



М а р т 1 9 6 2

3

За рулем



В этом номере:

Ю. Шрамко. Технические знания — в массы молодежи	1
Ю. Рязанцев. Комсомольская организация в автомотоклубе	2
В. Пазенко. К единой цели	3
В. Козьмин. Досаафовцы — участники ВДНХ	4
А. Антипин. На трассах соревнований — комсомольские вожаки	5
Г. Зингер. Лучше использовать опыт и силы общественности	6
В. Митрофанов. ЮМШ — юношеская мотошкола	7
Н. Глузман. Ее призвание	8
Л. Викторова. Первый мастер	9
К итогам дискуссии об автомобильных кроссах	10
В. Мартюк. Соревнования... без тренировки	11
И. Старшинов. Нерешенные проблемы проката	12
Молодежь осваивает картинг: В. Гашинский, Э. Славский. Карт СГ-61. Г. Либерт. Руками школьников, Л. Зеликсон. Технические требования к картам	14—15
Ю. Самусевич. Эстафета на Комсомольской набережной	16
С. Фишер. От ИЖ-56 к «ИЖ-Планете»	вкл.
В. Романец. Таким он представляется мне	вкл.
А. Ясаков. Мотороллер-мотоцикл	вкл.
М. Фрумкин. Автовокзал в Киеве	17
Р. Чертов. Подготовка автомобиля к ралли	18
Ю. Клеманов. Ремни безопасности	20
Л. Афанасьев. Ваше мнение?	21
В. Бахтаров. Подвесные моторы	22
Г. Вергелес. Заделка трещин блока цилиндров	23
Р. Гетманов. О знаках, методике и водительской практике	24
Инженеры отвечают читателям: А. Силкин. Контроль теплового режима двигателя, Б. Чувашева. Как предохранить кузов от коррозии, Х. Миропольский. Что нужно знать о бесштоковой телескопической вилке	26—27
Новости зарубежной техники	28
Обсуждаем статью «От простого — к сложному»	30
Книжная полка	31
Вас приглашает ГАИ	32

На первой странице обложки: Фаина Бармалева, шофер Братской ГЭС.
Фото Б. Кузнецова.



Первичная организация ДОСААФ Министерства путей сообщения является участницей ВДНХ (см. стр. 4).
На снимке: стенд этой организации в павильоне «Физкультура и спорт».
Фото А. Золотарева.

В Хабаровске проводилась матчевая встреча спортсменов Владивостока и Хабаровска в гонках по ледяной дорожке. На снимке: участники соревнований проходят вираж.

Фото А. Петрова



На Московском государственном ипподроме состоялись автомобильные гонки по ледяной дорожке на первенство Москвы (см. стр. 11).
На снимке: момент соревнований.

Фото А. Золотарева.





«Центральное место в работе комсомольских организаций должно занимать воспитание у молодежи беззаветной преданности Родине, народу, Коммунистической партии и делу коммунизма, постоянной готовности к труду на благо общества и к преодолению любых трудностей, повышение уровня общего образования и технических знаний юношей и девушек».

(Из Программы КПСС)

Технические знания - в массы молодежи

Ю. ШРАМКО,
зам. отделом ЦК ВЛКСМ

Миллионы советских юношей и девушек с великой гордостью следили за работой XXII съезда КПСС. Программа партии, принятая на съезде, открыла перед молодежью, как и перед всеми трудящимися страны, грандиозные перспективы. В ней провозглашено, что нынешнее поколение советских людей будет жить при коммунизме. XXII съезд призвал нашу славную молодежь на новые подвиги во имя торжества коммунизма.

Под руководством Центрального Комитета КПСС на необъятных просторах Советской страны решается величественная задача создания материально-технической базы коммунизма. Огромная потребность народного хозяйства в кадрах массовых технических профессий вызвала к жизни патристическое движение молодежи за овладение специальными знаниями, тракториста, комбайнера, моториста, радиста.

Юноши и девушки помнят указание великого Ленина — всякий молодой человек должен ясно отдавать себе отчет, что только на основе современного образования он в состоянии помочь партии строить коммунизм.

За последние годы в стране накопился немалый опыт тесного сотрудничества комсомольских и ДОСААФовских организаций в деле пропаганды среди молодежи технических знаний и подготовки специалистов для народного хозяйства.

Сейчас трудно найти первичную организацию оборонного Общества, будь то в городе или на селе, где бы в состав ее руководящего органа не были избраны комсомольцы. Более того, ныне каждой третьей организацией ДОСААФ руководит член ВЛКСМ. Республиканские, областные комитеты комсомола стали глубже вникать в деятельность патристического Общества, активнее участвовать в оборонно-массовой работе. Это отразилось на росте рядов ДОСААФ. Только за последние годы около 2,5 миллионов комсомольцев стали членами патристического Общества. Если год назад в ДОСААФовской организации Украины состояло 60% комсомольцев республики, то в настоящее время эта цифра возросла до 81,2%, а в Херсонской, Хмельницкой, Кировоградской областях — до 90%.

Укрепление деловых связей между комсомолом и ДОСААФ позволило усилить патристическое воспитание молодежи, в частности, в клубах, школах, на курсах. И это очень важно. Взять хотя бы выпускников автомотоклубов. Ведь они должны не только хорошо знать автомобиль, умело управлять им, но и быть политически грамотными, беззаветно любящими свою Родину, готовыми в любую минуту стать на защиту ее священных рубежей. Вопрос об улучшении воспитательной работы среди молодежи всегда глубоко волновал и волнует комсомольские организации.

Сейчас во многих автомотоклубах нештатными заместителями начальников АМК по воспитательной работе стали комсомольские вожаки. Такие заместители успешно трудятся в Грузии, Армении, Узбекистане, Азербайджане и в ряде клубов Российской Федерации. ЦК ВЛКСМ Грузии недавно обсудил деятельность нештатных заместителей начальников Тбилисского и Кутаисского АМК. В этих клубах при активном участии комсомольцев проводятся беседы, читаются лекции о Советской Армии и Флоте, устраиваются встречи с героями Великой Отечественной войны, членами бригад коммунистического труда, организуются различные культурно-массовые и спортивные мероприятия.

Организации ДОСААФ с участием комсомола в истекшем году выпустили десятки тысяч шоферов, мотоциклистов, трактористов, комбайнеров.

Молодые люди, овладевшие техническими специальностями, успешно трудятся на крупнейших стройках страны, осваивают целину, прокладывают новые трассы, отлично несут службу в Вооруженных Силах.

Знаменательно, что к обучению молодежи техническим профессиям приобщаются все новые и новые силы общественности. В стране расширяется сеть самостоятельных спортивно-технических клубов, где работают преподавателями, инструкторами квалифицированные специалисты. Только в одном Центральном районе Харькова сейчас действует 15 самостоятельных клубов ДОСААФ. Активисты-общественники много сделали для создания своими руками материально-технической базы, помогли оборудовать гаражи, учебные классы, изготовить наглядные пособия.

Хорошую инициативу проявили комсомольцы Фастовского района Киевской области, явившиеся застрельщиками массового похода молодежи в технические кружки. Уже состоялись первые выпуски шоферов, трактористов и комбайнеров, подготовленных в колхозе «Путь к коммунизму», «Родина», имени Шевченко и «Рассвет». Киевский областной комитет ДОСААФ совместно с обкомом ВЛКСМ Украины наметил и провел в жизнь целый ряд мероприятий, направленных на поддержку начинания фастовцев.

Заслуживает одобрения совместная деятельность областного комитета комсомола и комитета ДОСААФ Башкирии. Здесь в первичных организациях добровольного Общества созданы сотни кружков и секций, в которых молодежь приобретает технические знания. За последнее время для нужд сельского хозяйства и промышленности подготовлено несколько тысяч шоферов, трактористов и мотоциклистов. В целях оказания практической помощи районным, городским комсомольским организациям при обкоме ВЛКСМ создана большая группа актива для пропаганды технических знаний. Активисты бывают в первичных организациях, обобщают передовые методы работы курсов, самостоятельных клубов, выступают с лекциями, докладами.

Башкирский областной комитет комсомола в порядке общественного поручения по своим путевкам направляет в первичные организации специалистов, хорошо знающих устройство автомобиля, трактора. На предприятиях эти общественники налаживают работу технических кружков, а зачастую и сами ими руководят.

Наша молодежь выступила застрельщицей овладения смежными специальностями. Благородное стремление юношей и девушек находить поддержку в комсомольских и ДОСААФовских организациях Казахстана, Целинного края, на Украине, в Белоруссии, во многих областях Российской Федерации. В ряде районов перед молодежью поставлена задача: каждому сельскому механизатору управлять двумя, а то и тремя машинами. Это сейчас чрезвычайно важно. Сельское хозяйство с каждым годом насыщается новой техникой. Партия ставит задачу — покончить с зависимостью от капризов природы, гарантировать в любое, пусть самое засушливое или дождливое лето хороший урожай. Овладение смежными специальностями должно помочь в маневрировании кадрами и техникой.

В обучении технических кадров имеется еще немало недостатков. Некоторые первичные комсомольские и ДОСААФовские организации вообще не создают никаких технических кружков, хотя имеют для этого необходимые условия. До

сих пор не все заводы, выпускающие сельскохозяйственные машины, подхватили почин молодежи «Ташсельмаша» и Волгоградского тракторного завода, где досафовцы и комсомольцы поставили перед собой благородную цель — научиться управлять техникой, сходящей с конвейеров предприятий. Нужно, чтобы комитеты комсомола еще активнее помогали в работе патристическому Обществу, ибо распространение технических знаний среди молодежи одинаково важно и для комсомола, и для ДОСААФ.

Подготовку технических специалистов для народного хозяйства нельзя отрывать от спортивного воспитания молодежи. Наши юноши и девушки все больше и больше интересуются техникой в самых разнообразных формах ее применения. Подтверждением этому может служить Спартакиада 1960—61 годов по техническим видам спорта. Отличительной ее особенностью было массовое участие молодежи в автомобильных, мотоциклетных, водномоторных, авиационных и других соревнованиях. Количество стартовавших в этой Спартакиаде увеличилось почти в 9 раз по сравнению со Спартакиадой 1958 года.

Проведение массовых соревнований на местах способствовало дальнейшему укреплению делового сотрудничества комсомола и ДОСААФ, приобщению новых тысяч юношей и девушек к технике и спорту.

Однако в ходе Спартакиады выяснилось также, что не все комсомольские организации чувствуют ответственность за развитие технических видов спорта, не все помогают организациям ДОСААФ в создании спортивных секций и команд.

Задачи дальнейшего развития моторного спорта требуют, чтобы комсомольские и досафовские организации больше внимания уделяли подготовке тренеров-общественников, всемерно поддерживали самостоятельные автомотоклубы, принимали самое активное участие в создании спортивной базы.

Помогая предприятиям, стройкам, колхозам и совхозам в подготовке технических кадров, развивая технические виды

спорта, комсомольские и досафовские организации тем самым содействуют укреплению оборонной мощи социалистического государства. Следует помнить, что нельзя считать подготовленным к службе в Советской Армии юношу, не имеющего никакого представления о технике.

Особое место в деятельности ДОСААФ и комсомола должна занять работа с учащейся молодежью. При школах у нас еще мало организовано технических кружков, а в соревнованиях по прикладным видам спорта здесь принимают участие лишь единицы.

Комитеты ДОСААФ и комсомола должны больше направлять деятельность досафовских организаций школ, дворцов пионеров, станций юных техников. Следует широко открыть двери наших технических клубов, водных станций для школьников, наладить шефство крупных первичных организаций ДОСААФ над школами. В детские учебные заведения должны прийти мастера спорта, досафовский актив, чтобы помочь создать технические кружки, спортивные секции, команды.

Одно из ведущих мест в работе школьных организаций ДОСААФ должен занять автотехнический спорт. Он помогает детям проникать в тайну мотора, приобретает их к технике.

По инициативе ЦК ВЛКСМ сейчас проводится смотр-конкурс оборонно-массовой работы общеобразовательных школ и профессионально-технических училищ. Долг комсомольских и досафовских организаций — принять самое активное участие в этом мероприятии.

Подготовка к XIV съезду Всесоюзного Ленинского комсомола и V Всесоюзному съезду ДОСААФ вызвала новый прилив творческой энергии. Исполненные высоких патристических чувств комсомольцы и досафовцы еще активнее взялись за выполнение решений XXII съезда КПСС. Этим они вносят новый вклад в общенародное дело строительства коммунизма, в дело укрепления могущества и обороноспособности нашей любимой Родины.



«Комсомол призван в еще большей степени проявлять инициативу и почин во всех областях жизни, развивать активность и трудовой героизм молодежи».
(Из Программы КПСС)

Комсомольская организация в автомотоклубе

Внимательно слушали курсанты автомотоклуба лекцию секретаря райкома комсомола Василия Бердникова: «Моральный кодекс строителей коммунизма — закон жизни каждого комсомольца». Василий хорошо знал будущих шоферов. Поэтому и лекция прошла интересно. Она была тесно связана с их жизнью, бытом, учебой и вызвала оживленный обмен мнениями.

Бердников и другие работники РК ЛКСМУ часто бывают в клубе, вникают в его деятельность, активно включились в воспитательную работу с курсантами. Они считают это своим кровным делом. Да и кому, как не комсомольскому активу, заниматься воспитанием будущих шоферов. Ведь среди них — большинство молодые ребята, только начинающие самостоятельную жизнь. Их волнует многое. Сейчас внимание курсантов приковано к решениям XXII съезда КПСС, Программе нашей партии. Мы стараемся разными доходчивыми формами разъяснять будущим шоферам эти исторические документы. Недавно, например, совместно с райкомом комсомола руководители клуба провели диспут на тему: «Каким ты должен идти в коммунизм». На диспуте шел большой сердечный разговор о человеке коммунистического завтра, о моральном облике, душевной чистоте советского человека.

Лекции, беседы, встречи с участниками Великой Отечественной войны, молодежные вечера, диспуты стали в АМК проводиться регулярно. При клубе мы создали свою комсомольскую организацию. Сейчас в ее рядах насчитывается более пятидесяти юношей. Комсомольцы оказывают большую помощь работникам клуба в обучении и воспитании специалистов.

Комсомольский комитет АМК следит за успеваемостью

каждого курсанта, выясняет причины отставания, многим слушателям оказывает необходимую учебную помощь, строго критикует тех, кто ленится, пропускает занятия.

Чтобы конкретными делами ответить на решения XXII съезда КПСС, комсомольцы выступили инициаторами борьбы за отличную учебную группу. Завоевать это высокое звание стремятся все курсанты — в первую очередь комсомольцы. Они показывают глубокие знания, овладевают практикой вождения, принимают участие в общественной работе. Мы твердо уверены, что отличные группы у нас будут. Да об этом говорят результаты экзаменов первого будущего шофера и мотоциклиста. Все наши воспитанники тогда сдали экзамены на «хорошо» и «отлично». В этом большая заслуга коллектива преподавателей, инструкторов — тт. Стаценко, Еремки, Кунейко, а также результат совместной деятельности досафовского и комсомольского актива.

Мы не замыкаемся только в стенах клуба. Наши курсанты принимают участие во многих начинаниях, проводимых комитетами комсомола и ДОСААФ на руднике, в районном центре. Учащиеся АМК входят в народную дружину, помогают поддерживать общественный порядок в поселке, борются с нарушениями дисциплины на транспорте.

Все в большем количестве и более совершенные автомобили сходят с конвейеров заводов. Нам радостно, что управлять ими будут и выпускники нашего клуба, на обучение и воспитание которых коллектив АМК не жалеет сил.

Ю. РЯЗАНЦЕВ,
нештатный заместитель начальника АМК.

г. Волноваха,
Донецкая область.



«Священный долг комсомола — готовить молодежь к защите социалистической Родины, воспитывать самоотверженных патриотов, способных дать решительный отпор нападению любого врага».
(Из Программы КПСС)

К единой цели

В. ПАЗЕНОК,
секретарь Киевского обкома ЛКСМ Украины,
нештатный заместитель председателя обкома ДОСААФ

Давняя и крепкая дружба связывает комсомольские организации Киевщины с коллективами патриотического Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Однако никогда еще наша совместная работа не велась с такой предметной ясностью, как в последнее время.

Постановления IV съезда ДОСААФ и IV Пленума ЦК ВЛКСМ определили большие задачи в деле патриотического воспитания молодежи, расширения ее технических знаний. Решить их нам было под силу только с помощью широкого актива, опираясь на общественную инициативу. В состав комитетов Общества вошел большой отряд комсомольских активистов. Секретари всех райкомов и горкомов ЛКСМУ избраны нештатными заместителями председателей районных и городских комитетов ДОСААФ. Многие работники райкомов и секретари комитетов комсомола предприятий являются заместителями начальников автомотоклубов и председателей спортивных секций. Как показало время, это начинание значительно оживило нашу совместную работу, наполнило жизнь коллективов Общества новым интересным содержанием.

Комсомол оказывает значительное содействие первичным организациям в выполнении больших задач по воспитанию верных патриотов Родины. Комсомольцы-активисты взяли на себя проведение политзанятий, бесед о Программе КПСС, решениях XXII съезда партии, о моральном облике человека коммунистического общества.

Хорошие результаты дали такие формы политической работы, как встречи курсантов автошкол и членов самодеятельных клубов с делегатами XXII съезда КПСС, Героями Советского Союза, чемпионами Украины и СССР по автоспорту. Мы провели немало агитпробегов по местам боевой славы, походов и эстафет в честь годовщины Советской Армии и Военно-Морского Флота, месячника советско-чехословацкой дружбы. В этой лекционной и массовой пропагандистской работе большую помощь оказывают нам и комсомольцы воинских подразделений, с которыми мы поддерживаем постоянную связь.

При обкомах комсомола и ДОСААФ и в 15-ти районах области имеются специально оборудованные агитмашины. На этой весьма подвижной базе мы создали своеобразные агитклубы. Наши агитмашины побывали более чем в 400 селах области. Часто с нами выступают генералы и офицеры запаса, которые охотно выступают перед молодежью. Например, более 50 бесед о решениях исторического XXII съезда КПСС, о подвигах советских людей в Великой Отечественной войне провел генерал запаса П. Сайгач. Любительской киностудией, созданной при обкоме комсомола, был снят фильм о воспитаннике комсомола Украины, Герое Советского Союза Александре Шевченко, повторившем бессмертный подвиг Александра Матросова. Этот фильм наши активисты демонстрировали почти во всех районах области.

Часто на агитмашинах выезжают в районы известные спортсмены, организуя там показательные выступления по

фигурному вождению мотоцикла. Традиционным местом для проведения таких соревнований стали также Советская площадь и площадь перед стадионом имени Н. С. Хрущева в Киеве. Такие практические дела являются лучшей формой агитационной работы. Все это привлекло в ряды патриотического Общества новые сотни и тысячи юношей и девушек.

Большие изменения, которые произошли в сельском хозяйстве области — механизация животноводческих ферм и уборки, широкое применение стационарных двигателей внутреннего сгорания, поставили перед организациями комсомола и ДОСААФ новую конкретную задачу — дать необходимые технические знания и навыки сельской молодежи. В колхозах начали создаваться различные кружки. Особенно хорошо эта работа развернулась в Фастовском, Богуславском и Киево-Святошинском районах области. Кружки по подготовке механизаторов созданы и во многих колхозах Таращанского района.

Долгое время Нину Ковальчук из колхоза «Заветы Ильича» Фастовского района знали только как хорошую доярку. Сейчас Нина сама подвозит и корма на ферму. Она овладела специальностью тракториста, получила права шофера. Пять технических специальностей изучил ее односельчанин комсомолец Николай Демиденко. И такие примеры не единичны.

Комсомольцы явились застрельщиками, инициаторами организации в области самодеятельных спортивно-технических клубов. Эти клубы добились уже неплохих результатов. Вот один из них — автомотоклуб кожзавода в городе Василькове. Он еще очень молод, но его спортсмены уже завоевали первое место и кубок области по мотоспорту. Коллектив заводских мотоциклистов успешно выступал на соревнованиях во Львове, Ужгороде и Краснодоне. Комсомольцам и досаафовцам в создании материальной базы клуба хорошо помогла администрация завода. Сейчас в самодеятельном АМК два автомобиля и 9 мотоциклов. В прошлом году спортивный коллектив завода пополнился 33-мя спортсменами-разрядниками.

Всем известен на Украине спортивно-технический клуб Ирпенского кирпичного завода. Председатель первичной организации ДОСААФ офицер запаса П. Симоненков сумел сплотить вокруг комитета инициативный и энергичный актив. Членами ДОСААФ стали все комсомольцы завода, большинство из них занимается в различных секциях и кружках. Свидетельством больших успехов коллектива является награждение его «Почетным знаком ДОСААФ».

В прошлом году оборонные коллективы области подготовили без затрат государственных средств несколько тысяч шоферов, трактористов и других специалистов народного хозяйства, 6 мастеров спорта и значительное количество спортсменов-разрядников являются воспитанниками самодеятельных АМК. Но мы считаем, что это лишь начало большой совместной работы комсомольских и оборонных организаций Киевщины по воспитанию молодых патриотов.

**Молодые патриоты! Встретим XIV съезд ВЛКСМ
новыми успехами в оборонно-массовой и спортивной работе!**

ДОСААФОВЦЫ-УЧАСТНИКИ В ДНХ

Несколько лет назад, когда активисты оборонно-массовой работы Министерства путей сообщения завели разговор об организации постоянно действующих курсов по подготовке шоферов и мотоциклистов, нашлись скептики: «Ничего из вашей затеи не выйдет, — говорили они. — Ведь нет ни машин, ни помещения, ни преподавателей».

И правда, материальная база была у нас более, чем скромная. Все имущество организации размещалось в маленькой комнатке под лестничной клеткой. Там лежали поржавевшие части старого автомобиля. В углу покрытый пылью стоял неисправный мотоцикл. Развертыванию работы мешали, в частности, разноречивые, самотек. Самая массовая молодежная организация — комсомол — действовала сама по себе, комитет ДОСААФ — сам по себе.

Перелом наступил, когда объединились усилия комитетов ВЛКСМ и ДОСААФ, когда партийное руководство оборонно-массовой работой стало более конкретным и действенным. Помню, как родился у нас первый общий план работы. Утверждался он на совместном заседании двух комитетов. Тогда было много горячих споров. Активисты тщательно взвешивали все возможности, думали о денежных средствах, создании прочной материальной базы, о том, как заинтересовать молодежь патристическими начинаниями и вовлечь ее в изучение автомобиля, мотоцикла, приобщить к техническим видам спорта.

Уже вскоре мы почувствовали, на-

сколько легче и плодотворнее пошли дела. Очень помогла нам в подъеме воспитательной, военно-спортивной и учебной работы стенная печать — газета «За нашу Родину» и сатирические приложения к ней — «Ёжик», которые выпускаются регулярно, делаются остро, интересно, поднимают насущные вопросы жизни организаций ВЛКСМ и ДОСААФ.

Большую организаторскую и воспитательную работу проводят офицеры запаса и в отставке, а также опытные пропагандисты, инженеры, техники и другие специалисты. Трудно сейчас перечислить все мероприятия, которые были проведены среди членов ДОСААФ. Это и лекции на различные политические, международные темы, и встречи с участниками гражданской и Великой Отечественной войн, Героями Советского Союза, со знаменитыми людьми столицы, посещения предприятий, музеев.

Жизнь организации стала интересней, целеустремленней. Увеличился приток желающих вступить в члены патристического Общества. На членские взносы и средства, отпущенные администрацией, мы закупили новые части и узлы мотоциклов и автомобилей. Для практических занятий вначале приобрели пять мотоциклов и автомобиль М-20 «Победа». Теперь же у нас имеется 4 автомобиля и 21 мотоцикл, из них пять спортивных.

Хозяйственные руководители предоставили для технического кабинета новое помещение.

В полную силу стали работать у нас курсы по подготовке шоферов-любителей и мотоциклистов. Появилась необходимость для машин иметь гараж. На помощь пришли руководители 7-й автобазы Мосгортрансуполкома. Нам передали небольшое помещение. Своими силами мы отремонтировали там три бокса, оборудовали смотровую канаву, поставили необходимые приспособления для ремонта техники.

Наши курсы шоферов-любителей стали популярными не только у рядовых сотрудников, но и у руководителей министерства. Их успешно закончили два заместителя министра, многие начальники управлений и отделов.

Общее количество подготовленных шоферов-любителей теперь приближается к «юбилейному» — к тысяче. Кроме того, более двухсот сотрудников министерства научились управлять мотоциклом. Это в основном — молодежь.

Совсем недавно окончили курсы мотоциклистов слесари Осоки и Широковский, настройщик Александров, пресовщица Михайлова, медсестра Захватова, телефонистка Кондральцева, техник Тарасенков.

Справиться с большой и трудной задачей по подготовке технических кадров комитету помог широкий актив ДОСААФ, в частности, инструкторы-общественники — инженер коммунист Грибов, инженер-автомобилист Завадский, пенсионер Ржендзицкий, электро-механик Стрекалов, столяр Рузин.

В общих планах работы комитетов ДОСААФ и ВЛКСМ у нас большое место отводится подготовке спортсменов и проведению различного рода соревнований. В прошлом году состоялось 6 соревнований мотоциклистов и автомобилистов. Было совершено несколько больших автомотопробегов. Какую цель они преследовали? Один из пробегов был посвящен обмену опытом оборонно-массовой работы среди первичных организаций железнодорожных узлов. Наши активисты побывали у досаафовцев-железнодорожников Воронежца, Ростова, Краснодара, Севастополя, Харькова, Курска, Бреста, Минска, Киева, беседовали с активом ДОСААФ депо, заводов, станций и отделений дороги. Там же проводились соревнования на мастерство вождения.

После пробегов у нас завязалась живая связь с периферийными организациями ДОСААФ, что весьма помогает изучению опыта, улучшает пропаганду военно-технических знаний.

За успешную подготовку технических специалистов и развитие спортивно-массовой работы наша организация ДОСААФ удостоена участия на Выставке достижений народного хозяйства СССР и награждена знаком «За активную оборонную работу». Этим же знаком награждены 15 наших активистов, а тт. И. Г. Козлов и С. И. Чуваков — «Почетным знаком ДОСААФ». На общесоюзном смотре техники первичных организаций ДОСААФ, устроенном летом истекшего года, мы получили первую премию.

С начала 1962 года досаафовская и комсомольская организации Министерства путей сообщения активно готовятся к достойной встрече XIV съезда ВЛКСМ и V съезда ДОСААФ.

В. КОЗЬМИН.

В техническом кабинете ДОСААФ Министерства путей сообщения. На снимке: инструктор Л. Вейлин проводит занятия с курсантами-автолюбителями по «Правилам движения автотранспорта».

