в Горьковской, Удмуртской, Псковской, Киргизской, Эстонской организациях количество лекторов-общественников исчисляется единицами, к тому же большинство из них перед народом выступает редко. Секции оргмассовой работы и пропаганды при комитетах ДОСААФ должны коренным образом изменить стиль работы.

В интересах обеспечения высокого качества пропагандистской и воспитательной работы комитетам и секциям необходимо постоянно работать с пропагандистами, повышать их знания, проводить квалифицированные инструктажи, консультации, сборы, семинары, помогать в разработке материалов лекций, докладов и бесед.

В воспитательной работе надо шире использовать опыт Московской, Ленинградской, Украинской, Белорусской, Курской, Брянской, Волгоградской, Воронежской, Хабаровской организаций, которые широко практикуют проведение встреч молодежи с ветеранами Великой Отечественной войны, Героями Советского Союза, воинами-отличниками боевой и политической подготовки, организуют тематические вечера с выносом боевых знамен, походы и автопробеги по местам памятных боев, экскурсии в воинские части, на корабли, к памятникам боевой славы, музеи и т. д.

Идеологическую работу наша Коммунистическая партия рассматривает не как самоцель, а как эффективное средство решения вопросов коммунистического строительства, усиления экономического и военного могущества нашей Родины, воспитания нового человека. Воспитательная и пропагандистская работа в организациях ДОСААФ — это важнейший рычаг дальнейшего подъема и улучшения всей оборонно-массовой работы среди трудящихся.

В помощь комитетам и клубам ДОСААФ комсомол выделил большой отряд работников в качестве нештатных заместителей руководителей этих организаций по воспитательной работе. Но используются возможности этого актива для идейного воспитания молодежи пока еще слабо.

Нам нужно добиваться, чтобы воспитание членов Общества стало по-настоящему живым и творческим делом. Пропаганду, агитацию необходимо тесно увязывать с жизнью, с задачами коммунистического строительства и целями нашего патриотического Общества. Следует подробнее и доходчивее рассказывать о деятельности ДОСААФ, о той большой и полезной работе, которую проводят патриотические организации по укреплению обороноспособности страны и подготовке молодежи к службе в рядах Вооруженных Сил. Шире использовать для этих целей печать, радио, кино, телевидение и другие средства пропаганды.

Одной из важных наших задач является подготовка технических специалистов.

Потребность народного хозяйства в кадрах массовых технических профессий огромна. Ежегодно наше Общество готовит сотни тысяч таких специалистов, как шоферы, трактористы, мотористы, электрики, радисты. Во многих областях, краях и республиках теперь уже нет ни одной районной организации, ни одного крупного предприятия, колхоза и совхоза, где бы не готовились технические кадры. Успешно идет учеба специалистов во многих организациях ДОСААФ Казахстана, Украины, Белоруссии, Узбекистана, в Московской, Новосибирской, Свердловской, Новгородской областях, в Северной Осетии, Мордовской АССР. Отрадно, что география действующих школ, курсов, самодеятельных клубов по подготовке технических кадров с каждым годом расширяется. Если перед четвертым Всесоюзным съездом ДОСААФ шоферы, трактористы, мотористы, электрики выпускались, главным образом, в городах, то теперь школы, курсы и клубы создаются в самых отдаленных районах, в колхозах, совхозах, на новостройках и исчисляются тысячами.

Укрепилась и учебно-материальная база. Во многих организациях Общества оборудованы добротные классы, построенные гаражи, мастерские, приобретена учебная техника, детали, агрегаты. Многие хозяйственные организации стали больше проявлять заботы о нуждах ДОСААФ, помогать в создании технической базы.

Но в этом важном деле у нас есть и крупные недостатки. Главный из них состоит в том, что быстрый рост рядов Общества еще не подкрепляется соответствующим развитием материально-технической базы. В результате увеличивается разрыв между здоровыми запросами со стороны широких масс членов ДОСААФ и возможностями наших организаций. Необходимо резко увеличить количество учебных и спортивных машин, стрелкового оружия, радиостанций, различного рода оборудования, поступающих в распоряжение наших клубов, школ, кружков, команд. И, главное, не ждать, что все это нам кто-то даст готовеньким. Нужна большая активность и настойчивость, умелая организационная и хозяйственная работа комитетов, чтобы развитие материально-технической базы не отставало, а подпирало и даже опережало потребность в ней. В этом деле самое активное участие должны принять хозяйственные, советские и профсоюзные организации.

В ряде организаций сложилось ненормальное положение с хранением имеющейся дорогостоящей техники. Машины и спортивное оборудование часто находятся под открытым небом и под воздействием атмосферных условий преждевременно выходят из строя. Опираясь на помощь хозяйственных, советских и профсоюзных организаций, необходимо принять самые срочные меры по строительству гаражей, ангаров, навесов, складских помещений и укрытию в них учебной и спортивной техники.

Во всенародное дело подготовки технических кадров включился большой общественный актив — инженеры, техники, офицеры запаса и в отставке. Использование общественных начал, о чем говорил на XXII съезде Н. С. Хрущев, приобретает в ДОСААФ все больший размах. Именно на этой основе досаафовские организации Казахстана подготовили в прошлом году к уборочной кампании несколько тысяч шоферов, комбайнеров, трактористов из городского населения, которые оказали большую помощь в уборке урожая в совхозах и колхозах.

На V пленуме приводилось много примеров, положительно характеризующих деятельность общественного актива. В организациях ДОСААФ Белоруссии десятки тысяч активистов готовят технических специалистов и спортсменов, обучают население мерам защиты от оружия массового поражения. Так, энтузиаст оборонно-массовой работы учитель Городецкой средней школы Рогачевского района т. Андреев вот уже третий год бесплатно руководит техническими курсами. Он подготовил 250 шоферов, трактористов, мотоциклистов. Смело опираются на общественный актив комитеты первичных организаций ДОСААФ Минского камвольного комбината, Витебской чулочной-трикотажной фабрики, Гомельского завода сельскохозяйственного машиностроения, колхоза «Первое Мая» Слуцкого района. Много интересных и полезных мероприятий проведено и проводится на общественных началах в Свердловской, Харьковской, Саратовской, Челябинской, Брянской, Смоленской, Костромской, Астраханской и других областях.

Идя навстречу V съезду ДОСААФ, мы должны наметить новые рубежи в подготовке технических специалистов, двигаться дальше, обобщать и развивать все лучшее, что накоплено в передовых досаафовских коллективах страны. Настала пора придать больший размах обучению смежным профессиям, как это делается в Целинном крае, где, например, шоферы овладевают специальностями тракториста или

бульдозериста, изучают комбайн; трактористы становятся шоферами, комбайнерами и т. д. Конечно, в каждом отдельном случае такого рода подготовку надо планировать, соотносить с местными условиями и потребностями.

Большой отряд технических специалистов можно подготовить в средних школах, техникумах, вузах. Вместе с партийными, комсомольскими организациями надо шире использовать политехническое образование для нужд народного хозяйства.

На пленуме подвергались критике комитеты ДОСААФ Туркмени, Липецкой, Белградской областей за слабый контроль над учебным процессом, качеством подготовки технических специалистов. Проведенной на местах проверкой в некоторых организациях вскрыто много недостатков и прямо-таки позорных явлений. Допускаются очковитительство, приписки и даже прямые злоупотребления. Пользуясь бесконтрольностью со стороны комитетов Общества, отдельные недобросовестные люди используют платные курсы, школы в целях личной наживы. К этому важному и полезному делу примазываются иногда жулики, проходимцы, дискредитирующие большое и полезное начинание. Надо решительным образом изгонять из учебных организаций ДОСААФ проходимцев и стяжателей, разоблачать их и привлекать к суровой ответственности, вместе с ними наказывать и ротозеев.

В учебных организациях Общества неблагополучно с качеством подготовки технических кадров, особенно шоферов. Многие курсанты автомотоклубов, автошкол получают плохие оценки на экзаменах в ГАИ. Это, безусловно, прямой брак работы этих организаций. Нужно настойчиво повышать методическую культуру преподавания, совершенствовать весь учебный и воспитательный процесс, отработку практических навыков курсантов с тем, чтобы выпускники ДОСААФ — шофера и другие технические специалисты могли умело, высокопроизводительно использовать вверенные им машины.

За последние годы в Обществе сделаны некоторые успехи в массовом развитии технических видов спорта. Большим спортивным мероприятием в 1960—1961 гг. явилась Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта, проведенная ЦК ДОСААФ совместно с ЦК ВЛКСМ. За время Спартакиады состоялось более полмиллиона соревнований, в которых в общей сложности было свыше 16 миллионов участников. Автомотоклубы ДОСААФ стали проводить многодневные автомобильные и мотоциклетные соревнования, освоили опыт организации мотокроссов на коротких трассах, большое распространение получили гонки на ипподромах, по ледяным и гаревым дорожкам.

Но несмотря на целый ряд положительных явлений, общее состояние технических видов спорта нельзя считать удовлетворительным. В частности, автоспорт у нас все еще отстает в своем развитии от других видов советского спорта, хотя значение его для воспитания смелых, отважных и технических грамотных людей исключительно велико.

Технический спорт является прекрасной школой повышения технической квалификации молодежи. Между тем с его недооценкой со стороны отдельных комитетов ДОСААФ приходится, к сожалению, сталкиваться довольно часто. Многие наши комитеты и клубы к проведению спортивных соревнований готовятся плохо, при этом не учитывают необходимую последовательность в их организации, а порой нарочито усложняют условия соревнований. Спортивные встречи проводятся редко, в них участвует незначительное количество членов Общества.

Спортивную работу на местах в 1962 году нужно спланировать и развернуть с таким расчетом, чтобы не допустить ее спада по сравнению с годами Спартакиады. Календарь всеобщих и международных соревнований в этом году будет обширней и насыщенней различными встречами, чем раньше. Необходимо, чтобы все комитеты, все организации Общества поставили перед собой задачу: добиться дальнейшего повышения массовости технических видов спорта и привлечь уже в этом году к участию в соревнованиях еще больше юношей и девушек.

Развивая массовость спорта, не следует забывать об улучшении качества спортивной работы, о подготовке разрядников и выращивании мастеров. Необходимо совершенствовать учебно-тренировочную работу, повышать квалификацию тренеров, добиваться через профсоюзные, хозяйственные и другие организации расширения материально-технической базы, привлекать к руководству спортивной работой широкие слои общественности, активизировать деятельность местных секций и федераций.

Подготовка к V Всесоюзному съезду вызвала среди членов Общества новый прилив творческих сил. Сейчас в наших организациях идет отчетно-выборная кампания. На собраниях и конференциях подвергаются резкой критике недостатки рабо-

ты, вносятся много интересных и ценных предложений. Долг комитетов — учесть все критические замечания и предложения и незамедлительно претворить их в жизнь. Только в этом случае мы сможем улучшить деятельность, выше поднять авторитет нашего Общества и вовлечь в его ряды новые миллионы советских граждан.

Во всех организациях ДОСААФ необходимо решительным образом усилить контроль и проверку выполнения принятых постановлений и взятых обязательств, в частности, по подготовке технических специалистов.

Организовать проверку исполнения — значит прежде всего усилить контроль за выполнением постановлений IV съезда нашего Общества и последующих решений ЦК ДОСААФ, а также решений республиканских, краевых, областных конференций. К этому делу надо привлечь широкий актив, общественность, специалистов, ревизионные комиссии.

В ряде мест много недостатков в финансовых делах, в системе сбора членских взносов и отчетности. Кое-где не изжиты очковтирательство, приписки, дутые цифры. Есть в нашей среде люди, которые не любят работать, а вот прихвастнуть, пошуметь вокруг мнимых успехов — большие мастера.

Контроль и проверка укрепляют дисциплину, повышают ответственность за порученное дело, воспитывают людей в духе честности и правдивости.

Оставшееся время до съезда необходимо использовать для коренного улучшения всей деятельности организаций

ДОСААФ и особенно стиля работы комитетов. У нас еще не изжиты факты волокиты, бумаготворчества, кабинетного руководства. Некоторые председатели комитетов месяцами не бывают в коллективах, не знают положения дел на местах, чураются разговоров с людьми. Большим недостатком является то, что отдельные руководители комитетов не наладили тесного контакта с партийными, комсомольскими, профсоюзными и хозяйственными организациями, слабо привлекают в оборонно-массовую, спортивную, учебную работу общественность, не обрастают активом.

Слов нет, трудностей у нас много. Штаты комитетов невелики, освобожденных работников мало. Но потому-то и называется наше Общество добровольным, патристическим, что миллионы энтузиастов добровольно, бескорыстно, на общественных началах готовы трудиться для дела укрепления оборонного могущества нашей Родины.

Идти в массы трудящихся, мобилизовать активистов, организовать общественность — в этом сейчас главное. Надо поставить себе целью — большую часть времени проводить в досаафовских коллективах, в первичных организациях, среди людей.

Интересы дальнейшего укрепления обороноспособности Советского государства требуют, чтобы каждый член ДОСААФ, на какой бы работе он ни находился, проникся глубоким сознанием необходимости дальнейшего подъема оборонно-массовой работы в стране.

ЗИЛ даст новые автомобили

Выполняем решения XXII съезда

А. КОСИЦЫН,
секретарь парткома
автозавода имени И. А. Лихачева

В отчетном докладе Центрального Комитета партии XXII съезду КПСС товарищ Н. С. Хрущев подверг справедливой критике автозавод имени Лихачева и Московский городской совнархоз за серьезное отставание с выпуском новых автомобилей. Критика Н. С. Хрущева помогла каждому из нас, зилотцев, еще раз внимательно и самокритично продумать недостатки в работе по внедрению новой техники, сильнее почувствовать всю полноту ответственности перед партией и народом за быстрее освоение производства новых автомобилей.

Сразу же после съезда на собрании партийного актива завода мы глубоко и всесторонне обсудили создавшееся положение. Были вскрыты ошибки, недостатки в подготовке нового производства и намечены конкретные задачи. Решение их потребует от заводского коллектива большой и напряженной работы, устранения всех помех во внедрении и освоении новой техники.

Ответственность за сложившееся положение, конечно, ложится на весь наш коллектив, но прежде всего на конструкторов. Увлеченный модернизацией выпускаемых автомобилей, они мало уделяли внимания перспективному проектированию. Слов нет, модернизация, постоянное совершенствование выпускаемой продукции — дело нужное, закономерное в нашем социалистическом хозяйстве. Но завод, начинающий производство новых автомобилей, должен иметь в конструкторском портфеле и модели, которые будут выпус-

каться через 5—6 лет. Без этого неминуемо совершенствование продукции. Ведь подготовка к выпуску новых автомобилей занимает три—четыре года. За это время нужно создать опытные образцы автомобилей, испытать их, заказать, смонтировать и пустить самое разнообразное оборудование, отладить технологию, подготовить кадры.

Кроме того, отсутствие перспективного проектирования ведет к спешке, переделкам, вызывает дополнительные трудности, сбивает завод с ритма.

Нам нужно решительнее перестраивать деятельность конструкторской службы, повышать ответственность каждого работника за подготовку нового производства.

Серьезные задачи стоят и перед другими заводскими специалистами.

Недопустимо медленно решают металлурги вопросы, связанные с выбором режимов термической обработки деталей, подбором марок сталей и т. д. Это затягивает изготовление нужного оборудования, задерживает наладку производства. При проектировании технологии конструкторы технологического отдела нередко без всякой надобности усложняют инструмент, штампы, приспособления, оборудование. Именно поэтому иногда для простых операций применяются сложные и громоздкие приспособления, на изготовление и наладку которых уходит много времени, средств, труда.

Надо признать, что мы недостаточно мобилизовали внутризаводские резервы. В частности, отставала от общих темпов технологическая подготовка произ-

водства, слабо работали инструментальные цехи, недостаточное внимание уделялось подготовке технологической оснастки. Особенно ярко проявились все наши промахи, когда завод переходил на производство новых коробок передач.

Критика в адрес завода в то же время проникла заботой о помощи, которую нужно оказать нашему коллективу, чтобы успешнее решить задачи технической реконструкции, быстрее освоить производство новых автомобилей.

Выступая на XXII съезде КПСС, первый секретарь Московского городского комитета партии товарищ П. Н. Демичев сообщил Центральному Комитету и делегатам съезда, что наш завод уже начал производство переходных моделей ЗИЛ-164А и ЗИЛ-157К, а в 1962 году начнет выпускать первую партию автомобилей ЗИЛ-130. Они уже прошли межведомственные и государственные испытания и утверждены для производства. Эти машины испытывались в условиях, приближенных к тем, в которых они будут эксплуатироваться. В частности, испытания были проведены на сельскохозяйственных работах в совхозах и колхозах Дмитровского района Московской области.

На новые модели автомобилей завод перейдет без остановки производства. Этому в значительной мере будут способствовать техническая реконструкция, которая позволит превратить ЗИЛ в образцовое предприятие страны по условиям труда, уровню техники и экономическим показателям.

О темпах и размахе технической реконструкции говорят цифры. Протяженность конвейеров увеличится с 17 до 68 км. Большая часть их будет с программным управлением и непосредственной автоматической доставкой деталей и заготовок на рабочие места. Если в 1958 году на заводе было 10 автоматических линий, то к концу семилетки их станет 184. Количество станков с автоматическим и полуавтоматическим циклом возрастет почти в два раза. Вот где таятся главные резервы увеличения выпуска грузовых автомобилей!

Около тысячи специальных и агрегатных станков, автоматов и полуавтоматов будет установлено на заводе. Из них 233 изготовлены собственными силами. Намечено модернизировать 2718 металлорежущих и кузнечно-прессовых станков. Это позволит нам сократить затраты на новые станки. После реконструкции завод значительно превзойдет по уровню технической оснащенности и организации производства аналогичные предприятия за рубежом, а наши новые автомобили не будут уступать лучшим образцам мирового автомобилестроения.

Проект реконструкции, составленный специалистами завода, был тщательно рассмотрен экспертами. Сейчас он утвержден, и коллектив предприятия приступил к его осуществлению. Расширяются действующие цехи. По-новому планируются производственные площади. Устанавливаются новые автоматические линии, конвейеры, оборудование. Готовятся кадры высококвалифицированных наладчиков.

Реконструкция прежде всего коснулась цеха коробок передач, который накануне XXII съезда освоил массовое

производство нового типа этого основного агрегата автомобиля. Цех получил 7 автоматических линий, 252 специальных и агрегатных станка-автомата и полуавтомата, свыше 600 м различных конвейеров, большое количество другого оборудования и высокопроизводительной инструментальной оснастки. На очереди — реконструкция моторного, механозаготовительных, механосборочных цехов и других производств.

Однако в ходе реконструкции завод столкнулся с большими трудностями, которые вызваны ограниченными производственными возможностями инструментальных и вспомогательных цехов. Только для основной модели ЗИЛ-130 необходимо изготовить более 8000 различных высокомеханизированных приспособлений, 2400 холодных штампов, 1830 прессформ, около 20 000 наименований режущего и вспомогательного инструмента, большое количество конвейеров, транспортеров и нестандартного оборудования. Для модификаций же этого автомобиля — технологической оснастки потребуются в полтора раза больше.

Для того чтобы это обеспечить, инструментальным цехам нашего завода потребуется не менее 3,5—4 лет и то при условии минимального изготовления оснастки для нужд действующего производства.

Мы считаем, что необходимо принять решительные меры по развитию инструментальных баз на крупных машиностроительных предприятиях, создать мощные инструментальные заводы и этим обеспечить быстрый и постоянный прогресс машиностроительного производства.

Переход на новые модели автомобилей — очень сложный процесс. Он разбит на три этапа. Первый этап — на выпускаемые сейчас автомобили ЗИЛ-164А и ЗИЛ-157К устанавливаются детали и агрегаты будущих грузовиков ЗИЛ-130 и ЗИЛ-131: новое сцепление, синхронизированные коробки передач, телескопические амортизаторы, новые центральные тормоза и тормозные краны. Все это значительно улучшит эксплуатационные качества машин. Вторым этапом — на машины ЗИЛ-164А устанавливаются новые детали передней оси, буксирный прибор, карданный вал и др.

И затем третий этап — окончательный переход на производство нового грузовика ЗИЛ-130. Трудности этого периода осложняются еще и тем, что завод вынужден будет одновременно выпускать промежуточные модели ЗИЛ-164А и ЗИЛ-157К, новые машины ЗИЛ-130 и ЗИЛ-131. Это вызывает дополнительные затраты труда, сказывается на производственном планировании, выдвигает новые требования к организации производства. Вместе с тем, коллектив завода должен одновременно вести техническую реконструкцию. Никогда еще перед нами не было таких сложных и важных задач.

Автомобили ЗИЛ-130, к производству которых завод приступит в четвертом квартале нынешнего года, будут грузоподъемностью 4—4,5 т. Для них запроектирован новый восьмицилиндровый V-образный двигатель мощностью 150 л. с. Одна из отличительных особенностей новой машины — лучшие условия для шофера. Руль снабжен гидросилителем, кабина оборудована отоп-



Автоматическая линия для обработки картера коробки передач.

Фото Е. Семенова.

лением и вентиляцией. Панорамное ветровое стекло улучшает обзорность.

Народному хозяйству нужны автомобили разного назначения. У ЗИЛ-130 будет 6 модификаций: основная модель, 3,5-тонный самосвал для сельского хозяйства, грузовик с удлиненной платформой, 4,5-тонный самосвал для строительства и другие. На базе этих модификаций можно будет выпускать около 60 различных специализированных автомобилей.

У завода есть ряд требований к организациям, которые вместе с нами решают сложные задачи реконструкции производства. Что это за организации? В первую очередь, надо назвать Главмосстрой и его трест «Строитель», являющийся генеральным подрядчиком завода. Пока что они отстают с реконструкцией цехов. Достаточно сказать, что строители в минувшем году выполнили план лишь наполовину. По вине строителей задерживается ввод дополнительных производственных площадей, а это, в свою очередь, срывает установку и монтаж прибывающего на завод оборудования. Его уже накопилось на складах на сотни тысяч рублей. Мы ждем от руководителей Главмосстроя решительного поворота к неотложным нуждам завода.

Много лучшего желает и работа станкостроительных предприятий. Оборудование, в том числе автоматические линии, поступают на ЗИЛ с серьезными дефектами и, чтобы скорее ввести его в эксплуатацию, мы должны своими силами исправлять промахи станкостроителей. Товарищи станкостроители, помните, что техническая реконструкция автозавода — дело общегосударственное, общенародное!

Мы уверены, что критику, высказанную на XXII съезде в адрес завода, правильно воспримут и наши смежники.

Не раз коллективу нашего завода и его партийной организации приходилось решать трудные и ответственные задачи. Думаю, что он успешно справится с ними и на этот раз.

ЗИЛ даст стране современные автомобили!

ДОЛГ, ПРИЗВАНИЕ, ТРУД



Наше армейское спасибо

Среди автомобилистов нашей части немало водителей, учившихся в автомотоклубах, школах, на курсах при первичных организациях оборонного Общества. Это юноши с заводов,строек, из колхозов, совхозов, учреждений. Некоторые из них до призыва в Советскую Армию уже получили шферскую практику. Другие, окончив учебу, еще не успели приобрести опыта. Но в том и другом случае важно, что к нам пришли люди уже знакомые с техникой. Без технических знаний сейчас жить становится все труднее. Строительство коммунистического общества требует, чтобы каждый советский человек обладал не только горячим сердцем и сильной волей, но и дружил с техникой, которая встречается всюду. Мне хотелось бы сказать нашим верным помощникам-досаафовцам: хорошее дело делаете вы, готовя для народного хозяйства технических специалистов. Они нужны и нашим Вооруженным Силам.

Требования у нас к воинам высокие, особенно теперь, после XXII съезда КПСС, который, как известно, еще раз указал на необходимость всемерного укрепления обороноспособности нашей Родины.

У военных шоферов свои особые трудности, но почетные обязанности. Вот на фотографии (см. обложку журнала) группа наших водителей — рядовые Пряхин, Зелев, Бесстрахов, ефрейтор Черепанин. Они сняты вместе со своим командиром старшим лейтенантом Быловым. Обстановка здесь обычная: автомобильная колонна, выдвигаясь в указанный район, остановилась на опушке леса, чтобы уточнить маршрут. Потом — снова в путь по заснеженным дорогам. Возможно, на этот раз выполнение задачи не будет ничем осложнено. Но чаще случалось по-другому. Создавалась обстановка, когда требовалось проявить боевую сметку, выносливость, мужество, взаимную выручку и другие высокие физические и моральные качества.

Иногда среди молодых воинов возникает спор: можно ли в мирное время совершить подвиг? Я всегда отвечаю на

этот вопрос утвердительно, но считаю, что люди постепенно обретают силу и готовность к его свершению. Человек велик своим трудом. Труд, исполнительность, твердая дисциплина, знание порученного дела и понимание долга перед своим Отечеством — вот верный путь к подвигу. Примером тому могут служить публикуемые здесь рассказы о военных водителях, воспитанниках ДОСААФ. Это люди высокой политической сознательности, глубоко понимаю-

щие свой долг перед Родиной, партией, Советским государством.

Отмечая 44-ю годовщину наших доблестных Вооруженных Сил, хотелось бы пожелать организациям ДОСААФ, работникам автомотоклубов, школ, курсов, руководителям комсомольских организаций активнее прививать нашей молодежи технические знания, любовь к нашей родной армии, готовность к защите великой Родины, строящей коммунизм.

Подполковник П. АРХИПОВ.

С ОПАСНЫМ ГРУЗОМ



Из штаба поступило приказание: выделить водителя с машиной и направить в распоряжение командира саперного подразделения. В одном из сел обнаружен склад боеприпасов. Кому доверить транспортировку опасного груза? Нужен не просто отличный шофер, а мастер вождения, с крепкими нервами, отважным сердцем, готовым к любым неожиданностям. Раньше на такого рода операции мы посылали уже зарекомендовавших себя водителей — рядового Лукьянова, ефрейтора Диунова. Но они находились в дальних рейсах. Выбор пал на Владимира Пряхина.

От районного центра, где к саперам присоединился работник военкомата, Пряхин вел машину еще километров пятнадцать по незнакомой проселочной дороге. При въезде в село воинов встретил председатель колхоза.

— В 1941 году здесь проходила немецкая оборона. Село почти полностью было разрушено. Теперь видите — новые дома, школа, фермы. Начали строить еще одну, да вот натолкнулись на эту оказию, — сообщил председатель.

Лейтенант, возглавлявший группу саперов, выслушал его и направился к котловану. Осмотр показал, что обнаружен склад немецких боеприпасов — артснаряды, гранаты, осветительные патроны.

Раскапывали долго и осторожно. Каждый снаряд выносили из ямы и клали один от другого на значительном расстоянии. Потом в машину наклали мокрого песка и стали грузить заржавевшие боеприпасы.

Километрах в двух от села дорога сворачивала вправо. Здесь она была едва заметна. Накануне прошли дожди. Но вести машину нужно было именно по этой дороге: она одна вела к тому глубокому оврагу, где решено взрывать боеприпасы. Чуткие руки водителя отзывались на каждый выем, каждую ухабину, канавку. Скрытые во-

дой и жидкой грязью, они могли стать коварной ловушкой. В одну из них машина все же попала. Передние колеса вдруг резко осели вниз. У водителя на мгновение екнуло сердце. Но Владимир тут же взял себя в руки. Быстро переключил рычаг на первую передачу, прибавил газу. Автомобиль продвинулся на несколько метров вперед, но из канавы не выбрался. Задние колеса стали буксовать. Рывок... Еще рывок... Нагнувшись к рулю, Владимир тыльной стороной ладони вытер выступившие на лице капли пота, включил задний ход. Побуксав некоторое время, машина пошла назад. Пряхин снова включил первую передачу и объехал яму.

Шесть рейсов сделал водитель в тот раз со смертоносным грузом. Там, у оврага, его ждала другая группа саперов, которые разгружали машину и носили боеприпасы в овраг.

...Владимир Пряхин призван в нашу часть из Коврова, где он работал токарем на заводе. Там же он приобрел вторую специальность — окончил курсы шоферов при организации ДОСААФ. Это стало его призванием.

Военный шофер первого класса, участник окружного совещания военных автомобилистов Владимир Пряхин с честью выполнил приказ командования.

Ст. лейтенант А. МОТУС.

В МЕТЕЛЬ

Кое-кто совсем выбивался из сил. Но Черепанина будто и усталость не брала. Вот у одной машины, которую вел молодой солдат, заглох мотор. Нервная, шофер жмет на стартер раз, другой. Двигатель не заводится. Игорь выскакивает из кабины своей машины. Утопая в снегу, пробирается к товарищу, сбрасывает рукавицы, поднимает капот. Пальцы прилипают к металлу. Проходит минута, вторая. Двигатель заработал. Оживший ЗИЛ снова двинулся вперед по заметенной пургой дороге.

Так мы двигались километр за километром четверо суток.

Многие водители — старший сержант Соколов, сержант Грешников, ефрейтор Кушнерев, рядовые Анохин, Панов, Адамов, Мякота за этот рейс получили благодарность от командира соединения. А воспитанник ДОСААФ ефрейтор Черепанин получил внеочередной отпуск с выездом на родину.

Ст. лейтенант А. БЫЛОВ.

ПОБЕЖДАЕТ НАСТОЙЧИВОСТЬ

Может быть, в Рыбинском автомотоклубе и сейчас помнят бело-волосого стеснительного паренька с голубыми глазами. Он пришел в клуб вместе с группой ребят, работавших на стройке и пожелавших приобрести специальность шоферов. «Пригодится», — говорили они. И — пригодилось.

Судьбы выпускников Рыбинского АМК сложились по-разному. Много ребят уехало осваивать целину, на стройки семилетки. Анатолия Бесстрахова призывали в ряды Советской Армии. И вот он в нашем подразделении.

Своих учителей из автомотоклуба он не забывает. С благодарностью вспоминает, например, преподавателя Петра Петровича Яблочкова, инструктора

практического вождения Михаила Степановича Петрова — дядю Мишу, как его с уважением называли в клубе.

И мы, сослуживцы Анатолия, признательны им прежде всего за то, что они воспитали нашего товарища таким целеустремленным и по-настоящему любящим технику.

Отличительные черты в характере Анатолия Бесстрахова — настойчивость, упорство, стремление преодолеть любые трудности. Вспоминаются первые дни его армейской жизни и учебы. Занятия во взводе шли по строгому плану. Они давали многое. Но для Бесстрахова казалось, что он чего-то не усвоил, чего-то не понял. Вечерами он брался за учебники, уставы, изучал техническую литературу. В свободное время часто бывал в автомастерских. Там была возможность каждую деталь пощупать руками, заглянуть в сердце машины.

В то время у нас в подразделении по инициативе комсомольцев организовался технический кружок. Анатолий стал активным его участником. Нередко вечерами мы устраивали нечто вроде соревнования на быстрый и точный ответ по материальной части автомобиля. Скоро Бесстрахов по теоретической подготовке догнал лучших знатоков машины. Однако практику вождения еще нужно было серьезно совершенствовать. И это понимал Анатолий.

Снова мы были свидетелями упорных, настойчивых тренировок Бесстрахова. И эта настойчивость победила... Шло время. Рядовому Бесстрахову стали чаще доверять самостоятельные поездки. Он повысил классность на одну ступень. Но это не успокоило воина. Прошлого лето было напряженным: дальние поездки, тактические учения, стрельбы, работы по обслуживанию техники. Но Бесстрахов не расставался с книжками, не прерывал занятий. И вот результат: он подготовился к сдаче экзаменов на водителя первого класса. На закрепленной за ним машиной он наездил десятки тысяч километров без нарушений и без ремонта, был в длительных командировках и дальних рейсах. Больше трех десятков поощрений имеет воспитанник Рыбинского АМК Анатолий Бесстрахов.

Ст. лейтенант В. НИКИТИН.

На снимке (слева направо): молодой солдат Владислав Нимченко, сержант Валерий Брунов и рядовой Хайдар Садынов. Все они в разное время до службы в Советской Армии прошли шоферскую подготовку в организации ДОСААФ. В Вооруженных Силах им доверили сложную боевую технику.

Фото В. Гжельского.





С верхней эстакады плотины открывается грандиозная панорама строительства крупнейшей в мире гидроэлектростанции. На снимке: Василий Ладин, бригадир шоферов, обеспечивающих подвоз бетона к основным сооружениям энергетического гиганта на Ангаре.

Гордое слово «гвардия», известное у нас давно, особенно глубоко захватило сердца советских людей в тревожные годы Великой Отечественной войны. Там, где необходимо было выстоять во что бы то ни стало или намечалось наверняка разгромить врага, в первый эшелон решительно выдвигалась Советская гвардия. Всегда в огне, на самых трудных участках, на направлениях главных ударов — такой ее знают и чтут советские люди.

С окончанием войны не окончилось время подвигов...

Гудит стройка Братской гидроэлектростанции на Ангаре. В морозном воздухе далеко слышен хриплый голос сирен консольных кранов, шеренгой выстроившихся на верхней эстакаде. Время от времени раздаются взрывы — это дробят диабаз в карьерах. Ревет Ангара. Остановленная гигантским щитом из бетона и стали, она уже поднялась более, чем на 50 метров. Строители спешат, наращивают плотину. Река неотступно преследует их: день за днем повышается уровень Братского моря. Чтобы выиграть время, часть воды приходится сбрасывать через донные отверстия плотины.

С конца прошлого года над рекой все отчетливее стал слышен низкий бас турбин. В октябре монтажники поставили на обороты первый агрегат ГЭС. Сейчас уже четыре агрегата приняли промышленную нагрузку, работают на коммунизм. К исходу года их будет десять, потом двадцать...

В героической симфонии труда, звучащей над тайгой, не трудно различить гул автомобильных моторов. МАЗы, КРАЗы, КАЗы, ЗИЛы, ГАЗы — около трех тысяч машин, в большинстве дизельных, обслуживают стройку.

Автомобилисты все время находятся в первых рядах наступающих на Ангару. А в моменты штурмов они неизменно составляют главную ударную силу. Так было в 1957 году, когда зимой со льда перекрывалась правая половина реки. Так было летом 1959 года, когда 140 автомобилей-самосвалов, сбросив в реку 15 тысяч кубометров камня, за 19 часов перекрыли ее полностью.

Нет надобности перечислять все грузы, доставляемые автомобильным транспортом. Достаточно сказать, что с начала строительства одного только бетона уложено в различные сооружения более 3 млн. кубометров.

Первый бетон был подвезен к плотине в 1958 году. С тех пор этот участок работы привлекает общее внимание. На подвозке гравия, камня, цемента к бетонным заводам и доставке готового строительного материала бригадам бетонщиков заняты лучшие шоферы стройки. О некоторых из них мне хочется коротко рассказать.

* * *

Во втором перекрытии Ангары вместе с другими участвовал МАЗ-205 № 65-03. От карьера к Ангаре и от Ангары до карьера он сновал с регулярностью маятника и скоростью ракеты на протяжении всего штурма. За рулем этого автомобиля посменно работали два Василия — Волков и Ладин, люди во многом схожей судьбы и большой дружбы.

Они одноклассники. Вместе служили в Советской Армии. Там овладели специальностью шофера, навсегда полюбили эту динамичную профессию. После нескольких лет сверхсрочной службы одновременно демобилизовались. Можно было возвращаться в родные края. Но решили, вместе с семьями, двинуться на крупную стройку. Сердце рвалось к большому делу, хотелось сразиться на переднем крае семилетки.

Взяв отпуск, Волков съездил в Братск «на рекогносцировку». Стройка есть, жилья мало, особенно для семейных — таков был краткий вывод разведчика.

На Ангаре Волковы и Ладины появились с расчетом, чтобы захватить побольше теплых дней, — в мае. И сразу же приступили к рубке (кругом лес!) временных — небольших избушек «со всеми удобствами». Так поступали многие, кто приезжал сюда надолго, чтобы обживать этот край большого будущего.

Усадьбу выбрали, исходя из простого признака — поближе к автохозяйству и бетонному заводу, где предстояло трудиться. Над почтовым адресом тоже не

«Труд строителей Братской гидроэлектростанции — это великий подвиг».

Н. С. ХРУЩЕВ.

ГВАРДЕЙЦЫ БРАТСКОЙ ГЭС

ломали головы; он сложился сам собой: Правый берег, Бетонный завод... В домике под № 28 Ладины живут и теперь. Волковы недавно переехали в новую квартиру по Байкальской улице.

Друзья-сослуживцы возглавляют сейчас шоферские бригады, соревнующиеся за получение почетных званий бригад коммунистического труда. 17 машин Ладына почти круглосуточно доставляют бетон на главный объект строительства — русловую плотину. 20 автомобилей Волкова снабжают тем же материалом ЛПК — в недалеком будущем крупнейший комплекс лесопромышленных предприятий, который будет работать на электроэнергию Братской ГЭС.

У бригадиров много забот. Справляться с ними им помогает армейская закалка — собранность, деловитость, чувство дисциплины и, конечно, высокая техническая грамотность. Волковы уже имеют квалификацию шофера первого класса, Ладин заканчивает курсы «первоклассников».

Но думая о коллективе, бригадиры ни на минуту не забывают о своем личном вкладе в выполнение плана. У каждого из них свой боевой МАЗ, на котором ежедневно нужно выезжать на линию и к концу месяца «дать план» — по тонно-километрам, экономии топлива, резины, ремонтных средств.

Бригада Волкова была начинателем соревнования за звание бригад коммунистического труда среди рабочих правобережного автотранспортного участка, объединяющего пять автобаз. Год назад все члены бригады торжественно взяли на себя высокие обязательства. С той поры идет борьба за их воплощение в конкретные дела. Что нового внесло это в жизнь коллектива?

Заметно изменилось отношение людей к технике, к труду, к товарищам, к накоплению знаний. И вот бригада уже восемь раз была признана лучшей и ей столько же раз вручалось переходящее Красное знамя участка. Благодаря новой волне социалистического соревнования, охватившего все автобазы, автотранспортный участок Правого берега (№ 4) тоже вышел в передовые на Братскгэс-

строе, выполнив годовой план почти на месяц раньше срока.

Значительно более тщательной и продуманной стала подготовка автомобилей к выходу на линию, к безотказной высокопроизводительной работе. Характерен такой факт. Чтобы бетон не примерзал к металлическому кузову и легче соскальзывал при его опрокидывании, все бетоновозы были оборудованы обогревателями (с использованием тепла обработанных газов) и электровибраторами.

Шофера стремятся к знаниям, охотно и настойчиво трудятся над повышением своей квалификации. На организованных при АТУ-4 курсах водителей первого класса занимается больше ста человек со всего Братскгэсстроя, в том числе восемь членов бригады Волкова.

За высокие показатели в своей работе коммунист, член рабочкома участка Василий Волков награжден Большой серебряной медалью ВДНХ. На открытие Волжской ГЭС имени XXII съезда КПСС он ездил в составе делегации от автотранспортников Братска.

Но в дни нашего пребывания на стройке произошло одно весьма примечательное событие, о котором нельзя не сказать. Прославленная бригада Волкова вынуждена была «сложить оружие» и передать Красное знамя другому коллективу — тринадцатой бригаде, возглавляемой Ладным. Несмотря на зимние условия, ладинцы показали поистине гвардейскую хватку — выполнили месячное задание на 121 процент, тогда как бригада Волкова — лишь на 113 процентов.

...С первых слов, произнесенных Ладным, когда я сел к нему в кабину, мне стало ясно, что моему собеседнику доставляет настоящую радость и гордость открывать стройку новому человеку. На эстакаде он показал мне, как идет большой бетон в плотину. Затем с высоты птичьего полета мы обозрели машинный зал, где еще зияли кратеры будущих турбин, и панораму строительства.

Поехали на бетонный завод. Гостеприимный хозяин затянул меня вверх под самую крышу здания, где в грохоте и скрежете рождается бетон. Возвращались иным маршрутом. Ладин сделал трюк, чтобы показать, какая гора бракованного бетона выросла на берегу Ангары. Он был глубоко убежден, и с ним нельзя было не согласиться, что этот строительный материал можно и должно использовать более разумно.

Потом, без каких-либо «наводящих» вопросов началось обсуждение технических, эксплуатационных, морально-бытовых и других проблем волнующих шоферов.

МАЗ-205 имеет грузоподъемность 6 тонн. Но на нем приходится возить по 9 тонн. Почему? Это ровно два замеса бетономешалки. Не гонять же автомобиль недогруженным!

МАЗ-205 хорошая, даже отличная машина. Однако систематические перегрузки сказываются и на ней. Не выдерживает резина. Баллоны быстро истираются и иногда рвутся. Правда, недавно начали поступать усиленные покрышки, которые значительно лучше выдерживают перегрузку. Нужно, чтобы их больше выпускали и поставляли на крупные новостройки, где работают бетономешалки такой же кубатуры, как на Братской ГЭС. Ведь это в полтора раза повышает производительность труда, снижает стоимость перевозок.

По мнению Ладина, работникам Минского автозавода стоит подумать также над небольшим усилением рессор автомобиля. Они проседают. Не всегда, но случается. Заодно, пожалуй, следует позаботиться об отоплении кабины. В сильные морозы в ней холодно, замерзают ветровые стекла. Ладин обращает внимание на квадратное отверстие, вырезанное внизу кабины и поясняет, что это — вынужденная рационализация, люк для улавливания тепла двигателя.

От обогрева кабины разговор незаметно перешел на обогрев кузова. Оказывается, бетон может не только примерзнуть, а и пригорать. Потом он коснулся проблемы питания электровибратора (как лучше: от аккумулятора или от электросети?), обеспечения строителей жильем, спецодеждой. К концу интервью в кабине Ладин рассказал о делах товарищеского суда, в котором он заседал всего лишь вчера. Рассматривалось два дела. Одно — о нарушении первой заповеди шофера, езде за рулем в пьяном виде. Приняли беспощадно суровое решение — требовать увольнения провинившегося со строительства ГЭС. По второму делу (молодой слесарь имел страстишку брать у товарищей без их ведома инструмент и не возвращать его) приговор вынесли более мягкий — дать месячный срок на исправление.

Всего два рейса провел я вместе с Ладным. И за это непродолжительное время он открылся мне как квалифицированный, увлеченный своей профессией и много думающий о ней водитель; расчетливый, прижимистый, в хорошем смысле этого слова, хозяин стройки и, наконец, как один из активных воспитателей своих товарищей по труду.

Свои заботы, свои проблемы волнуют секретаря комсомольской организации четвертого автотранспортного участка Владимира Колесника. Мы познакомились с ним на курсах шоферов первого класса, созданных Братским городским комитетом ДОСААФ при АТУ-4. Владимир — слушатель этих курсов. Его беспокоит, что в Братске трудно достать литературу, необходимую для изучения автомобиля. Нет, например, учебников по новым правилам движения. Нет пособий по 25-тонному автомобилю МАЗ-525 (а таких машин на стройке много!). Владимир был глубоко возмущен тем, что Управление автомобильного транспорта Братскгэсстроя не только не помогает подготовке шоферов высшей квалификации — первого класса, а старается всячески притормозить ее. Заметим сразу, это резкое обвинение было совершенно правильным. На 1962 год Управление вообще не планирует подготовку водителей первого класса на том основании, что они, мол, нам не нужны. Косность работников Управления и нехватка литературы, горячо заключил мой собеседник, мешают нам выполнять наши обязательства, идти к коммунистическому труду.

Владимир Колесник — уроженец Карловки, небольшого украинского городка. Там он закончил ремесленное училище, получил специальность слесаря-котельщика. На работу уехал во Владивосток, на судоремонтный завод, где возглавлял комсомольско-молодежную бригаду. Специальность шофера Колесник получил во Владивостокском автоотделе ДОСААФ.

— Мечтал о службе на флоте, — с мягкой улыбкой заметил он, — но как дали тягач — колес много, буферал —



В парке 4-го автотранспортного участка. На снимке: воспитанник Владивостокского АМК, секретарь комсомольской организации АТУ-4, шофер второго класса Владимир Колесник и член рабочего комитета участка, шофер первого класса, коммунист Василий Волков.

так и забыл про море, почувствовал себя капитаном сухопутного корабля.

Свою армейскую службу Колесник закончил в Хабаровске и вместе с группой товарищей зимой в страшный мороз прибыл в Братск.

В автохозяйстве новичку сразу дали дизельный автомобиль. Машина требовала серьезного ремонта. Это очень помогло молодому шоферу, который раньше водил только карбюраторные автомобили. За 15 дней, проведенных в авторемонтной мастерской, он успел полностью восстановить свой МАЗ и основательно изучить его.

А потом бетон, бетон, бетон.

В дни, предшествовавшие XXII съезду КПСС, на автотранспортном участке была создана комсомольско-молодежная бригада. Ее возглавил Владимир Колесник. Готовясь по-боевому встретить XIV съезд ВЛКСМ, комсомольцы недавно создали еще две таких бригады. Взятые высокие обязательства — бороться за присвоение этим бригадам почетного звания «Имени XIV съезда ВЛКСМ», план выполнять не ниже чем на 110%, всем членам бригады учиться по специальности или в общеобразовательных школах...

...Гудит Братская ГЭС. Днем и ночью по дорогам стройки идут машины. Много машин. За рулем каждой из них — советский человек, строитель, прокладывающий путь к новому в жизни.

Много здесь и дорог. Но все они в конце концов ведут к плотине, сходятся около электростанции. И порой кажется, что это механизированная армия строителей штурмует крепость на Ангаре. Передовые ее отряды, вооруженные более мощной, более совершенной техникой, уже ворвались на крепостной вал — овладели верхней эстакадой. Это отряды бетоновозов.

Мне хочется назвать их гвардейскими.

Б. КУЗНЕЦОВ.

Братск.



Только не сдаваться...

Трудно давалась спортсменам эта гонка. Стоило взглянуть на измазанные машины, на запыленные комбинезоны участников, увидеть их осунувшиеся лица — и становилось понятным, какие полные драматизма эпизоды разыгрались на трассе тридцать четвертых международных мотоциклетных соревнований.

...Узкая дорога петляет в лесу. Угрожающе обнажены корни деревьев. Извилистая глубокая колея тянется по высохшему руслу горной речки, словно каменный желоб, из которого не вырваться. Сколько мастерства, выносливости и силы требует от гонщика такая трасса.

Уже близится конец всех испытаний. И как приятно сознавать, что ты при этом не имеешь ни единого штрафного очка! Радость охватила Николая Соколова, приятной волной разлилась по телу. И в этот миг вдруг громко выстрелила лопнувшая камера, а машину с такой силой швырнуло в сторону, что гонщик едва удержался в седле. Случилось худшее. Под действием толчков и ударов на каменистой дороге обод переднего колеса окончательно разогнулся, а борта покрышки вылезли наружу.

Так что же теперь делать? Отказаться от дальнейшей борьбы, смириться с поражением? Нет, только не сдаваться! Николай соскочил с машины и снял колесо. Ловкими рассчитанными движениями он поставил новую камеру и накачал ее, а затем, положив колесо на пенек, стал выправлять молотком обод. Он поддвигался с трудом. С последним ударом

Николай взглянул на часы. Больше нельзя было терять ни секунды. Побросав инструмент запазуху и накинув испорченную камеру через плечо, он на ходу завел мотоцикл и ринулся вперед. Только бы выдержал обод, только бы выдержал! До промежуточного финиша остается еще пять километров, потом три... пятьсот метров... Все! Успел!

Но что делать дальше? На таком колесе далеко не уедешь. А чинить его некогда. Ведь машину сразу после финиша надо ставить в закрытый парк, а после обеда и отдыха — снова в путь.

Один за другим уходили на дистанцию гонщики. Все шло, как обычно. И вдруг спортсмен под номером 65, едва переехав стартовую линию, слез с машины. Вот он снял колесо и, сменив покрышку, густо заматал колесо медицинским пластырем. Эти необычные действия, за которыми с удивлением следили зрители и судьи, были результатом смелого и, главное, единственно верного решения, которое нашел советский гонщик.

В каждом пункте контроля времени Соколов добавлял для верности пластыря. И колесо выдержало не только этот день, но и завершающую соревнования

скоростную гонку. Золотая медаль ФИМ была заслуженной наградой спортсмену.

Настойчивость, воля к победе, опыт. Сочетание этих качеств — высшая аттестация гонщика. Спортивная биография подчиняется законам, действующим в жизни: поре зрелости предшествует детство и юность. И, если спортсмен нашел свое призвание, если он смел и упорен, кривая его достижений неуклонно пойдет вверх, какие бы препятствия ни возникали на этом пути.

...В апрельский день 1949 г. пятнадцатилетний ученик 8-го класса 110-й московской школы Николай Соколов, взяв отцовское удостоверение на право вождения мотоцикла, ловко прилепил к нему свою фотокарточку. Он решил во что бы то ни стало участвовать в юношеском первенстве столицы по мотоциклетному спорту, а до заветных шестнадцати лет, дававших на это право, не хватало нескольких месяцев!

Трюк, казалось, удался. Судейская коллегия не заметила подлога, а новоиспеченный гонщик блистательно доказал, что не зря влюбился в мотоцикл еще в восьмилетнем возрасте. Победа над соперниками в этом первом ответственном испытании была полной. Грудь юного спортсмена распирало от гордости.

И вот тут-то пришло возмездие. Один из судей, желая узнать, кто же это новое спортивное светило, раскрыл удостоверение и вдруг замер, пораженный неожиданным открытием. Указанный там водительский стаж «с 1913 года» при всем желании не удалось привести в со-

Из рассказов об армейских спортсменах

ответствие с безусым лицом владельца. Победителя тут же разоблачили, и он с позором был отправлен домой.

Так кончилось спортивное детство Николая Соколова. Так он получил первый урок, узнал одну из главных спортивных заповедей — честность. Переживал свою неудачу незадачливый новичок тяжело, но желание стать спортсменом все же взяло верх. В конце концов Николай стал полноправным членом дружного коллектива московских армейцев. Наступила пора упорного труда, кропотливой учебы и увлекательных соревнований. Первые, уже не легкие успехи, первые, уже не детские огорчения.

В 1951 году Соколов вышел на старт первенства страны по шоссейно-кольцевым гонкам. На высокое место особенно не рассчитывал. Соревнования проходили в предместьях Таллина, на одной из самых сложных кольцевых трасс. Чтобы победить здесь, нужно было не только владеть искусством вождения гоночных машин, но и обладать целым рядом других качеств, которые приходят только с опытом. И вдруг в ходе гонки Николай совершенно неожиданно для себя обнаружил, что самые грозные конкуренты — Селиванов, Михайлов, Новиков остались позади. Он уже мог праздновать победу. Чтобы лишний раз удостовериться в этом, Николай оглянулся назад и... упал.

Невезение. Буквально на каждом шагу подстерегает оно спортсменов. Лыжник, сломавший палку за несколько сот метров до финиша, боксер, которому присудили поражение во встрече с более слабым противником только потому, что у него оказалась рассечена бровь, бегун, подвернувший ногу, — случаев таких не перечислить. И все же чаще других превратности судьбы ощущают на себе мотоциклисты, ибо их успех зависит еще и от машины. Сколько раз сильнее наши гонщики Пылаев, Дежинов, Кадушкин, Решетник, Севостьянов лишались верной победы из-за мелочей и случайностей. Сколько раз золотая медаль чемпиона вдруг ускользала из рук.

«Вот и мне просто не повезло», — говорил себе не раз Соколов. Но в глубине души чувствовал, что будь он собраннее, предусмотрительнее, спортивное счастье было бы в его руках.

Николай встречал свои неудачи — а их и после случалось немало, — как подбавляет настоящему бойцу. Они только подстегивали его, рождали удивительную находчивость и изобретательность. Советская Армия, тренеры и товарищи воспитали в молодом гонщике стойкость и смелость, сформировали несгибаемый характер спортсмена. А каждое соревнование, пусть даже самое несчастливое,

Вывраться со старта вперед и не уступать лидерства. Этой тактике придерживается мотоспортсмен Николай Соколов (№ 41).

Фото Ю. Клеманова.

вое, пополняло копилку опыта и мастерства, прибавляло спортивной мудрости. И по мере того, как мужал спортивный талант Николая Соколова, росли его достижения. Гонщик уже не раз побеждал в крупных соревнованиях, дважды становился чемпионом страны. Но жизнь, как известно, учит и чемпионов, судит и победителей.

Шел девятый год спортивной карьеры Соколова. Он решил выступать на мотоцикле с полным обтекателем (в то время все увлекались этой новинкой). Но в конструкции оказался существенный просчет: при торможении тормозной барабан «уходил» за обтекатель и охлаждение тормозов прекращалось. К сожалению, спортсмен понял это слишком поздно, когда гонка была в разгаре. Вскоре передний тормоз вышел из строя. Приходилось тормозить двигателем. Это сильно осложняло и без того тяжелую борьбу за лидерство с ижевским мастером Медведевым. Тот несколько раз выходил вперед и был явно настроен агрессивно. Соколов чувствовал, что он сильнее Медведева, но решил не форсировать событий.