Фото А. Кирьянов.



Казалось бы, кому как не учащимся автодорожного техникума заниматься техническими видами спорта? Ведь все, что нужно для этого, можно сказать, под руками. Но в течение долгого времени учеба оставалась учебной, а спортивные интересы учащихся удовлетворялись где-то за пределами техникума.

Перелом произошел в начале прошлого года, когда до нашего древнего города докатилась Спартакиада по техническим видам спорта. Именно тогда наш единственный разрядник по мотоспорту комсомолец Николай Игумнов предложил организовать самостоятельный спортивно-технический клуб. Комитет ДОСААФ поддержал его.

Конечно, важно вовремя подать хорошую идею, но еще важнее дружно подхватить ее, засучив рукава, взяться за дело. И здесь-то веское слово сказали комсомольцы. Они внесли в нашу работу боевой задор, огонек комсомольской инициативы.

Комсомольцы Леонид Огурцов, Юрий Филиппов, Юрий Золотарев, Владимир Мелетин и еще несколько их товарищей первыми решили стать инструкторами-общественниками.

Немало вечеров и воскресных дней ушло у них на подготовку. Ребята — в кино, на каток, а они — на занятия. Зато какую гору мы сдвинули с места, когда получили девять своих инструкторов. На всех курсах началась массовая подготовка мотоциклистов. Уже к весне у нас в кружках занималось 264 человека. Это, пожалуй, и решило судьбу нашего клуба. Членами его стали десятки учащихся техникума.

Готовя людей, мы не забывали о материальном оснащении клуба. И здесь опять-таки комитету ДОСААФ пришли на помощь комсомольцы. Они выступили инициаторами многих хороших дел.

На членские взносы нам удалось приобрести запасные части для мотоциклов, а вот отремонтировать машины взялись комсомольцы. Прошло немного времени и наш мотопарк был полностью восстановлен. Кроме того, были сделаны комплекты фигур для соревнований на мастерство вождения и другой спортивный инвентарь.

Невозможно перечислить здесь всех комсомольцев — энтузиастов оборонно-массовой работы. Но некоторых из них я хочу назвать. Это Борис Олюнин, Анатолий Тетеряников, Александр Казнин, Сергей Лузянин, Владимир Чегодаев. Их усилиями была оборудована клубная мастерская, имеющая три отделения, построен стенд для обучения езде на мотоцикле.

Два наших общественных инструктора — Леонид Огурцов и Юрий Филиппов с помощью товарищей восстановили старый автомобиль ЗИС-5, и теперь у клуба есть машина для обслуживания соревнований и других нужд.

На трассе состязаний по фигурному вождению.



Так торжественно начинаются в техникуме соревнования мотоциклистов.

НА ТРАССАХ СОРЕВНОВАНИЙ КОМСОМОЛЬСКИЕ ВОЖАКИ

В городских соревнованиях по автоспорту команды нашего техникума заняли общее первое место, оставив далеко позади коллективы судостроительного завода и завода «Новатор». Теперь чемпионы города по мотоспорту — учащиеся техникума: Г. Плетнев, В. Ноговицын, В. Каморный, А. Антипин, Ю. Хорионовский, В. Сирота, Ю. Иванов. Отличных результатов добились и наши автомобилисты В. Мошкин, А. Лошков, В. Батаков, А. Стариков, И. Парамонов.

Много сделали комсомольцы, чтобы объединить любителей водно-моторного спорта. Великий Устюг расположен на берегу полноводной Сухоны. Для занятий водномоторников трудно найти лучшее место. Но где достать судно? Выход подсказали Иван Литов и Альберт Тюрбанов. Они предложили собрать металлолом и сдать его в контору «Вторчермет» в обмен на списанный старый катер. Инициативу комсомольцев поддержал актив клуба (председатель — преподаватель техникума Ю. Ю. Загорский). И вот в распоряжении клуба оказался, пусть еще непригодный к плаванию, но настоящий катер. Скоро его отремонтируют, а когда сойдет лед, будущие водномоторники выйдут в свой первый рейс. Еще не время загадывать, но можно надеяться, что и в этом виде спорта наши ребята со временем добьются успеха.

Досаафовская организация Велико-Устюгского автодорожного техникума завоевала в прошлом году переходящее Красное Знамя горкома оборонного Общества. Она также награждена кубком Обкома как лучшая среди учебных организаций Вологодской области. Мы знаем, эти успехи стали возможны благодаря тому, что комсомольская организация техникума считает оборонно-массовую работу, технические виды спорта своим кровным делом.



Разворот в узком проезде выполняет секретарь комитета комсомола Анатолий Жариков.

Ведь у нас сами комсомольские вожаки — активные участники спортивной работы. На трассе соревнований увидишь и секретаря комитета ВЛКСМ Анатолия Жарикова, и комсорга группы Виктора Окатова, и многих других комсомольских активистов.

В тесном контакте работаем мы с комсомолом, и в этом залог наших успехов.

А. АНТИПИН,
председатель комитета ДОСААФ
автодорожного техникума.
г. Великий Устюг.



ЛУЧШЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОПЫТ И СИЛЫ ОБЩЕСТВЕННОСТИ!

С пленума Федерации автоспорта Украины

Выступая с отчетным докладом на II пленуме Федерации автоспорта Украины, председатель президиума ФАМС И. Микитюк «не уложился» в отведенное ему время. Вместо положенных 35 минут его сообщение заняло... только 25. И это понятно. Та часть отчетного доклада, в которой обычно говорят о достижениях, в его рассказе почти отсутствовала. Произошло это не потому, что на Украине нет настоящих мастеров автоспорта. Они есть. Лорент, Григорьев, Евдошук, Ткачев, Долгодворов, Фарагун... Не одну медаль завоевали они, защищая спортивную честь республики. И все же автоспорт Украины за последнее время не только не шагнул вперед, но даже не смог удержать завоеванных позиций. Автомобилисты, неоднократно победители всесоюзных ралли, в 1961 году опустились на 9-е место. Не остались, как говорят, в долгу и команды мотоспортсменов: они спустились на две ступеньки ниже в многодневных соревнованиях и гонках по ипподрому и на одну — в мотокроссе. «Поменяли» пятое место на восьмое и автомоделисты.

Да, так и получилось: в личном зачете — даже золотые медали, в командном — места за чертой лучших. О чем это говорит? О том, на наш взгляд, что автоспорт на Украине еще не стал массовым, что кропотливая работа по воспитанию достойной смены мастеров пока не налажена. А где нет массовости и полноценного резерва, могут быть отдельные, иногда и значительные успехи, но не будет настоящих больших достижений.

На пленуме, где присутствовали делегаты 25-ти (из 26) областей Украины, развернулся серьезный нелегальный разговор о судьбах автоспорта в республике, был дан глубокий анализ причин его отставания.

Много внимания уделили выступавшие тренерской работе в спортивных коллективах. Подготовка и воспитание спортсменов не может идти самотеком. Они должны находиться в опытных тренерских руках. Но чтобы воспитатель сам оставался на уровне сегодняшних требований, ему необходимо постоянно повышать свою тренерскую квалификацию. Однако ни Федерация, ни республиканский автоспортивный клуб за два года не организовали для наставников спортсменов ни одного семинара, ни одного методического сбора. В республике не пропагандировался передовой опыт тренеров, рациональные приемы обучения и подготовки к соревнованиям. Откуда же ждать хороших результатов?

Эта мысль открывшего прения А. При-

виса (Харьковская коллегия судей) была поддержана Г. Лазаревым (начальник Львовского АМК), Ю. Мазуркевичем (старший тренер республиканского АМК), А. Николаевым (начальник Ровенского АМК) и другими.

Одна из причин наших отставаний в мотоспорте, заявил заслуженный мастер спорта Э. Лорент, кроется в низком уровне подготовки тренерского состава. Раньше институты физической культуры Ленинграда, Москвы, Харькова выпускали тренеров и по автоспорту, а сейчас, когда спорт неизмеримо вырос и потребность в квалифицированных тренерах особенно велика, их почему-то никто не готовит.

Мастер спорта В. Стасевич говорил о том, что тренерам часто вменяют совсем не свойственные им хозяйственные обязанности, отрывая от основной работы. В результате даже на тренировочных сборах перед соревнованиями спортсмены иногда предоставлены самим себе. А ведь именно в эти последние дни они, как никогда, нуждаются в помощи. За 9 лет занятий мотоспортом, подчеркнул он, мне никто не помог дельным советом в подготовке мотоцикла, в освоении техники езды.

Все делегаты пленума согласились с тем, что необходима серьезная перестройка всего дела воспитания и подбора тренерских кадров.

Судьбы автоспорта в значительной мере зависят от состояния его материальной базы. На Украине она за последнее время выросла, но все же недостаточно. Правда, в отчетном докладе председателя президиума ФАМС указывалось, что материальная база позволяет полностью обеспечить украинских мастеров своей техникой. Однако под словами «украинских мастеров» имелись в виду всего лишь сборные команды республики.

Особенно тяжелое положение сложилось со спортивными автомобилями. Тяжелое — даже не то слово. Этих машин в автоспортивных клубах Украины просто нет. Можно ли мириться с этим, — спрашивали делегаты Пленума, — когда в республике есть все необходимые условия для развития спортивного автомобилестроения? И Киевский мотоциклетный, и Мелитопольский моторостроительный заводы, и запорожский «Коммунар» могли бы оказать помощь создателям спортивных автомобилей, в частности, и для нового вида соревнований — картинга. Однако в организации этой работы Федерация не сказала своего слова. Она не установила связей с совнархозами, с Министерством автомобильного транспорта республики, кото-

рое объединяет большое количество автохозяйств.

Несколько лучше обстоит дело с мотоциклетной техникой, но спортивных мотоциклов в автоспортивных клубах также мало. Часто обкомы ДОСААФ получают тяжелые мотоциклы, которые новичкам давать нельзя, а машин класса 125—175 см³ выделяется ничтожное количество. Об этом на пленуме говорили А. Банин (Донецкий АМК), Г. Журавлев (Харьковский АМК), А. Чалый (Львов) и другие.

Многие делегаты указывали на то, что и имеющаяся в распоряжении автоспортивных клубов техника подчас эксплуатируется неумело. Неразумно, например, предоставлять новые машины начинающим спортсменам, которые не в состоянии использовать их скоростные возможности. Более того, они иногда выводят из строя дорогостоящую технику. Это влечет за собой увеличение расходов на ремонт, на приобретение запчастей. Нередки также случаи, когда уникальные спортивные машины попадают в коллективы, где в них нет надобности.

Чтобы спортивная техника использовалась рационально, распределение ее должно быть взято под строгий контроль общественности. Эта мысль была выражена рядом делегатов.

При некоторых автоспортивных клубах республики открыты за последнее время хозрасчетные ремонтные мастерские. Но странное дело — спортивную технику автоспортивных клубов они не ремонтируют. На недопустимость этого положения указывал начальник Харьковского АМК т. Журавлев.

Многие из выступавших говорили и о недостаточном использовании огромных резервов массового спорта.

— В Харькове около шести тысяч индивидуальных владельцев автомобилей и мотоциклов, но к спорту они не привлечены.

— Мы очень слабо приобщаем к спорту учащуюся молодежь, студентов технических вузов.

— На базе АМК нужно организовать спортивные школы молодежи. Следует чаще устраивать соревнования в коллективах физкультуры. Но спортивный актив надо учить, как проводить спортивные встречи. А много ли методических пособий выпустила за последнее время Федерация автоспорта и республиканский АМК ДОСААФ? Их не было.

Отсутствие прочных связей президиума Федерации с общественностью, с областными и районными спортивными организациями явилось одной из главных причин ее слабой работы.

Большинство решений, принятых ФАМС, не доходило до мест. Ни разу на заседаниях президиума не заслушивались отчеты о состоянии спортивной работы на местах.

— Вопросы развития спорта, — с горечью говорил Ю. Мазуркевич, — решались в Федерации некорректно. Президиум ее ни разу не собрался в полном составе. На заседания комитетов являлись 3—4 человека.

Создание ФАМС вместо существовавших ранее республиканских секций должно было повлечь за собой не смену вывески, а коренную перестройку руководства автоспортом на Украине. К сожалению, этого пока не произошло. И дело здесь не только в Федерации. Во многом ее неудачи объясняются тем, что в республиканском и областных комитетах ДОСААФ порой недооценивают роль общественного актива. Еще нередко вопросы назначения судей на соревнования, определения состава сборных команд, составления спортивного календаря решаются без участия Федерации и секций.

С помощью общественности можно сделать очень многое. Но как часто ее инициатива растратачивается впустую! Делегат Пленума Л. Корнышев рассказывал, что в Одессе уже долгое время тормозится переоборудование стадиона под мототрек, хотя силами общественности разработан проект и составлена смета, к слову сказать, требующая минимальных затрат. Другой пример: в Ровно два года назад с участием общественности был построен мототрек. На базе его ровенчане решили организовать самостоятельный клуб гаревого спорта. Но республиканский комитет до сих пор его не утверждает.

Пленум не только вскрыл недостатки в деятельности Федерации. Участники его высказали ряд предложений, направленных на улучшение работы ФАМС и подъем автоспорта в республике. Этому, в частности, было посвящено выступление председателя президиума ФАМС СССР Н. Страхова, который отметил, что, по его мнению, ФАМС Украины пока что является совещательным органом. Она еще не нашла своего настоящего места, не стала во главе руководства автоспортом республики. Также и республиканский АМК еще не является, как это должно быть, базой ФАМС по обобщению и распространению передового опыта спортивной работы.

Федерации следует смелее опираться на самостоятельные спортивные клубы, помогать им. Сегодня они уделяют еще мало внимания спорту, а он должен занять в их работе главное место. Вся хозяйственная деятельность этих клубов может служить лишь подспорьем в развитии автоспорта. Через клубы следует шире вовлекать в спорт владельцев автомобилей и мотоциклов.

Следует всемерно развивать и поддерживать картинг — один из самых доступных для молодежи видов спорта.

Создание федераций автоспорта позволило привлечь к участию в спортивной работе широкие круги общественности. Но ее силы и опыт, как показал закончившийся пленум ФАМС Украины, используются пока явно недостаточно.

Г. ЗИНГЕР,
наш спец. корр.

Юношеская мотошкола

Среди признанных центров отечественного мотоспорта наш Ковров занимает достойное место. Сюда ежегодно съезжаются сильнейшие гонщики для участия в традиционном зимнем кроссе. Здесь проводится первенство ДСО «Труд» и другие крупные соревнования. Однако сами ковровские мотоспортсмены не могут похвастать высокими достижениями в этом виде спорта. Правда, мы воспитали более 10 мастеров. Но ветераны постепенно сдают позиции, а преемников у них мало.

Подводя итоги минувшего спортивного сезона, мы серьезно задумались над тем, как воспитывать смену мастеров, как добиться того, чтобы в нашем городе появился не один-два, а десятки отличных мотогонщиков?

Ответ на этот вопрос дала общественность. Совет клуба, собравшись вместе с активом, высказался за организацию в Коврове юношеской мотошколы (ЮМШ). В конце ноября ковровское радио и городская газета оповестили о том, что такая школа открывает прием мальчиков и юношей.

С первых же дней много пришлось потрудиться одному из инициаторов создания ЮМШ тренеру Ю. И. Трофимцу. С помощью оригинальных приборов собственной конструкции он проверял, имеют ли абитуриенты необходимые данные для занятий мотоспортом. Так, на «реакционном» определялась быстрота реакции, на другом приборе — порог чувствительности сетчатки глаза, на третьем — точность воспроизведения заданных движений.

Юноши, начиная с 16 лет, проходили испытания по управлению мотоциклом, а ребята помладше — велосипедом. Кроме того, в расчет принималась и физическая подготовленность. Таким образом, из очень большого количества желающих мы отобрали 40 человек. Они разделены на три группы: подростковая (12—14 лет), юношеская (15—16 лет) и старшая (имеющие права на управление мотоциклом). У каждой из этих групп своя программа занятий, свой план подготовки.

Три раза в неделю собираются юные мотоспортсмены. Ю. И. Трофимец широко применяет новые методы в тренировках, используя одноколесные и двухколесные велосипеды, специальные снаряды для физических упражнений, езду на лыжах за мотоциклом. Все это развивает такие важные для гонщика качества, как выносливость, быстрота реакции, умение балансировать.

Много внимания уделяет тренер изучению мотоциклов. Под его руководством юные спортсмены восстановили несколько машин. При сборке их они подробно знакомилась с устройством узлов и деталей. Но, конечно, самое большое место в тренировках отводится практической езде. Начиная с самых младших, все ученики ЮМШ осваивают

рациональные приемы вождения мотоциклов. Здесь тренеру активно помогают ведущие спортсмены города.

Создание юношеской мотошколы потребовало укрепления спортивной базы, и городской комитет ДОСААФ решил сконцентрировать в автотоклубе все спортивные мотоциклы, находившиеся раньше у спортсменов и в первичных организациях. Кроме того, намечено пополнить парк новыми машинами.

Юношеская мотошкола Коврова сделала лишь первые шаги. Но мы верим, что за ней большое будущее. Уже в этом году лучшие юные гонщики выйдут на старт всесоюзного первенства в Краснодаре и других соревнованиях. А спустя несколько лет, мы надеемся увидеть сегодняшних юниоров в числе сильнейших спортсменов.

В. МИТРОФАНОВ,
начальник автотоклуба ДОСААФ.

Ковров.

На лыжах за мотоциклом. Это новшество широко применяется на тренировках для воспитания молодых гонщиков.



За рулем мотоцикла — самый юный спортсмен ЮМШ Володя Киселев.



Фото В. Юшкова.



У нас
на обложке

ВОСПИТАНИЦА ДОСААФ — ШОФЕР БРАТСКОЙ ГЭС

Из кабины чистенького, без единой царапины автомобиля ГАЗ-51 лег-ко выпрыгнула на притоптанный снег де-вушка в комбинезоне, в серых вален-ках. Тряхнув выбившимся из-под цвет-ного платка пыльным чубом, она весело улыбнулась, должно быть, крепкому си-бирскому морозу и белесому зимнему солнцу. В тот же миг щелкнул затвор фотоаппарата...

Бармалева Фаина приехала в Братск по путевке комсомола из Волгограда. Там, в автомотоклубе ДОСААФ Киров-ского района, она изучила автомобиль, получила удостоверение шофера-про-фессионала. Но в возведении Волжской гидроэлектростанции имени XXII съезда КПСС ей участвовать не довелось. Стройка уже вступала в завершающий этап, когда она только села за руль. Пришлось проситься в Сибирь.

За полтора года пребывания в Брат-ске на своем вездесущем «газике» Бар-малева наездила более 100 тысяч ки-лометров по многочисленным строи-тельным площадкам; стала шофером второго класса, заместителем секрета-ря комсомольской организации седьмо-го автотранспортного участка. Братский автомотоклуб ДОСААФ недавно орга-низовал первое здесь автомобильное соревнование — на мастерство вожде-ния. Бармалева успешно участвовала в нем. Ее часто можно видеть на сцене — она активная участница художественной самодеятельности.

Поэт Владимир Костров в стихотворе-нии, посвященном Бармалевой, писал в журнале «Юность»:

Я встретил на Братской
рабочую силу —
она оказалась девчонкой красивой...
Рабочая сила,
а имя — Фаина.
Ах, как она водит по стройке
машину!

Для водительского почерка Бармале-вой характерно завидное чувство маши-ны, полная власть над ней в различных дорожных условиях — на спусках, подъемах, на поворотах, при движении по заснеженной целине, обледенелой дороге. У нее уверенная манера езды без тени риска. Там, где это необходи-мо, она осторожна и необычайно преду-смотрительна. Порой кажется, что она даже чересчур серьезно реагирует на все мелочи дорожной обстановки. Как-то Фаине сказали об этом. «В нашей профессии ко всему, даже к мелочам, нужно относиться очень серьезно», — ответила она.

С этим нельзя не согласиться.

Ее призвание

В один из знойных дней 1926 года на окраине приднепровского се-ла Большая Знаменка можно бы-ло наблюдать такую картину. По улице в тучах пыли двигался автомобиль. Вдруг он остановился. Сквозь плотное кольцо любопытных к самой кабине протисну-лась светловолосая шустрая деvчушка. Как на сказочного героя, управлявшего ковром-самолетом, зачарованно смотрела она на водителя...

«Взяться бы за черный блестящий руль и помчаться вдаль...» — часто потом мечтала она. Ее детские мечты сбылись. Правда, то был руль не автомобиля, а первого трактора, вышедшего на поля знаменского колхоза. И все же сердце де-вочки радостно билось, когда дядя Никифор (так звали тракториста) посадил ее рядом с собой и целый день возил по влажной пахоте.

Шло время. Подрастала беловолосая девочка. Теперь ее все чаще и чаще видели у трактора.

— Вот что Клава, — сказал ей однажды Никифор, — езжай-ка ты в город. Шко-ла там для шоферов есть, «Автодор» называется.

Но в школе девушку встретили холодно.

— Молодая еще. Да и не женское это дело — на шофера учиться, — ответил начальник, которому она вручила свое заявление и паспорт.

С улицы сквозь решетку забора долго смотрела, как курсанты по очереди са-дились в машину, очень похожую на ту, что она видела много лет назад в деревне.

Но из города Клава не уехала — устроилась домработницей и чуть ли не каждый день на протяжении двух лет бегала к воротам «Автодора».

— Добьюсь своего, — упрямо твердила она. И вот — счастье! В школе осво-дилось место секретаря. Клаву приняли на работу.

Стол секретаря стоял прямо против двери единственного в «Автодоре» учеб-ного класса. Держа ее всегда открытой, Клава хорошо видела преподавателя и старалась записать все, что тот объяснял курсантам. По вечерам часами просижи-вала над непонятными схемами, разбирала и собирала агрегаты. На занятиях по практическому вождению Клава всегда стояла рядом с инструктором, а как-то раз даже получила разрешение проехать по двору. Но как попробовать свои силы?

Однажды, когда все ушли, девушка перелезла через забор, подошла к стоя-щей во дворе машине, отверткой включила зажигание, взяла заводную рукоятку. Мотор ожил, машина тронулась с места... да так и не останавливалась до утра.

В день экзамена инструктор попросил Клаву заготовить список на всех 44-х вы-пускников автошколы и отнести его в приемную комиссию. И тут девушка решает-ся на отчаянный шаг. Она дописывает себя сорок пятой. А на следующий день газе-та «Донецкий рабочий» сообщала: «Выпуск школы «Автодор» в Сталино. Первая женщина-шофер!» Фамилия Клавы значилась в списке сдавших экзамены на «от-лично». В профессии шофера она нашла свое призвание.

Это было в 1935-м. С тех пор прошло 26 лет. Клава стала Клавдией Степановной Гераськиной, «Форд Т-1» уступил место «АМО-Ф-15», затем пошли ГАЗы, ЗИСы... Да разве все запомнишь. Но, пожалуй, никогда не забыть ей суровых военных лет, жгучих морозов на далеких сибирских дорогах и одиннадцати подруг в возглав-ляемой ею, тогда уже водителем 1-го класса, бригаде женщин-шоферов.

Трудное было время. Колонна возила из далеких колхозов на элеватор зерно. Машины работали днем и ночью. Ремонт нередко приходилось производить пря-мо на дороге. Как-то в одной из машин засорилась система питания. Пока снимали приборы и продували, обморозились: мороз-то был до 40°.

Однажды вызвал ее начальник автотранспортной конторы.

— Товарищ Гераськина, в учебную эскадрилью нужен опытный водитель, думаю направить вас.

Сидевший у него офицер с нашивками летчика на гимнастерке, не скрывая огор-чения, сказал: «Служба тяжелая, работать надо днем и ночью»...

— Я ответила, — вспоминает Клавдия Степановна, — коротко: Справлюсь! Так и работала на трех машинах: днем обслуживала полеты, а ночью возила топливо, боеприпасы, почту.

После войны услышала, что нужны опытные водители на Сахалине. Поехала туда.

С 1947 года работает Клавдия Степановна на Сахалине. Десятками благодарно-стей, премий и грамот отмечен ее добросовестный водительский труд. Прекрасное знание автомобильной техники, грамотная эксплуатация позволяющая ей системати-чески экономить горюче-смазочные материалы, значительно превышать межре-монтные пробеги автомобиля. Приглашали Клавдию Степановну работать инструктором в автошколу, но она предпочла остаться за рулем. На вкладном талоне ее водительских прав ни одной пометки, а дата выдачи — 1940 год — год, когда она стала водителем 1-го класса.

26 лет без нарушений и аварий... Что может быть лучшей характеристикой шоферу!

Сейчас Клавдия Степановна — ударник коммунистического труда, она выпол-нила годовой план на месяц раньше срока и является одним из лучших водителей автохозяйства.

Южно-Сахалинск.

Н. ГЛУЗМАН,

ст. госавтоинспектор.



Первый мастер

Это было весной 1957 года. Однажды Роберт Козлов сказал жене:

— Сегодня случайно заглянул в Московский автомотоклуб и записался на соревнования — автомобильные ралли.

— А меня? Права ведь у нас у обоих.

— Автоспорт — не женское дело, — пошутил, было, муж, но тут же поспешил успокоить, — записал, Валя, записал и тебя!

Это были первые в Москве соревнования на регулярность движения. Экипаж семейного автомобиля — В. Борц — Р. Козлов — выступил средне, и Роберт решил, что ему нужен более сильный напарник. Супруги чуть было не поссорились.

— Не горюй, Валя, — сказал на очередном собрании спортсменов Артур Павлович Бренцис, — поедешь со мной! — Сам тогда еще спортсмен третьего разряда, он тем не менее считался одним из самых грамотных раллистов и был избран председателем секции автомобильного спорта Московского автомотоклуба ДОСААФ.

На соревнованиях Валерия заявила: «Сидеть буду только за рулем». С наивностью новичка она жаждала немедленных доказательств своей доблести (сопоставляя так состязания, чорт возьми!). Ей представлялось гораздо более трудным и почетным всю дорогу вести машину, чем высчитывать, с какой скоростью ехать, чтобы в назначенное время быть на КВ.

Но стоило Валерии взять на себя обязанности штурмана, как она запутывалась в расчетах, опаздывала на КВ или сбивалась с пути. Особенно обидно получилось на первенстве Союза в 1959 г., когда почти всю дистанцию их экипаж прошел в числе первых, а за 200 км до финиша «завернул» не в ту сторону — пришлось довольствоваться 9-м местом.

Оказалось, быть штурманом не так уж легко. Нужна не только большая собранность, внимательность, умение пользоваться приборами — логарифмической линейкой, спидпилотом, — дисциплина мысли и быстрота сообразительности, но и какое-то чутье, которое приходит, наверное, лишь с опытом.