Пролетая мимо бокса, Николай взглянул на своего тренера: «Сколько?» Тот показал: «Пять». Но при этом оба думали про разное — гонщика интересовало, сколько кругов осталось до финиша, тренер же показал, что Соколов выигрывает у Медведева пять секунд. Само по себе это недоразумение не сыграло бы решающей роли, если бы не одно обстоятельство. Когда соперники пошли последний круг, судья на старте-финише запоздал дать отмашку (он боялся ввести в заблуждение гонщика, которого в этот момент лидеры как раз обошли на целый круг). Примерно за километр до финиша Медведев рванул вперед. Соколов спокойно пропустил конкурента, рассчитывая в нужный момент восстановить свое лидирующее положение. И действительно, за самой линией финиша он обошел Медведева, не ведая, что обгоняет уже чемпиона страны.

Обидно, очень обидно проиграть соревнование, имея полное право на победу. Да, но как техник он все-таки оказался не на высоте. Может быть не стоило связываться с новинкой? Ведь обжегся же пять лет назад, когда поставил на кроссовый мотоцикл более мощный шоссейный двигатель. Нет, дело не в этом. Будешь бояться нового — останешься на месте, отстанешь. Надо только делать все продуманно, семь раз проверить.

К летнему сезону прошлого года Соколов готовился особенно тщательно. На VI мотосоревнованиях в честь Дня Победы, проводившихся 9 мая в Праге с участием спортсменов дружественных армий, он лишь перед самым финишем уступил победу Крайчовичу. А в августе на международных кроссах в Риге и Ленинграде, где стартовали спортсмены 10 стран, Соколов добился двух полновесных побед, опередив многих классных гонщиков, в том числе чемпиона Чехословакии Дупшика.

Лейтенант Советской Армии, заслуженный мастер спорта, коммунист Николай Соколов находится сейчас в расцвете сил и таланта. Пожелаем ему новых успехов.

С. РУМЯНЦЕВ.

„АВТОМОТОКЛУБЫ И СПОРТ“

Так назвал тов. МИКИТЮК свое письмо в редакцию, которое было опубликовано в сентябрьском (1961 г.) номере журнала «За рулем». Он поднял важный вопрос: автотоклубы ДОСААФ должны повернуться лицом к спорту. Основа и цель их работы — массовость.

Читатели продолжают разговор на эту актуальную тему.

ПЕРВОЕ СЛОВО ЗА КОМИТЕТАМИ ДОСААФ

В Переславле-Залесском Ярославской области существует автотоклуб 3-го разряда, который непосредственно подчинен областному комитету ДОСААФ. На протяжении последних трех лет клуб не организовал ни одного соревнования, даже не принял участия в проведении Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Актив в автотоклубе совсем нет, членов клуба, имеющих собственные мотоциклы и машины, тоже нет. Инструкторов-общественников и судей по автотоклубу здесь не готовят. Чем же, спрашивается, занимается автотоклуб? С ведома областного комитета ДОСААФ он превратился в автошколу.

Я совершенно согласен с тем, что для оживления клубной работы надо укомплектовать АМК людьми, знающими и любящими спорт. Это принесет несомненную пользу. А главное, областным комитетам ДОСААФ надо пересмотреть свое отношение к клубам, не считать их только автошколами.

Н. Капранов,
председатель Переславль-Залесского
горкома ДОСААФ.

ВЕРНЫЙ ПУТЬ К МАССОВОСТИ

У нас, в Крымской области, достаточно дорог с усовершенствованным покрытием, немало владельцев автомобилей и мотоциклов. В каждом районе можно встретить интереснейшие памятники самых разных времен, памятные места революционной борьбы и партизанского движения. Короче говоря, есть все возможности для массового развития автоспорта и туризма. Мы имеем в виду прежде всего соревнования и пробеги с участием индивидуальных владельцев автомобилей и особенно мотоциклов, а это в основном молодежь.

Однако в крымских автотоклубах ДОСААФ спортивная, массовая работа едва ли не на последнем месте. Главным считается платная подготовка шоферов. Мало что делают пока и самостоятельные АМК. Назрела необходимость направить внимание и усилия на организацию подлинно массовых спортивных автотоклубов.

Д. Водолазов,
начальник ГАИ УВД Крымской области.

ПОЛНОСТЬЮ СОГЛАСЕН

Давно пора перестроить работу АМК, приблизить к автотоклубу. Больше внимания также надо уделять подготовке шоферов-любителей и водителей мотоциклов. Где, как не здесь, резервы спорта? Когда жизнь клубов станет полнокровной, они смогут серьезно заняться пропагандой правил безопасности движения среди населения.

А. Исаев,
судья республиканской категории
(Сумы).

Трибуна „За рулем“

ВРЕМЯ НЕ ЖДЕТ

В автомобильных и мотоциклетных первенствах СССР и международных соревнованиях последних лет спортсмены РСФСР (если не считать москвичей и ленинградцев), как правило, показывают невысокие результаты. В чем же дело? Может быть, в нашей крупнейшей республике нет способных гонщиков? Они есть. Значит, причина в чем-то другом.

Полную ясность в этот вопрос внесла Спартакиада по техническим видам спорта. Многие областные и даже зональные соревнования в России были плохо организованы, не отличались массовостью, порой проходили без борьбы. Нередко результаты их можно было безошибочно определить еще до старта. Бросалось в глаза, что спортсмены готовят машины примитивными способами, обмен опытом между ними, между тренерами не налажен.

Вывод напрашивается сам собой — в республике нет единого центра, который осуществлял бы организационное и методическое руководство автомобильным и мотоциклетным спортом, центра, который действует в других республиках в виде федераций автоспорта и республиканских автотоклубов.

Мы считаем, что надо немедленно приступить к созданию Всероссийской ФАМС и Всероссийского автотоклуба. Это будет не так уж сложно и не потребует каких-либо капитальных вложений. В РСФСР много автотоклубов ДОСААФ и среди них есть такие, которые можно превратить в полноправные зональные клубы, а один из них — в республиканский. Мы имеем в виду Вологду, Брянск, Ульяновск, Уфу, Казань, Воронеж, Ростов-на-Дону, Омск, Благовещенск, Свердловск, Нижний Тагил, Новосибирск, Липецк. Надо учесть еще, что большая часть автомобильных и мотоциклетных заводов, как и ЦКЭБ мотоцикlostроения, находится на территории РСФСР.

Спортсмены России имеют возможность и горят желанием выйти в первую шеренгу спортсменов Советского Союза. Время не ждет. Надо созвать учредительную конференцию и создать ФАМС и автотоклуб России.

Л. Балабан,
судья всесоюзной категории (Уфа),
М. Гайфулин,

судья республиканской категории
(Калинин),

П. Разживин,
судья всесоюзной категории (Москва),
В. Шушманов,
чемпион РСФСР (Курск).



Ралли проводит районный АМК

Современные ралли — это автомобильное многоборье, требующее от участников самых разнообразных качеств. Условия ралли достаточно гибки, так что на их основе можно составить положение о соревнованиях и для опытных спортсменов и для тех, кто впервые выходит на старт. Для них ралли особенно привлекательны. Ведь это как бы школа первой ступени, начало пути к мастерству. А отсюда и значение таких соревнований для массового развития автомобильного спорта. Но если ралли могут быть разной сложности в спортивном отношении, то для организаторов они сложны всегда.

Ралли обслуживает большой судейский аппарат, они требуют немалых расходов. Вот и сложилось мнение, что такие соревнования — не районного масштаба. Однако недавно нас разубедила в этом автомобильная секция Тимирязевского автомотоклуба ДОСААФ столицы.

Идея организовать ралли и привлечь к их проведению спортивную общественность возникла у Евгении Борисовны Сохацкой, тренера-инструктора автомобильного спорта. Ее поддержали начальник клуба А. Карецкий и вся автомобильная секция, возглавляемая спортсменами-разрядниками Г. Эльбертом и А. Маренковым.

Участвовать в работе главной судейской коллегии согласились В. Певзнер, Б. Конев, И. Тюков, Б. Темкин, З. Колесинский, имеющие большой опыт в судействе всесоюзных первенств.

Одна из первичных организаций ДОСААФ предоставила в распоряжение клуба автомобиль для выбора трассы.

Когда стало ясно, что идея ралли может воплотиться в жизнь, на заседании автомобильной секции было составлено положение о соревнованиях. Решили провести однодневное ралли, в котором могли участвовать только спортс-

мены, работающие в автобазах Тимирязевского и Свердловского районов Москвы. Вне конкурса допускалось любое число участников — членов Московского городского автомотоклуба ДОСААФ, выступающих на собственных автомобилях.

Положение было утверждено в районном комитете ДОСААФ, и секция приступила к непосредственной подготовке соревнований.

В автомобильном ралли, как известно, самое сложное — это выбор и оборудование трассы. На заседании главной судейской коллегии было решено выбрать трассу, не особенно удаленную от места старта и финиша, так как возможности ее обслуживания и расстановки пунктов контроля ограничены. Время было зимнее и всем судьям пришлось превратить собственные автомобили в пункты КВ.

По новой классификации можно установить любую дистанцию, однако скорости должны быть в пределах существующих норм. Благодаря этому удалось выбрать довольно интересную трассу протяженностью 370 км, включающую разные по характеру и значению дороги Подмоскovie. Самая отдаленная ее часть отстояла от центра Москвы всего лишь на 50 км.

Трасса представляла собой замкнутое кольцо, которое участники проходили два раза, но в противоположных направлениях. В зависимости от заданных скоростей она имела четыре этапа, на ее прохождение отводилось в соответствии с классификацией не многим более 8 часов.

Зимой всегда можно ждать гололеда. Поэтому, чтобы не сорвать соревнований, исключить аварии и несчастные случаи, максимальная средняя скорость была задана 41 км/час. На дистанции установили 5 основных пунктов контроля времени и 6 секретных. Причем их расположили так, что удалось обойтись всего пятью группами

судей: нулевой, второй и четвертый пункты находились в районе старта и финиша, а первый и третий были совмещены — один из них предназначался для первого круга, другой — для второго.

Судейская коллегия тщательно продумала график работы секретных пунктов. В результате три группы судей поочередно контролировали время в 6 точках. На всех КВ работали спортсмены, которые на этот раз не участвовали в ралли. Среди них были мастера спорта В. Борц, П. Казьмин, Р. Козлов.

Общественники провели большую работу и по подготовке спортивной документации. Трасса была довольно запутанной, она проходила по дачным поселкам, а необходимого количества детальных топографических карт достать не удалось. Поэтому пришлось ограничиться подробным ее описанием в маршрутной карте и схемой маршрута с указанием населенных пунктов. Для упрощения соревнований (среди участников было много новичков) маршрутные документы раздали вечером накануне старта, во время инструктажа. Позаботились организаторы ралли и о спортсменах, выступающих впервые, — для них за несколько дней перед соревнованиями провели подготовительные семинары.

В воскресенье, рано утром, 34 автомобиля — «Волги», «Победы», «Москвичи» и один «Запорожец» прибыли на место соревнований. После технического осмотра машины были поставлены в закрытый парк. Но вот дан старт. Гонщики проходят испытание «минутная проверка пуска двигателя» и выезжают к нулевому КВ. Сразу же перед дорожными испытаниями они выполняют упражнение «разгон-торможение» на дистанции 200 м. Финиш скоростных состязаний служил одновременно испытанием на точность остановки. На этой же площадке, возвратившись с первого круга и получив отметку на КВ-2, спортсмены участвовали в слаломе.

Из 34-х стартовавших финишировали 29 — совсем неплохо для дебюта. Только у одного из 5 сошедших оказалась неисправная машина, остальные сбились с маршрута. Все закончившие дистанцию автомобили не имели никаких повреждений.

Принцип ралли — «постоянство скорости», принятый поскольку среди участников было много новичков и ралли проводилось зимой, прекрасно себя оправдал.

В заключение остается сказать, что классификационные очки завоевали 17 водителей. Некоторым из них это дало право получить спортивный разряд, другие дополнили «запас» очков с тем, чтобы достигнуть этой цели в следующий раз.

Вл. ЕГОРОВ,
зам. главного судьи соревнований,
судья республиканской категории.



ЛЮБЯТ СПОРТ на нашей фабрике...

На 9-й швейной фабрике работают в основном женщины. Поэтому многим покажется странным, что в таком коллективе популярен мотоспорт. Однако это действительно так.

Команда наших мотоциклистов — неизменный участник всех районных и многих городских соревнований. Недавно фабричные спортсмены (мужчины), составившие костяк команды Тимирязевского района, приняли участие в таком крупном состязании, как кросс им. В. П. Чкалова. Еще раньше они стартовали на первенстве Москвы.

На мотосоревнованиях часто увидишь ребят и девчат с 9-й фабрики. Вначале они приходят сюда «поболеть» за своих, а потом, смотришь, подают заявление на курсы мотоциклистов при Комитете ДОСААФ, получают удостоверение и начинают, как это принято говорить, «приобщаться к мотоспорту».

За каких-нибудь полтора года мы воспитали своих спортсменов-разрядников, подготовили большую группу водителей мотоциклов (среди них большинство девушек) и обзавелись хозяйством. Комитет ДОСААФ владеет хорошим гаражом и учебным классом. В нем есть все, что нужно для подготовки водителей мотоциклов.

Парк машин у нас довольно большой: «Москвич», 18 мотоциклов, в том числе 2 кроссовых с колясками.

Молодежь фабрики подружилась с техническим спортом сравнительно недавно — в те дни, когда брала разбег Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта. И в том, что за короткий срок у нас закипела спортивная жизнь, заслуга прежде всего активистов Общества, отдающих любимому делу много сил и времени.

Среди них первыми хочется назвать коммунистов, отличных производственников и подлинных энтузиастов мотоспорта Евгения Андреевича Петрова и Льва Щербакова. Это они и их товарищи Г. Ахметов, А. Артемов, В. Лавров добились получения мотоциклов. Это они с десятком таких же горячих любителей мотоспорта и автодела оборудовали гараж и учебный класс, наладили тренировки и подготовку машин.

Сейчас наши спортсмены загорелись новой идеей — решили попробовать свои силы в автомобильных гонках. Для начала строят юниор и три карта — микролитражные автомобили, которые должны выйти на старт первых городских соревнований.

Среди тех, чьими усилиями развивается спорт на фабрике, и слесарь Виктор Владимирович Васильев. Он наш общественный инструктор. Двадцать мотоциклистов подготовил он в минувшем году. Его ученики — швея Тамара Семенова, контролер Тамара Репрынцева, ручница Клава Кречетова и другие девчата тренируются теперь в спортивной секции.

В развитии технических видов спорта нам активно помогает директор фабрики А. Жаров, партбюро, комитет комсомола, фабком. И все же, повторяю, наши первые успехи в спортивной работе стали возможны главным образом благодаря тому, что Комитет ДОСААФ начал опираться на общественность, умело использовать инициативу и самостоятельность членов патристического Общества.

Пример нашей фабрики, мне кажется, убедительно говорит о том, что на любом промышленном предприятии можно успешно развивать технические виды спорта. Среди председателей первичных организаций ДОСААФ еще немало таких, кто считает спорт — делом второстепенным. Эти товарищи, видимо, не могут понять, что технические виды спорта — прекрасное средство воспитания молодежи. На тренировках и соревнованиях выковываются мужество и смелость, дружба, товарищество, коллективизм, т. е. те качества, которые должно воспитывать в своих членах добровольное Общество.

Руководитель Комитета ДОСААФ, не желающий развивать спорт, уподобляется, по-моему, человеку, рубящему сук, на котором сидит. Ведь только наличие активно действующих спортивных секций и кружков делает работу первичных организаций увлекательной и интересной. Если умело использовать огромную притягательную силу спорта, молодежь станет активной участницей всех дел нашей досаафской организации.

На опыте нашей фабрики я убедился в этом. Когда Комитет ДОСААФ по-настоящему повернулся лицом к спорту, неизмеримо поднялся авторитет Общества в рабочем коллективе, резко увеличилось число членов ДОСААФ.

Первичная организация Общества должна стать и первичной ячейкой по развитию технических видов спорта в стране. Но для этого недостаточно усилий самих Комитетов и общественного актива. Нужно четко определить место спорта в жизни низовых организаций и помочь решить важные вопросы, с которыми нам повседневно приходится сталкиваться.

Прежде всего — об организационных формах работы. Сейчас иногда получается так: не успели мотоциклисты собраться, поговорить о своих делах и уже объявляют себя «самостоятельным клубом».

Между тем звание клуба ко многому обязывает и присваиваться оно должно в виде поощрения лучшим низовым коллективам, которые имеют большие достижения в развитии спортивно-массовой работы и в создании учебно-спортивной базы. В подавляющем же большинстве первичных организаций спортсмены должны объединяться в секции во главе с советом и общественным тренером.

Наши автомотоспортсмены ждут, что городской и районные АМК столицы превратятся в центры массовой спортивной работы, станут заниматься ею не от случая к случаю, как сейчас, а повседневно. Хотелось бы видеть в клубе кабинет для консультации спортсменов и тренеров, периодически действующие семинары по вопросу организации спортивной работы на заводах, фабриках, в учебных заведениях.

Мы надеемся, что клубы гораздо ча-



Над мотоциклом склонились две девушки. Это подружки — Тамара Семенова (слева) и Тамара Репрынцева. С помощью общественного инструктора В. В. Васильева они готовят машину к соревнованиям. Фото А. Золотарева.

ще, чем теперь, станут практиковать массовые соревнования для владельцев собственных машин, открытые старты. Короче говоря, мы рассчитываем, что забота о развитии спорта в первичных организациях станет кровным делом клубов.

Особо следует подумать о воспитании кадров общественных инструкторов и судей. Где и какими путями их обучать? С каждым годом число спортсменов и мотолюбителей будет у нас расти. Мы, например, обязались в этом году вести численность мотосекции до 20 разрядников и подготовить не менее 50 новичков. Желающих у нас очень много, а вот инструкторов, тренеров — не хватает.

И, наконец, нужно подумать о плановом снабжении первичных организаций мотоциклами, запасными частями, материалами для постройки моделей, карт и т. п. Создается впечатление, что наши нужды совершенно не учитываются при составлении заявок на материальное обеспечение. Подчас коллективы промышленных предприятий имеют средства, а купить мотоцикл или двигатель не могут.

В Программе КПСС говорится, что физкультура и спорт должны прочно войти в жизнь советских людей. И в связи с этим, думаю, первичным организациям ДОСААФ следует шире вовлекать владельцев мотоциклов в занятия спортом. Дальние походы, однодневные и фигурные соревнования, доступные многим, должны занять видное место в планах работы комитетов Общества на заводах, фабриках, в учебных заведениях.

В. БАРАНОВ,
председатель комитета ДОСААФ
Московской швейной фабрики № 9.

На старше-автомобилиста!

На Краснохолмском мосту — толпа зрителей. Среди них и я. Смотрим вниз, на набережную Горького, временно закрытую для движения. Здесь вот уже второй день царит автомобильная «фигурка» — соревнования на мастерство вождения, организованные комитетом ДОСААФ 6-го таксомоторного парка и Пролетарским районным автотоклубом.

Узоры из флажков и досаафовские стяжки, цветные флаги-отмашки, судейские повязки на рукавах оживляют будничные пейзажи. Весело и торжественно, разве что не хватает музыки!

Многие водители расположенного по соседству 6-го таксомоторного парка пожелали выступить в соревнованиях. Судьям скучать некогда: один участник финиширует — следующий на старте. Хорошо проходят дистанцию новички: почти каждый второй выполняет норму третьего спортивного разряда.

Дается команда молодому водителю Ю. Копылову. Когда несколько дней назад на тренировке он впервые вместо «Победы» сел в «Волгу» (директор парка выделил три специально для соревнований), она показала ему неповоротливую. Паренек долго учился огibtь флажки и никак не мог заставить автомобиль повиноваться. Однако сейчас «змейка» позади — пять высоких флагов остаются нетронутыми, и кажется, что нет ничего легче этого упражнения. Новая задача: поставить машину в узкий «бокс» задним ходом. Готово. Теперь — «эстафета». Юрию показалось, что только на линии «стоп» выдохнул он воздух, который вобрал в себя при слове «марш». Одобрительный взгляд хронометриста. Время неплохое!

А на дистанции уже Валентин Семенович Семькин — инициатор движения за коммунистический труд в 6-м парке. Бригадир, один из лучших водителей, всегда намного перевыполняющий план, он как-то предложил своим товарищам: «Давайте деньги, заработанные на линии, сдавать не каждый за себя, а все вместе и зарплату делить поровну!» Поначалу Семькин стал получать меньше. У других же зарплата увеличилась. Неловко им стало. Теперь вся группа регулярно перевыполняет план, а в парке уже четыре бригады коммунистического труда и еще с десяток борются за это звание.

Автомобильные гонки в Лужниках. Спортсмен 6-го таксомоторного парка Эдуард Корев (№ 69) на дистанции.

И сейчас Валентин Семенович подает хороший пример. Его машина плавно движется в лабиринте препятствий, красиво и чисто преодолевает их, как хорошо дрессированный конь.

Следующий — Виктор Старкин. Ему явно хочется перещеголять товарищей. Но при развороте в узком «коридоре» — он так резко «газует», что не в силах удержать машину и «протыкает» воображаемую стенку, под колесами хрустят флажки. Виктор старается скрыть досаду. Ничего не поделаешь, сам виноват.

Восемьдесят три человека сменяют друг друга на дистанции. Последним стартует водитель, член бригады, борющейся за звание коммунистической, Виктор Лин. Все притихли, следят за его машиной... Результат превосходит ожидания: 136 секунд, ноль штрафных очков. Есть рекорд парка!

Давно, чуть ли не с 1949 года существует в 6-м парке секция автомобильного спорта. Сначала, правда, это была просто горстка людей, связанных общей страстью к автомобилям, состязаниям в скорости.

Но в 1955 году присутствовавшие на шоссейно-кольцевых гонках в Минске были немало удивлены. В привычном строю стандартных автомобилей (оригинальные спортивные в то время только начинали осваивать спортсмены автозаводов) заняли свои места три приземистых «незнакомца». Их хозяевами оказались автомобилисты 6-го парка: Ю. Морозов, С. Поляков, В. Ивантьев, Е. Злыднев, А. Старовойтов и Ю. Андреев, недавно вернувшийся из армии. На прошлогодних соревнованиях они увидели машины с оригинальными спортивными кузовами Горьковского автозавода и МЗМА, которые отличались от других не только внешне, но и ходовыми качествами, и задумали построить такие же у себя в парке. Работали почти вслепую, хотя их и поддерживали энтузиасты автомобильного спорта, директор парка И. И. Жорин и главный инженер И. С. Изаксон, который сам не раз выступал в соревнованиях и со всеми вместе подолгу мастерил в гараже.

Когда наметились контуры первых спортивных автомобилей, вокруг секции стали концентрироваться любители. Кто-то из них — молодые водители Э. Корев, Ю. Марков, В. Есионюк — постепенно включились в работу. Самодельное автомобилестроение началось и в других парках — в 7- и 1-м московских, в 1-м ленинградском. А в 6-м парке тем временем мастерили уже следующие автомобили, потом — еще. И каждый из них был оригинальнее и совершеннее предыдущего.

За годы творческой и спортивной работы в секции Ю. Андреев и Э. Корев стали мастерами спорта, Ю. Марков и В. Есионюк — перворазрядниками. Но дело не только в присвоенных им разрядах и званиях. Теперь это высококвалифицированные технические специалисты. Бывший слесарь Юрий Андреев, на-

пример, стал старшим мастером ремонтного цеха. Если с линии придет «занемогшая» машина, то он всегда поставит самый точный диагноз.

Но спортсменов в парке все-таки еще очень и очень мало. Почему? Если внимательно присмотреться к будням автоспортсменов, ответ возникает сам собой.

Возможности серийного двигателя, как известно, не удовлетворяют требова-



На соревнованиях по фигурному вождению.

ниям скоростных гонок. Форсировка, доводка отнимает много сил, особенно трудно работать без испытательного стенда: чтобы отладить мотор, приходится несколько раз устанавливать его на машину. Заниматься этим спокойно, планомерно — нелегко. У гонщиков нет постоянного места, где они могли бы разместить машины и постепенно приводить их в боевую готовность, не устраивая штурмов накануне соревнований.

Беспокоит спортсменов и другое.

— Хотя у нашей секции слава и неплохие традиции, — говорят они, — но не долго ей и захиреть. Последние годы почти нет притока новичков, и по существу она состоит из нескольких «чемпионов». Ребята — что надо, молодцы! Но кто их сменит?

— Молодежь растить нужно!

— А как растить, если соревнования — большая редкость? Да и те чаще всего проводятся для мастеров, перворазрядников. К ним даже со вторым разрядом не всегда допускают!

— «Фигурка» — дело хорошее, полезное, особенно для шоферов такси. Но

что ждет теперь новых третьеразрядников? Нужна продуманная система тренировок и соревнований!

Здесь мне хочется сказать несколько слов о 5-м таксомоторном парке. Большими успехами на спортивном фронте он не отличался. В нем есть несколько спортсменов 1-го разряда, участвовавших в разных автомобильных состязаниях без особого успеха. Когда в стране началась Спартакиада по техническим видам спорта, было решено принять в ней участие. Директор П. С. Галкин издал приказ о создании оргкомитета для проведения массовых автосоревнований. На доске объявлений вместо обычных — о происшествиях на линии — появились «молнии» о ходе спортивной борьбы. В ней участвовали 150 водителей. Несколько десятков из них получили третий спортивный разряд, кое-кто «набрал очки» на второй. И на этом все кончилось.

ДСО «Спартак», объединяющее автохозяйства столицы, проявляет определенную заботу о воспитании мастеров, чемпионов, но явно забывает о необходимости вовлечь в спорт и растить новичков. Для них «Спартак» за все годы существования не организовал ни одного классификационного соревнования.

Ну, а районные АМК ДОСААФ? Ведь это их задача — пропагандировать и распространять спорт в массах.

Спартакиада по техническим видам спорта активизировала работу этих клубов. Они пополнили и обновили спортивное оборудование. Работники АМК обогатились ценным опытом. Им по плечу теперь организовать в низовых коллективах не только соревнования на мастерство вождения, экономно горючего, но и на регулярность хода — ралли. Участвуя в них, многие спортсмены могут расти, повышать разряды и мастерство.

Однако межрайонные автомотоклубы в настоящее время очень мало влияют на развитие спорта в автохозяйствах. И в этом вина не только работников АМК.

Столь трудоемкий вид спорта, как автомобильный, не сдвинуть с места в одиночку. Только совместными усилиями всей спортивной общности можно добиться успеха.

XXII съезд Коммунистической партии указал на необходимость всемерно развивать физкультуру и спорт в самых широких массах трудящихся. А где, например, есть большие возможности для развития автоспорта, чем в автохозяйствах? В них работают люди, увлекающиеся автомобильной техникой, любящие машину. Многие из них тянутся к спорту. Опыт показывает, что именно за счет шоферов все время пополняется наш пока еще небольшой отряд спортсменов-автомобилистов. В автобусах и парках нужно и можно проводить много соревнований. Нужна система соревнований — классификационных, традиционных, кубковых, внутрипарковых, межпарковых. Это будет иметь важное значение для производства, спорта, а главное, для людей.

Руководители автохозяйств, работники ДСО «Спартак», первичных организаций и автомотоклубов ДОСААФ должны уделять автоспорту больше внимания. Ключ к успеху — в вовлечении в спортивную работу молодых водителей многочисленных автохозяйств страны.

Л. ВИКТОРОВА.

АВТОМОБИЛЬ

КрАЗ-250

Н. ЧИСТОВ,
зам. начальника СКБ
Кременчугского автозавода

Серьезные задачи поставил перед советскими автомобилестроителями XXII съезд партии — увеличить автомобильный парк страны до размеров, обеспечивающих полное удовлетворение потребностей в грузовых и пассажирских перевозках.

Как думают решать эту задачу кременчугские автозаводцы?

В предыдущей статье (см. «За рулем» № 10, 1961 г.) мы рассказали о том, какие автомобили придут к концу семилетки на смену выпускаемым сейчас нашим заводом. Однако у нас в перспективе — еще более совершенные, производственные и удобные автомобили. Это — КрАЗ-250, самосвал КрАЗ-251, седельный тягач КрАЗ-252.

Базовой моделью для всего семейства является автомобиль КрАЗ-250. Это трехосный 12-тонный грузовик с двумя ведущими задними мостами. Он рассчитан на работу с прицепом общим весом 20 т. Собственный вес снаряженного автомобиля 10 375 кг, а полный с грузом и тремя людьми в кабине — 22 600 кг. На переднюю ось приходится 21% нагрузки, а на заднюю — 79%. Это способствует хорошей управляемости при эксплуатации автомобиля на грунтовых дорогах.

Автомобиль КрАЗ-250 снабжен четырехтактным V-образным восьмицилиндровым дизелем ЯМЗ-238 с рабочим объемом 14,86 л. Степень сжатия — 16,5. Двигатель развивает мощность 240 л. с. при 2100 об/мин. Максимальный крутящий момент 90 кгм при 1300—1400 об/мин. Сухой вес двигателя без вспомогательных узлов составляет 950 кг.

Мощный двигатель ЯМЗ-238 обеспечивает высокие тяговые качества в любых дорожных условиях и позволяет на дорогах с усовершенствованным покрытием развивать скорость движения 70 км/час.

В двигателе применено два масляных фильтра — с фильтрующим элементом из металлической сетки и центробежный с реактивным приводом (для тонкой очистки). В систему смазки входит трубчатый воздушно-масляный радиатор, который отключается зимой. Воздушный фильтр — инерционно-масляный с контактным элементом.

Сцепление сухое, двухдисковое, с 32-мя периферийными нажимными пружинами. Ведомые диски диаметром 381 мм жестко соединяются со ступицами.

Оригинален привод гидравлического выключения сцепления (рис. 1), выполненный в комбинации с пневматическим усилителем.

Такой привод обладает рядом преимуществ по сравнению с механическим: он

легче и не деформируется при перекосах рамы. Применение его позволило установить подвесную педаль сцепления и тем самым сделать более простым пол кабины.

Восьмиступенчатая коробка передач имеет повышающую передачу. Она состоит из четырехступенчатой основной коробки и двухступенчатой понижающей передачи. Все передачи, за исключением заднего хода, синхронизированы. Переключаются они качающимся рычагом, установленным на верхней крышке коробки справа от шофера. При желании рычаг переключения может быть снят и заменен устройством для дистанционного управления. Понижающая передача включается и выключается электропневматическим механизмом. Для его управления служит кнопка, установленная на рычаге основной коробки.

Передаточные числа: первой передачи — 10,54; второй — 7,07, третьей — 4,57; четвертой — 3,34; пятой — 2,31; шестой — 1,55; седьмой — 1,00; восьмой — 0,73; первого заднего хода — 2,55 и второго — 11,64. Понижающая передача имеет два передаточных числа: 1,00 (прямая) и 4,57 (низшая).

Карданная передача состоит из двух валов с последовательным приводом. Благодаря этому не требуется раздаточной коробки и промежуточной опоры. Карданные валы — трубчатые, открытого типа. Диаметр трубы переднего вала 114 мм, заднего — 89 мм, жесткие карданные шарниры установлены на игольчатых подшипниках (таких же, как и на автомобиле КрАЗ-219).

Картеры среднего и заднего мостов и редукторов — взаимозаменяемые. Они не литые, как на выпускаемых ныне автомобилях, а штампованные из листовой стали.

На рис. 2 показан средний мост. В главной его передаче установлен межосевой дифференциал с четырьмя коническими сателлитами. При необходимости он может быть заблокирован с помощью зубчатой муфты, которая имеет пневматический привод с управлением из кабины шофера.

Главные передачи двухступенчатые. Первая ступень — пара конических шестерен со спиральными зубьями, вторая — пара цилиндрических шестерен с прямыми зубьями. Общее передаточное число в главной передаче 8,21.

Передняя ось кованая, стальная, двутаврового сечения. Она ничем не отличается от оси автомобилей МАЗ-500 и МАЗ-503.

Колеса бездисковой конструкции выполняются в двух вариантах: с разъемным и неразъемным ободом. Ступицы колес литые со спицами.

На автомобиле КрАЗ-250 установлены шины 11,00—22. Колея и расхождение между сдвоенными задними колесами у него несколько меньше, чем у автомобиля КрАЗ-219. Тем не менее благодаря более узкому профилю шины можно применять цепи противоскольжения. Колея передних колес такая же, как и у КрАЗ-219.

Лонжероны и поперечины рамы штампованы из низколегированной листовой стали толщиной 8 мм. Ширина рамы 860 мм. С целью сохранения прочности верхних и нижних полок поперечины приклепаны только к вертикальным стенкам лонжеронов. Последние в средней части рамы усилены разрезными вкладышами. В передней ее части установлены штампованный из листовой стали буфер и буксирные крюки, в задней части — тягово-сцепной прибор.

Подвеска передней оси выполнена на двух продольных полуэллиптических рессорах. Они работают совместно с двумя телескопическими гидравлическими амортизаторами двойного действия, которые гораздо эффективнее рычажных.

Концы рессор заделаны в резиновые подушки, установленные в кронштейнах рамы, благодаря этому отпадает необходимость в смазке и упрощается обслуживание автомобиля.

Задняя подвеска (рис. 3) на полуэллиптических перевернутых рессорах, балансирующая. Кинематика ее подобрана с таким расчетом, чтобы обеспечить хорошую приспособляемость задней тележки автомобиля к неровностям дороги.

Что же улучшено по сравнению с подвеской автомобиля КрАЗ-219? Благодаря изменению профиля листов и установке рессор переменной жесткости достигается большая мягкость подвески. Уменьшено скольжение концов рессор по накладкам балок задних осей. Бронзовые втулки в балансирах заменены текстолитовыми, что увеличивает срок их службы.

Новым является рулевой механизм (рис. 4). Он имеет повышенный к.п.д. по сравнению с рулевым механизмом, устанавливаемым в настоящее время на автомобилях КрАЗ-219, КрАЗ-221, где в качестве рабочей пары применен червяк с боковым сектором. На КрАЗ-250

вместо пары трения использована пара качения. Она состоит из однозаходного винта и гайки с полукруглым профилем нарезки. В качестве элемента, передающего движение, служат шарики диаметром 7,9 мм, перекачивающиеся одновременно в нарезку винта и в нарезку гайки. Нижняя часть гайки выполнена в виде зубчатой рейки, зацепляющейся с зубцами на валу сошки. Винт установлен в картере рулевого механизма на конических роликоподшипниках. Вал сошки вращается на трех игольчатых подшипниках. Зацепление гайки с зубчатого вала сошки регулируется винтом, установленным в крышке картера механизма. Передаточное число рабочей пары 23,6.

Для облегчения условий труда шоферов рулевое управление снабжено гидравлическим усилителем (рис. 5). Он состоит из двухстороннего силового цилиндра, действующего непосредственно на рулевую сошку. Золотниковое устройство, смонтированное в гидроусилителе, направляет поток рабочей жидкости в силовой цилиндр, открывая тот или иной канал в зависимости от того, в какую сторону поворачивается рулевое колесо. Это устройство размещено в задней части силового цилиндра за сошкой. Такое расположение способствует предохранению рабочей пары рулевого механизма от ударов, передающихся через управляемые колеса и тягу на сошку.

Рабочая жидкость насосом, установленным на двигателе, под давлением до 60 кг/см^2 подается в усилитель. Он включается автоматически, когда усилие, прикладываемое к рулевому колесу, достигает 4—5 кг. Преимущества гидравлического усилителя по сравнению с пневматическим, применяемым на автомобиле КрАЗ-219, заключаются в его компактности и меньшем весе. Кроме того, для него не требуется сложной рычажной передачи от силового цилиндра к управляемым колесам.

Ручной и ножной тормоза действуют независимо друг от друга. Привод ручного тормоза механический, а ножного — пневматический. Привод к тормозной системе прицепа выполнен по однопроводной схеме. Компрессор используется от автомобиля ЗИЛ-130. Отличительная его особенность — повышенная производительность. Это очень важно для работы автомобиля с прицепом, имеющим пневматические тормоза, а также при эксплуатации в горных

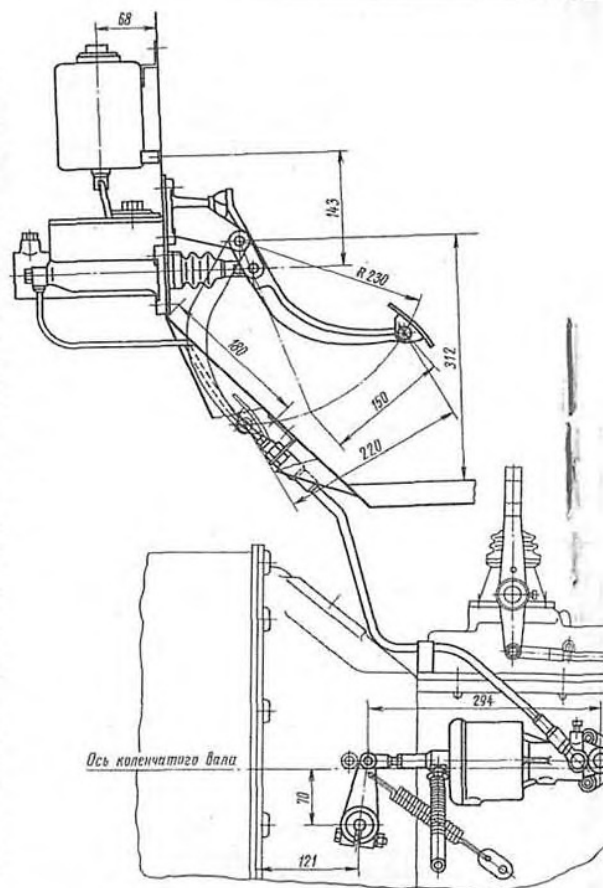


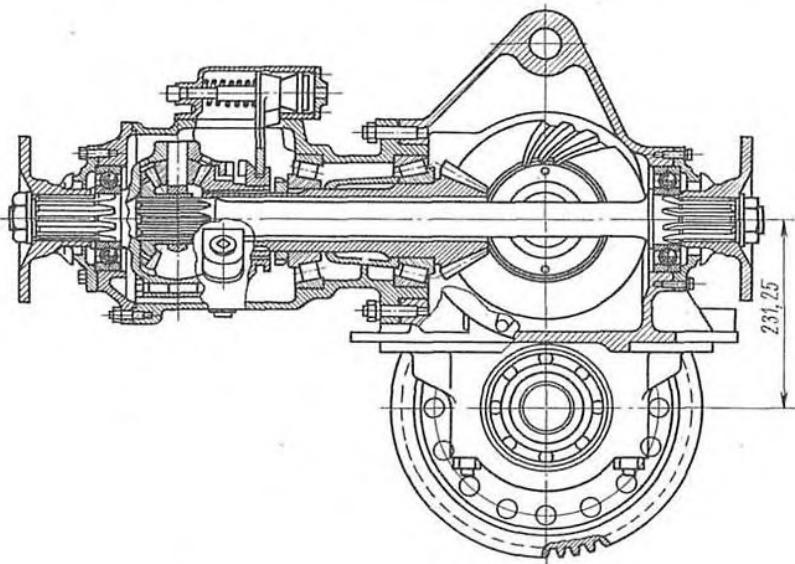
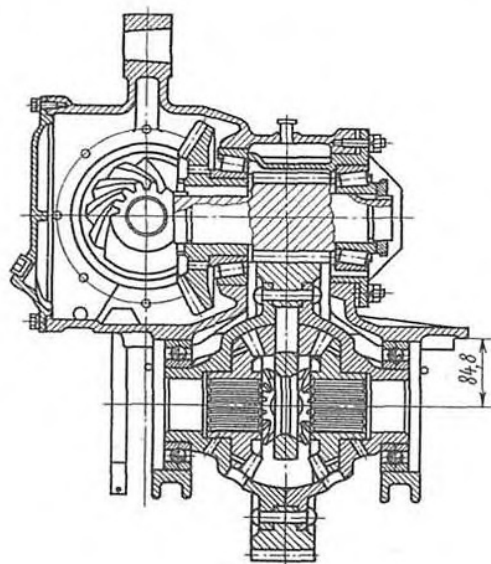
Рис. 1. Сцепление и привод.

условиях, когда приходится часто тормозить.

Ручной тормоз ленточного типа. Тормозной барабан установлен на выходном валу коробки передач. На нижнем конце рычага ручного тормоза находится дополнительный рычажок, который связан тягой с рычажком тормозного крана пневматической системы. Вследствие этого при пользовании им прицеп, соединенный трубопроводом с соответствующей секцией тормозного крана, затормаживается несколько раньше автомобиля. Тем самым устраняется «накатывание» прицепа на автомобиль и опасность «складывания» автопоезда.

Принципиально новой является конструкция тормозного крана (рис. 6). Он трехсекционный, связан с педалью тор-

Рис. 2. Средний мост и главная передача.



моза системой тяг и рычагов. При нажатии на тормозную педаль срабатывают все три секции, одновременно впуская сжатый воздух в тормозные камеры всех шести колес автомобиля и понижая давление в соединительном трубопроводе, идущем к прицепу. В тормозном кране предусмотрено устройство, позволяющее получать различные режимы торможения для порожнего и груженого автомобиля.

Колесные тормоза имеют автоматическую регулировку. Регулировочное устройство размещено в приводных рычагах разжимных кулаков. При максимальном ходе штока тормозной камеры оно поворачивает разжимной кулак на определенный угол, уменьшая тем самым зазор между колодкой и тормозным барабаном.

Система электрооборудования 24-вольтовая, однопроводная. Преимущество ее перед 12-вольтовой системой заключается в том, что отпадает необходимость в громоздком переключателе аккумуляторных батарей, могут быть применены провода меньшего сечения, снижается вес приборов.

Вместо четырех аккумуляторных батарей 6СТЭ-128 на новом автомобиле установлены две батареи 6СТЭН-140М. Это позволило лучше разместить их и дало выигрыш в весе примерно на 80 кг.

Создавая новую машину, конструкторы позаботились об улучшении условий труда шоферов. Кабина на уровне плеч имеет ширину 1830 мм, благодаря чему водитель и два пассажира могут удобно чувствовать себя даже зимой, когда они одеты в теплую одежду. Для шофера установлено отдельное сиденье, регулируемое по высоте, длине и углу наклона. В холодное время года кабина отапливается, ветровые стекла обдуваются теплым воздухом.

Кабина оборудована системой вентиляции. Широкое панорамное ветровое стекло с центральной стойкой, разделяющей его на две части, обеспечивает хорошую обзорность. Короткий капот аллигаторного типа имеет уравновешивающий пружинный механизм, позволяющий легко поднимать его.

В начале статьи было сказано, что Кременчугский автозавод будет выпускать помимо автомобиля КраЗ-250 две его модификации: самосвал КраЗ-251 с опрокидывающимся назад кузовом и седельный тягач КраЗ-252 для работы с полуприцепами. Обе эти модификации максимально унифицированы с базовой моделью.

Автомобиль КраЗ-250 по конструктивным параметрам, динамическим качествам, весовым и экономическим показателям значительно превосходит своего предшественника — КраЗ-219. Новый автомобиль имеет меньшие габариты и весит на 925 кг меньше при той же грузоподъемности.

Просторная кабина с панорамным стеклом, гидроусилитель рулевого управления, надежные тормоза — все это создает удобства для шофера, повышает производительность его труда, способствует безопасности движения.

Опытные образцы автомобилей КраЗ-250 в настоящее время испытываются Кременчугским автозаводом; придет время и эти автомобили поступят на службу народному хозяйству нашей страны.

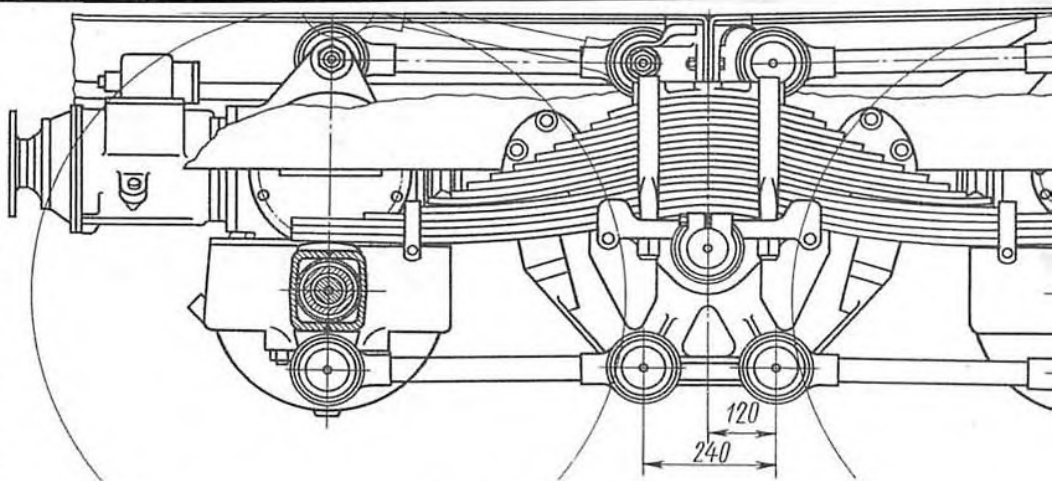


Рис. 3. Задняя подвеска.

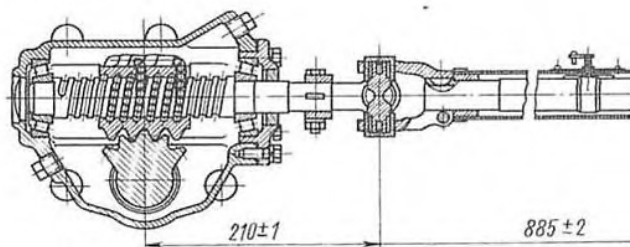
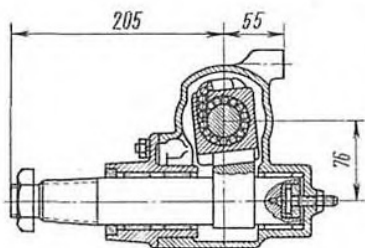


Рис. 4. Рулевой механизм.

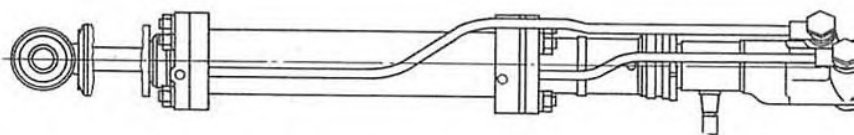
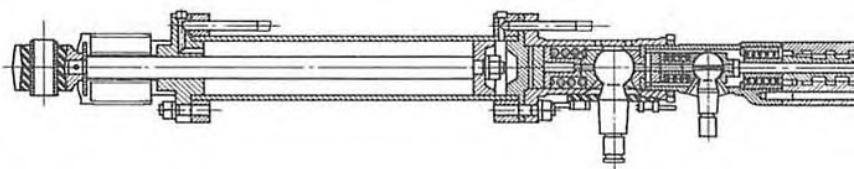
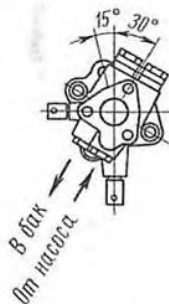


Рис. 5. Усилитель рулевого механизма.

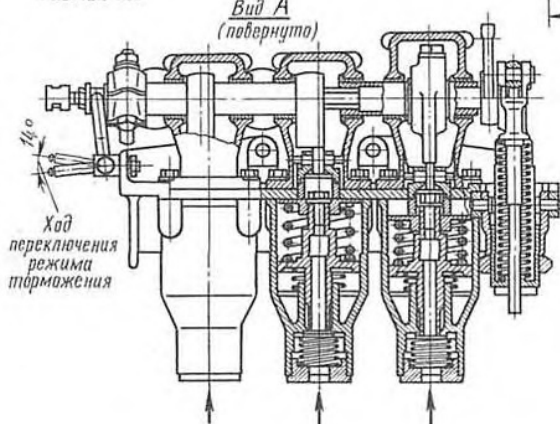
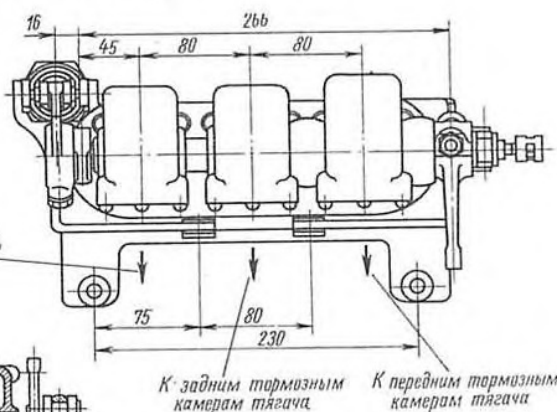
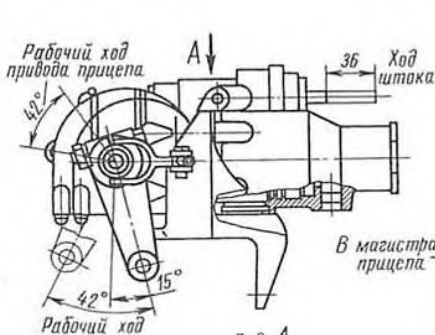


Рис. 6. Тормозной кран.

Тенденции развития электрооборудования автомобилей

Профессор С. П. БАННИКОВ

Статья вторая*

Системы батарейного зажигания

Увеличение степени сжатия двигателей до 8,5—10 и искровых промежутков в запальных свечах до 0,8—0,9 мм, все большие скорости вращения коленчатого вала обуславливают необходимость дальнейшего повышения вторичного напряжения, развиваемого приборами зажигания. Это предъявляет более жесткие требования к надежности высоковольтной изоляции.

Вот почему как в СССР, так и за рубежом переходят на маслопропитанные и маслonaполненные катушки зажигания. Снижение веса и габаритных размеров катушек зажигания достигается уменьшением диаметра провода вторичной обмотки до 0,07 мм вместо применявшегося ранее 0,1 мм, и использованием легированных сталей с меньшими удельными потерями для магнитных систем. Должны быть улучшены и характеристики катушек. Предполагается внедрить магнитную систему из стали, уменьшить емкость и увеличить число витков вторичной обмотки, повысить величину тока разрыва. Чтобы увеличить надежность добавочного сопротивления, намечено использовать никелевую проволоку вместо стальной.

В нашей стране создаются два типа катушек зажигания. Первый предназначен для четырех- и шестицилиндровых, второй — для восьмицилиндровых V-образных двигателей с высокими степенями сжатия (8,5—10).

Катушки зажигания обоих типов идентичны по конструкции, но отличаются обмоточными данными. Катушка второго типа должна работать с прерывателем-распределителем, имеющим восьмигранный кулачок, поэтому для получения требуемого напряжения на больших скоростях следует уменьшить индуктивность первичной обмотки и увеличить число витков вторичной обмотки. Это повышает вторичное напряжение на всем диапазоне скоростей примерно на 2 киловольт.

Что нового в конструкции прерывателей-распределителей? Для распределителя будут применены крышки повышенной надежности, достигнутой благодаря увеличению их высоты, наличию ребер на внутренней поверхности и использованию пресс-порошков с минеральными наполнителями, имеющими большую электрическую прочность.

Повысится экономичность работы двигателей за счет более точной регулировки угла опережения зажигания: отклонение от наилучшего угла составит не более 2° (по валу двигателя) при полном открытии дросселя и не более 4° на режиме частичного его открытия. Это достигается уточнением характеристики и сокращением допусков. В частности, будут уменьшены люфты и сужены допуски при изготовлении деталей центробежного и вакуумного регуляторов, а также сокращена длина вала привода прерывателя-распределителя. В некоторых случаях предусмотрены всережимные вакуумные регуляторы, возможно применение прерывателя со скользящим подшипником.

Максимально унифицируются конденсаторы, роторы, механизм прерывателя, крышки, пластины прерывателя, детали регуляторов, валики и т. д. В связи с этим целесообразно для всех четырехцилиндровых двигателей иметь один базовый

тип прерывателя-распределителя. Провода высокого напряжения с распределенным сопротивлением позволят снизить радиопомехи в системах зажигания.

Улучшение условий работы контактов прерывателя — одна из самых сложных проблем. В зарубежных странах разработан самоочищающийся прерыватель (рис. 1). При размыкании и замыкании его контактов происходит поверхностное скольжение, что способствует их очистке. Это скольжение обеспечивается вакуум-регулятором. Величина зазора между контактами сохраняется постоянной.