Напарник, добровольно взявший на себя нелегкие обязанности тренера, беспощадно отчитывал за каждую ошибку. А тут муж, словно назло, поддразнивал своими спортивными успехами. Валерия загрустила. Что ж, значит, не по плечу ей автоспорт? Видно, сподручной кружок домоводства! Вспомнила, как еще в школе записывались в него девочки. Валя тогда отказалась: хотела летать.

— Честное слово, тебе переродиться надо! — в сердцах сказала ей подруга. — Признайся, жалеешь, что не мальчишка?

— Нет, мне хочется быть самой собой... только немножко лучше.

Тогда она еще не знала, что скоро многим из них — совсем обыкновенным краснодонским школьникам, девочкам и мальчишкам — предстоит «сделаться

лучше», совершить подвиг, стать героями...

Подростки, объединившиеся в «Молодую гвардию» во время гитлеровского нашествия, тайно, на сходках давали комсомольскую присягу. Валя Борц была среди них. Временные комсомольские удостоверения, вырезанные из ватмана на скорую руку, зашивали в одежду, прятали на груди.

Юные патриоты мужественно боролись с фашистами, делали все, чтобы облегчить участь и поддержать дух измученных оккупацией людей. С верой в освобождение Родины шли молодоговардейцы на казнь.

«Твои сверстники погибли — пусть твоя жизнь будет достойна их смерти!» — сказали Валерии родные, когда она вернулась с частями Красной Армии в Краснодар.

Валерия отлично училась, потом поступила на службу в Советскую Армию. Самыми светлыми в ее жизни были те минуты, когда ее принимали в члены КПСС. А несколько позже товарищи по работе выразили ей большое доверие, избрав секретарем партийной организации.

Нет, она не отступит и в спорте, нельзя сдаваться ни в большом, ни в малом! Ведь были у нее и раньше спортивные увлечения. Еще в институте и на планере летала, и даже на самолете. По парашютному спорту получила второй разряд, была инструктором...

...Служивцы, которых Валерия брала в свою машину, возвращаясь с работы из-за города, стали замечать, что в пути она почти не разговаривает с попутчиками. Кому из них какое было дело до мелькающих за стеклом километровых столбиков! А Валерия, оказываясь, следила за ними, за спидометром, чтобы проехать этот мерный участок шоссе с заданной самой себе скоростью. Ведь показания прибора в сухую погоду, в снег и в сырую различны; она должна знать, в каких условиях какую «поправку» делать для спидометра.

А нередко можно было увидеть Валерию на площадке перед Выставкой достижений народного хозяйства. Она кружила по асфальту, подавала машину задним ходом к намеченной черте и, высунувшись из кабины, смотрела на колеса. «Фигурку» отработывает!..» — одобрительно переглядывались товарищи по секции.

Они оценили ее упорство, стали больше помогать в подготовке машины, делиться своими водительскими «секретами». Те, кто знал ее поближе, уже не были удивлены, когда смешанный экипаж В. Борц — В. Егоров выиграл трудное зимнее подмосковное ралли 1961 года.

Однако в скоростных соревнованиях Валерия все еще отставала. «Пока не будешь уверена в себе — не рвись вперед!» — повторяла она всякий раз и в свободные часы уезжала подальше, на шоссе, где снова начиналась нелегкая

работа. «Сцепление, газ! Следующая передача! Разгон!.. Нет скорости: Бренцис включал иначе, и звук у мотора в этот момент был другой... Сначала...»

И вот однажды на линейной гонке, завершавшей ралли, товарищи увидели, как Борц хорошо взяла старт, как правильно разогнавшись, в нужную долю секунды переключила скорость. Когда хронометристы сдали протоколы, лучшее время оказалось у Валерии.

После финиша друзья подошли поздравить ее и тут же завязался разговор о том, что к автомобильному спорту надо привлекать больше женщин. Ты теперь уже опытная спортсменка, — сказали ей, — возьми шефство над автолюбительскими.

На стартах появились женские досафовские экипажи. За рулем, рядом с Борц сидели ее подопечные — Идалия Архипова, потом — Полина Абраменко. Теперь Валерия на себе ощутила все трудности, которые перенес ее первый тренер и напарник.

— Ничего себе, тягаться с мужчинами на такой дистанции! — ворчала Полина, вылезая из кабины на финише. — Хотя бы какие-нибудь льготы или поощрительные очки!..

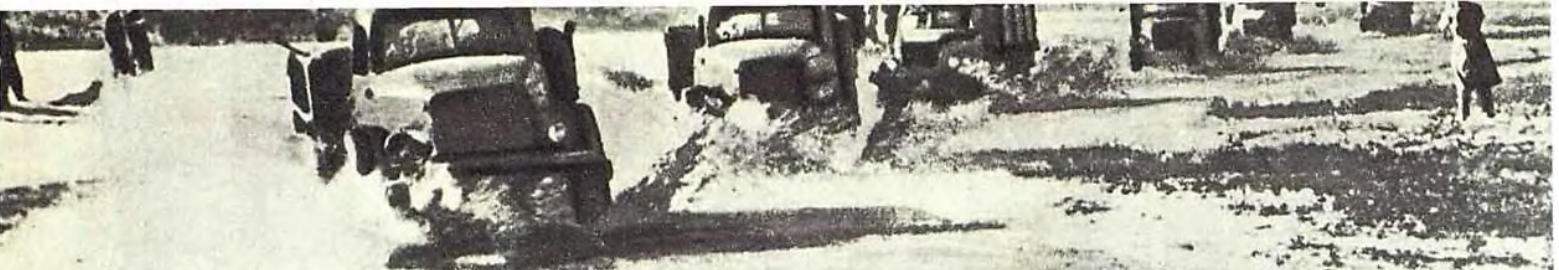
Обе устали, обе довольны: у мастера по автоспорту — первой среди женщин Советского Союза — Валерии Борц ученица «заработала» спортивный разряд.

...Снова автомобиль выезжает на шоссе... «Сцепление, газ, разгон... Быстрее, еще быстрее...» И вдруг вспомнилось... Ночной Краснодар, ребята стаскивают с автомобиля винтовки. Валя озирается по сторонам. — «Скорее, скорее! Эх, если б уметь водить машину, можно было бы просто угнать ее!..»

И мастер спорта В. Борц еще сильнее нажимает на педаль акселератора.

Л. ВИКТОРОВА.





СПОРТ ИЛИ НЕ СПОРТ?

К ИТОГАМ ДИСКУССИИ ОБ АВТОМОБИЛЬНЫХ КРОССАХ

Статья Б. Кузнецова «Спорт или не спорт?», напечатанная в № 1 нашего журнала за 1961 г., вызвала многочисленные отклики. Часть из них была опубликована в последующих номерах журнала [№№ 4, 5, 7, 9]. Из поступивших в редакцию материалов видно, что автомобильные кроссы имеют не только противников, но и защитников. Поэтому необходимо рассмотреть главные доводы, приводимые в защиту этого вида соревнований.

Как известно, задачей участников автомобильных кроссов является — пройти заданную дистанцию по пересеченной местности в кратчайший срок, то есть с максимально возможной скоростью в борьбе за заветные призовые места и спортивные звания. Практически участников соревнований ничто другое не интересует, кроме, разве, того, чтобы привести автомобиль к финишу без серьезных видимых повреждений и поломок, за которые может последовать исключение из зачета. Следовательно, кросс — это скоростная гонка по проселочным дорогам и бездорожью обычно на стандартных (или с ограниченными переделками) грузовых автомобилях, ни в какой мере не приспособленных для спорта, а предназначенных лишь для эксплуатации в интересах народного хозяйства.

Возникает вопрос, чем же можно оправдать, что автомобили снимаются с эксплуатации или берутся из резерва для участия в кроссах, где они неизбежно подвергнутся повышенным нагрузкам, отнюдь не способствующим улучшению их состояния и увеличению срока службы!

Некоторые защитники кроссов считают, что повышенные нагрузки и даже поломки автомобилей полезны, так как они, мол, помогают выявлять слабые места и тем самым способствуют техническому прогрессу. Это чаще всего — самообман. Значение автомобильных кроссов как средства испытания конструкций, учитывая обстановку, в которой они проводятся, не велико даже для новых автомобилей, а для автомобилей уже установившейся конструкции они вовсе не имеют никакого значения. Ведь техническая комиссия, работающая в составе судейской коллегии, ограничивается лишь поверхностным осмотром финишировавших автомобилей (оставшиеся на трассе часто вовсе не осматриваются). Осмотр проводится в полевых условиях, без применения каких бы то ни

было контрольно-измерительных приборов, за короткий срок — от момента прибытия автомобилей на финиш до выведения спортивных результатов. Комиссия не имеет ни времени, ни возможности выявить возникшие в автомобилях дефекты и дать заключение — являются ли они следствием конструктивных недостатков, либо вызваны недопустимо неосмотрительной, а нередко и варварской ездой участников.

Поэтому нельзя говорить о сколько-нибудь серьезной технической оценке автомобилей, участвовавших в кроссах, со стороны организаторов соревнований и судейской коллегии. К тому же в нашей стране сотни тысяч автомобилей централизованно эксплуатируются в автохозяйствах часто в тяжелых дорожных условиях. Обобщенные технические, экономические, статистические и другие данные этой эксплуатации представляют собой богатейший материал для объективных оценок и выводов о качестве автомобилей. Так неужели, чтобы судить об их прочности, надежности, нужны еще и кроссы с их искусственными скоростными условиями?

Если же в данном случае иметь в виду испытания новых автомобилей, то, на наш взгляд, проще, а главное полезней проводить их в особых условиях, по специальной программе, с непосредственным участием представителей заводов и научно-исследовательских институтов.

Сторонники проведения автомобильных кроссов считают их школой повышения водительской квалификации, средством приобретения навыков в преодолении труднопроходимых дорожных участков. Но, во-первых, число участников автомобильных кроссов настолько ничтожно по сравнению с общим количеством шоферов, а подготовка к соревнованиям, если она вообще проводится, настолько эпизодична, что говорить о каком-то значении этих состязаний в повышении мастерства армии шоферов просто невозможно. Во-вторых, труднопроходимые участки трассы в процессе соревнований быстро превращаются в непроходимые. Требуется применение тягачей. Вытаскивание безнадежно застрявших автомобилей часто приводит даже к тому, что у них отрываются от рамы передний или задний мосты — такие случаи были неоднократно. Поэтому стали избегать включения труднопроходимых участков. Теперь стремятся выбрать

трассу с твердой, но неровной поверхностью, со спусками и подъемами. А это уже совсем меняет картину. Имея лишь одно желание — занять призовое место, участники соревнований в этих условиях ведут автомобили с еще более повышенными против нормальных скоростями. Риск поломок и повреждений увеличивается. Об этом еще раз убедительно свидетельствуют результаты автомобильного кросса на первенство Центрального совета «Спартак», проведенного недавно под Москвой в районе деревни Переделки. Из 70 стартовавших здесь грузовых автомобилей около половины получили те или иные повреждения, а из девяти участвовавших в кроссе «Волг» помято было семь. Такое, с позволения сказать, воспитание кадров, особенно если иметь в виду не крайне ограниченную по численности группу участников этих соревнований, а широкие шоферские массы, может нанести только вред. Учитывать водителей, в первую очередь молодых, преодолению дорожных препятствий безусловно надо. И такая учеба должна носить не случайный, а планомерный характер. Ее необходимо начинать в автошколах, клубах, на курсах, где постигаются основы шоферской профессии и рассматривать как важное средство улучшения эксплуатации машин и повышения производительности труда. Продолжать учебу следует в период работы шоферов в автохозяйствах и при повышении ими классности. С этой целью на местах могут проводиться различные квалификационные испытания и комплексные состязания военно-технического характера. Однако значение параметра скорости в них должно быть сведено к минимуму, чтобы гарантировать сохранность машин.

Рассматривая автомобильные кроссы как спортивные соревнования, связанные с получением спортивных званий (вплоть до мастеров спорта и чемпионов Союза ССР), нельзя не обратить внимания и на то, что их участники, как правило, не имеют никакой спортивной подготовки. И вполне естественно, что во время состязаний они демонстрируют лишь свои профессионально-производственные навыки, а не спортивные достижения как результат соответствующего воспитания и развития в ходе сложного и длительного подготовительного процесса.

Тренировочной работы по кроссу у нас никакой не ведется. Нет тренеров,

нет и сколько-нибудь разработанной методики подготовки кроссмена-автомобилиста. Сторонники этого вида соревнования рассуждают примерно так: раз человек по долгу службы ездит на автомобиле, значит он тренируется, зачем же ему еще какие-то занятия? Вряд ли нужно говорить о том, что ни один вид современного спорта не стоит и не может стоять на такой методологической основе. Ведь по существу здесь спорт и работа, полезное развлечение и общественный труд человека оказались сваленными в одну кучу.

Дело усугубляется тем, что первенствам страны по кроссу не предшествуют отборочные кроссы в республиках, областях, городах. Можно ли при подобных условиях говорить о возможности объективного выявления чемпионов Союза ССР, награждаемых золотыми медалями?

Таким образом, следует признать, что независимо от того, насколько полно рассмотрен здесь в теоретическом плане вопрос, можно или нельзя считать автомобильные кроссы спортом, практически культивирование их нецелесообразно и бесперспективно с точки зрения возможности широкого распространения. Не случайно за многие годы своего существования кроссы не нашли признания в массах не приобрели популярности.

Понимая это и все же не желая сделать правильных, объективных выводов из очевидных фактов, некоторые защитники автомобильных кроссов стали брать под сомнение сам принцип массовости в автомобильном спорте, забывая при этом, что без массовости у нас не может быть никакого спорта, в том числе и автомобильного. Значение каждого вида спорта как раз и заключается в том, чтобы им занимались массы; думать иначе — значит отстаивать безнадёжное дело.

Между тем возможности действительно широкого вовлечения работников автохозяйств в различного рода соревнования как спортивного, так и хозяйственного характера (перевозка полезных грузов) существуют. Есть немало состязаний, в которых участники могут приобретать ценные навыки вождения автомобилей без ущерба для используемой материальной части. К их числу могут быть отнесены фигурное вождение автомобилей, соревнования на мастерство вождения в городских условиях, экономно горючего. Безусловно полезными могут стать соревнования типа ралли с задачами и элементами прикладного характера, включая прохождение небольших, не очень трудных кроссовых участков, преодолеваемых в умеренном темпе. С каждым годом у нас все большее значение приобретают гонки на специальных спортивных автомобилях, быстро начал развиваться картинг. Все это можно рекомендовать широкому кругу любителей автомобильного спорта.

Заканчивая на этом дискуссию об автомобильных кроссах, редакционная коллегия журнала «За рулем» выражает полную уверенность в том, что руководители и организации, культивирующие автомобильный спорт, сделают правильные выводы из состоявшегося обмена мнений.



СОРЕВНОВАНИЯ... БЕЗ ТРЕНИРОВКИ

*Первенство Москвы
по зимним автомобильным гонкам*

Автомобильные гонки на ипподроме становятся все более интересным и серьезным соревнованием в нашей спортивной практике, способствуя повышению мастерства и, особенно, правильному преодолению виражей с высокой скоростью. Еще более важны в этом отношении, на мой взгляд, ипподромные гонки зимой, по ледяной дорожке, поскольку они позволяют поддерживать спортивную форму в течение всего года.

Вот почему проведенные в конце января ипподромные гонки на первенство Москвы вызвали большой интерес со стороны широких кругов любителей спорта и многих столичных спортсменов. Заявки на участие в заездах поступили от нескольких десятков гонщиков.

Но прежде, чем рассказать о ходе и об итогах этих соревнований хочется сделать несколько замечаний в адрес их организаторов.

Условия зимних соревнований выдвигают ряд специфических требований к машинам и водителям. Под слоем снега на дорожке образуется лед, особенно у самой бровки. Вести автомобиль со скоростью 70—90 км/час на вираже с ледяным покрытием очень нелегко — это требует высокого мастерства, которое можно выработать только на тренировках.

К сожалению, перед соревнованиями на Московском ипподроме было проведено только две тренировки, во время которых участники могли проехать всего по три круга. Для большинства этого оказалось явно недостаточно. К тому же и сами тренировки были фактически отборочными заездами. Многие гонщики впервые пробовали свои силы

на ипподроме и, вместо того, чтобы освоиться с необычными условиями (например, с юзом передних колес), они были вынуждены с первого же тренировочного заезда идти на пределе своих возможностей. В результате судейской коллегии пришлось не допустить к соревнованиям ряд спортсменов, которые безусловно могли бы участвовать в ипподромных гонках, если бы имели возможность предварительно потренироваться.

Вызывает также нарекания и само Положение о соревнованиях, которое предусматривало разделение автомобилей лишь по литражу двигателя. В конкретных условиях Москвы это привело к тому, что спортсмены Московского АМК, например, имея стандартные машины «Москвич-407», должны были без всяких шансов соревноваться в группе «В», где были заявлены спортивные автомобили Московского завода малолитражных автомобилей, имеющие форсированные двигатели, мощность которых превышала мощность клубных машин на 10—12 л. с. Эта разница сказалась уже в тренировочных заездах, где гонщики Московского клуба проигрывали заводским гонщикам по 20—30 секунд на половине дистанции.

Неправильно составленное Положение, заранее создавшее спортсменам неравные условия, испортило многое в этих соревнованиях. Об этом следует подумать организаторам будущих гонок и впредь разделять в зачете стандартные автомобили и специально подготовленные.

Как же проходили гонки на первенство Москвы и кто стал чемпионом столицы?

Автомобили участников были разбиты на 4 группы. Группу «А» — самую многочисленную — составили спортивные и серийные автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя свыше 2300 см³; группу «Б» — спортивные автомобили до 2300 см³; группу «В» — спортивные и серийные автомобили «Москвич-407» с форсированными двигателями; в четвертой группе спортсмены соревновались на гоночных автомобилях III и IV формул («Юниор»).

На старт каждого заезда выходило по 4—6 автомобилей, им предстояло пройти 6 кругов (10 800 м). Гонщики, занявшие I место в своем классе, разыгрывали звание абсолютного чемпиона Москвы в последнем финальном заезде. Для уравнивания шансов участников, выступавших в разных классах, применялся гандикап.

Хорошо провел все заезды и вышел победителем в группе «А» мастер спорта армеец М. Артюховский. В группе «Б» первое место занял призёр первенства СССР Ю. Марков («Спартак»), однако следует отметить, что он тактически неправильно провел полуфинальный заезд. Имея преимущество более, чем в четверть круга перед остальными участниками гонки, Ю. Марков продолжал идти на высокой скорости, ухудшая себе условия гандикапа в финальном заезде.

По-другому построил свою тактику ведения гонки победитель группы «В» Н. Сучков (МЗМА). Имея большое преимущество перед И. Астафьевым, который был вторым, Н. Сучков на последнем круге сбавил скорость настолько, чтобы, оставаясь впереди, сохранить себе выгодные условия гандикапа в финальном заезде.

Драматически сложились заезды в группе гоночных автомобилей. Для уравнивания условий «пятисоткам» предоставлялось право иметь шипы на колесах. В заездах этой группы вне конкуренции был Г. Сургучев («Труд» — НАМИ). Имея шипы на колесах, он мог проходить виражи, почти не сбавляя скорости, и, показав абсолютно лучшее время, уверенно занял первое место. Однако все остальные «пятисотки», участвовавшие в гонках на ипподроме (их было шесть), прекратили борьбу задолго до финиша по различным техническим причинам.

Очень интересно проходил финальный заезд победителей всех групп. Старт давался раздельный в зависимости от времени, показанного победителями в полуфинальных заездах. Первым стартовал Ю. Марков, затем — Н. Сучков и М. Артюховский, а через 34 секунды — Г. Сургучев. Но уже через два круга положение на дистанции меняется — первым идет М. Артюховский, вплотную за ним — Г. Сургучев. Казалось бы победа Г. Сургучева уже обеспечена, но на одном из виражей в его машине сломалась подвеска заднего колеса и в результате победа досталась М. Артюховскому.

В. МАРТЮК,
спортсмен 1-го разряда

ОТ РЕДАКЦИИ:

При выведении командных результатов этих соревнований судейская коллегия допустила серьезные ошибки. Потребовалось вмешательство Президиума Московской коллегии судей, который определил итоги соревнований следующим образом.

Сборные команды: I — «Труд», II — «Спартак», III — ЦСКА.
Среди низовых коллективов первенствовала команда ЦСКА.

Н Е Р Е Ш Е Н Н

Автопрокат. У этой новой формы использования легковых автомобилей, рассчитанной на удовлетворение все возрастающих запросов трудящихся, сравнительно небольшой «стаж». Но с каждым годом она завоевывает все большую популярность. В Программе, Коммунистической партии Советского Союза указывается, что в течение ближайшего 20-летия станции проката автомобилей получат широкое распространение.

Автопрокат становится все более и более массовым. Сегодня его базы действуют в сорока городах РСФСР, пятидесяти — Украины, а также в других республиках. Однако в повседневной работе станций проката еще много нерешенных проблем. В этой статье мы постараемся рассказать о тех трудностях, с которыми сталкиваются работники проката в столице, предложить некоторые пути их преодоления.

Как известно, делами проката в Москве занимается Управление таксомоторного транспорта. На первый взгляд, это кажется вполне естественным: ведь прокатный автомобиль — это то же такси, только без водителя. На деле все гораздо сложнее. У таксомоторного хозяйства свои особенности, планы и задачи. Прокат здесь, можно сказать, инородное тело. Где располагать, с какими хозяйствами объединять пункты проката? И надо ли их вообще объединять? От решения этой проблемы во многом зависит дальнейшее развитие системы автомобильного проката.

Сейчас пункты проката находятся «под одной крышей» с автобазами другого назначения. Организационно они подчинены пяти легковым автобазам. В финансовой деятельности этих хозяйств прокат занимает весьма скромное место. Естественно, это в какой-то мере объясняет недостаточное внимание к новому специфическому делу.

Мы считаем, что уже настало время в Москве, Ленинграде, Киеве и других крупных городах перейти к созданию специализированных прокатных автохозяйств на самостоятельном балансе, со своей структурой управления и станциями техобслуживания. Такая форма организации позволит точнее учитывать нужды проката, заставит — и это главное — энергичнее искать пути использования машин во все времена года с целью повышения их рентабельности.

Дальнейший рост и успехи проката зависят теперь от того, насколько быстро он будет поставлен на рельсы прочной материально-технической базы. Что подразумевается под этим? Прежде всего — улучшение технического состояния подвижного состава. Потребность в прокатных автомобилях быстро растет. В Москве в прошлом году на один автомобиль приходилось 38 абонентов, в Ленинграде и Челябинске — 35, в Киеве и Ярославле — 42, Рязани и Таллине — 25.

Между тем прокатный парк комплектуется в основном не из новых автомобилей, поступающих по разнорядкам Госплана с заводов, а за счет бывших в эксплуатации в различных предприятиях

и учреждениях. Какие это машины? Как правило, сильно изношенные, имеющие большой пробег и вследствие этого совершенно неудовлетворяющие требованиям и специфике эксплуатации в условиях проката. Они больше простаивают в ремонте, чем находятся на линии. Достаточно сказать, что только в Москве около 300 машин по своему техническому состоянию непригодны для проката. Это — «Победы» и «Москвичи», про-

ПРОБ

шедшие уже по 150—200 тысяч километров. В свое время, стремясь удовлетворить возрастающий спрос, мы вынуждены были пойти на укомплектование ими проката. Сейчас они причиняют массу хлопот. Необходимо, чтобы в планах предусматривалось определенное число новых автомобилей для пополнения и обновления станций проката.

Целесообразно, на наш взгляд, было бы установить такой порядок замены автомобилей в прокате: «Волга» — после пробега 120—150 тыс. км; «Москвич» — 75—100 тыс. км. Возможно, что эти цифры нуждаются в некоторой корректировке, но несомненно одно: норма пробега для прокатных автомобилей должна быть значительно ниже, чем для автомобилей других автохозяйств.

Где использовать эти автомобили дальше? Может быть, продавать их через магазины комиссионной торговли в индивидуальное пользование или передавать в автохозяйства с меньшей интенсивностью работы. Об этом надо подумать.

Вопросы обновления и пополнения парка тесно связаны с обеспеченностью прокатных пунктов гаражными помещениями. А с ними у нас очень неблагополучно. В Москве, например, 80% прокатных машин стоит под открытым небом. Госавтоинспекция уже отказывается регистрировать поступающие автомобили, так как нет площадей для их хранения.

Как выйти из создавшегося положения? Видимо, надо дать прокату самостоятельные гаражные помещения. Понятно, что лучший выход — строить новые гаражи. Но в обжитых кварталах не легко изыскать свободную площадь. А вот при застройке новых жилых районов следует обязательно предусматривать сооружение специальных помещений для размещения пунктов проката, приближая их к потребителям.

Для того чтобы содержать автомобили проката в состоянии постоянной готовности, необходимо иметь хорошую ремонтную базу. Сейчас производственных площадей, гаражного оборудования для регулировки и ремонта автомобилей, подъемников и эстакад для проверки машин при их выдаче и возврате у нас не хватает. Число машин непрерывно возрастает. В 4-й автобазе, на-

Ы Е

На московской автобазе проката № 12.



ЛЕМЫ

пример, было 200 автомобилей, стало 900, в 12-й — 150, стало 800, производственные же площади остались прежними. Появление прокатных автомобилей создало для ремонтников значительные трудности. Сроки ремонта затягиваются до бесконечности. Автомобили проката почти одну треть времени простаивают в ожидании ремонта.

Техническое обслуживание и ремонт автомобилей, находящихся в прокате, имеют свою специфику. Четырехлетний опыт показал, что общепринятая система ТО не подходит для этих машин. Потребность в ежедневном уходе, скажем, почти отпадает, так как зачастую автомобили по нескольку дней не возвращаются в гараж. В то же время при возвращении они требуют не только мойки и уборки, но и тщательного технического осмотра, крепежных работ и т. п. Поэтому в новой системе, применяемой в автохозяйствах, занятых прокатом, ежедневный уход и ТО-1 объединены в один вид обслуживания — «межлинейный технический осмотр».

Вместе с тем, поскольку эти автомобили водят преимущественно шоферы-любители, практические навыки и умения которых невысоки, периодичность ТО-2 мы вынуждены были сократить до 5—5,5 тыс. км вместо 7,5—8 тыс. км, установленных для такси и других легковых автомобилей.