Система батарейного зажигания, широко распространенная во всем мире, несмотря на ряд усовершенствований, недостаточно надежна, поэтому некоторые фирмы США перешли на электронное зажигание. Его схема изображена на рис. 2. После замыкания цепи ключом 1 к контактам прерывателя 2 подходит так называемый ток основания триода 3, который в 30 раз меньше тока в первичной цепи катушки 4. Это значительно увеличивает долговечность контактов. При такой системе создается 30 тысяч искр в минуту. Высокое напряжение распределяется обычным распределителем 5.

Электронная система имеет много достоинств: значительно снижается износ контактов прерывателя, поскольку ток разрыва ничтожно мал; мощность искрообразования не зависит, как в обычной схеме, от скорости вращения вала; обеспечивается возможность получения большего числа искр, значительно уменьшается время образования одной искры.

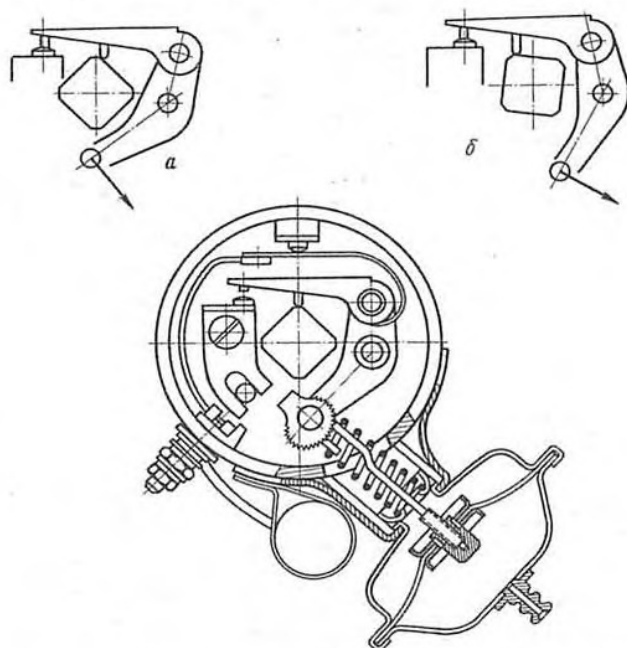


Рис. 1. Прерыватель-распределитель с самоочищающимися контактами: а — нулевой вакуум; б — максимальный вакуум.

* Окончание. См. статью того же автора в журнале № 1 за 1962 г.

Существенный недостаток электронного зажигания — сравнительно большая стоимость. Это ограничивает его применение в данное время, но не исключена возможность, что уже в недалеком будущем такая система получит широкое распространение.

Свечи зажигания

Для основных типов карбюраторных двигателей в нашей стране предусматриваются две группы свечей. Первая рассчитана на двигатели с литровой мощностью не более 35 л. с., вторая — на двигатели с высокой тепловой напряженностью, имеющие литровую мощность более 35 л. с.

Интервал калильных чисел в свечах 20 единиц: в первой группе от 100 до 200, а во второй — от 200 до 500 единиц. Свечи первой группы должны устанавливаться на основные модели двигателей, выпуск которых будет освоен в ближайшие годы.

Как будут развиваться конструкции свечей зажигания?

Намечено создать изолятор новой конфигурации с ребристой поверхностью. Это увеличит сопротивление пробоем по поверхности изолятора. Требуется повысить износостойкость и улучшить пусковые свойства. С этой целью значительно изменится тепловой конус, что расширит тепловой диапазон свечи и сделает ее более универсальной.

Чтобы стабилизировать герметизацию в процессе производства, в свечах зажигания найдет применение стеклогерметик. Уменьшаются габариты и вес свечей, а зазор между электродами возрастает до 0,8—0,9 мм. Это позволит более экономно расходовать топливо при работе на холостом ходу.

Внедряется изолятор свечи из новой керамической массы — боркорунда. Он обладает хорошими механическими свойствами и электрическими показателями.

Система электропуска двигателя

Технический прогресс в пусковых системах, как и в генераторных установках, связан с повышением мощности на единицу веса.

За последние годы были пересмотрены передаточные числа и получены улучшенные характеристики стартеров при одновременном повышении удельной мощности. Дальнейшее развитие их конструкций идет по пути усовершенствования механизма сцепления шестерни с маховиком двигателя.

Снижение веса стартеров достигается за счет новой конструкции привода, позволяющей сделать более легкими тяговые реле, и подбора соответствующих характеристик: крутящего момента, скорости вращения, соответствующей максимальной мощности; применения алюминиевого и цинкового сплавов при изготовлении стартеров. Для весовых параметров большое значение имеет передаточное отношение между шестерней стартера и маховиком двигателя, которое на некоторых автомобилях было выбрано неправильно. На всех новых моделях с карбюраторными двигателями оно должно быть не ниже 15 : 1 — 16 : 1.

Эксплуатационная надежность стартеров будет повышена благодаря внедрению ползунковых пазов на якоре, повышающих механическую прочность последнего, и применению новых щеток, обеспечивающих лучшую коммутацию.

Аккумуляторные батареи

В текущем семилетии предусмотрено создать две серии аккумуляторных батарей: нормальной и повышенной надежности. Батареи первой серии намечено делать на базе лучших из существующих образцов аккумуляторов. Все они должны собираться из пластин, имеющих одинаковый размер (емкостью 14 а·ч каждая), что значительно облегчит производство и ремонт.

Предполагается использовать новые материалы для баков и сепараторов, благодаря чему снизится вес и повысится срок службы батарей. Баки будут изготавливаться как из эбонита, так и из асфальтовой массы с добавкой поливинилхлорида. Такие баки меньше весят и дешевле стоят.

В новых батареях деревянные сепараторы заменяются сепараторами из мипласта и асбодеревянного картона (в комбинации стекло-войлок-дерево). Такая замена повысит срок службы аккумуляторов на 30—50%.

Аккумуляторные батареи второй серии предназначены для эксплуатации в тяжелых условиях. Это батареи с двой-

ными сепараторами (мипласт-стекло-войлок) и специальной конструкцией пластин, бака и крышек. Срок их службы составит более 300 циклов заряда-разряда против 175 у батарей нормальной надежности.

Батареи нормальной и повышенной надежности будут выпускаться с сухозаряженными пластинами, что сократит время ввода их в действие и увеличит срок хранения.

В настоящее время ведется большая работа по созданию щелочных стартерных железо-никелевых батарей безламельной конструкции. При одинаковом весе и габаритных размерах с кислотными аккумуляторами они должны иметь гораздо больший срок службы.

Контрольные приборы и аппараты

Максимальная унификация схем изделий и узлов, повышение надежности, стабильности и прочности — таковы основные тенденции в развитии приборов электрооборудования автомобилей. С этой целью намечено устанавливать электрические дистанционные указатели температуры воды (с термистором), не создающие помех радиоприему, и парожидкостные указатели для большегрузных автомобилей и автобусов.

У парожидкостных указателей температуры воды, устанавливаемых на автомобилях этих типов, большой угол размаха стрелки (до 270°), что обеспечивает хорошую видимость показаний. Кроме того, их конструкция позволяет установить сигнализационное устройство, в результате чего отпадает необходимость в аварийных сигнализаторах.

Для определения давления масла в системе смазки будут использоваться электрические дистанционные указатели реостатного типа с логометрическим приемником, не создающие помех радиоприему. Это особенно важно для специальных автомобилей, к которым предъявляются высокие требования в отношении радиопомех, и для автобусов с задним расположением двигателя.

Расширится область применения сигнализаторов аварийного давления масла. Они будут устанавливаться на легковых малолитражных автомобилях, малотоннажных грузовиках и автобусах малой вместимости.

На всех легковых автомобилях высшего класса, мощных грузовиках и автобусах большой вместимости наряду с сигнализаторами аварийного давления предусмотрены указатели давления масла.

Уровень топлива будет измеряться новыми указателями логометрического типа, отличающимися повышенной точностью, — погрешность показаний (при температуре 20°) примерно 5% от емкости бака.

Вместо амперметра на легковых автомобилях малого и среднего литража, малотоннажных грузовиках и автобусах малой вместимости вводятся сигнальные лампы. Они позволяют контролировать заряд аккумуляторных батарей. На этих машинах по-прежнему будут устанавливаться специальные стеклоомыватели.

Особое внимание предполагается уделить приборам с твердым наполнителем: термостатам в системе охлаждения двигателя, автоматам для открытия шторки радиатора на легковых автомобилях большого литража и автоматам для включения вентилятора на грузовиках с мощными двигателями.

За последние годы в странах социалистического лагеря значительно вырос автомобильный парк. До сих пор в каждой из этих стран действуют свои нормы и технические требования как на производство приборов и аппаратов электрооборудования, так и на системы световой сигнализации. В связи с этим сейчас разрабатываются единые для всех стран социалистического лагеря технические требования к автомобильному электрооборудованию. Это дает возможность не только быстрее создавать лучшие конструкции приборов и аппаратов, но и более широко применить новую технику и технологию при их производстве, а также повысить безопасность движения автотранспорта.

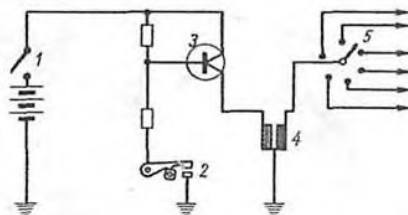
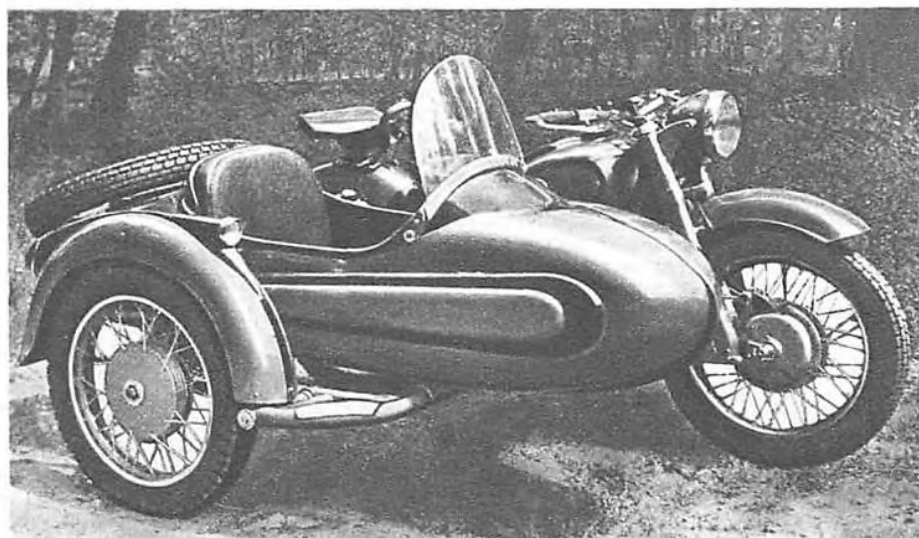


Рис. 2. Схема электронного зажигания.

МОТОЦИКЛ



С КОЛЯСКОЙ-ЛОДКОЙ

Наверное, среди мотолюбителей немало людей, увлекающихся охотой или рыбной ловлей, или, скажем, наоборот: среди охотников и рыболовов — владельцев двух- и трехколесного транспорта. Сочетание это удобно с чисто практической точки зрения. Мотоцикл доставляет своего хозяина до леса или водоема, а дальше он идет пешком или плывет на лодке.

А нельзя ли для плавания по воде приспособить мотоцикл?

Оригинальную попытку решить такую задачу предприняли конструкторы Киевского мотоциклетного завода.

На верхнем фото вы видите серийный мотоцикл К-750 производства КМЗ. Он отличается от обычного лишь формой и видом коляски. У нее легко убирающийся ветровой щиток и обтекаемые формы, но без привычного выреза справа, а сзади находится выступ, напоминающий киль шлюпки.

Нажим рычага, расположенного на раме коляски справа от водителя, — и лодочка легко отделяется от шасси, превращаясь в одноместный челнок. А вот он уже плавно покачивается на волнах (фото внизу).

Коляска-лодка изготовлена по проекту лаборатории пластических масс Киевского мотоциклетного завода. Вес ее (без сиденья) всего 26 кг, так что лодочку легко переносит один человек, а водоизмещение — около 120 кг. Плава-

ющая коляска-лодка (одиночка) имеет такие размеры: длина ее 2050 мм, ширина в месте посадки 560 мм и высота бортов 425 мм. В воде она достаточно устойчива и маневренна. Весла применяются деревянные или такие же, как у надувных лодок. Спинка и само сиденье — легкосъемные. Перед спуском коляски на воду можно оставлять их в обычном положении, а можно и укладывать на дно.

Корпус коляски сделан из стеклопластика на полиэфирной основе. В ка-

честве армирующего материала использован стеклопласт ненаправленного волокна, а облицовочным послужила стеклоткань. Это позволило придать конструкции привлекательный внешний вид и приятные глазу обтекаемые формы. Технология изготовления лодки-коляски несложна — две симметричные половинки делают в матрице, а затем склеивают по вертикальной линии разреза.

Чтобы укрепить лодку на раме коляски, достаточно поворота ручки специального рычага, заталкивающего при помощи шарнирного устройства стержни крепления в специальные проушины на днище. Эта операция, как и отсоединение лодки от шасси, занимает не более 3 мин.

Опытный образец лодки прошел первые испытания на дорогах и на воде. Проверилась надежность и уточнялась конструкция ее отдельных элементов и узлов.

Одновременно лаборатория пластических масс КМЗ разрабатывает второй, двухместный вариант лодки, в которой пассажиры будут сидеть один за другим. В этом варианте длина коляски увеличивается лишь на 300 мм, а водоизмещение повышается благодаря уширению и изменению внешней конфигурации. Самостоятельный щиток колеса коляски заменяется бортом-облицовкой лодки.

Сейчас исследуется также возможность использования на лодке легкого подвесного двигателя (типа мотор-весло).

Мы полагаем, что оригинальная коляска заинтересует широкие круги любителей мотоциклетного спорта, охоты и рыбной ловли.

Что же касается подготовки серийного производства, то оно, конечно, потребует известных затрат, но в общем вполне осуществимо.

Любопытно, что попытки соединить лодку с мотоциклом предпринимаются и за рубежом. Экспериментальный образец лодки-коляски создан, например, в Англии. Но английские конструкторы попросту заменили обычный боковой принцип небольшой двухместной моторной лодкой. Это потребовало создания специального шасси с более широкой колеей, что затрудняет управление мотоциклом и позволяет двигаться только по хорошим дорогам. Лодка-коляска Киевского завода свободна от этих недостатков.

Инж. Д. БУТЕНКО.

Киев,

Вверху.
Мотоцикл с плавающей
пластмассовой коляской.

Внизу:
Коляска-лодка на пла-
ву.



Вы, конечно, подготовили автомобиль к зиме: промыли систему охлаждения, утеплили аккумуляторную батарею, двигатель и радиатор, заменили смазку в картерах двигателя, коробки передач и ведущего моста, а также проделали другие работы, рекомендуемые обычно в заводских инструкциях.

Все это, безусловно, облегчит вам и пуск двигателя, и вообще нормальную эксплуатацию автомобиля в холодное время года. Но вот относительно пуска двигателя хочется дать вам еще несколько советов. Прежде всего следует напомнить о том, как важен зимой **предварительный прогрев двигателя**

В том случае, если для прогрева двигателя используется горячая вода, ее целесообразно заливать при помощи резинового шланга, который надевают на спускной краник, расположенный в блоке.

Если же в систему охлаждения заправлен антифриз, то пуск двигателя можно облегчить, обливая впускной трубопровод кипятком, два литра которого поднимают температуру в трубопроводе на 25—30° даже при 16-градусном морозе. Правда, этот способ малоэффективен для двигателя «Москвич-407», поскольку здесь имеется водяная рубашка вокруг впускного трубопровода.

Еще лучшие результаты можно получить, установив на машине специальные подогреватели охлаждающей жидкости и масла, описанные на страницах нашего журнала (№№ 2 и 10 за 1960 г.).

Предварительный прогрев двигателя значительно облегчает пуск двигателя и уменьшает его износ. Помните, что **один пуск двигателя зимой равноценен 100 км пробега**

Во время пуска и прогрева холодного двигателя детали поршневой группы изнашиваются особенно интенсивно. Опыты, проведенные на Горьковском автозаводе, показывают, что коррозия цилиндров возрастает, если температура охлаждающей жидкости ниже 75—80°. При температуре 50° износ увеличивается в 1,6 раза, а при 25° — почти в 5 раз.

Поэтому необходимо быстрее довести двигатель до нормальной рабочей температуры. Сразу же после пуска он должен 1—2 минуты работать на малых оборотах — создается требуемое давление в системе смазки. Затем можно начинать движение. Как только появится возможность, нужно переходить на следующую, высшую передачу вплоть до прямой. Пока не будет достигнут нормальный тепловой режим двигателя, нельзя развивать большие обороты.

Термостат и жалюзи должны быть исправны, это ускорит прогрев двигателя. Если радиатор и картер двигателя укрыты утеплительными чехлами, двигатель «согреется» еще быстрее.

Заводские инструкции рекомендуют зимой снимать две лопасти вентилятора на автомобиле «Волга». В «Москвиче» 402 и 407 можно установить две лопасти вентилятора от двигателя, предшествовавших моделей. Если автомобиль эксплуатируется в хороших дорожных условиях, вентилятор можно снять совсем.

Чтобы не обледенели стекла,

рекомендуем покрывать их изнутри кузова смесью, которую готовят следующую

КАЛЕНДАРЬ автомобилиста

Февраль для большинства районов нашей страны — время минусовых температур, метелей, заснеженных дорог. Вот почему эту страничку календаря мы посвящаем зимней эксплуатации автомобиля.

АВТОМОБИЛЮ ХОЛОДНО

щим образом. В кипятке (1 объем) растворяют поваренную соль до получения насыщенного раствора и добавляют в него светлый глицерин (2 объема). Такая смесь надежно предохраняет стекло от образования льда в течение 2—3 часов.

Для борьбы с обледенением ветрового стекла можно применять стеклоопрыскиватель. Для этого резервуар наполняют смесью воды с этиловым спиртом и, пустив в ход опрыскиватель, включают щетки стеклоочистителя.

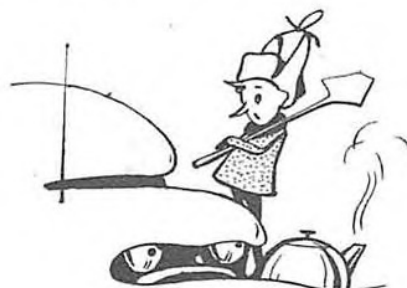
Перед тем, как заглушить двигатель,

многие водители злоупотребляют «прогазовками». Поступать так нельзя. Надо дать двигателю поработать 3—5 минут сначала на средних, а потом на малых оборотах. В противном случае на стенках цилиндров и в камерах сгорания остается часть топлива, сжигающего масло.

Чтобы вентиляционный лючок обогревателя не примерз, рекомендуется его не закрывать плотно.

Следует также позаботиться о том, чтобы в замочные скважины не попадала влага. (На замок багажника надеть резиновый колпачок, опустить защитные крышки на «Волге», заклеить изоляционной лентой или пластырем на «Москвиче»). Смазывать их лучше всего при помощи медицинского шприца тормозной жидкостью.

Если автомобиль должен простоять 8—10 часов, не снимайте аккумуляторную батарею, а хорошо ее утеплите ее. Если автомобиль оставлен на большой срок (до 15 дней), то целесообразно хранить батарею при комнатной температуре. В случае консервации хранить аккумуляторную батарею следует при температуре не ниже —25° и не выше 0°. Необходимо ежемесячно проверять ареометром плотность электролита, которая должна быть не ниже 1,230. Если плотность электролита ниже этой величины, батарею надо подзарядить.



Перед заправкой топливом

желательно дополнительно отфильтровать его через металлическую сетку. В мороз не следует даже на самое короткое время оставлять автомобиль неполностью заправленным. В случае потепления на внутренних стенках топливного бака образуется иней, который затем превратится в воду. Для профилактики рекомендуется заливать в бак 100 г денатурата. Спирт не перемешивается с топливом, так как у них разные удельные веса. Но с водой он образует незамерзающую смесь, остающуюся на дне бака.

В воздушный фильтр надо заливать жидкое масло, а при сильных морозах добавлять в него веретенное. После движения в пургу и сильный снегопад следует вскрыть фильтр и проверить не попал ли в него снег.

Не ленитесь мыть автомобиль

Зимой, особенно после движения в оттепель, рекомендуется как можно чаще мыть автомобиль теплой водой в помещении. Дело в том, что на него попадает соль, которой в смеси с песком посыпают дорогу. После сушки надо обработать кузов пастой. Как можно чаще надо мыть низ кузова автомобиля и смазывать днище смесью автола, дизельного топлива и графита. Лучше делать это пульверизатором.

Нигрол вместо солидола

Смазывать узлы и сопряжения ходовой части автомобиля следует при температуре не ниже +5°. Для улучшения условий работы и уменьшения износа узлов, обычно смазываемых солидолом, вместо него можно применять нигрол. Так делают на многих автобазах Москвы, Таллина и других городов. Правда, в зависимости от температуры окружающей среды, периодичность смазки меняется, может доходить до 750 км. Но это не страшно, так как в зимний период пробег автомобиля обычно небольшой. Подогрев залитый в шприц нигрол, можно смазывать узлы и при отрицательной температуре.

Вместо зимнего нигрола рекомендуется заливать в картеры коробки передач и негипоидных задних мостов авиационные масла типа МС-14. Если вместо МС-14 используются более вязкие сорта, необходимо разбавлять их веретенным или трансформаторным маслом. При применении зимнего нигрола, как показали исследования, приведенные НИИАТом, его целесообразно разбавлять дизельным топливом ДЗ (10—20%). Потеря мощности и расход топлива при этом сокращаются на 10—20%. Даже после прогрева масла в трансмиссии экономия топлива составляет 3—5%, а главное, уменьшается износ шестерен и подшипников.

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА

М. Минкин. Пусковые устройства автомобильных двигателей. Машгиз, 1961 г.

И. Крузе. Автомобиль зимой. Изд. ДОСААФ, 1960 г.

Г. Лосавно, Н. Семенов. Зимняя эксплуатация автомобилей. Автотрансиздат, 1961 г.

Е. Кузнецов. Режимы смазки автомобилей. Автотрансиздат, 1960 г.



УЧЕБНЫЙ ПЛАН и реальность

Никто, пожалуй, не станет возражать против того, что развернутый учебный план является основой всего учебного процесса. Это проверено жизнью, многолетней практикой подготовки водительских кадров в автомотоклубах ДОСААФ. Но план плану рознь. Бывает нередко так: на планирование тратится много времени, план обсуждается на методических совещаниях, а пройдет два—три месяца занятий и выявляется довольно неприглядная картина. План, как говорят, начинает трещать по всем швам. Товарищи разводят руками: как же так, ведь мы всё расписали, обсудили...

Что им можно ответить? Причины невыполнения плана могут быть две: или он составлялся без учета реальных возможностей автомотоклуба (наличия классов, учебных агрегатов, инструмента, количества одновременно занимающихся групп), или же занятия велись бесконтрольно и не в той последовательности, как это намечалось. Опыт же передовых АМК показывает: там, где учебный план составляется продуманно, с учетом реальных возможностей, где весь процесс обучения организуется в строгом соответствии с этим планом, там налицо и успехи.

Для обмена опытом, на наш взгляд, полезно познакомиться с представленным здесь развернутым учебным планом подготовки водителей третьего класса, составленным в Рязанском автомотоклубе (при шестичасовом учебном дне). Этот клуб уже не один год добивается высоких показателей в подготовке водительских кадров.

Каковы основные достоинства предлагаемого плана? Прежде всего — в нем строго соблюдается последовательность учебного процесса, учитывается наличие учебно-материальной базы для организации практических занятий по техническому обслуживанию, слесарным и разборочно-сборочным работам, четко расписано время для вождения учебных автомобилей.

Чтобы как можно раньше приступить к разборочно-сборочным работам, к овладению теми практическими навыками, которые так необходимы будущему водителю, основное время в первые две недели отводится изучению устройства автомобиля. Поэтому в этот период на занятия по теории выделяется по 18 часов в неделю. Такой план дает возможность сообщить учащимся необходимый минимум знаний по конструкции автомобиля, что обеспечит сознательное и успешное выполнение практических работ.

Производственное обучение планируется так: с 3-й по 12-ю недели на практические занятия отводится по 18 часов (из расчета по три часа в день), а на 13 и 14-е недели — по шесть часов в день.

Первые два занятия по слесарным работам и первое занятие по техническому обслуживанию рекомендуется проводить со всей группой. В дальнейшем слесарное дело пойдет параллельно с занятиями по техническому обслуживанию. В этом случае группа разбивается на две подгруппы (одна — на слесарных работах, другая — на техническом обслуживании). Такое распределение вы-

звано желанием повысить качество производственного обучения, полнее использовать имеющееся при АМК слесарное оборудование и инструмент. Думается, что и качество занятий по техническому обслуживанию автомобиля будет значительно повышено, так как количество курсантов на каждом рабочем месте уменьшится вдвое.

Опыт показывает: больше всего изъяснов в планировании обнаруживается тогда, когда дело подходит к практическому вождению. Нередко людей снимают с теоретических занятий, курсанты пропускают лекции, беспорядочно толпятся в ожидании своей очереди, чтобы сесть за руль. Как этого избежать? В Рязанском АМК занятия по вождению проводятся в течение всей учебы из расчета по 3—4 часа в неделю на каждого курсанта. Исключение составляет только 15-я неделя (здесь на человека планируется один час). Причем время для вождения (за исключением первых двух недель) изыскивается за счет производственного обучения и за счет неурочных часов. Например, в течение третьей недели за счет разборочно-сборочных работ отводится три часа, а в четвертой неделе один час затрачивается на вождение во внеурочное время, два часа за счет техобслуживания и один час — слесарных работ. Надо сказать, что практическое вождение идет не в ущерб знаниям по другим дисциплинам. В самом деле, ведь курсант водит автомобиль в строго отведенные для него часы, а остальное время дня он затрачивает на производственное обучение.

Возьмем к примеру тему № 1 по раз-

борочно-сборочным работам. Программой на нее отводится 18 часов, из которых 15 часов курсант затратит на отработку темы, а три часа — на вождение автомобиля.

Чтобы это было яснее, познакомимся с организацией производственного обучения. Обычно курсанты одной группы в 30 человек распределяются по шести рабочим местам. Если взять из плана третью неделю, то рабочие места будут организованы для разборочно-сборочных работ так, как показано на схеме 1. На схеме № 2 — распределение рабочих мест в шестую неделю обучения. В том и другом случае каждый курсант своего звена, будучи занятым все шесть дней на своем рабочем месте, сможет выполнить все указания инструктивных карт и в то же время пройти практику вождения.