Вместе с изменением срока технического обслуживания межремонтных пробегов надо пересмотреть и нормы снабжения прокатных автомобилей запчастями, в особенности авторезиной. Это вызвано тем, что пробег шин на автомобилях проката, как правило, не достигает установленных эксплуатационных норм в среднем, примерно на 10 тыс. км. Иной раз мы вынуждены менять покрышки после 2000 км пробега. Но так как планирующие органы до сих пор этого не учитывают, машины у нас простаивают или даются абоненту с негодной резиной. Не выдерживают средних эксплуатационных норм также и некоторые другие агрегаты автомобиля.

Очевидно, пункты проката автомобилей должны снабжаться запчастями и материалами по фактической потребности. Это очень серьезный и требующий безотлагательного решения вопрос. Ведь из-за отсутствия запчастей, коэф-

фициент готовности прокатного парка автомобилей в настоящее время не поднимается выше 0,6—0,7, тогда как в других автохозяйствах он равен 0,8—0,9.

Мы уже говорили, что прокату следует предоставить самостоятельность и поставить его на прочную механизированную ремонтную базу. В свете решений XXII съезда КПСС было бы правильнее в самое ближайшее время передать все имеющиеся станции обслуживания автобазам проката. Будут ли такие предприятия рентабельными? Через какой период окупятся затраты на их строительство? Какое число машин целесообразно иметь в них? На все эти вопросы должны дать ответ специалисты научно-

что нельзя доверять машины в руки недисциплинированных, плохо обученных людей. Опыт показал, что целесообразно проверять каждого абонента за рулем автомобиля. Ведь бывает, что автолюбители берут напрокат машину, а водить ее не умеют. Иногда автомобили проката попадают в руки спекулянтов, стяжателей, «леваков», использующих благородное дело в целях обогащения и наживы. С подобными явлениями надо бороться самым решительным образом — мобилизовать для этого общественность, профсоюзы, комсомол, дружинников.

Пока что московские станции проката являются убыточными хозяйства-

ПРОКАТА

исследовательских институтов, Госплана и Госэкономсовета.

В нашей печати много говорилось о взаимоотношениях между станциями проката и абонентом, немало высказано взаимных претензий и упреков. Но одними препирательствами делу не поможешь. Мы считаем, что абонент должен сдавать автомобиль на пункт проката в исправном состоянии. Если по вине абонента машина потерпела аварию, отремонтировать ее нужно на авторемзаводе. Абонентную плату в этом случае следует взимать и за дни ремонта. Такое решение вопроса поднимет ответственность абонентов, позволит автобазе на этой основе снизить тарифы и выпустить на линию значительно больше автомобилей.

С ростом прокатного парка увеличилось число аварий и поломок. Причина аварийности кроется не только в недостаточном опыте и квалификации абонентов, но и в безответственности отдельных граждан, пользующихся прокатом, в халатном, а иногда и преступном отношении к государственному имуществу. Нужно усилить воспитательную работу с абонентами. Никакие административные меры не помогут, пока абоненты не перестанут делить вещи на «моя» и «чужие», пока не поймут, что все они наши, советские, государственные. Общественным организациям, и в первую очередь профсоюзам, нужно более серьезно относиться к выдаче рекомендаций будущим абонентам.

В связи с этим, хочется подчеркнуть,

ми. Может быть, и впредь они не будут приносить большие прибыли. Однако при четкой организации дела прокат оправдывает себя и станет рентабельным. Что для этого нужно сделать? Начать, нам, кажется, целесообразно с единого тарифа. Сейчас тариф на станциях проката Москвы ниже, чем в автохозяйствах и на станциях проката других городов как Российской Федерации, так и союзных республик. Следует подумать и о дифференцировании тарифа по временам года, о сезонных тарифах.

Настало время подумать о страховании машин прокатного парка. Уместно отметить, что сейчас, если во время эксплуатации машина полностью вышла из строя, с абонента взимается не более 20 процентов ее стоимости, остальное восстановление идет за счет государства. При страховании не будут нести ущерба автохозяйства, а незначительная сумма страхового сбора не станет обременительной для абонентов.

Затруднения, с которыми сталкиваются работники московского проката, очевидно, испытываются и в других местах. Поэтому нужно безотлагательно решать назревшие проблемы. Жизнь требует, чтобы эта новая форма использования легкового автомобильного транспорта быстро совершенствовалась и получала все более широкое распространение.

И. СТАРШИНОВ,
начальник Управления таксо-
моторного транспорта
Главмосавтотранса.

Молодечество

осван

КАРТ СГ-61

Семь побед в десяти гонках

Приступая к изготовлению карта, мы не имели ни опыта, ни «руководящих» указаний. Ориентиром в какой-то степени могли служить лишь статья А. Пельцера и Ю. Котова в журнале «За рулем», да временные технические требования для автомобилей типа «карт», разработанные автомобильным комитетом Федерации автоспорта СССР.

Конструкция, описанная в журнале, нам не понравилась. У этого карта рама — ферменного типа. Она значительно не уступает плоской трубчатой раме в жесткости и сложнее в изготовлении. Мы остановились на более простом и надежном варианте рамы (рис. 1).

При выборе основных размеров машины исходили из удобства посадки гонщика и с этой целью решили наклонить назад спинку сиденья, но допустили ошибку. Оказалось, что такое расположение спинки неудобно, особенно, когда водитель на виражах инстинктивно наклоняется вперед к рулю. Опыт соревнований показывает, что вся спинка от боковых изогнутых труб до верха должна быть строго вертикальной.

Рама нашей машины сварена из цельнотянутых стальных труб, наружным диаметром 40 и 50 мм и толщиной стенки 1,5 мм. Для элементов сиденья были применены трубы диаметром 20 мм и толщиной стенки 1 мм.

Практика, однако, показала, что рама слишком тяжела, а большая ее жесткость не только не нужна, но даже вредна для маленькой неподдрессированной машины. Новый карт мы будем строить с использованием труб меньшего диаметра. Колеса для карта мы

взяли не от мотороллера, а авиационные с покрышкой диаметром 310 мм, вес которых со ступицей равен 5 кг. Простой расчет убеждает, что чем легче колеса и меньше их диаметр, тем лучше приемистость карта. Гонки показали, что хотя у многих машин с большими колесами (от мотороллеров) двигатель был подготовлен не хуже, чем у нас, все они по приемистости значительно уступали нашему карту.

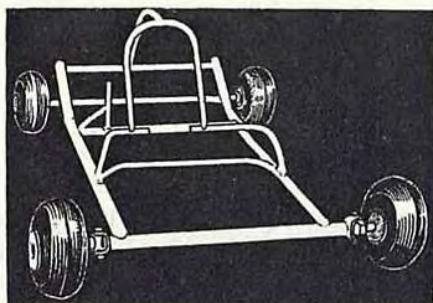


Рис. 1. Плоская рама карта.

Много времени отняло конструирование рулевого управления (рис. 2). При малых размерах колес трудно было добиться правильного их положения на поворотах, так как рычаги поворотных цапф направлены вперед и, как видно на рисунке, находятся слишком близко от шин, что не позволяет создать необходимую «трапецию».

Мы решили расположить рулевые тяги под углом, вершина которого находится на шарнире сошки руля, а стороны кончаются шарнирами рычагов поворотных цапф. При повороте руля этот угол «выпрямляется», благодаря чему создается эффект трапеции.

Здесь также, не имея опыта, мы сделали детали излишне прочными и

тяжелыми. Применили, например, шаровые шарниры от рулевого управления «Москвича», тогда как сюда вполне подошли бы более легкие и простые вильчатые шарниры, такие же, как на тяге переключения передач автомобилей «Победа» или «Волга».

Карт имеет тормоза с приводом на все 4 колеса. Задний тормоз — ленточный самодельный, передние — от мотоцикла К-125. На наш взгляд, для гонок на микроавтомобилях они необходимы. Как показали испытания, при скорости около 30 км/час тормозной путь автомобиля на сухом асфальте в случае торможения одними задними тормозами составил приблизительно 7 м, одними передними — около 6,5 м, а теми и другими одновременно — до 3,5 м. Мелкие узлы и детали машины, такие, как педали и рычаги управления, изготовляли «по месту», без расчетов и чертежей.

Двигатель — спортивный мотоциклетный К-175С, с рабочим объемом 175 см³. Он несколько форсирован: степень сжатия доведена до 11. Работает он на бензине А-72 или Б-70. Карбюратор К-28 с мотоцикла ИЖ. Двигатель снабжен серийными глушителями, но вместо обычных выпускных труб применены короткие изогнутые патрубки.

Задняя ось сделана из такой же трубы, что и рама. В концы ее вставлены и сварены точеные цапфы, обработанные после сварки. Задняя ось очень легкая и в то же время жесткая, не подвержена вибрациям.

Цепная звездочка задней оси и барабан заднего тормоза крепятся болтами к приваренным и проточенным вместе с осью фланцам.

Изменение натяжения цепи, необходимое при замене ведущих звездочек, осуществляется поворотом двигателя в вертикальной плоскости вокруг нижнего переднего болта, крепящего его к специальной стойке рамы. Сзади двигатель крепится натяжным болтом.

На прямых участках наш карт развивает скорость до 100 км/час. Он хорошо «держит» дорогу, легко управляем и не опрокидывается даже на самых резких поворотах, которые может проходить с заносом задних колес. Минимальный радиус поворота — 2 м.

Наш карт участвовал в 10 гонках, из них в семи были заняты первые и в двух вторые места.

Соревнования прошедшего сезона выявили ряд недостатков нашего карта. Мы устраним их в следующей конструкции, готовясь к новым встречам на гоночной дорожке.

В. ГАШИНСКИЙ, Э. СЛАВСКИЙ.

Рис. 2. Общий вид карта. Видны детали рулевого управления, рамы, крепления двигателя.



Всё Картинг

РУКАМИ ШКОЛЬНИКОВ

Когда спортсмены Латвии, заинтересовавшись картами, решили строить их, возник вопрос — где взять чертежи, какую конструкцию выбрать? На помощь им пришли энтузиасты автомобильного спорта из автомобиллаборатории Рижской станции юных техников.

Конструкцию микроавтомобиля разработал инструктор лаборатории Я. Лапиньш. Под его руководством школьники старших классов построили первый в Риге карт. Особенно активно работали А. Тауриньш, И. Саулитис, А. Крауксте.

Двигатель карта — обычный, мотоциклетный, с рабочим объемом 125 см³. Он установлен над задней осью и смещен вправо. Рама сделана из стальных труб диаметром 35 мм. Задние колеса использованы от мотороллера «Тула-200». Диски передних колес изготовлены из алюминия. На них установлены авиационные шины размером 310×135. База карта 1230 мм. Колея передних и задних колес одинаковая — 920 мм.

Ведущее колесо — заднее, правое. Крутящий момент передается к нему от

коробки передач цепью с мотоцикла М1М. Передаточное число 2,16.

Конструкция рулевого управления очень проста. Поворот передних колес обеспечивается рулевой трапецией. По обоим концам шкворней установлены бронзовые втулки.

Тормоза использованы от мотоцикла. Действуют они на оба задних колеса. Топливный бак прикреплен к спинке сиденья. Его емкость 2,5 л.

Автомобиль имеет три педали: сцепления, тормоза и управления дросселем. Привод их тросовый. Рычаг переключения передач прикреплен справа к боковой опоре сиденья.

Длина автомобиля 1610 мм, ширина 1020 мм, высота 750 мм. Весит он 75 кг.

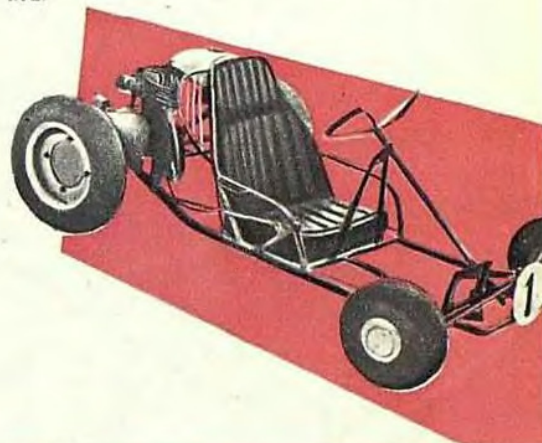
Карт сделан с таким расчетом, чтобы на него можно было без переделки рамы установить и двигатель рабочим объемом 175 см³.

На испытании микроавтомобиль развивал скорость до 70 км/час. Карт очень устойчив, у него высокие маневренные качества.

Построить такую машину можно в каждом автотоклубе, во многих первичных организациях ДОСААФ и даже силами отдельных энтузиастов технических видов спорта.

Г. ЛИБЕРТ.

Рига.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К КАРТАМ

В классификации автомобилей для соревнований, введенной в нынешнем году, специальный раздел посвящен новому типу гоночных автомобилей формулы «и» — картам.

Технические требования к ним в целом соответствуют международным нормам. При их разработке были приняты во внимание особенности советского автомобиля — и мотоциклетостроения, характеристики выпускаемых у нас агрегатов и деталей, учтен опыт постройки первых картов. Этим вызваны некоторые отступления от международных норм.

Для наших картов предусмотрены три категории: 1 — с двигателем рабочим объемом до 50 см³; 2 — до 125 см³ и 3 — до 175 см³.

Введение в классификацию 1-й категории позволит привлечь к построению самых маленьких автомобилей, значит, и к соревнованиям, нашу молодежь, кружки станций юных техников, клубы юных автомобилистов.

Двигатель карта должен быть двухтактным и обязательно массового или серийного производства. Это международное правило принято и у нас, поскольку оно способствует массовому развитию картинга.

Международными требованиями предусматриваются карты двух видов: 1 — без коробки передач с центробежным сцеплением; 2 — с коробочной передачей и нормальным управлением. Рабочий объем двигателя в первом случае может быть 100 и 200 см³, во втором — 125 см³.

Наша промышленность не выпускает приемлемых двухтактных двигателей без коробки передач и с центробежным сцеплением, а также рабочим объемом, соответствующим международной классификации. Поэтому постройка картов первого вида затруднена и техническими требованиями предусмат-

ривается любая конструкция силовой передачи от двигателя к ведущим колесам (разрешается, хотя и не обязательно, применение коробки передач). Однако фрикционное сцепление или устройство, его заменяющее, необходимо. Крутящий момент может передаваться на одно или на оба задних колеса, причем нельзя использовать дифференциал или другие механизмы, дающие аналогичный эффект.

Чтобы ограничить скорость картов, разрешено устанавливать только один двигатель мотоциклетного типа. Запрещается применять золотниковое или клапанное газораспределение, наддув, подпор и непосредственный впрыск топлива для картов 2 и 3-й категории. В качестве топлива можно пользоваться только теми сортами бензина, которые поступают в продажу.

Если двигатель и топливный бак расположены рядом, что крайне нежелательно, необходимо разделить их между собой несгораемой перегородкой. Такой же перегородкой (ее может служить спинка сиденья) они должны быть отделены от водителя.

Обязательно удобное расположение выключателя зажигания и применение глушителя шума выхлопа. Он должен быть от машины, на которой установлен двигатель данного объема. Выпускная система может быть любой конструкции, но отработавшие газы не должны выходить в атмосферу, минуя глушитель.

Рама цельнометаллическая. К автомобилям 2 и 3-й категории предъявляются дополнительные требования: шасси в целом должно выдерживать без поломок и деформаций нагрузку в 200 кг, приложенную к сиденью. Вместе со спинкой сиденья должно обеспечивать гоночную боковую опору. Высота спинки — не менее 500 мм от поверхности сиденья.

Автомобиль не должен иметь кузова, обтекателя и ветрового стекла. По-прежнему запрещается применять упругую подвеску.

Требования к платформе, рулевому управлению, тормозам, колесам такие же, как и к автомобилям других категорий. Исключение сделано лишь для картов 1-й категории, у которых допускаются пневматические шины любого размера, устанавливаемые даже на подшипниках скольжения.

Минимальная база карта 1010 мм, колея не менее 2/3 базы. Наименьший дорожный просвет определяется так: при спущенных шинах ни одна часть шасси карта с сидящим на нем водителем не должна соприкасаться с поверхностью дороги.

Комиссия по картингу сочла возможным не устанавливать верхний предел базы, а также не ограничивать длину и высоту автомобиля, но ни одна часть карта не должна выступать в плане за пределы передней и боковых сторон четырехугольника, описанного по наружным точкам колес.

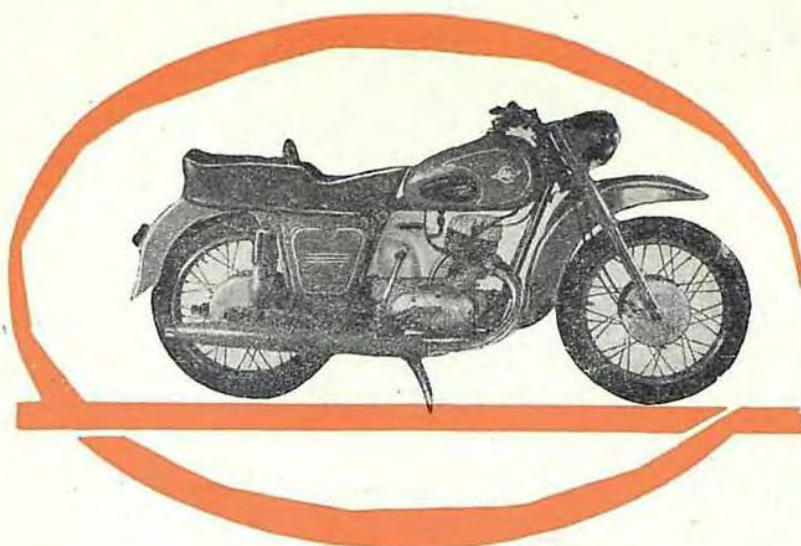
На карте должны быть укреплены три жестких номерных знака, отвечающих правилам соревнований. Поле знака окрашивается определенным цветом, соответственно категории карта: 1 — синим, 2 — черным, 3 — красным. Цифры наносятся белой краской.

При постройке картов разрешается применять детали и агрегаты, произведенные в социалистических странах.

Новые технические требования открывают широкие возможности для развития картинга — «малого» автомобильного спорта.

Л. ЗЕЛИКСОН,

председатель комиссии по картингу
Автомобильного комитета
ФАМС СССР.



ОТ ИЖ-56
К

ИЖ-ПЛАНЕТА

НАЧАЛЬНИК КОНСТРУКТОРСКОГО БЮРО —
О НОВОЙ МОДЕЛИ:

КОМФОРТАБЕЛЬНАЯ, УДОБНАЯ,

ВИБРАЦИЯ УСТРАНЕНА

БОЛЕЕ НАДЕЖНАЯ

КОЭФФИЦИЕНТ ОЧИСТКИ ДОСТИГАЕТ 97%

МЕЖРЕМОНТНЫЙ ПРОБЕГ УВЕЛИЧЕН НА 20%

УЛУЧШЕННЫЙ ОБОД ВДВОЕ ОБЛЕГЧАЕТ
МОНТАЖ ШИН

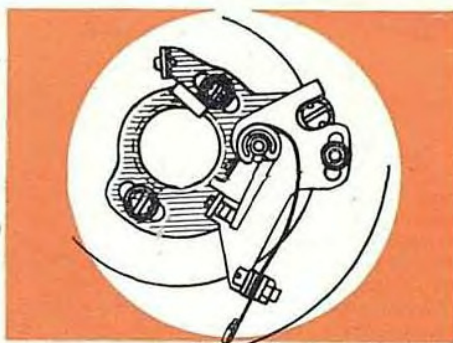
В конце прошлого года ижевцы освоили массовый выпуск мотоцикла «ИЖ-Юпитер» с двухцилиндровым двигателем мощностью 18 л. с. Мотоцикл был сконструирован специально для эксплуатации с коляской. Но не всем требуется машина с боковым прицепом, да и разница в стоимости получается довольно существенная. Словом, нужен был еще современный одиночный мотоцикл класса 350 см³. Изучение запросов потребителей, заводские и межведомственные испытания показали, что в качестве базовой модели для создания нового мотоцикла можно принять выпускаемый сейчас заводом ИЖ-56. Это давало возможность довольно быстро перейти на новую конструкцию.

Новая машина, получившая название «ИЖ-Планета», создана. Она отличается от своей предшественницы не только по эксплуатационным свойствам, но и по внешнему виду.

Идя навстречу пожеланиям мотолюбителей, приводим описание тех изменений и в той последовательности, в какой они внедряются в производство. Одновременно считаем целесообразным указать на взаимосвязь узлов ИЖ-56 и «ИЖ-Планеты», а также на возможность использования некоторых нововведений на мотоциклах старой модели.

Экипажная часть новой модели полностью унифицирована с экипажной частью «ИЖ-Юпитера» (см. журнал «За рулем» № 8, 1961 г.). Поэтому мы не будем на ней подробно останавливаться.

Вместо троса ножного тормоза на «Планете» применена жесткая тяга. Благодаря этому повысилась надежность тормозной системы, эффективность торможения. Одновременно улучшена герметизация тормоза заднего колеса: ступица на 3—5 мм входит в проточку кожуха звездочки. Для использования жесткой тормозной тяги на ранее выпущенных машинах необходимо заменить,



Новый прерыватель.

кроме троса, маятниковую вилку, на которой расположены рычажки двух отдельных тяг и кожух задней звездочки.

С начала массового производства «ИЖ-Юпитера» привод спидометра перенесен в крышку переднего тормоза. То же сделано и на «Планете». Точность показаний спидометра теперь не зависит от числа зубьев ведущей звездочки (раньше была заметна разница в отсчетах этих приборов, установленных на мотоциклах-одиночках и имеющих боковые прицепы). Привод спидометра от переднего колеса исключает погрешность из-за пробуксовки, упрощает доступ к редуктору. Новый привод можно использовать и на старых машинах. Для этого надо заменить переднюю тормозную крышку в сборе с редуктором (посадочные места все сохранены) и гибкий вал спидометра, а картер двигателя загерметизировать глухой пробкой.

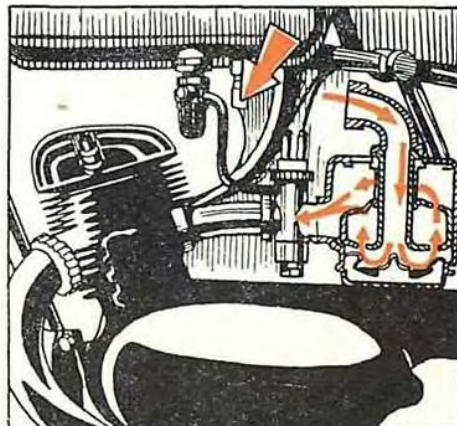
На «ИЖ-Планете» устанавливается новая малогабаритная фара. Она лучше освещает дорогу.

Коренным образом изменен прерыватель. Он надежно центрируется относительно оси генератора. Благодаря введению эксцентрикового винта регулиров-

ки обеспечивается более простая и точная регулировка как по углу опережения зажигания, так и по величине зазора. Новый прерыватель и улучшение возможности регулировки позволили освободиться от громоздкого и ненужного автомата опережения зажигания. Прерыватель можно устанавливать на машины старого выпуска только вместе с новым корпусом генератора.

В первой половине нынешнего года намечено внести в мотоцикл следующие наиболее существенные конструктивные изменения. Будет внедрен новый контактно-масляный воздухоочиститель, разработанный заводом совместно с ЦКЭБ мотоцикlostроения. Он отлично очищает воздух, поступающий в цилиндры. Коэффициент очистки у него, как показали испытания, при малом расходе воздуха — 88% и при большом — 97%, тогда как у инерционного фильтра типа «циклон» лишь 70% и 62%. Новый фильтр

Схема установки фильтра и крепление защитных шторок (показано большой стрелкой).



„ИЖ-ПЛАНЕТА“ выходит на дороги в этом году



Правая крышка картера.

Новый глушитель.

Рисунки Г. Возлинского

значительно повышает долговечность цилиндров. Если износ их при инерционном фильтре составляет 0,012—0,015 мм на 1000 км пробега, то при контактно-масляном — всего 0,005—0,006 мм.

Очень важно увеличение пылевой емкости фильтра. Это значит, что даже при езде по пыльным дорогам очищать его придется только через 2000—2500 км. Необходимо подчеркнуть, что количество масла, заливаемого в фильтр, строго регламентировано: излишек его переносится в цилиндр, а при недостатке масла фильтр не будет работать как контактно-масляный.

Большое преимущество нового фильтра и в том, что он одновременно служит глушителем, снижающим на 10 децибелов шум всасывания. К мотоциклу «ИЖ-Планета» полностью подходит фильтр, предназначенный для «ИЖ-Юпитера».

Введение нового фильтра большого объема повлекло разработку новых шторок для защиты карбюратора и фильтра, в которых находится и заборник воздуха.

На одном из рисунков показано крепление новых шторок. Они легко снимаются (для этого достаточно отвернуть только одну гайку), обеспечивают хороший доступ к карбюратору, его регулировочным винтам, утопителю поплавка, а также к воздушному фильтру.

Владельцы ИЖ-56 отмечали появление вибрации у некоторых мотоциклов при скорости 60—70 км/час. Проведенные исследования подтвердили правильность наблюдений мотолюбителей. Новое крепление шторок полностью устраняет этот недостаток.

Тем, кто будет ездить на «Планете», надо иметь в виду, что нельзя затягивать болт крепления шторок с большим усилием — это может привести к их поломке. Шторки надо крепить только до полного устранения зазоров, плюс 1—1,5 оборота.

Если новый воздухофильтр можно использовать со старым картером, то старые шторки карбюратора оставлять нельзя. Кроме того, при замене их необходимо приваривать к раме дополнительные кронштейны для крепления шторок.

Большое удобство для мотолюбителей представляет новая конструкция переднего щитка. При езде по глине, чернозему, густой грязи забивался по-

стоянный зазор между передним колесом и грязевым щитком и резко снижалась проходимость мотоцикла. Теперь и этот недостаток ликвидирован. Старый щиток присоединяется трубчатыми бугелями к кронштейнам наконечников передней вилки (кстати, в этих сечениях случались поломки), новый — крепится на литом кронштейне к мостику передней вилки, являющемуся поддрессированной частью мотоцикла, и, следовательно, меньше подверженному тряске. По-видимому, мотоциклисты смогут сами закрепить новый щиток даже на старом мостике передней вилки.

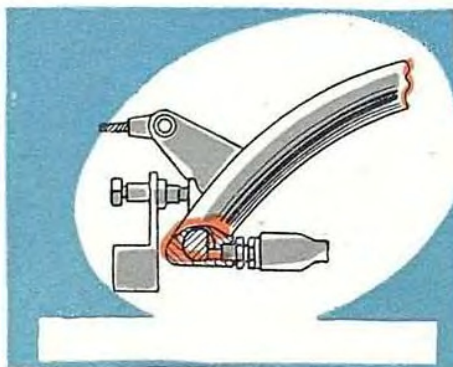
Коренным образом изменен и задний щиток. Было много жалоб на трудный доступ к заднему колесу и реле. Конструкторы учли пожелания потребителей и разработали легкосъемный задний щиток.

Не все мотоциклисты одобряют седло-подушку из ревертекса. Однако мы считаем, что оно достаточно удобно, если съемную ручку седла сделать жесткой. Применение подушки позволило снизить высоту посадки на 20 мм.

На «ИЖ-Планете» устанавливается новый бензобак емкостью 18 л, поэтому у нового мотоцикла запас хода почти на 100 км больше, чем у его предшественника. Значительно лучше стал внешний вид мотоцикла с новым баком и сдвоенным седлом, удобнее посадка водителя.

С выпуском мотоцикла «ИЖ-Планета» упрощается обслуживание генератора. Новая правая крышка картера, отъединенная от чехлов, защищающих цепи, более глубоко надета на генератор, что обеспечивает совершенно свобод-

Новый датчик стоп-сигнала.



ный доступ к его щеткам, конденсатору и прерывателю.

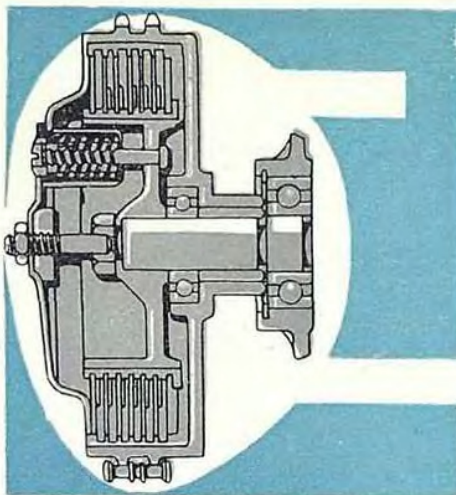
Использовать новую правую крышку на ИЖ-56 трудно — для этого надо заменить весь картер.

Изменена и крышка коробки передач — в ней устанавливается новый подшипник вторичного вала № 192 906. Сейчас заканчиваются испытания этого нового подшипника, имеющего более длинный ролик (5 × 12 вместо 5 × 8) с «бомбинированным» профилем. Долговечность его, по данным Саратовского подшипникового завода, больше почти на 20%.

Значительному изменению подвергнут глушитель. Правда, несколько повысилась трудоемкость его изготовления, но зато шум выхлопа уменьшился с 82—84 до 77—78 децибелов. Внешний вид и точки присоединения глушителя остались без изменения.

У нового мотоцикла по-иному сконструирован включатель стоп-сигнала. Известно, что при очень низкой температуре или при езде по грязи он иногда не отключал лампочку. У нового включателя датчик ввертывается в приваренную к раме втулку, а кулачком, нажимающим на стержень датчика, служит ось рычага тормоза. Благодаря этому достигается герметизация и механизм работает безотказно.

По-новому сконструирована маятниковая вилка. Недостатком старой был осевой люфт, который увеличивался при износе. Теперь осевое перемещение происходит внутри поперечной тру-



Муфта сцепления

бы маятника, люфты выбираются при сборке, и осевой износ, как показали испытания, не ощущается. Взаимозаменяемость здесь сохранена полностью, однако необходимо будет ставить маятник в сборе с подшипниками (втулками).

Многочисленные просьбы мотоциклистов о создании разъемного обода пока еще не удалось удовлетворить. Но новый более глубокий профиль обода примерно вдвое ускоряет забортовку шин.

Тормозные накладки из нового материала, соединяемые с колодками не на

заклепках, а приклеиванием, повышают эффективность торможения и примерно на 40% увеличивают долговечность колодок.

Таковы основные изменения, которые будут внедрены в производство в основном в первом полугодии. «ИЖ-Планета» прошла все стадии испытаний, разработаны технологические процессы.

В целом конструктивные и технологические усовершенствования более чем на 20% увеличат межремонтный пробег мотоцикла. Наряду с этим, как мы уже видели, надежнее будут отдельные его узлы, он станет красивее, удобнее для водителя и пассажира. Разумеется, конструкторы на этом не остановятся. Уже сейчас намечены некоторые изменения, которые будут внедрены несколько позднее. Это прежде всего новая муфта сцепления. Усиление дисков сцепления повысило их долговечность. Применение наружного барабана муфты на подшипнике качения ликвидировало поломку выступов дисков. Такая конструкция, испытанная на мотоцикле «ИЖ-Юпитер», дала хорошие результаты. Она будет применена и на «Планете».

Итак, выход в свет новой машины «ИЖ-Планета» не за горами. Мотолюбители скоро увидят ее. И если она придется им по душе, это будет высшей наградой коллективу мотоциклостроителей.

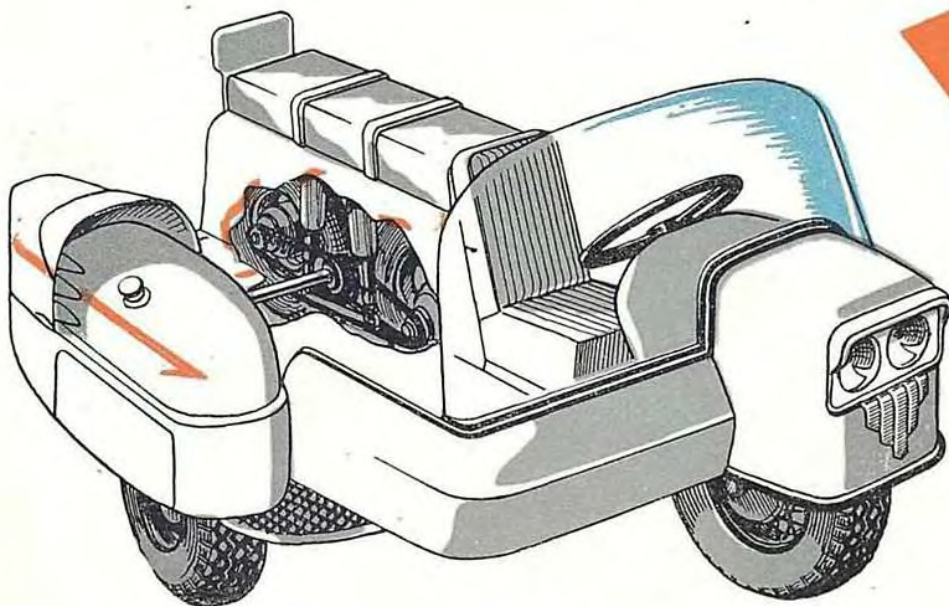
С. ФИШЕР,

начальник конструкторского бюро мотоциклостроения.

Читатели предлагают новые конструкции

ТАКИМ ОН ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ МНЕ...

Рисунок
автора.



Какими должны быть мотоциклы и мотороллеры в недалеком будущем? Об этом думают не только конструкторы наших мотозаводов. В редакционной почте нередко встречаются письма читателей, предлагающих новые схемы и компоновку машин, свои оригинальные решения. Порой в них бывает много спорного и даже неприемлемого. Но польза этих предложений несомненна — они помогают в поисках, подсказывают новые пути. Работникам мотоциклетной промышленности следует больше советоваться с покупателями, чаще созывать при заводах конференции потребителей, внимательно изучать пожелания и замечания трудящихся при создании новых конструкций.

Помещая предложения тт. Ясакова и Романца, редакция предлагает читателям-мотоциклистам высказать свое мнение о том, каким они хотят видеть мотоцикл и мотороллер ближайшего будущего.

Разговор о формах тяжелого дорожного мотоцикла, такого, который по нашему убеждению, наилучшим образом отвечает своему назначению — туристским и «семейным» поездкам, проще всего начать с пояснений к рисунку. На нем изображен мотоцикл, сильно отличающийся от нынешних машин.

Прежде всего он хорошо защищает пассажиров от пыли и грязи. Боковой прицеп неотъемный, в виде открытой платформы. Двигатель мотоцикла (мы

берем в расчет мощность 28 л. с.) вынесен за колесо боковой платформы и имеет принудительное охлаждение. Ходовая часть пополнилась вторым ведущим колесом, которое в паре с уже имеющимся образует ведущую подвеску тележку. Оба колеса ведущей тележки приводятся в движение от главной спаренной звездочки посредством закрытых цепных передач.

Двигатель закреплен на цапфе, которая приварена к средней части рамы ведущей тележки и образует ось ее вращения. Второй конец цапфы закреплен шарнирно.

Подвеска ведущей тележки и колеса боковой платформы маятникового типа с пружинно-гидравлическими амортизаторами, применяемыми на мотоцикле К-750. Снаружи ведущая тележка закрыта съемным щитком, что делает доступ к ведущим колесам более удобным.

Бензобак размещен над щитком колеса боковой платформы. Аккумуляторная батарея, инструмент и запасные части находятся под регулируемым по высоте сиденьем водителя. Места для пассажиров расположены над ведущей тележкой. Седла раздельные. Лучше всего сделать их из ревертекса и накрыть чехлами. У каждого седла — выдвигающаяся спинка. Руль автомобильного типа. На платформе можно размещать 200—250 кг груза или устанавливать одно-два мягких сиденья.

Тормозная система одна для всех колес с гидро- или пневмоусилением. Ручной тормоз действует только на переднее колесо, а ножной — на остальные.

Панорамное ветровое стекло не съемное. Для защиты пассажиров можно устанавливать дополнительное стекло непосредственно перед первым сиденьем.

Коробка передач четырехступенчатая с задним ходом.

У такого мотоцикла будет повышенная проходимость, большая, чем у нынешних грузоподъемность, он удобен для пассажиров.

Для езды по горным и лесным дорогам целесообразно применить дополнительную фару. Необходимо также предусмотреть световые указатели поворота, замок капота двигателя, запасные бачки для горючего и масла, крепление запасного колеса (оно могло бы хорошо разместиться на боковой платформе рядом с ведущим спаренным колесом).

Таким мне представляется в общих чертах многоместный тяжелый мотоцикл.

Спору нет, найдутся и другие предложения и чем больше, тем лучше. Вообще, мне кажется, настало время широко обсудить, каким должен быть мотоцикл ближайшего будущего.

В. РОМАНЕЦ.

Мотороллер— МОТОЦИКЛ

Максимальные удобства для водителя и пассажира, лаконичные обтекаемые формы, достаточно высокая скорость — вот основные требования к транспортным средствам, которые привели к созданию мотороллера. Но мотороллер во многом еще уступает мотоциклу. У него хуже динамические и некоторые другие показатели. Например, на мотоцикле водитель сидит плотно и активно противодействует заносу с помощью ног и корпуса. Благодаря жесткой связи с машиной мотоциклист не теряет управления и ликвидирует занос поворотом руля. Водитель же мотороллера не имеет такой связи, теряет управление, его «выбивает» из седла. Именно по этой причине на мотороллере падают значительно чаще.

Удобство посадки пассажира является подчас решающим в выборе вида транспорта. Но и здесь в конструкции мотороллера есть существенный недостаток. Чаще всего пассажир — это женщина, а седло сделано так, что в женской одежде ездить неудобно.

Какими же качествами должен обладать мотороллер, чтобы заслужить более широкое признание? На мой взгляд, основные требования к современному мотороллеру можно сформулировать так: 1) грязезащищенность, 2) удобство посадки пассажира, 3) устойчивость против заноса, 4) крейсерская скорость 60—80 км/час, 5) наличие электростартера.

Предлагаемый вариант компоновки мотороллера, по-видимому, отвечает перечисленным выше условиям. Он показан на рисунке. В чем отличительные черты этой конструкции? Двигатель выдвинут вперед и расположен, как на мотоцикле. На освободившемся месте сделан неглубокий проем для ног. Под обшивкой проема расположена цепь привода на колесо, элементы жесткости и пр. Двигатель охлаждается встречным



воздухом из специального воздухозаборника на переднем щитке. Можно подобрать такую форму воздухозаборника, что охлаждение двигателя будет лучше, чем у мотоцикла. Мотор закрыт съемными щитками. Бак удобно расположить над мотором или над передним колесом. Не трудно заметить, что такой мотороллер по компоновке и весу приближается к мотоциклу.

Инж. А. ЯСАКОВ.

ЭСТАФЕТА НА КОМСОМОЛЬСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ

Несколько раз в году — ранней весной, летом и осенью на улицах Риги появляются красочные плакаты, извещающие о приближении эстафеты по техническим видам спорта. Каждый день по радио передается ее программа, по телевидению — эпизоды прошедших соревнований. Накануне эстафеты с самолета разбрасываются листовки, извещающие о состязании, и организуется мотопробег по улицам города с этой же целью. На следующий день рижане заполняют Комсомольскую набережную Даугавы.

Автомобилизм очень любят в столице Латвии. Поэтому все большую популярность приобретает и новый вид со-

мобилям, скутерам, моторным лодкам, ялам, старший судья и 10 судей на этапах по командам гражданской обороны.

Трассу ограждают канатами. ГАИ перекрывает движение транспорта в районе соревнований.

Зеленая ракета оповещает, что все участники готовы, главный судья включает часы-секундомер и дает красную ракету — это сигнал старта. Три участника команд гражданской обороны начинают бег в противогазах. Через 200 м

ние с места до получения эстафеты, срезаение углов перед тумбой на повороте, нарушение маршрута и правил движения.

Может случиться, что у скутера не завелся мотор. Водитель имеет право передать эстафету второму скутеристу, но только после того, как вторые ску-

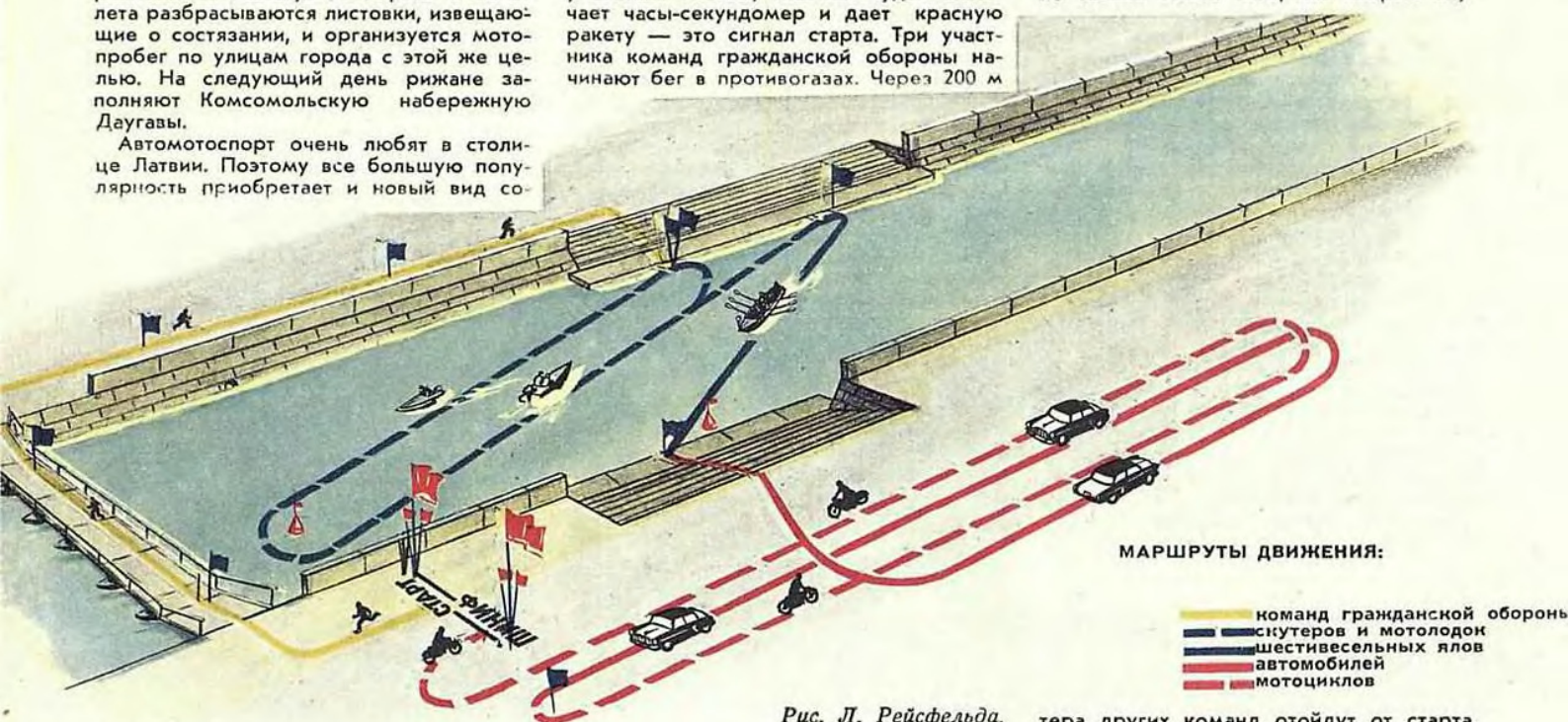


Рис. Л. Рейсфельда.

ревнований — комбинированная эстафета, в которой важная роль отводится мотоциклистам и автомобилистам. Участники эстафеты — это в основном комсомольцы и молодежь. Все они члены самостоятельных автомотоклубов и секций при первичных организациях ДОСААФ.

На старт обычно выходят команды трех городских районов. В каждой из них 20 мотоциклистов (10 на машинах класса 125 см³ и 10 — 350 см³), 10 водителей автомобилей, 5 экипажей мотолодок (10 человек), 5 скутеристов, 5 шестивесельных ялов (40 человек) и команды гражданской обороны из 10 человек.

Согласно положению к участию в эстафете допускаются спортсмены только на собственных мотоциклах, автомобилях, скутерах и моторных лодках. Сборные районные команды составляются исходя из результатов отборочных соревнований. Таким образом, спортивная борьба начинается задолго до городской эстафеты. В ней участвуют сотни мотоциклистов, шоферов, экипажей мотолодок, гребцов и членов команд гражданской обороны.

Для проведения эстафеты назначается судейская коллегия. В нее входят: главный судья, его заместитель, главный секретарь, секретариат из 6 человек (по одному на каждый вид спорта), 5 старших судей по мотоциклам, авто-

их сменяют товарищи по команде. Последний бегун передает эстафету первому скутеристу своего района. После скутеров эстафету несут моторные лодки, за ними ялы, у гребцов принимают эстафету автомобилисты, десятый водитель автомобиля передает ее первому мотоциклисту, а двадцатый его товарищ по спортивному оружию несет ее к финишу. Дистанция для бегунов — по 200 м, для скутеров — по 1 км, для моторных лодок — по 2 км, для ялов — по 1 км, для автомобилей, мотоциклов — по 3 км. Экипажи мотолодок, водители автомобилей и мотоциклов принимают эстафету и только потом запускают двигатели.

Места, занятые командами, определяются и по времени, которое они затратили, чтобы донести эстафету до финиша, и по количеству полученных штрафных очков (нами разработана специальная шкала пенализации). Время фиксируется, начиная с момента движения команды гражданской обороны и кончая пересечением линии финиша 20-м мотоциклистом.

За что начисляют штрафные очки? К участию в соревнованиях допускаются спортсмены, одетые только по форме, с чистой и исправной материальной частью. За каждое нарушение — штрафные баллы. Например, шоферы и мотоциклисты получают по одному штрафному очку за пуск двигателя или троган-

тера других команд отойдут от старта, при этом «нарушитель» получает 10 штрафных очков. То же самое касается мотолодок, мотоциклов и автомобилей.

Старшие судьи по видам спорта, кроме того, определяют лучшие результаты на каждом этапе. Так, команде гражданской обороны засчитывается лучшее время за каждую 200-метровую дистанцию и за весь путь. Такой же подсчет ведется для каждого скутериста, экипажей моторной лодки и шестивесельного яла, мотоциклиста, водителя машины.

Команда-победительница награждается переходящим кубком и дипломом, команды, занявшие 2 и 3 места — дипломами.

За первые, вторые и третьи места по видам спорта, участники награждаются грамотами и ценными подарками. Судейская коллегия подводит итоги к концу соревнований. Призы победителям вручаются тут же, в присутствии зрителей.

Ценность эстафеты заключается в том, что она позволяет привлечь к занятиям спортом широкие круги автомобилистов, мотоциклистов, водномоторников. Думается, что такие состязания можно проводить во многих городах. И тогда они переросли бы в соревнования областного и даже республиканского масштаба.

Ю. САМУСЕВИЧ,
председатель Рижского
городского комитета ДОСААФ.



Фото
Н. Егудина.

Проспект 40-летия Октября — одна из самых оживленных магистралей Киева, примыкающая к автомобильным дорогам на Харьков, Москву, Ростов-на-Дону, Симферополь, Одессу. На большой площади, которую она пересекает, воздвигнуто нарядное трехэтажное здание. Это — новый автовокзал, строительство которого было завершено в декабре прошлого года.

Само здание меньше всего походит на вокзал. Его скорее можно принять за Дворец культуры — так необычно оно по своему внешнему виду, отделке.

Но автовокзал привлекает внимание не только своими архитектурными формами, изяществом. На фронте его может быть по праву начертан лозунг: «Все для человека, все для блага человека». Архитекторы, строители, художники позаботились о том, чтобы водители и пассажиры не испытывали никаких неудобств. Этой цели подчинены и архитектура, планировка, внутреннее убранство автовокзала.

Если смотреть на него сверху, то он напоминает большой самолет. С двух сторон здания, плавно закругляясь, симметрично отходят крылья, образующие крытые площадки — перроны. С девяти его платформ уходят в рейсы междугородные автобусы. Крылья переходят в консольный козырек, который опоясывает главный и боковые фасады. Сюда прибывают и отсюда отправляются

маршрутные и обычные такси, автомобили индивидуальных владельцев.

Со всех этих платформ можно сразу попасть в здание, так что если вы подъедете к вокзалу в дождь, не волнуйтесь: от него надежно защитят козырьки.

На 1-м этаже находится диспетчерская. Здесь имеется телевизионный экран и микрофон — диспетчер видит все, что происходит на перроне, платформах, в

пассажирах залах, и по радио передает распоряжения, объявления.

А что если ваш автобус отправляется в рейс завтра? Поднимитесь по лестнице на 3-й этаж — там находится гостиная. Комнаты отдыха для шоферов — на 3—4 человека. В них нет ничего лишнего: мягкая мебель, тумбочки, стол. И в то же время максимум удобства, необходимый уют. Гостиничные номера для пассажиров рассчитаны на двух человек. Это как бы однокомнатная квартира со всеми удобствами.

На 2-м этаже — ресторан, рядом с ним — бар с буфетной стойкой. Здесь можно наскоро перекусить, купить кое-что на дорогу.

Вам захотелось прочесть свежие газеты и журналы — пожалуйста, пройдите в читальню. У вас помялись брюки, оторвалась пуговица — к вашим услугам ателье бытового обслуживания. Надо побриться или постричься, — едва ли найдется в Киеве еще одна так хорошо оборудованная парикмахерская.

Если понадобится позвонить в другой город, спуститесь на 1-й этаж, где помимо почты, телеграфа, сберегательной кассы, имеется междугородный телефон.

До 5000 человек в сутки может пропустить автовокзал. «Технология» обслуживания пассажиров тщательно продумана. Вступая в вестибюль, они сразу же обращают внимание на большое табло,

где указаны маршруты следования, время отправления автобусов и такси, цены билетов. Если все же что-нибудь неясно, к их услугам справочное бюро.

В кассах вокзала можно купить билеты на поездку по любому из 5 направлений: Харьковскому, Одесскому, Черниговскому, Черкасскому, Житомирскому. Пассажирский зал имеет выход и во внутренний дворик, где приятно отдохнуть летом.

Основной зал ожидания находится на 2-м этаже. Удобные диваны, кресла с сиденьями из пенопласта, небольшие столики. Наружные стены залов ожидания и кассового выполнены из стекла в стальных и алюминиевых переплетах. Когда наступают сумерки, зажигаются люминесцентные светильники, скрытые в нишах.

Но самой большой заботой окружены маленькие пассажиры. В комнате матери и ребенка — красивые игрушки, на стенах мозаичные рисунки на сюжеты из любимых детских книг. Есть комната, где можно выкупать детей.

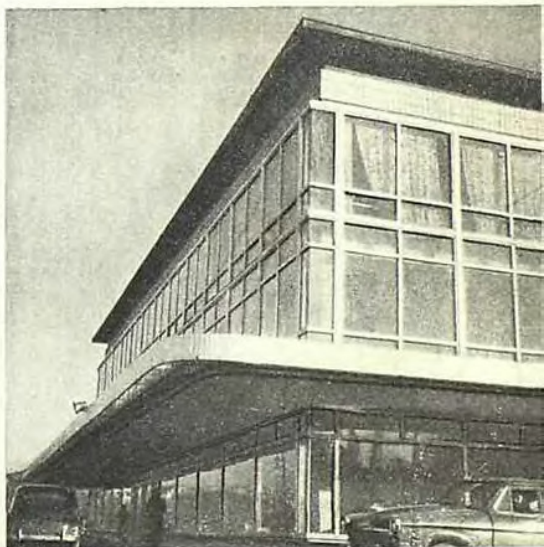
Вы не найдете на стенах автовокзала примелькавшихся картин. Художники А. Рыбачук и В. Мельниченко сумели оформить их по-новому, в народном стиле. Стены и колонны выложены цветной керамической плиткой и украшены майоликой. На ярких мозаичных панно изображены автомобили разных моделей, автомобильные дороги, улицы городов. Даже портьеры в гостинице и ресторане сделаны из специальной ткани с рисунками на «автомобильные темы».

Несмотря на то, что автовокзал очень красив, в нем нет излишеств. Архитекторам А. Милецкому, И. Мельник, Э. Бильскому и художникам не изменило чувство меры. Все интерьеры воспринимаются как единое целое. Оформление выдержано в строгих тонах. Удачно сочетание преобладающих цветов — черного, желтого, белого, зеленого.

Киевский автовокзал — крупнейший не только на Украине, но и в стране. По удобству и оформлению он не уступает лучшим зарубежным сооружениям такого типа. Когда будет завершена вторая очередь строительства, пропускная способность его достигнет 400 автобусов в сутки.

Пройдет несколько лет и в Киеве появятся еще два автовокзала. Один будет обслуживать пассажиров, следующих на Львов и Брест, другой — направляющихся в сторону Ленинграда и Минска.

М. ФРУМКИН.