Из приведенных схем видно, что на занятия по вождению планируется по одному часу. Можно отводить и по два, а в последние недели и по три часа подряд. В этом случае на практических работах одно место останется свободным, так как звено целиком уйдет на вождение. Необходимо оговориться: организация рабочих мест по схеме № 1 и объем работ на них целиком зависит от количества имеющихся в АМК учебных агрегатов.

Так же и по схеме № 2. При достаточном количестве автомобилей для технического обслуживания и оборудования для слесарных работ на всех рабочих местах (1—3 и 4—6) можно выполнить одинаковые задания по слесарным работам и техническому обслуживанию авто-

ПРИМЕРНЫЙ ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН ПРИ 6-ЧАСОВОМ УЧЕБНОМ ДНЕ

Наименование предметов	К-во часов	Недели														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Политзанятия	22	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	—	—	—	—
Устройство автомобиля	142	18	18	12	12	10	10	10	10	10	10	10	10	—	—	2
Эксплуатация	18	6	6	—	—	2	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Правила движения	68	8	6	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	—	—	4
Слесарные работы	32	2	2	—	1	—	9	—	9	9	—	—	—	—	—	—
Разб.-сбор. работы	104	—	—	18	—	18	—	18	—	—	18	—	20	12	—	—
Техн. обслуживание	124	—	2	—	17	—	9	—	9	9	—	18	—	24	36	—
Вождение	50	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	1
Экзамены — 24																

мобиля. Порядок перехода в этом случае будет организован согласно стрелкам, обозначенным пунктирами. Если же оборудования мало, то создаются места лишь для определенного вида работ и порядок перехода с одного места на другое будет организован, как показано на схеме (сплошными стрелками).

Для практического вождения по указанному принципу необходимо иметь 5 автомобилей, закрепленных одновременно за двумя параллельно занимающимися группами.

Планирование производственного обучения по показанным схемам дает возможность полнее использовать имеющуюся учебную базу, организованно проводить занятия по вождению автомобилей.

При 4-часовом учебном дне производственное обучение также начинается с третьей недели. Его рекомендуется проводить по циклам. Слесарные работы проводятся параллельно разборочно-сборочным и техническому обслуживанию автомобилей.

В чем же преимущество такого планирования?

На схеме № 3 показана примерная организация практических работ в третьей и частично четвертой неделях. Занятия обычно проводятся по 4 часа через день. Группа постоянно делится на 8 звеньев по числу рабочих мест. На данной схеме показана организация как бы 4-х спаренных рабочих мест (один-два; три-четыре; пять-шесть; семь-восемь) и переход с одного места на другое показан для каждой подгруппы.

Если оборудования в АМК недостаточно, то на каждом рабочем месте будут организованы строго определенные работы. В таком случае время работы на одном рабочем месте уменьшится вдвое, а порядок перехода будет организован в последовательности 1—2—3—4—8—7—6—5 рабочих мест. И, наоборот, если оборудования вполне достаточно, то одна подгруппа будет заниматься только слесарными работами, а другая — разборочно-сборочными. Посты 1, 2, 5 и 6 будут увеличены вдвое.

Здесь точно так же за счет уменьшения часов на производственное обучение проводится практическое вождение автомобилей. Но так как рабочий день у инструкторов 7 часов, а занятия проводятся в течение 4-х часов, то вождение следует начинать на 1—2 часа раньше и заканчивать на час позже. Для организации занятий по вождению в этом случае необходимо закрепить за двумя параллельно занимающимися группами четыре учебных автомобиля.

При планировании курса «Устройство автомобиля» необходимо как можно больше часов пройти в первые две недели, чтобы быстрее приступить к производственному обучению. С этой целью в первые недели планируется по 14 часов. Кроме того, для создания непрерывности в организации производственного обучения необходимо тему № 16 «Ознакомление с дизельным двигателем» изучать в конце курса.

Представленный развернутый учебный план и схемы размещения рабочих мест дают возможность изучать весь материал в строгой последовательности и самостоятельно выполнять весь объем практических работ. Все это положительно скажется на качестве подготовки шоферов.

А. БОГАЧКИН.

СХЕМА (1)

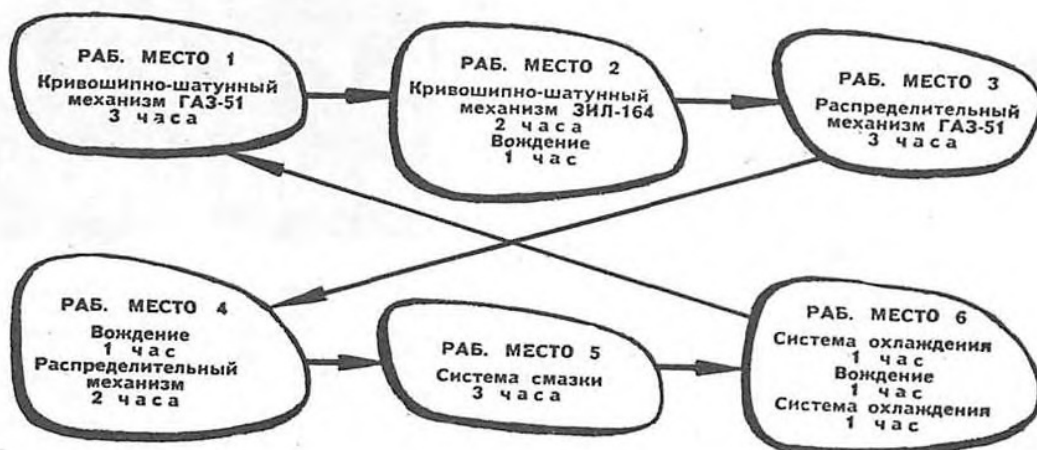


СХЕМА (2)

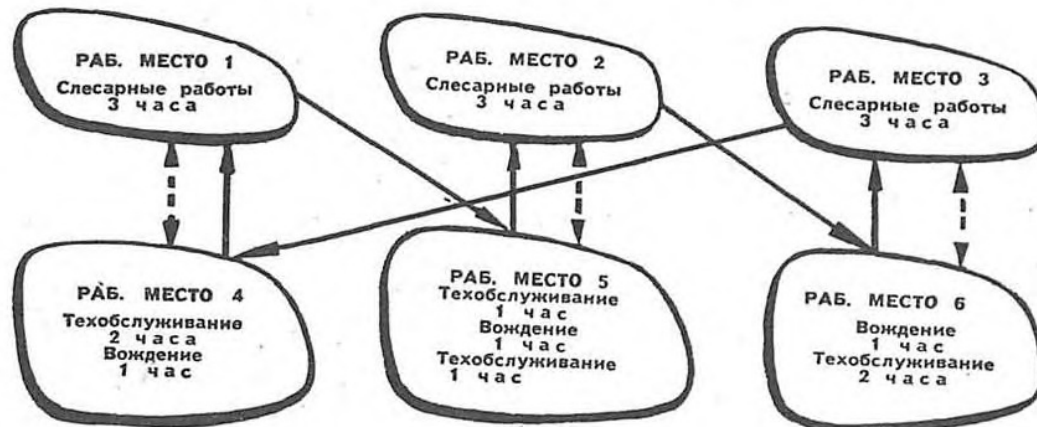
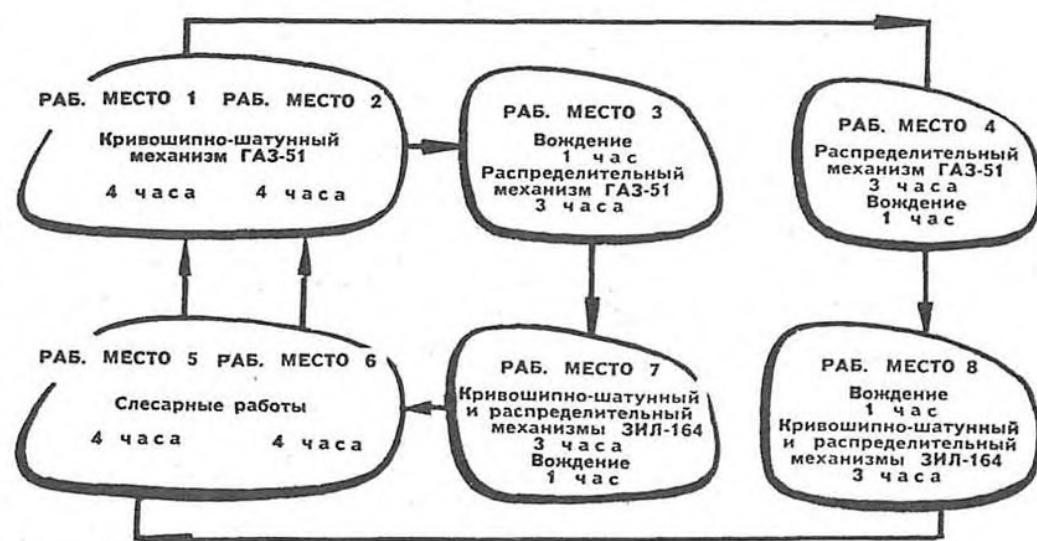


СХЕМА (3)



После опубликования в № 4 журнала „За рулем“ (1961 г.) заметки „Лодка на подводных крыльях“ в редакцию поступило много писем. Водномоторники просят подробнее рассказать на страницах журнала об установке подводных крыльев на „Казанке“. Их интересуют также вопросы изготовления крыльев и эксплуатации лодки.

С просьбой ответить читателям на их вопросы редакция обратилась к конструктору крыльев И. С. Малышеву. Ниже публикуется его статья (с ссылками на рисунки, помещенные в № 4 журнала).

Дюралева лодка «Казанка», на которую были установлены подводные крылья, эксплуатировалась два сезона (1960-1961 гг.) в Куйбышеве. За это время она подверглась некоторым переделкам. Были сняты дистанционное управление мотором, рулями глубины и сами рули глубины. Лодка и без них хорошо выходит на крылья на дистанции 20—30 м, ровно идет по прямой и сама делает крен в сторону разворота при перемещении румпеля.

Заднее крыло установлено на одной высоте с передним на расстоянии 200 мм от киля. При этом удлинены на 50 мм боковые стойки заднего крыла. Установочный угол обоих крыльев равен 0°, плоскости их параллельны и одинаково удалены от скул лодки. Такое изменение улучшило устойчивость и проходимость лодки на более высокой волне.

В связи с увеличением высоты заднего крыла до 200 мм потребовалось опустить мотор до 260 мм (для этого увеличен вырез в транце); винт должен вращаться на уровне заднего крыла, выходя выше его плоскости не более чем на 30 мм. Это самый простой способ. Но вырез в транце ухудшает ходовые качества лодки. Его можно избежать, если удлинить дейдвудную трубу мотора или поставить за транцем кронштейны для крепления доски под мотор на том же уровне.

На чертеже в журнале «За рулем» № 4, 1961 г. были неточно указаны размеры боковых наклонных частей переднего крыла. На самом деле оно симметрично, обе его боковины имеют длину по 400 мм. Высота центральных опорных стоек крыльев по 200 мм, ширина 80 мм, толщина 2—3 мм, наклон 20°. Расстояние от передней кромки переднего крыла до транца 2700 мм, от передней кромки заднего крыла до транца — 220 мм. Для изготовления крыльев применяют трубу диаметром 500—530 мм и длиной не менее 1650 мм.

Вес лодки 100 кг, мотора — 32 кг, крыльев — 18 кг, запас бензина 15 кг, полезная грузоподъемность лодки 205 кг (3 пассажира), а общий вес, таким образом, составляет 370 кг.

Лодка имеет длину 4600 мм, ширину бортов по скуле 1260 мм, высоту борта — 480 мм, транцы — 380 мм.

Многие приобрели «Казанки» последних моделей и хотят установить на них подводные крылья. Эти лодки несколько отличаются от «Казанок», выпускавшихся ранее, габаритами, весом и большой парусностью. Для них нужны крылья длиной не 800, а 1000 мм, чтобы компенсировать вес и повысить устойчивость при боковом ветре. Горизонтальная часть крыльев в этом случае удлиняется за счет их боковых сторон.

То же самое могут сделать те, кто хочет получить большую подъемную

ПОДВОДНЫЕ КРЫЛЬЯ на „КАЗАНКЕ“

силу за счет скорости на «Казанках» первого выпуска. При этом скорость уменьшится до 40 км/час, а грузоподъемность увеличится на 50—60 кг. Удлинение крыла по горизонтальной части на каждые 10 см, дает прирост подъемной силы 18—20 кг, но не беспредельно.

Несколько слов об обработке крыльев. Трубу диаметром 500—530 мм и длиной 1600 мм разрезают вдоль автогенном на полосы по 125—130 мм. На переднее крыло идет одна полоса длиной 1650 мм и две полосы по 500 мм; на заднее крыло — одна полоса длиной 1350 мм и две — по 355 мм, на центральные стойки нужны две пластины из листового железа 200×80×3 мм.

Вогнутую часть полос фрезеруют до плоскости шириной 120 мм с хордой 7,8 мм. Предварительно торцуют боковые стороны до 120 мм.

Для укрепления полосы на фрезерном станке хорошо использовать П-образный швеллер, предварительно обработав его по высоте так, чтобы крыло легло в него дугой хорды тремя линиями — одной в центре и двумя боковыми. Это приспособление устраняет вибрацию полосы при обработке, облегчает выверку при перемещении крыла.

Центральная часть переднего крыла сваривается с боковыми под углом в 75°, а заднего (боковые стойки) — под углом 120°. Верхняя несущая часть крыла дугой хорды направлена к килю или к поверхности воды и дает 2/3 подъемной силы крыла.

К борту лодки стойку крыла крепят плоской частью. Центральную стойку приваривают к крылу в середине, а верхнюю часть крепят болтами к килю. При монтаже крыльев особое внимание следует обратить на установочный угол (он должен быть равен 0°) и параллельность крыльев по отношению к килю. Выверять крылья удобно тонким шнуром, натянутым между ними.

Наблюдая за работой крыльев, мы заметили, что в местах выхода их из воды образуется «шлейф» из воздуха и воды, создающий дополнительное сопротивление и закрывающий своими брызгами просвет под лодкой. Это явление можно устранить, если поставить на каждое крыло по две пластины-ножа размером 80×25×2 мм в 100 мм от начала изгиба боковой части крыла вверх (на чертеже в журнале «За рулем» № 4 указано большой белой стрелкой).

Лодка на подводных крыльях отличается от обычной в управлении, несколько иначе ведет себя на воде. Перед выходом надо проверить крепление и чистоту крыльев, убрать водоросли, ржавчину и посторонние предметы с их поверхности, иначе будет сильное сопротивление при движении.

Пассажиры не должны перемещаться во время движения на крыльях, поэтому места надо определить заранее.

Для лодки столкновение с бревнами и другими препятствиями представляют особую опасность. Чтобы избежать этого, водитель должен изучить фарватер. Скорость у лодки на подводных крыльях выше, чем у обычной, поэтому для безопасности не следует ходить на ней около других судов, вблизи пляжей. При выходе на крылья необходимо, давая газ, наблюдать за носом лодки, который поднимается при выходе из воды переднего крыла; вслед за передним начинает выходить заднее и тогда нос начинает опускаться. Выход на крылья определяют прежде всего по звуку мотора и по прекращению образования волн и толчков о воду. Лодка как бы летит, не касаясь воды. При отрыве корпуса лодки от воды необходимо несколько сбавить обороты вала двигателя. Если крылья установлены правильно и пассажиры размещены хорошо, лодка идет ровно, не «рыскает», не покачивается с борта на борт и не срывается на киль. При возникновении этих явлений следует проверить размещение пассажиров и установку мотора на одну из трех опор наклона мотора. В случае, если обнаружится тенденция к «зарыванию» переднего крыла, надо поставить мотор на верхнюю защелку, а при излишнем выходе и срыве переднего крыла — на нижнюю. Двигатель как бы помогает выходу заднего крыла или тормозит его. Развороты надо делать плавным отклонением румпеля мотора, следя за креном и заносом кормы.

При выходе на крылья мотор развивает обороты выше обычных, так как не имеет полной нагрузки. Максимальную мощность можно снять, если изменить передаточное число к валу винта или увеличить шаг винта с 240 до 270—300 мм.

За два года эксплуатации лодки с подводными крыльями мотор «Москва» не отказал ни разу. Он отлично выдержал пробный переход по маршруту Куйбышев — Казань: 480 км (по береговой полосе) было пройдено за 13 ходовых часов со средней скоростью около 37 км/час. На отдельных участках она достигла 50—60 км/час, причем половина маршрута была пройдена при свежем шквалистом ветре 10—12 м/сек. Крылья в этом случае служили как шверт или киль яхты, увеличивая остойчивость лодки.

Лодка на крыльях легко ведет за собой одного воднолыжника на скорости 25—30 км/час.

Расход топлива у нее сравнительно невелик. На 480 км от Куйбышева до Казани потребовалось 80 л. Если установить дополнительный бак на 20 л, то можно увеличить дальность хода до 230—240 км.

Из писем читателей видно, что не всем понятен принцип работы крыла. Ознакомьтесь с основами теории крыла по следующей литературе:

М. И. Чернов. Суда на подводных крыльях. М., Знание, 1960; В. Г. Гребнев и С. М. Гребнев. Крылатые корабли. М., Детгиз, 1959; Н. А. Лучанский и А. А. Яновский. Суда на крыльях. Судпромгиз, 1960; «Техника молодежи», 1959, № 3; 1960, № 2 и № 10; «За рулем», 1960, № 4.

И. МАЛЫШЕВ.

Куйбышев.

Как построить „Золотую рыбку“

„Золотая рыбка“ сконструирована специально для туризма. Ее можно перевозить на крыше легкового автомобиля (рис. 1). Пользуясь несложным приспособлением (рис. 2), лодку можно буксировать за мотоциклом, мотороллером или же перевозить вручную, как тачку. Лодку удобно хранить вместе с автомобилем в стандартном металлическом разборном гараже и даже в небольшой квартире, используя как стенной шкаф.

Грузоподъемность «Золотой рыбки» превышает 180 кг. Это значит, что на ней могут плавать 2 человека, имея при себе около 40 кг груза.

Мотолодка рассчитана на подвесные моторы мощностью до 5 л. с. Из двигателей отечественного производства можно использовать «Чайку», «Ригу-125», «2К-175»; лодка хорошо движется и с помощью весел. Это делает ее особенно удобной для рыболовов и охотников.

Применять более мощные моторы, такие как, «Москва» (10 л. с.), в расчете получить большую скорость нельзя; дно по форме спроектировано для меньших скоростей, и в этом случае лодка не будет хорошо глиссировать.

Постройка «Золотой рыбки» не представляет больших трудностей, не требует специальных знаний и навыков. Корпус ее сделан из деревянного каркаса с работающей фанерной обшивкой.

Для постройки лодки нужны следующие материалы.

Рейки сосновые для:	
киля 3000×50×20	1 шт.
скул и привальных брусков 3000×25×25	4 шт.
стрингеров 3000×20×12	7 шт.
шпангоутов 3000×40×15	5 шт.
сланей 1500×100×12	14 шт.
Планки сосновые (бимсы) 1000×100×15	3 шт.
Рейки дубовые или ясеневые (буртик), накладка на киль 3000×25×12	3 шт.
Фанера водостойкая (ГОСТ 102—49 или 3916—47), толщиной 3 мм	5 листов
Клей казеиновый «Экстра»	1,5 кг
Гвозди 35 мм для драпок	1 кг
Гвозди 25 мм для драпок	1 кг
Шурупы 20×3 для дерева	0,5 кг
Мадаполам или ситец для оклейки, шириной 70 см	10 м
Клей АК-20 или лак-цапон	3 кг
Олифа натуральная для пропитки	2 кг
Краска масляная или нитроэмаль	4 кг
Лак масляный № 17 или 6—С	1 кг

Постройка начинается с вычерчивания всех шпангоутов в натуральную величину на листе фанеры. Поскольку дно лодки от киля до скулы и бортов и от скулы до привального бруса образовано прямыми линиями, достаточно перенести точки на фанеру с таблицы плавовых ординат.

Каждый шпангоут размечают в следующем порядке. Сначала параллельно одной из кромок листа на расстоянии 20—30 мм от нее проводят прямую линию (она называется основной). На середине этой линии, строго перпендикулярно к ней, прочерчивают линию диаметральной плоскости (сокращенно — ДП). От этих линий откладывают размеры шпангоута, взятые из таблицы плавовых ординат: полушироту — вправо от ДП, а высоту борта, скулы и киля — вверх от основной.

Верхний обрез носового и кормового транца, а также бимс шпангоута № 1 имеют криволинейную форму. Для вычерчивания этих линий применяют тонкую рейку. Слегка изгибая ее, прижимают к трем гвоздям, вбитым в фанеру.

После того, как все шпангоуты вычерчены, можно приступать к их сборке. Это делают прямо на плазе, в строгом соответствии с конструктивным чертежом.

После сборки шпангоуты необходимо хорошо просушить. Если применялся казеиновый клей, для этого достаточно од-

ИНЖЕНЕРЫ ОТВЕЧАЮТ ЧИТАТЕЛЯМ

„Уважаемая редакция!

В шестом номере Вашего журнала за 1961 год помещено краткое описание мотолодки, которые получили премии на Всесоюзном конкурсе, проведенном Научно-техническим обществом судостроительной промышленности. Мне хотелось бы построить „Золотую рыбку“. Очень прошу поместить в журнал чертежи этой лодки и описание технологии ее изготовления“.

Это письмо прислал в редакцию шофер из пос. Деденево Московской области О. П. Кореньков.

Простота конструкции, небольшой вес и невысокая стоимость изготовления лодки привлекли внимание и многих других читателей, обратившихся в редакцию с вопросом, как построить мотолодку. Им отвечает автор конструкции Г. Малиновский.

них суток; смоляной клей сохнет 2—3 суток. Затем их обрабатывают напильником и зачищают шкуркой и проверяют соответствие чертежу, накладывая на плаз. На каждом шпангоуте должен быть проставлен его порядковый номер, отмечена линия ДП и линия шергеля. Эти отметки понадобятся при установке шпангоутов на стапель (рис. 3), где собирают каркас лодки, предварительно прорезав в шпангоутах и транцах пазы для киля, стрингеров, скуловых и привальных брусков.

Транцы и шпангоуты устанавливают «вверх килем», проверяют по линейке и прикрепляют шергель планками к доскам стапеля. Этой операции следует уделить особое внимание; если шпангоуты будут поставлены недостаточно надежно, они могут сдвинуться во время работы и лодка получится кривой. Когда шпангоуты укреплены, надо еще раз проверить правильность их установки и только после этого вклеивать элементы продольного набора — киль, скуловые и привальные брусья и стрингеры (рис. 4).

Все элементы продольного набора лодки имеют криволинейную форму. Наибольшая кривизна — у привальных брусков. Чтобы облегчить их установку следует заблаговременно придать им изгиб, приблизительно соответствующий окончательному. Для этого существуют два способа. Намочив рейки горячей водой, привязывают их крепкими шнурами к шпангоутам (на своих местах) и в таком положении

Рис. 2

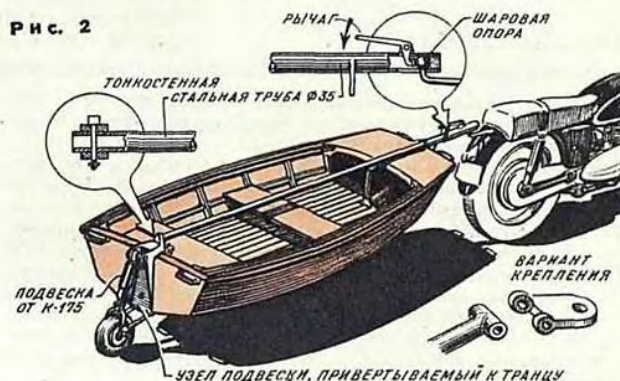


Рис. 3

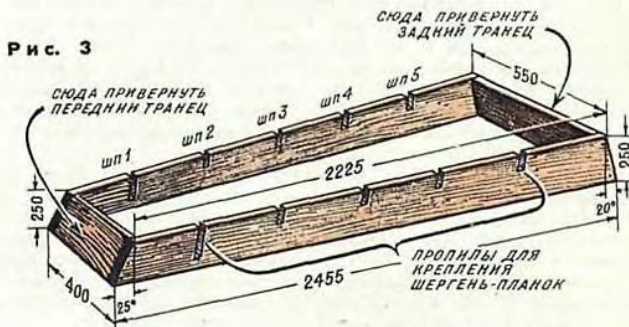


Рис. 4

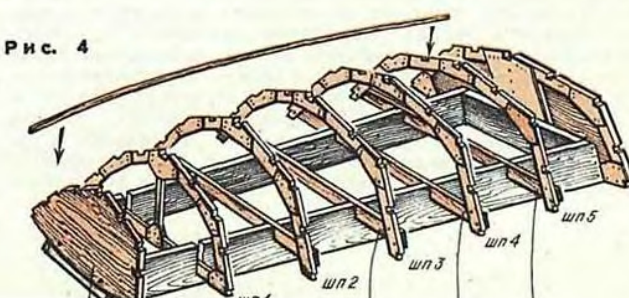
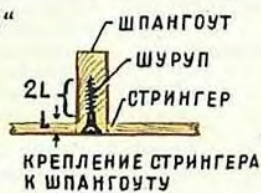
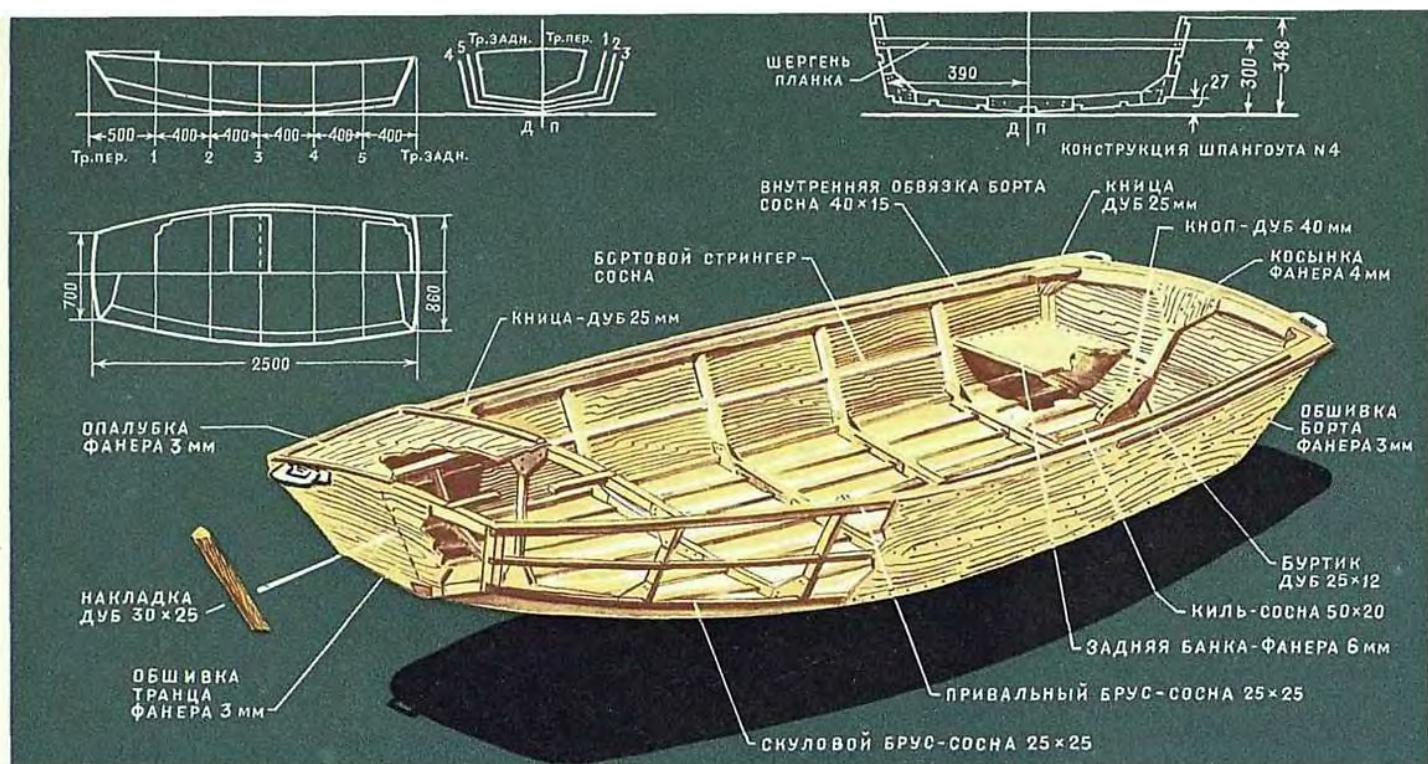


Рис. 1





сушат. Можно сделать специальное приспособление для гнутья, используя распорки, по высоте соответствующие изгибу бортовой (или килевой) линии.