ПОДГОТОВКА АВТОМОБИЛЯ К РАЛЛИ

Статья первая

С каждым годом все больше усиливается характер всевозможных и международных соревнований по ралли, которое становится самым распространенным видом автомобильного спорта в нашей стране. Это настоятельно диктует необходимость изучать и систематизировать опыт лучших раллистов. Порядок розыгрыша первенства СССР по ралли в 1962 году, предполагающий многоступенчатый отбор участников на областных и республиканских соревнованиях, требует тщательной и продуманной подготовки автомобилей к соревнованиям. Для того чтобы помочь спортсменам-автомобилистам лучше справиться с этой задачей, редакция публикует серию статей мастера спорта, инженера Р. Чертова, работающего на Московском заводе малолитражных автомобилей.

Современные ралли по праву называют автомобильным многоборьем. Кроме состязаний на основной трассе (иногда протяженностью в несколько тысяч километров), пройти которую надо с заданными скоростями движения, в ралли включаются дополнительные скоростные гонки (линейные, кольцевые, горные), соревнования по фигурному вождению и, наконец, специальные испытания, например, на точность и эффективность торможения, на быстроту пуска двигателя. Результаты, показанные в дополнительных соревнованиях, особенно в скоростных, приобзавают в последнее время все более важное значение для общего зачета в ралли. Разнообразие состязаний и большая протяженность трасс обуславливают необходимость в особенно серьезной и тщательной подготовке материальной части автомобилей, участвующих в ралли.

Ралли проводятся на автомобилях, выпускаемых заводами в массовом или крупносерийном масштабе. Но это не значит, что такие автомобили не требуют специальной технической подготовки.

Автомобили, участвующие в ралли, обычно разбивают на классы в соответствии с рабочим объемом цилиндров двигателя. В нынешнем году классификация предусматривает три класса автомобилей со стандартными агрегатами и механизмами (до 1000 см³, до 2000 см³, свыше 2000 см³) и один класс (IV) с улучшенными серийными агрегатами и механизмами. В этот класс объединены все автомобили независимо от рабочего объема двигателя.

Федерацией автомобильного спорта СССР установлены технические требования к автомобилям, участвующим в ралли. В тех из них, которые отнесены к первым трем классам, разрешается применять дополнительные приборы освещения, устанавливать дополнительные

топливные баки, заменять или удалять воздушный фильтр карбюратора, заменять жиклеры и дроссель в карбюраторе, аккумуляторную батарею, катушку зажигания, конденсатор, прерыватель-распределитель и свечи зажигания, растачивать (и шлифовать) цилиндры двигателя, изменять передаточные числа в коробке передач и в главной передаче заднего моста, использовать любое оборудование, улучшающее эксплуатацию автомобиля, удобства и безопасность экипажа¹.

Еще большую инициативу могут проявить спортсмены, выступающие на улучшенных серийных автомобилях со специально подготовленными агрегатами (IV класс). Здесь, кроме указанных выше изменений, допускается увеличивать степень сжатия, устанавливать несколько карбюраторов, масляные радиаторы любых типов, дополнительные стабилизаторы поперечной устойчивости, применять непосредственный впрыск топлива во впускной трубопровод или в цилиндры, заменять рессоры или пружины подвески колес и т. д.

Техническая подготовка автомобиля для прохождения основной трассы должна обеспечивать абсолютную надежность механизмов автомобиля (т. е. его способность безостановочно двигаться днем и ночью на трассе без вынужденных даже кратковременных остановок, исключая остановки для заправки топливом и отмены контрольных карт), удобный контроль за соблюдением графика времени, безопасность движения, особенно в темное время и в непогоду, минимальную утомляемость членов экипажа при езде в течение нескольких суток.

Общие требования по исправности механизмов автомобиля «Москвич» и по его техническому обслуживанию достаточно полно изложены в заводской инструкции, поэтому мы остановимся лишь на особенностях специальной технической подготовки.

Правила соревнований часто предусматривают клеймение краской или другим способом некоторых приборов и деталей автомобиля. Заменять их в ходе ралли категорически запрещается; повреждение же контрольной окраски пенализируется штрафными очками. Из этого следует, что должны быть особенно тщательно проверены: аккумуляторная батарея, генератор, прерыватель-распределитель, карбюратор, топливный насос, покрышки и диски колес (включая запасное колесо).

При подготовке двигателя рекомендуется проверить свечи зажигания, давление масла на различных режимах и убедиться в том, что кронштейн крепления генератора и планка натяжения вентилятора ремня не имеют трещин. Целесообразно установить двоянную планку, укрепив ее удлиненными болтами со двоянными гайками.

На автомобиле «Москвич», выпускавшихся до 1959 г., желательно заменить металлические маслопроводы (как отводящие, так и подводящие) фильтра тон-

В помощь автомобилистам

ной очистки масла резиновыми шлангами. Дело в том, что металлические маслопроводы могут давать трещины и ломаться в результате вибраций двигателя. В механизме газораспределения необходимо проверить тепловые зазоры и законтрить гайки регулировочных болтов.

Как упоминалось выше, во время соревнований нельзя заменять топливный насос. Но, поскольку засорение его клапанов вызывает неизбежную остановку в пути и потерю времени, желательно установить под капотом двигателя вспомогательный топливный бачок емкостью 2—3 л. Его можно снабдить трубой с запорным краником или, что более удобно, подключить к питательному топливопроводу карбюратора посредством трехходового крана.

Если автомобиль к началу соревнований имеет пробег 40—50 тыс. км, целесообразно проверить вкладыши шатунных подшипников и при необходимости заменить их. Рекомендуется также притереть клапаны. В случае частичной или полной разборки кривошипно-шатунного механизма необходимо перед выходом на старт обкатать двигатель — проехать не менее 1000 км.

Обычно успешное прохождение трассы при средней скорости движения в пределах 70—75 км/час не требует форсирования двигателя. Любый исправный автомобиль «Москвич-407» развивает скорость 115—118 км/час, что позволяет завершить время, упущенное из-за случайных задержек. Но дополнительные скорости соревнований, где все стремятся к максимальной скорости, часто вынуждают спортсменов искать пути повышения мощности двигателя.

Один из приемов для достижения этой цели — некоторое повышение степени сжатия двигателя (для IV класса) с использованием высокооктанового автомобильного бензина. Но здесь следует предостеречь от непродуманных действий.

В первую очередь, надо установить, каким бензином будет обеспечен автомобиль на основной трассе соревнований. Во всех случаях необходимо регулировать двигатель так, чтобы топливо позволяло работать на всех режимах без заметной детонации.

Допустим, что удовлетворяет этому требованию бензин, которым будут заправлять автомобили на основной трассе, но двигатель обеспечивает лучшие динамические показатели при работе на высокооктановом топливе. В этом случае рекомендуется залить последний вспомогательный бачок, подключить к системе питания при помощи трехходового крана. Пользоваться им нужно только во время скоростных соревнований.

Не следует увлекаться применением высокооктановых сортов топлива. Нужно учитывать, что выпускные клапаны двигателей «Москвич-407», производившихся до середины 1960 г., не были рассчитаны на длительную работу на высокооктановом бензине. Тепловая перегрузка клапанов и влияние антидетонационных присадок может привести к преждевременному выходу их из строя. Во всех случаях форсировки таких двигателей для постоянной работы на высокооктановом бензине должны применяться выпускные клапаны, изготовленные из стали ЭП-48 и применяемые заводом в настоящее время.

После того, как закончена подготовка двигателя, необходимо убедиться в исправности агрегатов и механизмов шасси и произвести их техническое обслуживание в соответствии с заводской инструкцией. Требуется тщательно проверить сходжение и угол развала колес

Расположение вспомогательного оборудования на панели приборов.



¹ Подробнее об этом см. в журнале «Зарулем» № 3 за 1961 г. и № 1 за 1962 г.

на специальном стенде. Обязательно надо подтянуть все крепежные соединения передней подвески и особенно болты крепления верхнего шарового шарнира; последние при длительном движении с повышенной скоростью по дорогам с неусовершенствованным покрытием могут самоотворачиваться. Поэтому рекомендуется заменить стандартные болты удлиненными, применяемыми для соединения фланцев заднего карданного шарнира, и законтрить их двумя гайками.

На автомобилях «Москвич», выпускаемых со второй половины 1960 г., устанавливают усиленные болты крепления верхнего шарового шарнира. Их нужно лишь дополнить вторыми контрящими гайками. Следует также поставить вторые контрящие гайки на болты, которые крепят опорные площадки пружин подвески к нижним рычагам.

Поскольку топливопровод от бака к насосу проложен по днищу кузова, он может быть смят или пробит отскокшим из-под колеса камнем. Зимой, кроме того, существует опасность образования в нем ледяной пробки. Вот почему целесообразно разместить топливопровод внутри кузова автомобиля, с выводом его из багажника вдоль правого порога и далее через переднюю правую часть кузова.

Возможности специальной технической подготовки даже для автомобилей первых трех классов довольно велики. Это, однако, не означает, что все разрешенные Федерацией изменения целесообразно осуществлять на автомобилях «Москвич». Так, при подборе наиболее подходящих передаточных отношений в коробках передач и в заднем мосту следует иметь в виду, что Московский завод малолитражных автомобилей выпускает коробки передач и редукторы (главные передачи) задних мостов с различными числами ступеней и передаточными отношениями, например, трехступенчатая коробка передач с передаточными числами 3, 53; 1,74; 1,00; 4—61 (задний ход), четырехступенчатая с передаточными числами 3,81; 2,42; 1,45; 1,00; 4,71 (задний ход); редукторы задних мостов с передаточными числами 4,71; 4,62 и 4,55 (гипоидный). Все они соответствуют требованиям для автомобилей II класса. Поэтому любой из названных выше агрегатов, если участник соревнований найдет целесообразным, может быть применен на «Москвиче-407».

Шины 6,30—15 с грунтозацепами, устанавливаемые на «Москвичах» повышенной проходимости (моделей 410Н и 411), подходят и могут использоваться для колес автомобиля «Москвич-407», участвующего в соревнованиях.

Для успешного выступления в ралли водителю необходимо точно фиксировать пройденное расстояние по показаниям спидометра. Надо иметь в виду, что применение шин нестандартных размеров на ведущих колесах, а также изменение передаточного числа в главной передаче заднего моста без соответствующего изменения привода спидометра может вызвать неточности в показаниях приборов.

Чтобы правильно определить, какие из разрешенных и рекомендуемых изменений и дополнений целесообразны, нужно, в первую очередь, представить себе характер предстоящих соревнований и длину трассы. При этом следует учитывать, что в однодневных ралли автомобилем управляет только один водитель. В последние годы даже в трехдневных непрерывных соревнованиях предусматривается участок трассы, на котором спортсмены ведут автомобиль попеременно (в момент передачи руля второй водитель высаживается на контрольном пункте). Поэтому необходимо разместить все контрольные приборы так, чтобы ими можно было удобно пользоваться.

Для рационального оборудования автомобиля важно хотя бы приблизительно знать особенности маршрута (покрытие дорог, рельеф местности, расстояние между пунктами заправки), а также число и характер дополнительных соревнований или технических испытаний. Существенное значение для подготовки автомобиля имеет и время года. Если спортсмен предполагает, например, участвовать в зимних командных ралли (где разрешена неограниченная взаимопомощь членов команды), следует предусмотреть такие приспособления, как устройства для крепления жестких буксиров (позволяющие при буксировке двигаться со сравнительно высокими скоростями).

Всесторонняя подготовка к соревнованиям — залог успешного выступления в них спортсменов. Какие же рекомендации по подготовке «Москвичей» к ралли,

ПО ОПЫТУ СОРЕВНОВАНИЙ НА АВТОМОБИЛЯХ «МОСКВИЧ-407»



применимые в большинстве своем и для машин других марок, можно дать, основываясь на нашей практике?

Обычно расстояние между заправочными пунктами на трассе ралли превышает запас хода автомобиля «Москвич» с одной заправкой в основном баке. В связи с этим необходимо установить дополнительный бак. Желательно поместить его в багажник с левой стороны, обеспечив свободный доступ к заливному горловине.

Катушку зажигания и реле-регулятор при необходимости можно заменить во время соревнований. Для максимального ускорения замены желательно установить заранее вторую катушку на шпильке передней части кузова и второй реле-регулятор на левом брызговике. Расположить запасные приборы надо так, чтобы водитель сумел без труда быстро переключить провод.

Если автомобиль будет выступать в IV классе, предполагающим специальную подготовку, целесообразно снабдить его дополнительным стабилизатором поперечной устойчивости. Конструкция стабилизатора и места его крепления к каркасу заднего моста (балка) и к основанию кузова изображены на рисунке. Тorsion 1 диаметром 14,7 мм изготавливают из прутковой стали и термически обрабатывают. Штангу стабилизатора вставляют в разрезные резиновые втулки 3, скрепленные хомутами 4 с кронштейнами 2. Последние жестко скреплены с кожухами полуосей заднего моста электросварной (применять газовую сварку недопустимо). Свободные концы штанги посредством наконечников 5 с шарнирными пальцами соединены со стойками 6, которые пропущены через отверстия, просверленные в основании кузова (под задним сиденьем), и закреплены гайками через резиновые подушки 8 и стальные накладки 7.

Для соединения концов штанги стабилизатора с основанием кузова можно использовать стойки (в сборе) амортизаторов автомобилей «Москвич» моделей 410, 410Н и 411. Применение стабилизатора значительно повышает устойчивость движения с большими скоростями на поворотах, уменьшает углы кренов кузова, что особенно важно при горных и ипподромных гонках.

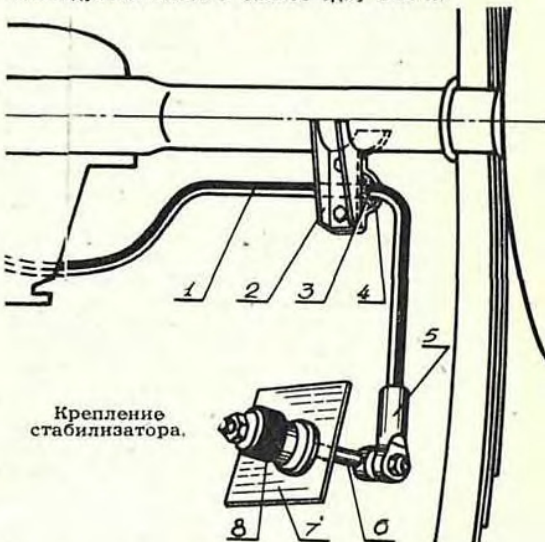
Какое дополнительное оборудование кузова следует рекомендовать? Прежде всего — опрыскиватель ветрового стекла. Целесообразно использовать стандартный опрыскиватель автомобиля «Волга» с ножным приводом насоса и с металлическим резервуаром для воды, устанавливаемым под капотом. Можно также применить имеющийся в продаже опрыскиватель с ручным приводом насоса и с резиновым резервуаром для воды. В этом случае последний размещают на левой боковине передней части кузова, а ручной привод — на панели приборов.

Зимой желательно устанавливать на полке под стеклом заднего окна кузова вентилятор, включаемый тумблером на панели приборов. Он нужен, чтобы предотвратить замерзание стекла. Для этой цели можно с успехом использовать электродвигатель МЭ-11 с вентилятором, применяемый в системе отопления кузова автомобиля «Москвич-407».

Остановки для замены колес с поврежденными шинами и тем более для ремонта их в пути часто служат причиной получения штрафных очков за несоблюдение графика движения. Вот почему важное значение для раллиста имеет надежность шин. Какие из них — камерные

или бескамерные, с каким рисунком протектора монтировать на колеса — вот вопросы, которые нередко задаются спортсменами. Ответ во многом зависит от характера трассы соревнований.

Бескамерные шины надежнее, так как не «боятся» мелких проколов. Зато они значительно труднее монтируются на ободе, а также счесть «чувствительны» к повреждениям и смятию кромки обода диска колеса, что нередко случается при движении с высокой скоростью на плохих дорогах. И все же для большинства трасс соревнований целесообразно применять бескамерные шины. Правда, рекомендуется иметь в запасе одну или две



сколько камер и удлиненные монтажные лопатки. Это позволит использовать поврежденное колесо даже при смятии обода.

Однако, если в соревнование включены ипподромные или горные гонки, применение бескамерных шин не может быть рекомендовано, т. к. при резких поворотах возможно нарушение их уплотнения на ободе.

Наилучшим, пожалуй, является рисунок протектора шины модели М-59. Как показала практика, он обеспечивает лучшую устойчивость автомобиля на скользкой дороге при высоких скоростях.

Применение шин, устанавливаемых на автомобиле «Москвич» моделей 410, 410Н и 411 (повышенной проходимости), может быть оправдано только в том случае, если большая часть трассы проложена по грунтовым дорогам, а соревнования проводятся осенью или зимой.

Итак, двигатель и механизмы шасси проверены, смазаны и отрегулированы. Теперь надо проконтролировать общее техническое состояние ходовой части (трансмиссии) и определить путь свободного качения («выбег») автомобиля по инерции с некоторой заданной начальной скорости до полной остановки. Но об этом — в следующей статье.

Инж. Р. ЧЕРТОВ,
мастер спорта СССР.

РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

В автомобильных кругах ряда стран за последние годы широко обсуждается одна, на первый взгляд, второстепенная проблема, которая, как свидетельствует опыт, на самом деле имеет большое практическое значение в автомобильном спорте и туризме. Речь идет о так называемых «ремнях безопасности», применение которых резко снижает травматизм при автомобильных происшествиях и почти сводит на нет смертельные исходы даже в тяжелых случаях аварий.

Собственно, время общих дебатов на эту тему, можно считать уже пройденным и существо проблемы на данном этапе состоит не в том, следует ли вообще применять «ремни безопасности» или нет, а в четком определении границ целесообразности их применения и в поисках наиболее эффективного решения конструкции, выбора материала и методов изготовления. Дело в том, что в ряде стран такие ремни уже довольно широко применяются. В Англии, например, создан первый «Клуб сторонников предохранительных ремней», объединивший на первых порах несколько десятков лиц, спасших себе жизнь благодаря их применению, а теперь насчитывающий более 7000 членов. В Швеции в 1958 году ремнями было оборудовано 6,7 процента имеющихся в стране автомобилей, а в 1960 году эта цифра возросла уже до 24,8 процента.

И, как водится, здесь не обошлось без «частной инициативы» с неизменно сопутствующей ей капиталистической рекламой, которая внесла в это дело элементы нездорового ажиотажа и всевозможных преувеличений. Заинтересованные в сбыте ремней фирмы усиленно пропагандируют «поголовное» их применение на автотранспорте (вплоть до городских такси и даже автобусов!), пытаясь изобразить «ремни безопасности», как некую панацею от всех опасностей, грозящих автомобилистам. В США губернатор штата Нью-Йорк издал распоряжение, согласно которому все продающиеся на территории штата автомобили должны, начиная с июня 1962 года, быть оборудованы ремнями безопасности. В некоторых странах влиятельные экономические круги энергично добиваются подобных же правительственных постановлений и даже пытаются навязать соответствующие решения и рекомендации международным автомобильным организациям.

Нетрудно увидеть во всей этой дея-

тельности преобладающие интересы коммерции и наживы. Но в то же время ясно, что при правильном, свободном от капиталистических воззрений, подходе к делу идея «ремней безопасности» таит в себе действительно реальные возможности снижения травматизма. Нельзя забывать, что речь идет о человеческих жизнях. Поэтому необходимо рассмотреть этот вопрос достаточно подробно и серьезно с тем, чтобы определить конкретные пути и границы использования «ремней безопасности» в нашей практике.

Тяжелые последствия автомобильных аварий наступают вследствие того, что, говоря несколько упрощенно, тело сидящего в автомобиле человека, движущееся с определенной скоростью (а именно, со скоростью автомобиля) наталкивается в момент аварии на жесткий, ставший практически неподвижным предмет, то есть на самый автомобиль, потерявший скорость в силу тех или иных причин. При этом возникают, в зависимости от достигнутой к моменту начала аварии скорости, весьма значительные усилия. Так, водитель и пассажиры автомобиля, налетевшего на дерево со скоростью 80 км/час, подвергаются воздействию силы инерции 1000 кг.

Этих высоких мгновенных нагрузок теоретически можно избежать, фиксируя положение тела человека на сиденье таким образом, чтобы оно вместе с автомобилем приобретало отрицательное ускорение, хотя бы в течение того промежуточного времени, которое затрачивается на деформацию металла кузова при ударе автомобиля, а кинетическая энергия тела человека переходила в работу деформации ремней. Разумеется, и в этом случае тело человека подвергается сильным нагрузкам, но живая сила воспринимается, во-первых, относительно большой поверхностью ремня, а кроме того, амортизируется за счет эластичности материала, из которого он изготовлен.

Что же представляют собой ремни, о которых идет речь и в чем состоят трудности их проектирования и изготовления?

Прежде всего следует сказать, что повсеместно признаны неудовлетворительными ремни, которые фиксируют на сиденье лишь нижнюю часть корпуса водителя или пассажира, т. е. так называемые «поясные ремни». Исследования показали, что они не только не предохраняют при резком торможении или

столкновении верхнюю часть корпуса, с силой выбрасываемой вперед, но могут причинить и дополнительный вред, способствуя повреждению нижних секций позвоночника и тазобедренных суставов. Поэтому речь может идти только о таких ремнях (или их комбинациях), которые удерживают при торможении либо весь корпус, либо, по крайней мере, его верхнюю часть.

На рисунке 1 показан наиболее распространенный сейчас диагональный ремень, основным преимуществом которого является простота устройства и пользования. Он, однако, имеет тот недостаток, что при серьезных авариях, связанных с опрокидыванием автомобиля, не гарантирует фиксации нижней части корпуса и, следовательно, не может быть признан полностью надежным. В то же время полностью надежная система, показанная на рисунке 2, уже довольно сложна и пользование ею возможно лишь с помощью специального руководства; во всяком случае, надевание таких ремней связано с известной потерей времени и, так сказать, чересчур «обстоятельно».

Тут уместно упомянуть, что при выборе оптимальной конструкции «ремней безопасности» не следует пренебрегать некоторыми психологическими факторами, связанными с их применением. Исследованиями, проведенными в Швеции, установлено, что из 1000 находившихся под постоянным наблюдением автолюбителей и спортсменов, оборудовавших свои машины «ремнями безопасности», более 180 были «замечены» в различных нарушениях, а именно — не систематически пользовались ими. Иными словами, водителю и пассажиру часто не хочется «возиться» с ремнями и чем сложнее конструкция этих ремней, тем сильнее сказываются подобные настроения. Нельзя не учитывать также, что конструкция, показанная на рис. 2, несколько связывает водителя, особенно при пользовании рычагами и кнопками, размещенными под щитком приборов (например, рычагом вентиляционного лючка на «Москвиче»), а при дальних поездках может явиться дополнительным фактором утомления. Во всяком случае, для пользования такой системой ремней требуется выработать уже какие-то новые привычки и навыки.

Вот почему наиболее приемлемым решением является система, показанная на рис. 3 и представляющая собой комбинацию поясного ремня с диа-

Рис. 1

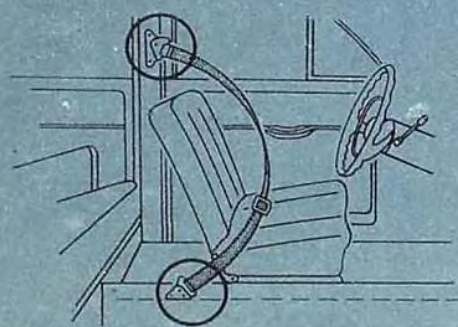


Рис. 2

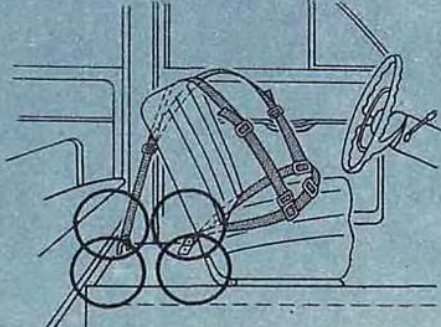
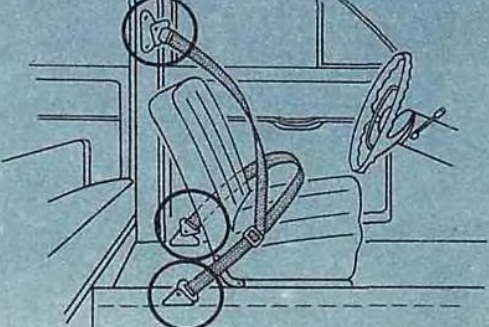


Рис. 3



гональным плечевым. Впрочем, и здесь существуют варианты, связанные в основном с выбором точек и методов крепления ремней. Так, среди утвержденных Британским Институтом Стандартов одиннадцати различных систем ремней имеется семь комплектов, состоящих из поясного и плечевого ремней, три комплекта, состоящих из поясного и диагонального ремня, прикреплённого к стойке двери, два комплекта с креплением ремней к полу и т. д.

Выбор мест крепления при проектировании различных систем «ремней безопасности» оказался далеко не простой конструкторской проблемой. Дело в том, что наиболее эффективное крепление ремня переднего сиденья на уровне верха этого сиденья в большинстве выпускаемых стандартных кузовов типа седан практически невозможно. Крепление ремня к полу в точке, отнесенной возможно дальше назад, обеспечивает большую свободу для ног водителя, но имеет ряд недостатков. Стойки же дверей, к которым можно осуществить крепление, гораздо более уязвимы при аварии, чем жесткие штамповки пола.

Выход из этих трудностей лежит в компромиссных конструктивных решениях, а также в соответствующем подборе материалов для изготовления ремней. По британскому стандарту, например, предохранительные ремни должны отвечать следующим основным требованиям: наименьшее усилие на разрыв — 1020 кг для плечевого ремня, 1360 кг для поясного и 1815 кг для полного комплекта ремней; удлинение ремня не должно превышать 25 процентов под нагрузкой 1020 кг для поясных ремней и 624 кг — для плечевых.

Таковы основные проблемы, связанные с применением «ремней безопасности». Нетрудно увидеть, что для нашей отечественной промышленности, располагающей кадрами опытных конструкторов и большим выбором материалов, решение этих проблем не составит особого труда. Актуальность же их очевидна. При тех масштабах развития автомобильного спорта и туризма, которые достигнуты в СССР, внедрение «ремней безопасности» становится делом насущным и поистине неотложным. Автомобильный комитет ФАМС уже сделал первые шаги в этом направлении, накопив некоторый опыт применения «ремней безопасности» в соревнованиях прошлого года. Думается, что в спорте, особенно на кольцевых гонках и ралли, которые за последнее время приобретают все больше скоростных элементов, такая практика должна стать повсеместной.

В нашей стране, благодаря большим средствам, расходуемым государством на строительство дорог и повышение безопасности движения, аварийность далеко не столь велика, как, например, в США, в Италии, в Швеции и других капиталистических странах. Но у нас существуют другие критерии для оценки мероприятий, направленных на благо людей. Провозглашенный КПСС гуманистический принцип «Все для человека» и в данном конкретном случае является руководством к действию — удобные и надежные «ремни безопасности» должны прочно войти в быт советских автомобилистов.

Инж. Ю. КЛЕМАНОВ.

ВАШЕ МНЕНИЕ?

Обсуждается Спортивный Кодекс ФИА

Международная автомобильная федерация (ФИА) в связи с частыми катастрофами во время автомобильных гонок проводит различные мероприятия, направленные к обеспечению безопасности в автомобильном спорте. Специальные комиссии ФИА изучили все гоночные трассы и дали конкретные рекомендации по их улучшению. Предъявлены более жесткие требования к организаторам гонок в отношении размещения публики и обеспечения должного порядка. Новые требования предъявлены также к конструкции отдельных узлов и агрегатов автомобилей.

Сейчас спортивная комиссия ФИА работает над улучшением Правил судейства и использования сигнальных флагов во время соревнований. В основе этой работы лежат предложения, внесенные Автомобильным Клубом Франции. Вот в чем они заключаются.

1. На трассе гонок должны быть контрольные посты, количество которых определяется ее конфигурацией и протяженностью. Обязательное условие — видимость одного поста другим с тем, чтобы можно было передавать сигналы флагами и контролировать всю трассу гонок.

2. Все контрольные посты (судьи на дистанции) должны иметь телефонную или радиосвязь с главным судьей соревнований.

3. Судьи на контрольных пунктах обязаны выполнять указания главного судьи и информировать его о всех происшествиях, состоянии трассы и погоды, поведении гонщиков и публики; предупреждать гонщиков посредством сигнальных флагов о состоянии дороги, обгоне, опасности и т. п.; быстро ликвидировать опасные места (например, если на дороге разлитое масло, его нужно засыпать абсорбирующим материалом, таким, как цемент).

4. На наиболее ответственных контрольных пунктах должно быть не менее 5 судей (старший судья, его помощник и три судьи). Один из судей, используемый только для сигнализации, должен иметь комплект флагов.

Сигнализация флагами уделяется особое внимание. При этом предлагается следующее их значение: неподвижный флаг — предупреждение об изменении на трассе, когда нужна большая внимательность и осторожность, подвижный (с размахиванием) — трасса представляет опасность и необходимо снизить скорость. Два флага, выброшенные одновременно, — опасность очень большая, двигаться можно, но очень осторожно.

Рекомендуется применять следующие флаги.

Голубой (как и в кодексе ФИА): неподвижный — за вами близко автомобиль; подвижный — вас обгоняет автомобиль. Естественно, что голубой флаг применяют только в том случае, если впереди идущий автомобиль явно мешает обгону. Многие гонщики из тактических соображений «сидят на хвосте» своего конкурента, в этом случае сигнал не нужен. Однако гонщики, выступающие на слабо подготовленных автомобилях, должны быть предупреждены о том, что их нагоняют лидеры и нужно уступить дорогу.

Белый флаг вывешивается по указанию главного судьи на всех контрольных пунктах трассы, если на ней находится автомобиль, не участвующий в соревнованиях (скорая помощь, пожарный, автомобиль начальника дистанции и т. п.). Как только он покидает трассу, флаги убираются. На участке, где находится автомобиль, судья размещает белый флаг.

Желтый флаг — сигнал опасности. Он может быть временным или постоянным, неподвижным или подвижным — в зависимости от состояния трассы. Этот сигнал означает: частичное загромождение трассы, пожар, вспыхнувший вблизи от нее, возможное появление публики на трассе и т. п. Обычно тот контрольный пост, вблизи которого имеется препятствие, сигнализирует подвижным флагом, а пост, расположенный перед ним, — неподвижным.

Если опасность на трассе устранена, то на контрольном пункте, где подавался подвижный сигнал желтым флагом, вывешивается неподвижный зеленый флаг, а желтый неподвижный флаг на предыдущем пункте убирается. Зеленый флаг должен находиться на этом пункте, пока гонщики не пройдут двух кругов.

Желтый флаг с вертикальными и красными полосами означает, что на трассе разлитое масло. Если этот участок представляет большую опасность, то около него необходимо подавать сигнал подвижным флагом, а на предыдущих пунктах — неподвижным. Если масло удалось убрать, то вывешивается зеленый флаг, как и в предыдущем случае на время прохождения гонщиками 2-х кругов.

Два желтых флага (подвижные) — сигнал очень большой опасности. Он подается в том случае, если нужен сигнал красным флагом, но на это нет разрешения главного судьи. При сигнализации двумя флагами на остальных пунктах подается сигнал одним неподвижным флагом.

Красный флаг, означающий полную остановку, можно использовать только по распоряжению главного судьи соревнований. Чтобы приказ о подаче этого сигнала исходил действительно от главного судьи, на каждом контрольном пункте имеется запечатанный пакет с паролем. Перед тем, как дать распоряжение о сигнализации красным флагом, главный судья объявляет пароль.

Стартовый флаг — флаг государства, на территории которого проводятся соревнования (в СССР следует применять флаг союзной республики). После того, как начальник дистанции открывает трассу и убедится, что все готово к соревнованиям, он сообщает об этом главному судье и передает ему стартовый флаг. Главный судья вручает флаг старту.

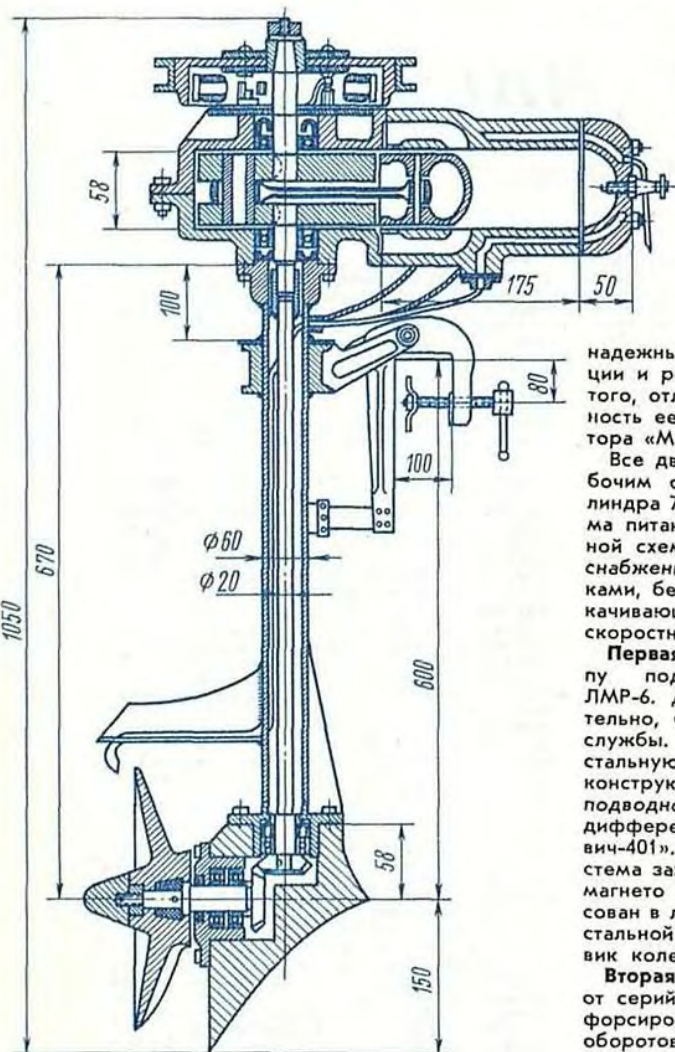
Вот те основные положения, которые предлагаются Автомобильным Клубом Франции как основа для обсуждения нового спортивного кодекса ФИА. Многие из них известны в нашей стране, а некоторые являются новыми. Автомобильный комитет ФАМС просит спортсменов-гонщиков и судей по автомобильному спорту высказаться по этому вопросу.

Все предложения и замечания будут учтены Автомобильным Комитетом как при совершенствовании отечественных Правил по автомобильному спорту, так и при обсуждении нового спортивного кодекса ФИА.

Автомобильный спорт должен быть безопасным — таково важное условие его дальнейшего развития.

Л. АФАНАСЬЕВ,
председатель Автомобильного
комитета ФАМС СССР, член
международной спортивной
комиссии ФИА.

ПОДВЕСНЫЕ



Первая модель.

На рисунках вы видите подвесные моторы. Они изготовлены на базе стандартных деталей широко распространенного тракторного пускового двигателя ПД-10, развивающего 10 л. с. при 3500 об/мин. В основу их конструкции положены готовые коленчатые валы в сборе, цилиндры, головки, поршни, кольца, сальники и поршневые пальцы. Часть деталей использована от отечественных мотоциклов.

Сразу оговоримся: ни один из моторов не может сравниться по удобствам в эксплуатации с таким лодочным двигателем, как «Москва». Они тяжелее его, менее компактны, не имеют специальных пусковых устройств, первые две модели издадут довольно сильный шум. Но вместе с тем эти двигатели заслуживают, на наш взгляд, внимания водномоторников.

Прежде всего двигатели конструктивно просты. Их можно изготовить в небольшой мастерской. В то же время они

Многие любители водно-моторного спорта и туризма разрабатывают собственные конструкции мотолодок, катеров, двигателей. Они изобретают, ищут, экспериментируют. Примером таких поисков могут служить и работы читателя нашего журнала В. Бахтарова (Курахово, Донецкая обл.). Он сконструировал и построил три модели подвесных лодочных моторов. Ниже мы помещаем его статью о конструктивных особенностях двигателей.

надежны в работе, удобны в эксплуатации и ремонте. Третья модель, кроме того, отличается легким пуском, а мощность ее больше, чем у подвесного мотора «Москва».

Все двигатели одноцилиндровые с рабочим объемом 346 см³. Диаметр цилиндра 72 мм, ход поршня 85 мм. Система питания выполнена по конструктивной схеме мотора «Москва». Двигатели снабжены отдельными топливными баками, бензонасосами и шлангами с подкачивающей грушей. Охлаждение — от скоростного напора.

Первая модель спроектирована по типу подвесного лодочного мотора ЛМР-6. Двигатель форсирован незначительно, что обеспечивает высокий срок службы. Выхлопные газы отводятся в стальную дейдвудную трубу сварной конструкции. Шестерни для редуктора подводной коробки использованы от дифференциала автомобиля «Москвич-401». Карбюратор — от ПД-10. Система зажигания состоит из маховичного магнето К-1Б, маховик которого впрессован в латунный корпус с приклепанной стальной муфтой для посадки на хвостовик коленчатого вала.

Вторая модель значительно отличается от серийных моторов. Двигатель более форсирован по степени сжатия и числу оборотов. В его конструкцию включен редуктор, состоящий из трех цилиндрических шестерен. Применение дополнительного редуктора позволяет использовать стандартное тракторное магнето М-24 и понизить число оборотов вертикального валика. Это благоприятно отражается на работе конической пары подводной коробки.

Вращение коленчатого вала осуществляется посредством зубчатой пары с отношением 0,67 и передается на среднюю шестерню, а от нее — на вертикальный трансмиссионный вал и валик магнето.

Несколько необычное размещение конических шестерен подводной коробки объясняется стремлением сохранить нужное направление вращения гребного вала.

Отработавшие газы орошаются водой, поступающей из рубашки цилиндра. опережение зажигания осуществляется поворотом рукоятки на крышке магнето, связанной с диском прерывателя.

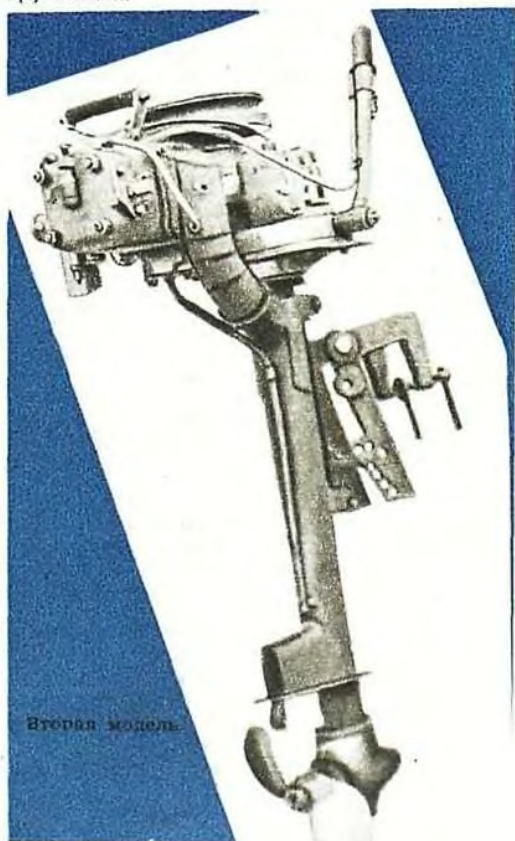
Третья модель изготовлена по схеме ранее выпускавшегося мотора ЛМ-1 с использованием всей его нижней части.

Двигатель форсирован до 14 л. с. при 4700—4950 об/мин. Моторная головка сделана из алюминия. Конструкция ее иная, чем у ЛМ-1. Впускное окно ци-

линдра находится в вертикальной плоскости. Несколько изменен цилиндр. Внутреннее сечение окна доведено до 30 мм, перегородка, разделяющая впускной канал цилиндра, спилена на «острие». Остальные окна и каналы выполнены по схеме спортивного мотоциклетного двигателя ИЖ-50.

На двигателе установлен переделанный карбюратор типа К-23 с падающим потоком. Для уменьшения его размеров изготовлена новая смешивательная камера и срезан фланец крепления воздухоочистителя. Управление дроссельной заслонкой осуществляется вращающейся рукояткой на румпеле. Диаметр диффузора 29 мм. Для подбора наиболее выгодного качества смеси без разборки карбюратора в конструкцию главного дозирующего устройства введена специальная игла.

Коленчатый вал вращается в одном роликовом и двух шариковых подшипниках. Чтобы использовать вал двигателя ПД-10 без переделки, на его нижний конец наварена муфта с квадратным отверстием для хвостовика вертикального промежуточного валика, сделанного из пружинной стали с большим углом закручивания.



Вторая модель.

Для уменьшения шума выхлопа установлен глушитель. Кроме того, имеется дроссельная заслонка с рукояткой, при открывании которой основная масса отработавших газов, минуя подводную часть, свободно выходит в атмосферу. Дроссельную заслонку выпускной системы открывают и тогда, когда требуется получить от двигателя полные обороты, так как проходное сечение всей системы недостаточно для рабочего объема 346 см³.

Для разгрузки дейдвудной трубы трубка удлинена до 290 мм. Вертикальный валик подводной части выполнен заодно с шестерней — это исключает поломку ступицы малой конической шестерни, имеющей небольшие размеры.

Система зажигания батарейная. Она состоит из маховичного динамо переменного тока мощностью 15 Вт, селенового выпрямителя, щелочного аккумулятора. Аккумулятор и выпрямитель размещены в специальном ящике и посредством четырехжильного кабеля связаны с панелью на двигателе. Кулачок прерывателя установлен непосредственно на шейке коленчатого вала. Переже-

В. БАХТАРОВА

ние зажигания осуществляется поворотом диска, на котором находятся прерыватель и катушки динамо. Батарейное зажигание обеспечивает более сильное искрообразование при пусковых оборотах мотора.

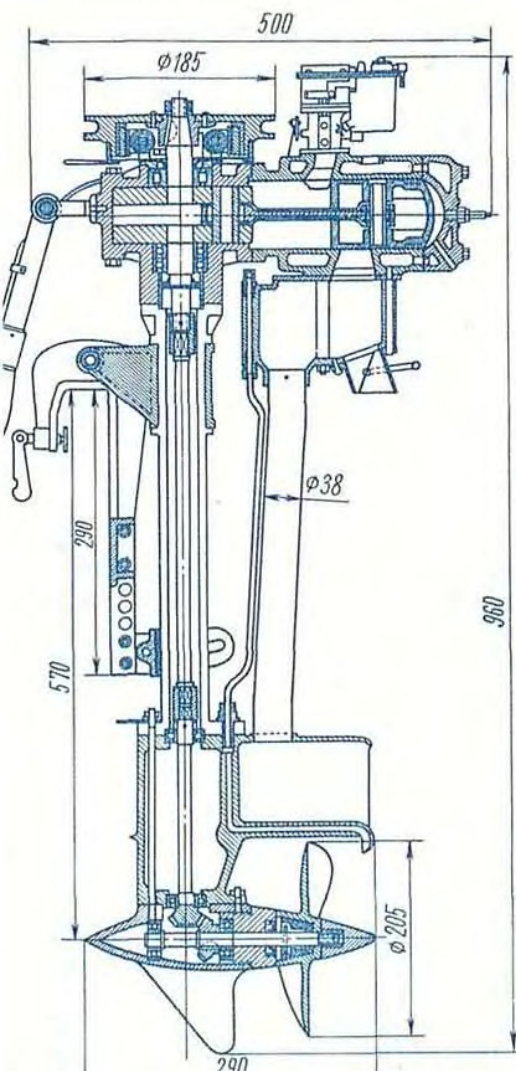
Маховик литой латунный. После сборки его с магнитами он тщательно балансируется. Для отсоединения аккумуляторного ящика от двигателя предусмотрено быстродействующее штепсельное устройство.

Эксплуатация двигателей показала, что они могут быть использованы для туристских и прогулочных мотолодок и катеров. Вторая модель отработала примерно 300 часов, а третья — около 500. Обе они находятся в хорошем состоянии.

Техническая характеристика моторов

Показатели	Модели		
	1-я	2-я	3-я
Тип двигателя	Двухтактный карбюраторный с кривошипно-каменной продувкой		
Максимальная мощность, л. с.	10	12	14
Максимальное число оборотов двигателя	3800	4200	4950
Вес, кг	42	40	36
Степень сжатия	6,2	7,5	8,5
Тип карбюратора	K-16	K-16	K-21
Передаточное число редуктора	—	1,46	1,41
Диаметр винта, мм	220	220	201
Шаг винта, мм	220	220	241
Расстояние от транца до оси винта, мм	600	600	571

Третья модель.



СОВЕТЫ бывалых

ЗАДЕЛКА ТРЕЩИН БЛОКА ЦИЛИНДРОВ

Закладка в домашних условиях трещин в блоках цилиндров двигателя, изготовленных из сплава алюминия, до настоящего времени сводилась в основном к постановке заплат, металлизации и пайке. Однако эти операции довольно сложны и не всегда под силу автолюбителям, которые чаще всего располагают тисками и небольшим набором сверл, метчиков, лерок.

Мною для ремонта алюминиевого блока цилиндров автомашины «Волга» была с успехом применена шпаклевка на клею БФ-2.

Вертикальная трещина блока имела длину около 70 мм. Она находилась между первым и вторым цилиндром с правой стороны двигателя. Ремонт проводился без снятия двигателя с шасси автомобиля.

Вначале я снял выхлопной коллектор с карбюратором и генератор. Концы трещины были засверлены и в отверстиях нарезана резьба М-4. Затем на поверхность винтов М-4 я нанес слой клея БФ-2 и просушил его в течение двух минут. Винты завернул до отказа в блок, а их выступающие части зачистил напильником. Место трещины также было зачищено и промыто бензином для полного удаления жира.

Затем я смочил жгут хлопчатобумажных ниток в клею БФ-2 и уложил его в трещину. Зачищенное место смазал клеем и просушил в течение 30—40

минут электрической лампой для инфракрасной сушки деталей. Впадину заполнил шпаклевкой, изготовленной на основе клея БФ-2. Заполнителем служили мелкие алюминиевые опилки (шпаклевка изготавливается за несколько минут до нанесения. Она представляет собой кашицеобразную массу, быстро сохнущую на воздухе). Сушка продолжалась 2 часа. После этого я нанес слой клея по шпаклевке и снова просушил его в течение часа.

На следующем этапе были последовательно наложены три заплатки из тонкой материи, смоченной в клею БФ-2. Перед наложением заплатки стенка блока смазывалась клеем и подсушивалась в течение 1—2 минут.

После ремонта поврежденное место два часа прогревалось электрической лампой. Затем система охлаждения двигателя была заполнена водой, ремень вентилятора снят, двигатель был заведен и работал до тех пор, пока температура воды в системе охлаждения не поднялась до 90°. На этом ремонт был закончен.

Предложенный метод не требует больших затрат и сложного оборудования и поэтому может быть рекомендован всем автолюбителям.

Г. ВЕРГЕЛЕС,
автолюбитель.

г. Борисов

О знаках, методике и водительской практике

СОВЕТЫ ПРЕПОДАВАТЕЛЮ

Дорожные сигнальные знаки. Кто из преподавателей курса «Правила движения транспорта» не сталкивался при изучении этой важной темы с многочисленными вопросами, ответы на которые требуют и методического мастерства, и личного опыта, и определенных наблюдений из шоферской практики? Мало только объяснить курсанту значение того или иного знака, надо, раскрыть, как должен поступать водитель в конкретно складывающейся обстановке движения. Нередко, неумение принимать быстрые и решительные меры в реальной обстановке является причиной различных дорожно-транспортных происшествий.

В этих заметках мне хотелось бы поделиться некоторым опытом преподавания названной темы.

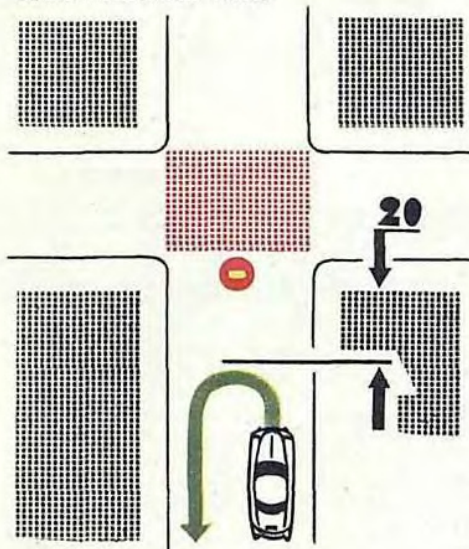


Схема 1.

Приступая к изучению дорожных сигнальных знаков, следует вначале рассказать курсантам об общей системе и группах знаков, объяснить их функции. Их у знаков несколько: предупреждать о приближении к опасному участку, вводить ограничения, непредусмотренные правилами и имеющиеся местные значения, информировать об обстановке движения и ориентировать водителей и пешеходов.

В соответствии с этим все знаки разделены на четыре группы: предупреждающие, запрещающие, предписывающие и указательные.

При изучении группы предупреждающих знаков преподаватель должен прежде всего остановиться на том, что является общим и характерным для всей группы в целом, т. е. на их значении и расстоянии установки от места опасности, о котором они предупреждают водителя. Твердо знать это рас-

стояние водителю совершенно необходимо для того, чтобы суметь своевременно принять меры предосторожности и снизить скорость движения. Предупреждающие знаки на загородных дорогах устанавливаются за 150—250 метров от места опасности, а в городах и других населенных пунктах — за 40—50 метров. Знаки «Железнодорожный переезд без шлагбаума», «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» и «Пересечение с главной улицей или дорогой» за городом обязательно дублируются вторым знаком за 40—50 метров до места опасности. Необходимо также иметь в виду и то, что стандартные предупреждающие знаки могут дополняться и другими, как, например, знак «Перелет на небольшой высоте» (с символическим изображением самолета), который устанавливается в районе аэродрома для предупреждения водителей о возможном появлении над дорогой на низкой высоте самолета.

Как же должен вести себя водитель, увидев один из предупреждающих знаков? Отрезок пути от установленного знака до места фактической опасности требует особого внимания и подготовки к проезду опасного участка. В этом смысл «предупреждения», в этом его значение. С соблюдением таких мер водитель может на этом участке маневрировать и даже совершать обгон, не забывая, однако, что он должен обеспечить полную безопасность движения транспорта и на него может лечь ответственность за происшествие.

Вот, скажем, знак «Дети». Водителю следует учитывать, что ребенок не может осмысленно ориентироваться в складывающейся обстановке. Игры, шалости детей могут явиться причиной аварийной обстановки. Поэтому, увидев этот знак, водитель обязан двигаться так, чтобы быть готовым немедленно остановить автомобиль, если на проезжей части дороги внезапно появится ребенок.

Если этот рассказ проиллюстрировать конкретным и поучительным примером из практики, показать, что нужно было сделать для предотвращения несчастного случая, — цель занятия будет достигнута, учащиеся твердо усвоят материал, а главное, поймут, что требуется от них в сложившейся обстановке.

Рассказывая о знаках «Поворот направо», «Поворот налево» или «Извилистая дорога», следует специально подчеркнуть необходимость обязательного снижения скорости. Ведь на поворотах ввиду возникновения центробежной силы легко может произойти занос и опрокидывание автомобиля. Двигаться с пониженной скоростью, обеспечивающей безопасность, надо еще и потому, что на поворотах, как правило, отсутствует достаточная видимость. А какой должна быть эта скорость? Такой, чтобы суметь остановить автомобиль на

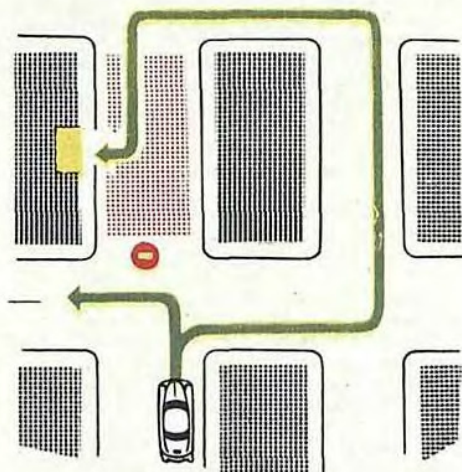


Схема 2.

расстоянии меньшем, чем расстояние видимости. Скажем, видимость перед поворотом 80 м — скорость движения на сухом асфальте не более 50 км/час. При этом учитывается, что появившийся из-за поворота автомобиль проходит за это время навстречу определенный участок пути.

Конечно, надо принять и другие меры предосторожности: двигаться, придерживаясь правой стороны, у непросматриваемых участков подавать, если это разрешено, звуковые или световые сигналы. Однако, как показывает практика, большинство нарушений в зонах поворотов происходит из-за превышения скорости. Снизить ее до необходимых пределов — главное, что должен сделать водитель.