Элементы продольного набора устанавливают в следующем порядке: сначала — киль, затем — бортовые стрингеры, привальные (бортовые) бруссы, скуловые бруссы, донные стрингеры. Привальные и скуловые бруссы ставят попарно, одновременно привертывая их шурупами к одноименным шпангоутам, начиная с носового транца. При таком способе удастся избежать нежелательных перекосов; кроме того, удобнее изгибать эти бруссы, притягивая их один к другому шнурками или резиновой лентой. Места соединения киля, скуловых и привальных бруссов с тарницами усиливают кницами или металлическими угольниками.

Головки шурупов, которыми элементы продольного набора крепятся к шпангоутам, должны быть утоплены «заподлицо», иначе будет невозможно обстругать набор для ровного прилегания фанерной обшивки. Правильность строжки проверяют, прикладывая к набору отфугованную дощечку.

После сборки и склейки каркаса обшивают борта, а затем дно. Листы фанеры соединяют «встык» на фанерной ленте при помощи клея с последующей проклейкой мелкими гвоздями. Для соединительной фанерной ленты на стрингерах, скуловых и привальных бруссах делают пазы.

Фанерную обшивку крепят к каркасу клеем, шурупами и драночными гвоздями «в загиб».

К бортовым и донным ветвям шпангоутов и транцев фанеру крепят шурупами, к стрингерам — 25-миллиметровыми гвоздями, к привальным и скуловым бруссам — 35-миллиметровыми гвоздями вперемежку с 20-миллиметровыми шурупами через 30—40 мм. Особенно надежно обшивка должна быть пришита к транцам, килю и скуловому бруссу.

Когда обшивка полностью прикреплена и клей высох, следует тщательно зачистить ее поверхность — утопить торчащие шурупы и гвозди, подстругать рубанком и опилить рубанком все неровности. После этого можно снять лодку со сталея. Перевернув лодку вниз килем, выравнивают бортовую линию и устанавливают палубные стрингеры, а затем — палубную обшивку, заднюю банку и внутреннюю обвязку борта. Следующие операции — промазка внутренней и наружной поверхности лодки горячей олифой. Затем, повернув лодку вверх килем, ее оклеивают тканью. Перед этим фане-

ру намазывают нитроклеем или цапонлаком, затем накладывают ткань и еще раз промазывают клеем. Чтобы на ткани не образовывалось складок и морщин, эту работу лучше делать вдвоем.

Если нет нитроклея, можно склеить лодку на масляной краске средней густоты, но при этом прочность склейки будет ниже, а лодка тяжелее. Хороший нитроклей можно приготовить самому, растворив в ацетоне негодную киноплёнку. Предварительно с нее надо смыть в горячей воде эмульсию.

Оклеив корпус тканью, его еще раз покрывают цапонлаком или нитроклеем и хорошо просушивают. Затем лодку окрашивают снаружи масляной или нитрокраской, для внутренней поверхности применяют масляную краску неяркого цвета.

Когда краска хорошо просохнет, устанавливают дубовые буртики на привальный брус и наружную дубовую накладку на киль. Эти детали покрывают один раз горячей олифой и два раза хорошим масляным лаком.

Слани (настил пола) покрывают горячей олифой и окрашивают железным суриком, разведенным олифой.

К переднему и заднему транцу на уровне привальных бруссов привертывают скобы, сваренные из 20-миллиметровой стальной трубы, или дверные ручки. Они нужны для переноса лодки, а также для швартовки, буксировки и крепления подвешенного мотора.

В процессе эксплуатации лодки могут потребоваться различные доделки или переделки. Выполняя их, следует помнить, что нельзя удалять заднюю банку или изменять ее форму, т. к. лодка потеряет прочность.

Г. МАЛИНОВСКИЙ.

ТАБЛИЦА ПЛАЗОВЫХ ОРДИНАТ

Шпангоут	Тр. пер.	1	2	3	4	5	Тр.
В Ы С О Т А О Т О С Н О В Н О Й (мм)							
Киль	108	77	31	0	04	18	32
Скула	187	130	57	24	27	41	62
Борт	475	406	387	345	348	362	419
Палуба (ДП)	510	444	—	—	—	—	460
П О Л У Ш И Р О Т А (мм)							
Скула	263	305	362	386	390	363	323
Борт	350	419	462	510	512	484	430

Дорога над облаками

Ю. КОТЛЕР

Внизу проплывают редкие облака... Надрыгается мотор, и временами кажется, что он вот-вот задохнется. Но нет, наш «газик» упорно лезет вверх. В лобовое стекло видно, как из-под пробки радиатора вырываются густые струйки пара. На одном из поворотов машина останавливается. Пока шофер заливает воду, мы выходим на дорогу.

Горы... Они всех цветов и оттенков — синие, оранжевые, зеленые. Горы впереди, с боков, а над нами виднеется лишь узкая полоска непривычно фиолетового неба. Сквозь облака проглядывает извилистая лента дороги. Вот мы снова карабкаемся вверх, словно ввинчиваясь в небо. Едем еще долго. Наконец, добравшись до легендарного на Тянь-Шане перевала Тюя-Ашу.

Гордый и некогда неприступный Тюя-Ашу кажется сказочно красивым. Но не желание полюбоваться экзотикой привело нас сюда. Здесь, в горах Тянь-Шаня, на головокружительной высоте развернулась огромная по масштабам и одна из труднейших строек семилетки — прокладка дороги Фрунзе — Ош. Общий объем земляных работ, в основном скальных, разрабатываемых с помощью взрывов, экскаваторов и бульдозеров, составит 11 млн. кубометров...

С великой радостью народ Киргизии встретил весть о строительстве трассы. Ведь он издавна мечтал о широкой, всегда открытой дороге к благодатным пастбищам. Не случайно один из любимых героев его эпоса — богатырь, раздвигающий горы. В самом деле: взгляните на карту Киргизии. Мощные горные хребты — Киргизский и Ферганский — как бы разрезают республику на две совершенно изолированные друг от друга части, затрудняя связь между областями и районами. Чтобы из Фрунзе попасть в южную (Ошскую) область по железной дороге, нужно пересечь юг Казахстана, Узбекскую республику и часть Таджикистана, потратив на это более двух суток пути. Если же вы захотите проехать верхом на лошади по караванной тропе, то будете передвигаться не менее двух месяцев.

И вот идет великое наступление на Тянь-Шань. В горах появился настоящий богатырь. Он не с сажеными плечами, не с пудовыми ладонями, а обыкновенный человек — среднего роста, крепкий, с веселыми глазами, в ватнике на плечах, но именно ему суждено раздвинуть горы.

Со многими такими богатырями нам довелось познакомиться. Это метро-

строевцы Москвы, Ленинграда, Киева, молодые механизаторы из других районов страны.

Трудности стройки огромны. Твердые гранитные породы, пльвуны, обвалы. Даже в летнюю пору на Тянь-Шане бушует пурга. Но о трудностях здесь не говорят, их преодолевают. Нам рассказывали на перевале о шоферах. Однажды участок строительства отрезали от мира снежные завалы. Токтогульский район остался без продуктов. Двенадцать суток пробивались водители автомашин и бульдозеров сквозь снежные холмы, доходившие местами до четырех метров толщины. И — пробились. Мы встретились с молодым рабочим: Евгением Бронницким. Около трех лет назад приехал он сюда по комсомольской путевке из Киева. Сегодня он известен как решительный, смелый человек, мастер своего дела. Недавно он за успехи в труде награжден Почетной грамотой Президиума Верховного Совета Киргизской ССР. Здесь трудятся также замечательные механизаторы, как машинист экскаватора Борис Кузнецов, механик Александр Панкратов, бульдозерист Николай Чернобровец, Григорий Церененко, Павел Новиков и многие другие строители.

Широким фронтом идут работы на проходке подземного тоннеля. Здесь отлично трудится бригада, которую возглавляет опытный московский метростроевец Василий Ефимович Шипилов. Чего только не испытали в этих тесных, сумрачных сводах проходчики! Однажды случился завал, и бригада несколько дней подряд не могла выбраться из подземного лабиринта.

Вход в портал тоннеля напоминает сейчас огромную пасть окаменевшего чудовища. В его темную глубину протянуты рельсы, артерии труб, шланги со сжатым воздухом, гирлянды лампочек. Время от времени там раздаются взрывы. А потом вереницей выползают электровозы, тянущие вагоны с породой. Тоннель уже пробит. Завершается сбойка штреков. Скоро оденутся в бетон и стекло северный и южный порталы тоннеля, и сквозь толщу горы пойдут автомашины.

Оживленно и напряженно и на других участках стройки.

Выгоды от эксплуатации новой 600-километровой дороги для республики просто неисчислимы. В зоне трассы находятся угольные шахты Таш-Кумура, нефтепромыслы Майли-Су, Избаскента и Чангыр-Таша. Здесь открыты месторождения многих других полезных ис-

копаемых. Дорога пройдет через 120 населенных пунктов и выйдет к знаменитым альпийским лугам. Она свяжет многие сельскохозяйственные районы, располагающие четвертью миллиона гектаров сельскохозяйственных угодий и почти одной третью всего поголовья скота республики. Путь от Фрунзе до Оша сократится на 300 километров, станет вчетверо короче железнодорожного.

Окончание работ намечено к 1963 году. Но строители, вдохновленные решениями XXII съезда КПСС, обещают обеспечить пуск автомобильной дороги значительно раньше.



АВТОМОБИЛЬ «БАРКАС-1000»



НОВЫЕ АМЕРИКАНСКИЕ АВТОМОБИЛИ-АМФИБИИ

В американской армии проходит испытания новый автомобиль-амфибия, в котором применены некоторые необычные конструктивные решения. Обращает на себя внимание прежде всего то обстоятельство, что автомобиль с четырьмя ведущими осями и габаритной длиной 5760 мм весит всего 2000 кг.

Такой низкий вес достигнут главным образом за счет широкого применения алюминиевых сплавов. Для сборки кузова идут алюминиевые листы, имеющие так называемую «сотовидную структуру». Практически это можно себе представить так, что два очень тонких листа соединены между собой слоем алюминиевых сот, которые весьма походят на соты обычных радиаторов. Такие кузовные листы отличаются весьма малым удельным весом и значительно превосходят по прочности и жесткости стальные листы. Подбор листов под заданную расчетную нагрузку осуществляется изменением размеров сот и толщиной наружного листа.

Кузов новой амфибии, получившей индекс ХМ 521, полностью выполнен из описанных сотовых листов; он имеет несущую конструкцию.

Полости под грузовой платформой заполнены пористым веществом (полиуретаном) с весьма малым удельным весом, что придает всему автомобилю плавучесть и непотопляемость.



Грузовой вездеход-амфибия ХМ 521.

На автомобиле установлен четырехцилиндровый оппозитный двигатель (типа «боксер»), развивающий мощность 95 л. с. Охлаждение воздушное, причем на каждый ряд цилиндров имеется отдельный вентилятор. Другой отличительной чертой конструкции является охлаждение масла с помощью впускного коллектора, который служит своего рода теплообменником между всасываемым воздухом и масляным картером. Крутящий момент передается через четырехступенчатую коробку передач (с синхронизаторами на 2—4-й передачах) и двухступенчатую распределительную коробку, имеющую передаточные числа 1:1 и 1,86:1. Привод осуществляется на восемь колес, имеющих независимую подвеску с пружинными рессорами. Управляемыми являются четыре передних колеса. Движение в воде осуществляется двумя винтами.

При своем небольшом весе автомобиль имеет грузоподъемность 2500 кг и развивает максимальную скорость 88 км/час. Скорость автомобиля на воде достигает 8,3 км/час.

Двигатель расположен под полом кабины водителя между четырьмя передними колесами. Моторный отсек венти-



Легкий автомобиль-амфибия «Мускрат», модель ХМ 531.

На народном предприятии Баркас в ГДР завершены работы по модернизации однотонного грузовика, выпускавшегося этим предприятием в течение ряда лет. Объем осуществленной модернизации настолько велик, что фактически речь идет о создании нового автомобиля, который не только приобрел новые качества, но и выгодно выделяется среди современных машин этого класса, выпускаемых в капиталистических странах. В частности, журнал «Крафтфарцойг-техник» указывает, что народное предприятие Баркас «сделало большой шаг вперед по сравнению с международным уровнем автомобильной техники в этой области».

Характерной особенностью нового автомобиля является то, что в нем удачно сочетаются высокая экономичность грузовика с комфортабельностью и быстротой легкового автомобиля. Его основные конструктивные черты — несущий цельнометаллический кузов вагонного типа, передний ведущий мост, независимая подвеска колес и торсионные рессоры.

Особый интерес представляет как по своей конструкции, так и по технологии изготовления несущий цельнометаллический кузов автомобиля. Созданию его предшествовали многочисленные эксперименты, имевшие целью, наряду с удобствами и конструктивными совершенствами, обеспечить продолжительный срок службы. Сборка кузова осуществляется по оболочковому методу с широким применением контактной электросварки. Для этой цели на народном предприятии применяют многочисленные сварочные аппараты, причем остальные секции кузова приваривают с помощью контактно-сварочных аппаратов с электронным управлением. Все места сварки подвергают предварительной обработке антикоррозийным составом и уплотнительной пастой.

В автомобиле как с передним ведущим мостом важным фактором является распределение нагрузки на оси. У «Баркаса-1000» достигнуто очень благоприятное размещение центра тяжести, благодаря чему при полной нагрузке в 1000 кг на переднюю ведущую ось приходится на 60 кг больше, чем на заднюю ось. Это соотношение достигнуто низким расположением грузозахватной площадки кузова, малым радиусом колес и размещением силового агрегата непосредственно над передней осью. С нагрузкой в одну тонну автомобиль преодолевает подъемы до 26 процентов, что практически является весьма высоким показателем для машин с передним ведущим мостом.

На автомобиле установлен двухтактный трехцилиндровый двигатель с рабочим объемом 1000 см³ (диаметр цилиндров — 73,5 мм, ход поршня — 78 мм). Хотя рабочий объем цилиндров по сравнению с прежней моделью увеличился лишь на 100 см³, мощность двигателя возросла более, чем на 17 л. с. Она составляет сейчас 45 л. с. при 3750—4000 об/мин,

что обеспечивает автомобилю хорошую динамику разгона и максимальную скорость 95 км/час. Крутящий момент двигателя повысился с 8,5 до 9,5 кгм. Степень сжатия — 7,3. Охлаждение водяное, с помощью помпы. Однодисковое сухое сцепление имеет гидравлический привод; четырехступенчатая коробка передач снабжена синхронизаторами на всех четырех передачах и блокируемым свободным ходом. Она выполнена в одном блоке с двигателем и дифференциалом. Управление коробкой передач осуществляется рычагом на рулевой колонке.

Низкое расположение кузова, распределение нагрузки на оси и привод на переднюю ось потребовали модернизации подвески автомобиля. В опорных трубах, которые одновременно ведут колесные рычаги, имеются подпирники торсионных рессор, которые симметрично размещены относительно продольной оси автомобиля под углом 70°. Опорные трубы, защищающие торсионные рессоры от дорожной грязи и непогоды, закреплены в silent-блоках втулки, не требующих ухода. Торсионные рессоры всех четырех колес одинаковы. Ход рессор как передней, так и задней, равен 180 мм и ограничивается (вверх и вниз) упорными буферами. Регулировка рессор может осуществляться без демонтажа и при полной нагрузке автомобиля с помощью специального рычажка. Размещенные на колесных рычагах амортизаторы двойного действия рассчитаны так, что в сочетании с рессорами обеспечивают хорошее сцепление колес с грунтом.

Высокое качество независимой подвески, особенно ее хорошее стабилизирующее действие на виражах и при торможении, подтверждены многочисленными эксплуатационными испытаниями.

На автомобиле установлены мощные тормоза с гидравлическим приводом; общая рабочая поверхность — 900 см².

Много внимания было уделено улучшению условий работы водителя. Кабина водителя просторна и удобна, сиденье легко регулируется. За сиденьем пассажира размещается отсек для запасного колеса, доступ к которому облегчается тем, что спинка пассажирского сиденья откидывается вперед. Расположенный между сиденьями двигатель прикрыт съемным капотом. Доступ к свечам и кабине осуществляется с сиденья водителя. В целях глушения шума двигателя в кабине применены специальные уплотнения. Обращает на себя внимание широкое ветровое стекло панорамного типа, обеспечивающее водителю хорошую обзорность.

Основные габаритные размеры автомобиля: длина — 4520 мм, ширина — 1860 мм, высота — 1850 мм; размеры грузового отсека кузова: длина — 2730 мм, ширина — 1680 мм, высота — 1400 мм; задняя и боковая двери открываются на 180°. Кубатура грузового фургона равна 6 м³.

«ДАНУВИЯ» ДЛЯ МОТОКРОССА

На Будапештском заводе «Данувия-Шершампегир» выпущена нулевая серия спортивных мотоциклов, предназначенных для кроссовых и шестидневных соревнований в классе 125 см³. Новая спортивная «Данувия» имеет одоцилиндровый двухтактный двигатель с ра-

бочим объемом цилиндров 124 см³ и степенью сжатия 10:1. В головке цилиндра имеются две свечи, работающие от одной катушки. Обращает на себя внимание большой воздушный фильтр; характерной конструктивной особенностью карбюратора является большое проходное сечение, равное 24 мм. Двигатель развивает мощность 10—12 л. с. при 6000 об/мин.

На мотоцикле установлена трехступенчатая коробка передач. Шины — специального профиля, размер передней шины — 2,75—19, задней — 3,0—19.

Габаритные размеры мотоцикла: высота — 1000 мм, длина — 1970 мм; дорожный просвет — 220 мм. Вес мотоцикла — 93 кг. Топливный бак вмещает 12 л.



лируется двумя шахтами, впускные и выпускные отверстия которых размещены на наиболее высоких местах кузова за кабиной водителя.

Автомобиль может со скоростью 15 км/час входить в воду с косограда с 60-процентным уклоном, а также выйти из воды на берег такой же крутизны.

Одновременно в американской армии проходит испытания легкий автомобиль-амфибия, получивший наименование «Мускрат». Это маленький автомобиль, способный транспортировать как по земле, так и по воде команду численностью до семи человек. Кузов автомобиля выполнен полностью из алюминия, причем плавающая часть имеет понтоновую форму, и пассажиры размещаются на продольно расположенных сиденьях.

На автомобиле установлен двигатель, имеющий блок цилиндров из легкометаллического сплава с рабочим объемом 3,2 л. По сравнению со стандартным двигателем той же фирмы, имеющим чугунный блок цилиндров, он легче на 36 кг. Двигатель развивает мощность 129 л. с.

Привод осуществляется на все четыре колеса (с исключением по желанию одной из ведущих осей). Подвеска колес независимая: передних — на поперечных рычагах, а задних — на продольных. Четырехступенчатая коробка передач, распределительная коробка, самоблокирующийся дифференциал и алюминиевые колеса с алюминиевыми тормозными барабанами спроектированы на автомобильных заводах Форда.

«Мускрат» развивает максимальную скорость 96,5 км/час и преодолевает подъемы до 60 процентов. Радиус действия достигает 640 км.

Габаритные размеры автомобиля: длина — 3760 мм, ширина — 2080 мм, база (расстояние между ведущими осями) равна ширине машины (2080 мм).

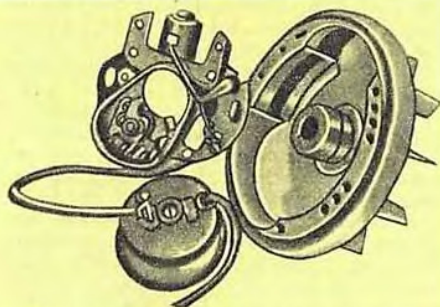


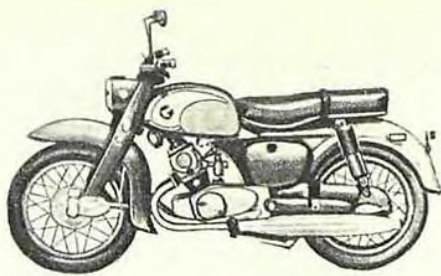
Рис. 1. Детали системы зажигания вместе с маховиком, в котором она монтируется.

КОНДЕНСАТОРНАЯ СИСТЕМА ЗАЖИГАНИЯ

В Англии разработана своеобразная система зажигания, которая существенно облегчает пуск холодных двухтактных двигателей и обеспечивает их нормальную работу при больших изменениях состава смеси топлива с маслом.

Важным элементом новой системы, получившей название «Меджистер», является конденсатор, который через выпрямитель заряжается питающей катушкой. При смыкании контактов прерывателя конденсатор разряжается через первичную обмотку катушки зажигания, в результате чего во вторичной обмотке, так же как и в обычной системе зажигания, индуцируется ток высокого напряжения, поступающий на электроды свечи. Благодаря тому, что индуцирование тока высокого напряжения для образования искры происходит при смыкании контактов, а не при размыкании, мощность искры существенно увеличивается, так как она образуется значительно быстрее, чем в обычных системах зажигания, где при размыкании контактов между ними неизбежно возникает электрическая дуга, замедляющая процесс индуцирования тока.

Проведенные опыты показали, что новая система зажигания обеспечивает легкий пуск и устойчивую работу двухтактного двигателя при составе смеси топлива с маслом от 24:1 до 4:1. Кроме того, во время испытаний двигатель продолжал нормально работать и легко



ЯПОНСКИЕ МОТОЦИКЛЫ «ХОНДА»

В истекшем спортивном году хорошо показали себя японские гоночные мотоциклы «Хонда», на которых были завоеваны первенство мира (в классе до 125 см³ и до 250 см³). Эти машины выпускаются крупнейшим японским мотоцикломостроительным заводом Хонда и в некоторой степени отражают современный технический уровень японского мотоцикломостроения.

В связи с итогами чемпионата мира по шоссейно-кольцевым гонкам приобретают интерес сведения о новых моделях стандартных японских мотоциклов «Хонда», в которых, как указывает печать, применены многие конструктивные элементы, опробованные на спортивных машинах. Так, серийный мотоцикл «Бенли» (вверху) имеет двухцилиндровый верхнеклапанный двигатель, развивающий при рабочем объеме цилиндров, равном 124 см³ (диаметр цилиндра — 44 мм, ход поршня 41 мм), мощность — 11,5 л. с. Правда, такая мощность достигается при очень высоких оборотах (9500 об/мин), и поскольку данных о сроках службы столь высокооборотного двигателя не приводится, можно предположить, что они не слишком продолжительны; но, во всяком случае, такую мощность двигателя серийной машины класса 125 см³ следует признать сравнительно высокой.

Передняя вилка и маятниковая подвеска заднего колеса выполнены из стальных штамповок, центральная рама также штампованная, сварная. Переднее колесо подвешено на коротком маятниковом рычаге. Как переднее, так и заднее колеса снабжены гидравлическими амортизаторами.

На мотоцикле установлена четырехступенчатая коробка передач со следующими передаточными числами: 2,97 — 1,83 — 1,35 — 1,00. Вес мотоцикла 120 кг.

Мотоцикл выпускается в двух серийных модификациях, отличающихся лишь конфигурацией и конструкцией седла, а также расположением выпускной трубы (у одной из моделей она значительно приподнята).

заводился, несмотря на сильное искусственное замасливание и загрязнение контактов прерывателя и электродов свечи. Преимущество применения новой системы зажигания на четырехтактных двигателях не столь очевидно, однако первые опыты показали возможность использования более дешевых сортов топлива вплоть до дизельного. Предполагают также, что новая система зажигания позволит повысить степень сжатия двигателя.

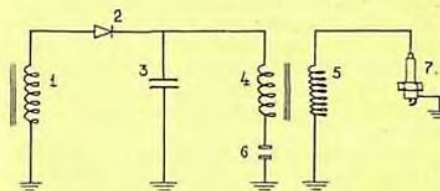


Рис. 2. Принципиальная схема системы зажигания «Меджистер»: 1 — питающая катушка; 2 — выпрямитель; 3 — конденсатор; 4 — первичная обмотка катушки зажигания; 5 — вторичная обмотка катушки зажигания; 6 — прерыватель; 7 — свеча зажигания.

Новости ЗАРУБЕЖНОЙ техники

На базе мотоцикла «Бенли» создан гоночный мотоцикл «Супер-Спорт» класса до 125 см³, развивающий скорость до 130 км/час. Двигатель этого мотоцикла имеет те же размеры и рабочий объем цилиндров, но более высокую степень сжатия (10:1 против 8,3:1 у стандартного) и развивает мощность 15 л. с. при 10500 об/мин. Кроме того, его отличают от серийной машины узкий спортивный руль, тахометр, гоночные шины и алюминиевые крылья. На спортивной модели несколько изменены также передаточные отношения в коробке передач (2,35 — 1,47 — 1,04 — 0,94). Вес мотоцикла — 110 кг.

Другой мотоцикл заводов Хонда — модель «Дрим» выпускается не только в двух аналогичных стандартных модификациях (с различием в конструкции седла и расположении выпускной трубы), но и со сменными двухцилиндровыми верхнеклапанными двигателями, которые, впрочем, широко унифицированы как друг с другом, так и с двигателем «Бенли». Один из них имеет рабочий объем цилиндров 247 см³ (ход поршня и диаметр цилиндров равны 54 мм, степень сжатия — 9,0) и развивает мощность 20 л. с. при 8400 об/мин. Другой двигатель отличается лишь большим диаметром цилиндра (64 мм). При той же степени сжатия и несколько меньших максимальных оборотах (8000 об/мин) он развивает 24 л. с.

В отличие от «Бенли», на котором установлено 6-вольтовое электрооборудование, мотоциклы «Дрим» снабжены 12-вольтовым электрооборудованием. Они развивают максимальную скорость 135 км/час и соответственно 145 км/час. Вес мотоцикла с двигателем класса 250 см³ равен 143 кг, емкость топливного бака — 13 л; шины — 3,25—16. Габаритные размеры мотоцикла «Дрим»: длина — 1900 мм, ширина — 670 мм, высота — 980 мм, расстояние между осями — 1310 мм.

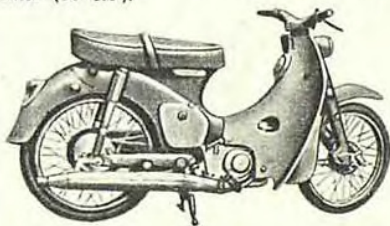
В производственную программу заводов Хонда на 1962 год входит микролитражный мотоцикл «Супер Кап» с четырехтактным двигателем, имеющим рабочий объем цилиндра 50 см³ (внизу). Мотоцикл оборудован электрическим стартером (имеется также и кик-стартер), который включается нажатием кнопки на правой половине руля. Практически пуск двигателя осуществляется одной правой рукой — поворачивая рукоятку газа, нажимают одновременно большим пальцем на кнопку стартера.

Двигатель имеет степень сжатия 8,5:1 и развивает мощность 4,5 л. с. при 9500 об/мин; максимальный крутящий момент (0,4 кгм) достигается на режиме 8000 об/мин. Цилиндр двигателя расположен почти горизонтально, он лежит под углом 10° относительно продольной оси мотоцикла. На мотоцикле установлены автоматическое центробежное сцепление и трехступенчатая коробка передач (2,69 — 1,45 — 0,96), которая переключается с помощью ножного равноплечего рычага. Размер шин — 2,25—17.

Вес мотоцикла — 65 кг, габаритные размеры: длина — 1780 мм, ширина — 575 мм, высота — 945 мм. База — 1180 мм.

Вверху: мотоцикл Хонда, модель «Бенли» (125 см³).

Внизу: мотоцикл Хонда, модель «Супер Кап» (50 см³).



ЗАМЕТКИ УЧАСТНИКА
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

НА ФИЛИППИНАХ

Мы внесли ряд предложений и рекомендаций, которые нашли горячую поддержку у делегатов других стран.

Конечно, многие вопросы безопасности движения еще требуют дальнейшего исследования. Среди них, в частности, планомерность и ритм в работе городского транспорта, организация искусственного освещения дорог, обеспечение надлежащей обзорности пути. Но поиски лучших решений в организации движения автотранспорта и предотвращения дорожных происшествий можно только приветствовать. Высокие скорости, насыщенность дорог автомобильным транспортом требуют большой дисциплины движения, постоянного контроля, четкого регулирования, стабильной службы дорожных знаков. Но, как признались наши коллеги, со стороны местных органов власти этим вопросам уделяется пока еще мало внимания. Да в этом мы вскоре и сами убедились, главным образом, на примере Филиппин.

Страна эта переживает много трудностей. С 1942 по 1945 годы она была оккупирована японскими империалистами. Сейчас ее экономика целиком зависит от США, навязавших Филиппинам ряд кабальных договоров и разместивших здесь свои военные базы. Все это, естественно, отрицательно отразилось на состоянии и развитии автомобильных дорог, на регулировании движения на них и организации службы безопасности. Даже в столице Филиппин регулирование движения является довольно примитивным.

...Улицы, по которой мы едем, находятся почти в центре Манилы. Но она, как и многие прилегающие к ней улицы города, настолько узка, что то и дело образуются «пробки». Наша машина медленно ползет в огромном потоке легковых автомобилей преимущественно американского производства.

Ни трамваев, ни троллейбусов в городе нет. Основной вид транспорта — «джипис». Это небольшие автобусы на 8—10 мест, переоборудованные из «Виллис» военного типа. Их очень много. Они малопроизводительны и заполняют улицы до отказа. Пассажиры они берут и высаживают в любом месте, чем еще больше затрудняют движение.

Филиппинское государство расположено более чем на 7.100 островах. Рельеф преимущественно горный. Имеются действующие вулканы. Дороги, как правило, пролегают в холмистой местности, полотно их неширокое. Вдоль шоссе тянутся вечныезеленые тропические леса. И здесь на крутых поворотах, на спусках и подъемах вы почти не встретите дорожных знаков — ни предупреждающих, ни запрещающих.



По пути на Филиппины мы побывали в Таиланде. Это одна из улиц Бангкока. Как видите, ассортимент дорожных знаков здесь также невелик, но и они дублируют друг друга.

Фото члена делегации Н. Иосифова.

Знакомясь с Филиппинами, мы обратили внимание на особую предупредительность шоферов. Местные водители, например, очень оберегают велосипедистов. Еще более предупредительны они к пешеходам. В Маниле, да и в других городах Филиппин, водитель, видя на улице растерявшегося пешехода, обязательно остановится и даст знак, чтобы тот проходил. В свою очередь и пешеходы более дисциплинированы, терпеливы, нежели, скажем, в некоторых наших городах. На участках, шоссе, имеющих закрытые повороты, водители непременно дают знать встречным шоферам, что сзади движется транспорт. На дорогах мы часто встречали весьма выразительные надписи, вроде: «Помни — впереди играют твои дети!».

Немало интересного и своеобразного мы видели также на дорогах Индии, Таиланда, где побывала наша делегация по пути на Филиппины. Думается, что связи между странами, обмен мнениями и опытом по организации безопасности движения автомобильного транспорта следует расширять. Это позволит вырабатывать более эффективные меры борьбы с транспортными происшествиями на автомобильных дорогах всех стран и континентов.

Л. КУЗНЕЦОВ,
заместитель начальника
Госавтоинспекции
Управления милиции МВД РСФСР

В Маниле имеются и такие светофоры...



БЕЗ ЗНАНИЯ ДЕЛА

Издательство «Физкультура и спорт» выпустило книгу А. Коростелина «Гоночные автомобили». Литература на эту тему выпускается у нас не часто и поэтому она вызывает живой интерес. Однако в данном случае интерес быстро сменяется чувством разочарования.

Уже в начале книги встречаются неточные определения, путанные формулировки. На стр. 4 автор объясняет разницу между гоночными и рекордно-гоночными автомобилями таким образом, что читатель может сделать вывод, будто на последние не распространяются ограничения по литражу. Автор явно путает понятие о гоночной формуле с классификацией автомобилей по рабочему объему двигателя. Из рассуждений на стр. 9 можно сделать вывод, что в зачет мирового первенства идут очки, набранные во всех девяти гонках, на самом же деле итоги первенства определяются, как известно, по шести лучшим результатам. Содержит ошибки таблица, приведенная на стр. 10.

Таково начало. Но и дальше дело обстоит не лучше. На стр. 16 автор делает, например, следующее открытие: «мощность двигателя (речь идет об эффективной, а не удельной мощности) продолжала возрастать за счет... снижения собственного (сухого) веса».

Совершенно непонятную фразу можно прочитать на стр. 27: «Но, вследствие некоторой жесткости существующих правил участия в гонках автомобилей (имеются в виду спортивные) с двигателями, имеющими различный объем цилиндров, в настоящее время дебатруется вопрос о внесении определенных изменений в существующие правила гонок с целью вовлечения в них новых групп спортсменов-автомобилистов». Далее рассматривается само предложение, которое заключается в том, чтобы победитель определялся по фиктивной средней скорости, т. е. сумме средних скоростей на кругах. Вычислить такую скорость довольно сложно, а главное предложение это ничем не оправдано. Но, даже допустив его полезность, невозможно понять, причем здесь жесткость в отношении рабочих объемов двигателей и вовлечение новых спортсменов.

История развития отечественного автомобильного спорта в СССР иллюстрируется в книге Коростелина фотографией автомобиля, который... ни в каких гонках не участвовал и никаких рекордов не ставил. В книгу «Гоночные автомобили» он попал прямо со страниц французского журнала «l'Automobile». Довольно странный источник сведений о советском автомобильном спорте.

При чтении материала, посвященного автомобильным гонкам за рубежом, невольно возникает вопрос, чем руководствовался автор при выборе гонок для описания? Не трудно понять, что наибольший интерес для читателей представляет розыгрыш мирового чемпионата или «Кубка конструкторов». Между тем в книге рассказывается о спортивной борьбе в Кристалл-Палас, в По,

в Энтри и Индианополисе, но ни слова не говорится о гонках на Большие призы в Бельгии и Марокко, входящих в зачет чемпионата мира.

Книга знакомит читателей с результатами состязаний 1958—1960 гг., однако нигде не указано, какие же гонки входили в зачет первенства мира и розыгрыша кубка, как проходила спортивная борьба. Зато подробно описаны гонки в Индианополисе, не представляющие интереса, поскольку условия борьбы на трекке вообще не стимулируют развития шоссейно-гоночного и серийного автомобилестроения.

Обратимся к разделу книги «Общие выводы о гонках». Казалось бы, здесь можно было развить мысль о значении спорта для улучшения автомобильной техники, об эволюции гоночных формул в целях направления конструкторских работ по руслу, нужному автомобильной промышленности. Однако при чтении раздела можно подумать, что автор поставил перед собой другую задачу, а именно — дискредитировать автоспорт, поскольку из обещанных «общих выводов» налицо только один: «гоняться на автомобилях опасно».

Еще хуже обстоит дело, когда автор берется рассматривать конструкции современных гоночных и спортивных автомобилей. Эта часть книги не выдерживает никакой критики. Создается впечатление, что автор попросту не знаком с элементарной конструкцией автомобиля. Он полагает, например, что четырехходовая коробка является четырехскоростной, а трехходовая — трехскоростной, хотя тут же приведены передаточные числа I—IV передач.

Известно, что независимые рычажные подвески могут быть двух типов — на продольных и поперечных рычагах. Однако в книге приведен совершенно непонятный термин: «подвеска в виде вильчатых рычагов», которым характеризуются оба типа подвески.

Передняя подвеска автомобиля «Феррари» (стр. 100) имеет «новшество» — уравнительную тягу, а задняя подвеска типа «Де-Дион» — торсионные стержни типа «Де-Дион» (стр. 96) или даже «вильчатые рычаги» и «изогнутую торсионную трубу» (стр. 103). На автомобиле «Джамини» появился некий «пружинный амортизатор» (стр. 122), да еще имеющий «вид дуги со специально искривленными рычагами». Правда, взглянув на рисунки 41 и 42, можно спокойно вздохнуть: оказывается, речь идет об обычных телескопических амортизаторах, расположенных внутри пружины.

Подобными нелепостями и техническими ошибками изобилует книга, которая предназначается, очевидно, для тех, кто занимается техническими видами спорта.

Думается, что издательству «Физкультура и спорт» впредь следует более серьезно подходить к изданию литературы по автомобильному спорту.

Инж. О. МАЙБОРОДА,
спортсмен I разряда.

РОСТ АВАРИЙНОСТИ В ИТАЛИИ

По официальным статистическим данным в Италии в прошлом году зарегистрировано 271.855 автомобильных аварий, в результате которых погибли 7920 человек и 196.642 получили увечья. Уже сами по себе эти цифры способны вызвать тревогу, хотя, как цинично комментировал их представитель итальянского министерства финансов, «в ситуации нет ничего из ряда вон выходящего, поскольку рост аварийности наблюдается повсеместно в Европе, а приведенные данные не превышают аналогичных показателей по большинству европейских стран».

Но оказывается, что и эти данные еще далеко не полностью отражают действительную картину аварийности в стране. По свидетельству журнала «Виа Сикура», органа итальянской «Организации обеспечения безопасности на дорогах», действительное количество дорожных происшествий в истекшем году достигает почти одного миллиона, а число жертв составило не менее 10.000 убитыми и 360.000 ранеными.

Данным, опубликованным Центральным институтом статистики, журнал противопоставляет сводные сведения, полученные от страховых обществ.

Комментируя эти сведения на страницах журнала, генеральный секретарь названной организации Витторио Форнарио указывает, что главной причиной создавшегося положения является порочная политика правительственных органов, не заботящихся о повышении безопасности на дорогах. Государство и городские общины не выделяют достаточно средств на проведение необходимых мероприятий; даже по статье расходов на пропаганду по безопасности движения Италия резко отстает от других стран. Форнарио приводит, в частности, такой пример — названные расходы здесь в пять раз меньше, чем в маленькой Австрии, население которой в семь раз меньше, чем в Италии.

В цитируемой статье не содержится сколько-нибудь серьезных конструктивных предложений. Форнарио ограничивается лишь перечислением мероприятий, которые себя... не оправдали. Так он подчеркивает, что ужесточение «штрафовой политики» против нарушителей правил уличного движения ни в коей мере не снижает аварийности. Опыт последних двух лет показал, что несмотря на явную тенденцию со стороны правительственных органов пополнить казну за счет штрафов, число жертв на дорогах не только не снизилось, но, как выясняется из приведенных выше цифр, резко возрастает. Как свидетельствует практика других государств, не дает должных результатов и ограничение скорости движения на дорогах.

Весьма скептически оценивает автор и попытки усложнить экзамены при сдаче на водительские права.

«Наиболее эффективным средством борьбы с аварийностью было бы исключение из числа водителей лиц, не являющихся полноценными в физическом, либо психическом отношении», — пишет Форнарио. — Теоретически это дало бы, безусловно, резкое снижение аварийности. Однако знакомство с общими данными медицинского освидетельствования населения с устрашающей ясностью приводит к выводу, что практически пришлось бы отстранить от руля автомобиля большую часть людей, имеющих водительские права».

Унылые выводы «Виа Сикура» весьма характерны для капиталистической действительности такой страны, как Италия, правительство которой не в состоянии обеспечить безопасность своих граждан столь эффективными средствами борьбы с аварийностью, как строительство и расширение дорог, улучшение подготовки водителей, пропаганда знаний по правилам уличного движения и пр. Поэтому и приходится генеральному секретарю «Организации обеспечения безопасности на дорогах» довольствоваться приведенными выше «теоретическими» изысканиями весьма сомнительного свойства.

Новая классификация и технические требования к автомобилям

Федерация автомобильного и мотоциклетного спорта СССР утвердила новую классификацию автомобилей, допускаемых к соревнованиям.

Для гоночных автомобилей принято четыре формулы:

I формула — с двигателем рабочим объемом от 1300 до 1500 см³ и собственным весом не менее 450 кг (без балласта);

II формула — свободная (все гоночные автомобили с двигателем рабочим объемом свыше 1500 см³);

III формула — с двигателем рабочим объемом до 500 см³;

IV формула — «Юниор»; рабочий объем двигателя здесь связан с минимальным собственным весом автомобиля: до 1360 см³ — 450 кг, до 1100 см³ — 400 кг, до 1000 см³ — 360 кг.

Исключен класс автомобилей с двигателем рабочим объемом до 750 см³. В этом основное отличие новой классификации. Такие автомобили не получили распространения ни в зарубежном, ни в нашем спорте.

Спортивные автомобили делятся на четыре группы:

группа А — до 3000 см³;

группа Б — до 2000 см³;

группа В — до 1000 см³;

группа Г — свободная (улучшенные серийные автомобили) с двигателем любого рабочего объема.

К автомобилям ГАЗ-69 и УАЗ-460 технические требования предъявляются, как к легковым автомобилям.

Предельный рабочий объем двигателей в отдельных группах автомобилей приведен в соответствие с новой международной классификацией. Но дело не только в этом. Классификация, принятая ФАМС, открывает возможность создания новых моделей отечественных спортивных автомобилей, например, в группе В, в которую смогут войти машины с двигателями Мелитопольского завода, имеющими рабочий объем 887 см³, выпуск которых предполагается начать в недалеком будущем.

Теперь к скоростным соревнованиям наряду со спортивными допускаются улучшенные серийные автомобили, которые раньше выходили только на старт состязаний типа ралли. Такого было пожелание автозаводов и самих спортсменов.

Серийные легковые автомобили делятся на четыре класса:

I класс — до 1000 см³;

II класс — до 2000 см³;

III класс — свыше 2000 см³;

IV класс — улучшенные серийные автомобили с двигателем любого рабочего объема.

Для серийных и улучшенных серийных грузовых автомобилей сохранены четыре класса по маркам и моделям:

V класс — ГАЗ-51, ГАЗ-53;

VI класс — ЗИЛ-164, 164А, ЗИЛ-130, двухосные автомобили Уральского завода;

VII класс — ГАЗ-69, УАЗ-450, УАЗ-452, УАЗ-460;

VIII класс — ГАЗ-63, ЗИЛ-157, ЗИЛ-157К, ЗИЛ-131, УРАЛ-375.

Здесь внесены лишь некоторые изменения, вызванные освоением новых моделей грузовых автомобилей.

Технические требования к автомобилям были пересмотрены главным образом с целью повышения безопасности движения. У серийных легковых автомобилей, двери которых крепятся на передних петлях, как, например, у «Запорожца» должны быть двойные замки, гарантирующие от произвольного открывания дверей во время движения. У спортивных автомобилей допускается крепление дверей только посредством передних петель.

Высоту ветрового стекла у спортивных автомобилей можно уменьшать до 150 мм (по прежним правилам — до 250 мм).

Повышены требования к надежности крепления капота. Теперь следует применять только передние петли, чтобы он открывался со стороны ветрового стекла. Это вызвано тем, что во время соревнований были случаи, когда капот поднимало встречным потоком воздуха и он закрывал водителю видимость. Если же капот устанавливается на задних петлях, то его надо закрепить наглухо.

Наибольшее число дополнительных требований относится к гоночным автомобилям. Все они (кроме входящих в формулу III) должны иметь стартер или какое-либо другое устройство для пуска двигателя с места водителя. Предохранительная дуга, защищающая голову водителя, не должна нависать над ним; между дугой и головой расстояние должно быть не менее 30 мм, а по ширине дуга не может быть больше плеч водителя.

В целях пожарной безопасности заливная горловина топливного бака не должна выступать над поверхностью кузова. Обязательно применение раздельного привода к тормозам передних и задних колес. Для этого надо устанавливать два главных тормозных цилиндра, действующих от одной педали.

Меньше всего изменены требования к гоночным автомобилям типа «Юниор». Ранее полагалось использовать для них тормозную систему от какого-либо серийного автомобиля. Теперь конструктор вправе выбрать любой тип системы, лишь бы она обеспечивала надежное торможение всех четырех колес от одной педали. В остальном сохраняются все прежние требования к «юниорам».

Новая классификация и технические требования к автомобилям введены в действие с 1 января 1962 года.

А. САБИНИН,
заместитель председателя
Автомобильного комитета ФАМС.

Читатели предлагают

ДЛЯ УДОБСТВА БУКСИРОВКИ

На дорогах нашей страны все чаще можно видеть легковые автомобили, сопровождаемые различными прицепами: дачами, лодками. Иногда приходится буксировать автомобили, у которых произошли поломки. Между тем на «Волгах» и «Москвичах» не имеется задних сцепных устройств, и автолюбители вынуждены привязывать буксировочный трос за рессоры. Мне кажется, что наши заводы должны устанавливать на легковые автомобили и задние сцепные устройства.

Инж. В. ДЕРЦАКЯН.

Ереван.

С ПОМОЩЬЮ ВЕДРА И ШЛАНГА

Вымыть автомобиль специальной щеткой — дело нехитрое, однако оно несколько осложняется, если поблизости нет водопровода. В этом случае можно поступить так. Ведро с водой подвесить к дереву или крыше гаража. Резиновую трубку диаметром 6—8 мм и длиной 6—7 м одним концом опустить в ведро и, чтобы шланг не выскакивал, привязать к нему большой болт. Другой конец трубки надо заделать в штуцер щетки для мытья автомобиля при помощи изоляционной ленты. Можно использовать и простую щетку или тряпку, тогда воду из шланга подают прямо на автомобиль.

Небольшой напор и малый диаметр трубки позволяют вымыть машину 3—4-мя ведрами воды.

Н. ЛЕОНТЬЕВ,
автолюбитель.

Ленинград.

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

Корректор **Т. М. Граховская.**

Художественно-технический редактор **И. Г. Имшенник.**

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 2.1.62 г.
Г-80153.

Бум. 60 X 92 $\frac{1}{2}$, 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 360 000 экз.

Цена 30 коп.

Подп. к печ. 25.1.62 г.
Зак. 2503 (1).

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

**ИЗ СНИМКОВ,
присланных на конкурс
журнала „За рулем“**



А. САПРИКО
(Ташкент).



Ю. ИЛЕН (Вологда).



А. САПРИКО (Ташкент).



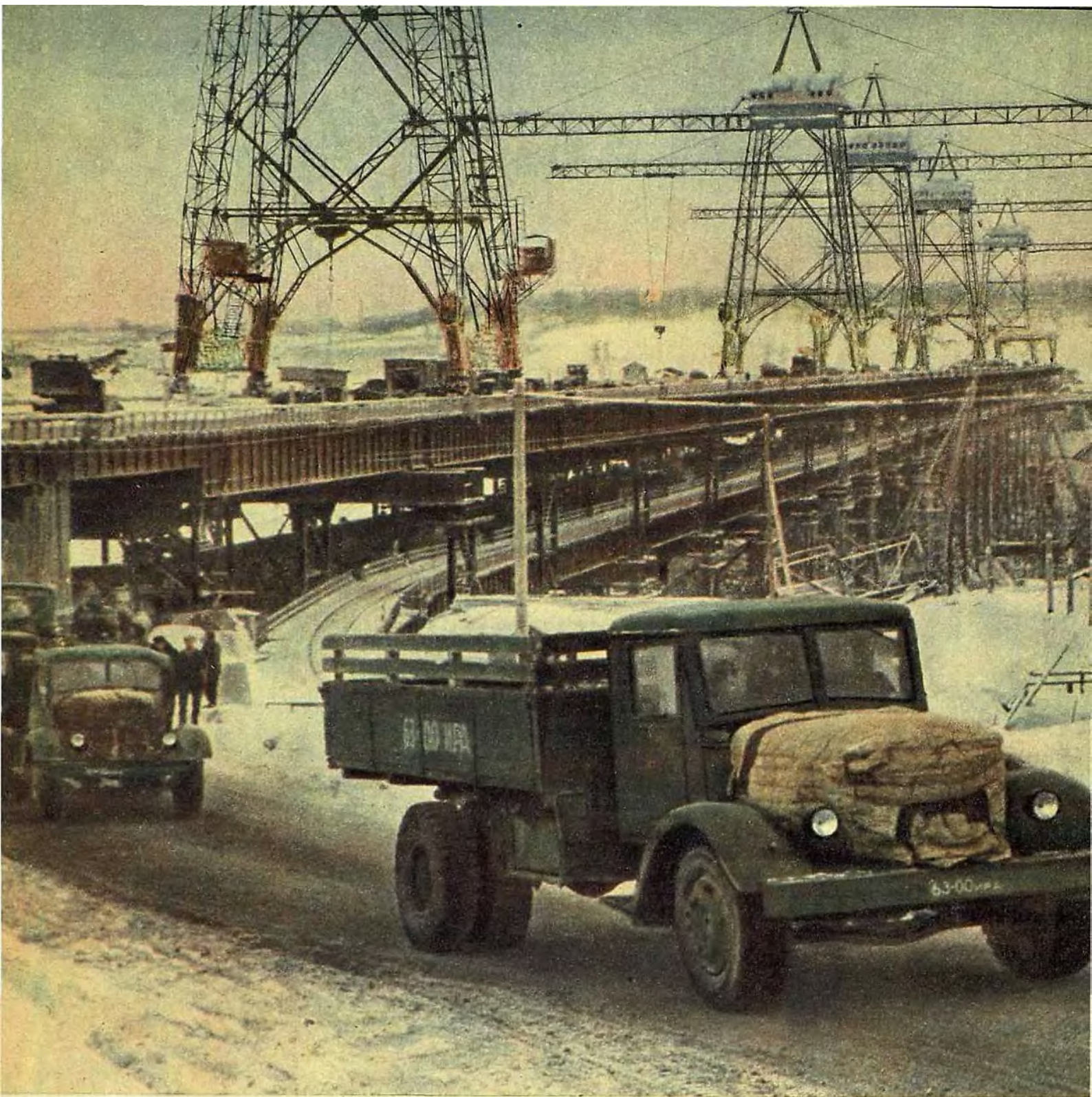
Л. КРАСИЛЬНИКОВ (Саратов).

Л. САХАРОВ (Москва).

Мотоспорт. Этой теме посвящены многие снимки, присланные на фотоконкурс журнала. И не случайно. Все чаще проводятся у нас соревнования, все шире их география, все больше участвует в них спортсменов.

Высокое мастерство мотогонщиков, драматические ситуации, острый накал борьбы запечатлены на фотографиях наших читателей.





Ф е в р а л ь 1 9 6 2

За рулём

На снимке: строительство
Братской ГЭС. Выезд на пра-
вый берег Ангары.
Фото Б. Кузнецова.