Преподаватель должен сообщить курсантам, что, если на закруглении имеется ответвление дороги, то поворота-

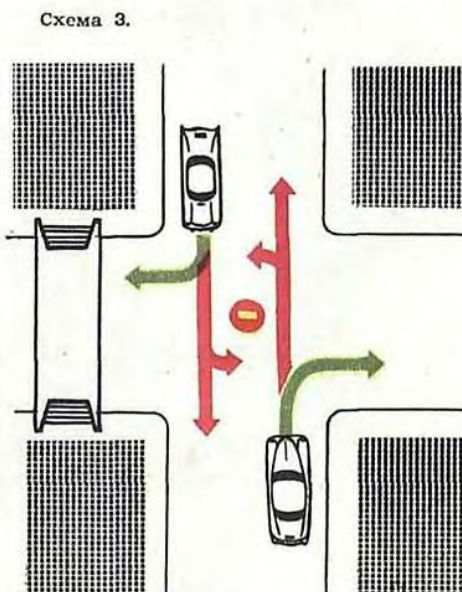


Схема 3.

чивать направо можно всегда, а налево — лишь при видимости в обоих направлениях не менее чем на 100 метров.

Нужно привлечь внимание учащихся к способу установки знака «Двухстороннее движение», четко объяснить, как должен вести себя водитель на этом участке движения, и пояснить, кто имеет право преимущественного проезда в местах затрудненного разезда встречного транспорта, перед которыми установлен знак «Сужение дороги». Замечу, кстати, что при зачетах учащиеся именно по этим знакам чаще всего дают неправильные ответы.

Переходя к объяснению запрещающих и предписывающих знаков, надо сразу подчеркнуть, что их указания являются обязательными для водителей. Смысл знаков легко усваивается, поэтому преподаватель больше времени должен потратить на разъяснения зон действия этих знаков, при различных вариантах их установки. Еще лучше воспринимается материал, если преподаватель приводит конкретные случаи из жизни, из водительской практики.

К примеру, каковы действия водителя у знака «Везд запрещен»?

Если знак установлен перед перекрестком, то любой выезд автомобилей на перекресток категорически запрещен. Водитель обязан за 20 метров до него повернуть машину в обратном направлении (схема № 1). Так же следует поступить, если знак установлен в глубине проезда.

Когда знак находится за перекрестком, автомобильное движение по улице до ближайшего пересечения закрыто. Подъезд к объекту, расположенному в пределах этого квартала, возможен лишь с другого конца улицы (схема 2).

И, наконец, когда знак вывешен перед отдельным сооружением въезжать под этот знак нельзя. В одном из вариантов знак может быть установлен перед сооружением в поперечном направлении. В этом случае водитель должен знать, что прямое движение и левые повороты из прилегающих к сооружению проездов запрещены. Двигаться можно только направо (схема 3).

Необходимо объяснить курсантам, что пять запрещающих знаков — II. 1, 8, 9, 18, 21 — имеют самостоятельные зоны действия, а остальные — 8 общих зон, определяемых в зависимости от места установки знака: перед перекрестком, в начале или глубине проезда, перед сооружением и т. д.

Указательные знаки не вызывают особых трудностей при изучении, но все же следует обратить внимание на такие из них, как «Место стоянки» и «Место поворота для движения в обратном направлении».

Говоря о первом, надо рассказать курсантам, как может располагаться транспорт на стоянке и какие таблицы могут дополнять знак; объясняя второй — подчеркнуть различие в значении на улицах с запрещенными и разрешенными левыми поворотами.

Кроме того, надо специально пояснить, как должен поступать водитель при различных способах установки знаков «Главная улица или дорога» и «Конец главной улицы или дороги».

Когда курсанты получают достаточно прочные представления о знаках вооб-

ще и о каждом в отдельности, можно переходить к классным упражнениям. Для них надо широко использовать карты перекрестков, стенды, макеты населенных пунктов и отдельных участков улиц и дорог (желательно тех, на которых курсанты обучаются практическому вождению), настольные макеты знаков и транспортных средств. Этими упражнениями преподаватель закрепляет знания учащихся. Вот примерный перечень вопросов: Каково расстояние установки предупреждающих знаков на дорогах и в городе? (Сосредоточить внимание на знаках 1, 2, 3, 4, 8, 12 и 17). Когда применяются дублирующие знаки? Что запрещается делать водителю в местах опасности? Какова зона действия запрещающих знаков? (Особенно II. 1, 3, 10). Какова зона действия знака «Только прямо» и маневры, выполняемые при этом знаке?

В каких случаях применяется знак «Место поворота для движения в обратном направлении»? Возможен ли поворот налево при этом знаке?

Когда применяются дополнительные средства к знакам и что они обозначают?

Рекомендуем обратить также внимание на знаки II. 8, 9, 14, 18; III. 4 и IV. 1. При пояснении знака IV. 1 обязательно следует объяснить зоны его действия и способы расположения.

Преподаватель должен отработать с курсантами в ряд упражнений с одновременным использованием знаков, указателей и линий безопасности. Например: при въезде в улицу установлен знак «Движение только прямо». Затем на пути следования встретился знак «Конец ограничения». Можно ли за знаком повернуть налево? Ответ: поворот делать нельзя, так как знак «Конец ограничения» отменяет действия только знаков запрещающей группы.

Перед местом разворота, обозначенным линиями безопасности, установлен знак «Движение только прямо». Можно ли производить разворот? Ответ: разворот запрещен, так как водитель в таких случаях подчиняется знаку или указателю.

Закончив изучение дорожных сигнальных знаков, курсанты могут начинать практические занятия по вождению автомобиля. Чтобы предупредить дорожные происшествия, обеспечить уверенность в действиях курсантов и эффективность обучения, приступать к вождению раньше не рекомендуется.

Каждое упражнение по вождению автомобиля должно способствовать закреплению и углублению знаний по правилам движения транспорта. Поэтому преподаватель этого предмета и шофер-инструктор должны работать в тесном контакте, взаимно информировать друг друга об успеваемости курсантов, разрабатывать маршрутные карты, отвечающие требованиям ОРУД-ГАИ и повторяющиеся на практике материал, пройденный в классе.

Тесная связь обучения с жизнью, с практическими занятиями, решение различных задач по Правилам движения в конкретной реальной обстановке будут способствовать дальнейшему повышению качества подготовки водительских кадров.

Р. ГЕТМАНОВ,
инженер-инструктор.

*По следам
одного письма*

ОТПИСКА ИЗ КЕМЕРОВО

В редакцию обратился спортсмен-перевозчик Б. Любин. Он рассказал в своем письме о том, как в Прокопьевске (Кемеровская область) постепенно заглох мотоспорт.

Еще несколько лет назад, писал Б. Любин, в городе проводились соревнования. В них участвовало по 25—30 спортсменов на собственных мотоциклах. Организаторами этих соревнований были общественники. Теперь актив распался. У одних вышли из строя машины, другим надоело слушать пустые, не подкрепленные делом обещания работников автомотоклуба «принять меры к повышению уровня спортивной работы». Спортивная жизнь в клубе замерла.

Автор письма называл и главного виновника развала мотоспорта — начальника Прокопьевского АМК т. Филатова, который заявил, что «гонять на мотоциклах нет ничего интересного», выжил из клуба под разными предлогами ведущих спортсменов.

Получив это письмо, редакция попросила Кемеровский областной комитет ДОСААФ на месте проверить факты и, если они подтвердятся, восстановить мотоспорт в правах в г. Прокопьевске.

Из обкома пришел ответ, который заслуживает того, чтобы основная его мысль была приведена здесь полностью, слово за слово.

«Факты, указанные в письме, частично подтвердились, — сообщил нам председатель обкома ДОСААФ тов. Шаравин. — Начальник клуба т. Филатов в силу дорожающей техники недостаточное внимание уделяет развитию мотоспорта, лично допускает грубость к подчиненным».

Многое в этом ответе вызывает, мягко говоря, удивление. Оказывается, виной всему «дорожающая техника». Но разве мотоциклы в Прокопьевске дороже, чем в других городах, где мотоспорт развивается успешно? Или, может быть, клубу не выделялись мотоциклы? Нет, дело не в этом.

В письме т. Любина приведен такой факт. В клуб пришел новый мотоцикл, но получил его не спортсмен, а работник прокопьевского ГАИ — «человек далекий от спорта, но нужный начальнику АМК». В другой раз Совет клуба единогласно постановил закрепить два новых мотоцикла за лучшими спортсменами-разрядниками. Начальник гневно перечеркнул протокол Совета и отдал машины «своим людям». Был случай, когда Филатов списал вполне исправный мотоцикл М-72 и купил его сам за 80 рублей.

В письме тов. Любина речь шла о конфликте руководителя с общественным активом. В ответе же все сводится к взаимоотношениям начальника и подчиненных («лично допускает грубость к подчиненным»). Любин писал, что в Кемерове не реагировали на сигналы спортсменов. Но в ответе об этом нет ни слова.

Приходится лишь удивляться тому, что все эти факты в ответе обкома ДОСААФ обойдены молчанием. И хотя в заключение говорится, что «тов. Филатов предупрежден о недопущении подобных явлений и обязан президиумом городского комитета ДОСААФ развивать массовый спорт в городе Прокопьевске», ответ обкома воспринимается, как формальная отписка, как попытка выгородить заправявшегося начальника.

КОНТРОЛЬ ТЕПЛООВОГО РЕЖИМА ДВИГАТЕЛЯ

Редакция получает от владельцев мотоциклов много писем с вопросами о контроле теплового режима двигателя. В частности, В. В. Кириллов (Ижевск) интересуется, какое значение имеет прогрев двигателя после пуска зимой, надо ли утеплять цилиндры, как контролировать температуру головки, что считать нормальным тепловым режимом цилиндра.

На эти вопросы отвечает инженер А. Силкин.

Тепловой режим работы двигателя имеет большое практическое значение, особенно в холодное время.

Известно, что пуск и работа двигателя при низкой температуре повышают износ цилиндра и подшипников из-за увеличения силы трения и в результате коррозионного воздействия продуктов сгорания. При температуре цилиндра ниже 65° на его стенках конденсируются кислоты (они образуются от взаимодействия продуктов сгорания с парами воды), вытравливающие рабочую поверхность цилиндра. Таким образом, если двигатель какое-то время работает при температуре цилиндра менее 65° , повышенный износ неизбежен. Поэтому в холодное время надо обеспечить быстрый прогрев двигателя. У двухтактного двигателя с воздушным охлаждением температура цилиндра во время работы должна быть не ниже 70° .

При движении мотоцикла на большой скорости возможно местное переохлаждение цилиндра и головки. Вследствие этого резко увеличиваются потери тепловой энергии на охлаждение и снижается индикаторный коэффициент полезного действия двигателя. Чтобы избежать износа поршневой группы и снижения тепловых потерь, следует прикрывать переохлаждающиеся места или установить специальный дефлектор.

Дефлектор (капот) ограничивает доступ воздуха к переохлаждающимся местам цилиндра и защищает свечи от снега. Кроме того, подогретый между ребрами воздух направляется на карбюратор, обеспечивая нормальные условия его работы при низкой температуре.

Размеры дефлектора определяют в зависимости от конструкции двигателя. Оптимальную форму его можно подобрать, измеряя температуру в разных точках цилиндра при помощи прижимных термопар. Замер температуры в данном случае основан на свойстве получать некоторую электродвижущую силу при нагревании двух спаянных концов проволоки из разных сплавов. Для этой цели используются типы термопар: медь-константановые, железо-константановые, хромель-копелевые и др.

КАК ПРЕДОХРАНИТЬ КУЗОВ ОТ КОРРОЗИИ

Иногда на кузовах легковых автомобилей даже после продолжительной эксплуатации появляются пятна коррозии. Одна из причин этого явления — некачественная подготовка поверхности кузова к окраске.

В СССР и за рубежом широко применяют различные растворы для химической обработки металлических поверх-

ности. На рис. 1 приведена схема термопары, используемой в лабораторных условиях. При замере температуры в какой-либо точке цилиндра применяются термопары с компенсацией холодного спая добавочным сопротивлением. Такое сопротивление монтируют в корпусе датчика или непосредственно в милливольтметре, протарированном вместе с проводом в градусах.

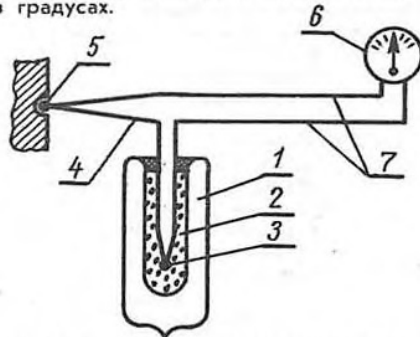


Рис. 1. Схема приспособления для замера температуры головки цилиндра в стационарных условиях: 1 — термос; 2 — вода со льдом; 3 — холодный спай; 4 — константановая проволока; 5 — горячий спай (место замера температуры); 6 — термометр; 7 — медная проволока.

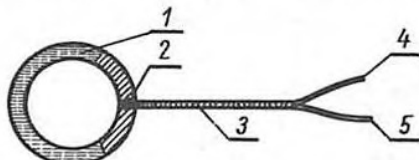


Рис. 2. Схема приспособления для замера температуры головки цилиндра под свечей: 1 — шайба; 2 — место крепления горячего спая; 3 — изоляция проводов; 4 и 5 — подключение к термометру.

Температура головки цилиндра измеряется под свечей. Для этой цели используется также прижимная термопара, встроенная в шайбу (рис. 2). Шайбу изготавливают из красной меди, в ней высверливают канавку для зачеканивания горячего спая. Кольцевую термопару ставят под резьбу свечи (вместо свечной шайбы) и прижимают к головке.

Температура головки цилиндра под свечей при работе двигателя на максимальной мощности колеблется (по экспериментальным данным) от 150 до 200° . Нормальные условия работы двигателя нарушаются не только переохлаждением, но и перегревом его. Например, если температура головки цилиндра превысит $230-235^{\circ}$, может возникнуть детонация. Кроме того, при столь высокой температуре резко снижается прочность головки. В результате появляются остаточные деформации — коробление головки на плоскости стыка ее с цилиндром. Контроль за температурным режимом цилиндра позволит избежать и это явление.

Инж. А. СИЛКИН.

тора химических наук профессора И. В. Кротова разработан метод суперфосфатирования — одновременного обезжиривания, травления и фосфатирования металлических поверхностей. Этот метод основан на том, что водные вытяжки минерального удобрения — суперфосфата, обезжиривают металл и удаляют легкие следы коррозии. Одновременно они создают на поверхности металла слой фосфатов, который предохраняет кузов от коррозии и является хорошим грунтом для лакокрасочных покрытий.

Чтобы приготовить вытяжку, надо одну часть суперфосфата (ГОСТ 8382-57) поместить в сосуд и залить его водой (2 или 4 части). Затем раствор кипятят 3 часа, постоянно перемешивая. После этого его надо охладить и дать ему отстояться в течение 3—4 часов. Образующаяся желтоватая жидкость и есть водная вытяжка суперфосфата. Чем выше удельный вес вытяжки, тем лучше ее качество.

Эффективность суперфосфатирования сначала проверили на неокрашенных металлических образцах. Оказалось, что очаги коррозии появлялись в зависимости от концентрации вытяжки через 5—20 суток, в то время, как при использовании уайтспирта (обезжиривающая жидкость) и спирта (обезжиривающая жидкость) коррозия наступила в первые же сутки.

Еще более убедительные результаты показали испытания окрашенных металлических образцов. Часть из них обрабатывалась вытяжкой, а часть — уайтспиртом и спиртом.

Пробыв 120 суток в 3-процентном растворе поваренной соли, образцы, которые перед окраской были обработаны вытяжкой, стали лишь более матовыми, незначительно отслоилась краска от грунта, но очагов коррозии как видимых, так и под слоем краски, не было обнаружено. Образцы, обезжиренные уайтспиртом, уже на 10-е сутки имели открытые очаги коррозии, а через 120 суток под краской была обнаружена сплошная коррозия. Та же картина наблюдалась и у образцов, хранившихся 120 суток в воде и 150 суток в гидростате.

Результаты испытаний убедительно говорят о том, что суперфосфатирование металлических поверхностей перед окраской создает необходимые условия для лучшей адгезии (сцепления) красок и, безусловно, способствует значительному удлинению срока службы кузова.

Мне пришлось применить этот метод на практике. После длительной эксплуатации нового «Москвича-407» на нижней части его кузова, под крыльями и особенно в стыковых соединениях появились очаги коррозии. После механической чистки все эти места были обработаны нагретой до $40-50^{\circ}$ водной вытяжкой суперфосфата с протиркой насухо и дополнительным просушиванием поверхности в течение 20—30 мин. Затем была произведена грунтовка и окраска их нитрокраской. Антикоррозионная стойкость покрытий оказалась очень высокой — после 3-х лет эксплуатации автомобиля на нижней части кузова и под крыльями, обработанными водной вытяжкой суперфосфата, не обнаружено признаков коррозии.

Инж. Б. ЧУВАШЕВА.

Московская область.

ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ О БЕСШТОКОВОЙ ТЕЛЕСКОПИЧЕСКОЙ ВИЛКЕ

ИНЖЕНЕРЫ ОТВЕЧАЮТ ЧИТАТЕЛЯМ

«Дорогая редакция!

В инструкции по эксплуатации мотоцикла «Ковровец-175» нет необходимых сведений о бесштоковой телескопической вилке — принципе устройства, способах устранения неисправностей и т. п. Прошу рассказать об этом на страницах журнала».

Л. ВИННИКОВ.

г. Красноводск.

Преимущества бесштоковой телескопической передней вилки «Ковровец-175» хорошо известны. Однако не все владельцы мотоцикла знают, какие неприятности может она доставить при недостаточном уходе. Не каждый знаком и с устранением неисправностей.

Сначала несколько слов об особенностях ее устройства и принципе работы.

В каждом пере вилки имеется гидроамортизатор, цилиндром которого служит внутренняя полость основных труб 7. В цилиндре перемещается поршень 15. Он установлен на трубе 17 гидроамортизатора и закреплен стопорным винтом 18. В торце основной трубы находится шайба 16 с калиброванным отверстием, а между поршнем и пружиной 12 — фасонная шайба 14 с боковыми отверстиями. На основной трубе установлен резиновый буфер 1.

В остальном конструкция бесштоковой вилки аналогична другим телескопическим вилкам. Основные трубы закреплены в верхней траверсе 5 и нижней траверсе 2. По основным трубам на втулках скользят подвижные трубы 13. На них навинчены гайки 11, которые одновременно служат корпусом для войлочного сальника 8 и резинового сальника 9.

При наезде на выступ дороги переднее колесо вместе с подвижными трубами вилки идет вверх, сжимая пружины, опирающиеся на поршни. Амортизаторная жидкость вытесняется из подвижных труб и перетекает вверх в основные трубы (через боковые отверстия трубы 17 и увеличивающийся кольцевой зазор между ней и калиброванной шайбой), заполняя освобождающееся пространство между поршнем и шайбой. В конце хода зазор между шайбой и трубой уменьшается и сопротивление оставшейся внизу жидкости возрастает.

При большом перемещении подвижных труб их ход ограничивают резиновые буфера 1, установленные под нижней траверсой на основных трубах. При этом жидкость может свободно вытекать через трубу амортизатора и в надпоршневое пространство. Для устранения резкого выплескивания ее служит маслоотражательная шайба 14, расположенная между пружиной и поршнем.

При перемещении колеса вниз жидкость из подпоршневого пространства вытесняется через постепенно уменьшающийся кольцевой зазор между калиброванной шайбой и трубой амортизатора. Сопротивление при этом растёт, сдерживая выпрямление пружины и гася колебания подвижной части вилки. Чтобы наверху в трубах вилки не создавалось давления, способствующего вытеканию жидкости через уплотнения, внутренняя полость их сообщается с атмосферой через отверстия в болтах 6

крепления основных труб к верхней траверсе.

В процессе массовой эксплуатации телескопических бесштоковых передних вилок были выявлены основные признаки и причины неисправностей.

Металлический стук при перемещении колеса вниз возникает вследствие удара поршня о калиброванную шайбу основной трубы. Простейшей причиной этой неисправности является недостаток или отсутствие амортизационной жидкости. Надо строго придерживаться инструкции по уходу за мотоциклом «Ковровец-175» и его эксплуатации, где указаны количество жидкости и периодичность заправки. Вообще же езда на мотоцикле с «сухой» передней вилкой недопустима.

Причиной металлического стука может также послужить отсутствие или повреждение маслоотражательной шайбы между пружиной и поршнем. Вследствие этого при ходе сжатия жидкость будет выплескиваться из трубы амортизатора и оседать в основной трубе и на витках пружины. В результате при ходе колеса вниз гидравлическое сопротивление будет недостаточное.

В других случаях устранение стуков при малых перемещениях подвижных частей вилки достигается расположением верхних отверстий в трубе амортизатора на расстоянии 40 мм от торца поршня (см. рисунок). Направление оси отверстий может быть выбрано произвольно.

Довольно часто встречается и такая неисправность, как значительные ускорения подвижных частей вилки при больших перемещениях колеса. Этот дефект может возникнуть вследствие большого предварительного натяга слишком длинной пружины.

Для определения нормальной длины пружины мотоцикл устанавливают на подставку и вывинчивают болт из верхней части основной трубы. Пружина не должна высовываться из траверсы. Выступающую часть пружины рекомендуется отпилить, однако прежде следует убедиться, что она правильно установлена на маслоотражательной шайбе.

Существует еще одна довольно распространенная неисправность — «плохая реакция» вилки на мелкие неровности дороги. Причиной ее является повышенное сопротивление жидкости при ходе сжатия. Оно возникает, когда прекращается перетекание жидкости через трубу амортизатора вверх из-за неправильной установки маслоотражательной шайбы. Поэтому при сборке необходимо обращать внимание на то, чтобы шайба своим выступом вошла в пружину.

Вилка может плохо реагировать на неровности дороги и в том случае, если количество залитой в нее жидкости превышает норму.

Важнейшее условие исправной работы бесштоковой передней вилки — отсутствие течи. Как только обнаружится течь вилки, необходимо найти причину и устранить ее. Ездить с «подтекающей» вилкой не рекомендуется. Если жидкость вытекает через резьбу стопорного болта трубы гидроамортизатора и спускной пробки, необходимо их под-

тянуть, но не слишком сильно.

При подтекании жидкости через резьбу корпуса сальников гайку (корпус) заворачивают потуже, но с должной осмотрительностью — чтобы не повредить трубу, предварительно резьбу покрывают герметиком.

Течь жидкости через сальники возникает вследствие их износа, а также из-за растягивания или ослабления пружинного кольца резинового сальника. В этом случае сальник следует внимательно осмотреть и при необходимости укоротить пружину кольца или установить его вновь. Если же сальник негоден, его заменяют. Для уменьшения износа сальников необходимо при смене жидкости снять основные трубы и очистить их от грязи.

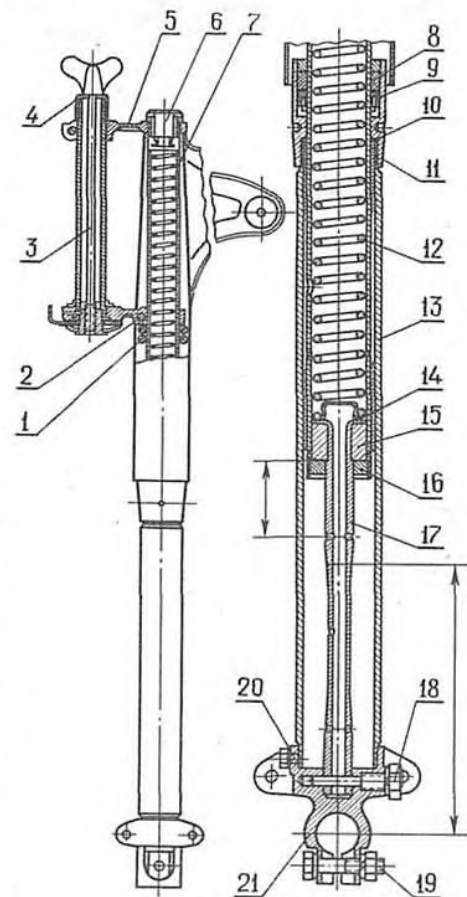
Желательно почаще осматривать переднюю вилку, чтобы своевременно устранять появившиеся неисправности.

Инж. Х. МИРОПОЛЬСКИЙ

Ковров

Бесштоковая телескопическая вилка мотоцикла «Ковровец-175»

1 — буфер; 2 — траверса нижняя; 3 — демпфер; 4 — гайка демпфера; 5 — траверса верхняя; 6 — болт крепления основной трубы траверсы; 7 — труба основная; 8 — сальник войлочный; 9 — сальник; 10 — прокладка; 11 — корпус сальника (гайка); 12 — пружина; 13 — труба подвижная; 14 — отражательная шайба; 15 — поршень; 16 — шайба основной трубы; 17 — труба гидроамортизатора; 18 — стопорный болт трубы гидроамортизатора; 19 — болт М8 × 1 × 30; 20 — пробка спускная; 21 — наконечник, подвижной трубы.



ПРИБОР, УЛУЧШАЮЩИЙ ПОДВЕСКУ

Одним из важных преимуществ пневматической подвески в автомобилях является возможность удерживать кузов автомобиля постоянно на одном и том же уровне относительно дорожного полотна независимо от нагрузки. Однако конструктивная сложность и высокая стоимость пневматических подвесок значительно ограничивают их применение в стандартных автомобилях среднего класса, не говоря уже о малолитражных. Поэтому представляет известный интерес новый, выпускаемый с начала 1962 года прибор фирмы «Армстронг» (Англия), который легко встраивается в стандартные автомобили и обеспечивает автоматическое регулирование уровня кузова. Прибор рассчитан на наиболее распространенные в настоящее время автомобили, имеющие переднюю подвеску на пружинах и заднюю подвеску на листовых рессорах.

Прибор представляет собой поршневый амортизатор, снабженный двумя добавочными клапанами, управляемыми с помощью кулачков. В систему вклю-

чены, кроме того, гидравлический регулятор уровня, масляный резервуар и аккумулятор давления, задача которого состоит в том, чтобы поддерживать давление в маслопроводах, когда автомобиль не движется в течение длительного времени.

Гидравлический амортизатор представляет собой по существу не что иное, как масляный насос, выдавливающий масло через несколько суженных отверстий или клапанов. Степень амортизации толчков перемещающегося вверх и вниз колеса автомобиля зависит, следовательно, от величины этих выпускных отверстий, причем работа насоса осуществляется в движущемся автомобиле постоянно и даже при движении по дороге с ровным гладким покрытием. Принцип действия нового прибора и состоит в том, что образующееся гидравлическое давление используется при помощи обоих регулирующих клапанов для питания регулятора уровня кузова.

Конструкция и схема действия прибора ясны из рисунков 1—3. Валик рычага амортизатора имеет два кулачка, установленные под определенным углом. Когда рычаг, совершая дугобразное движение, достигает конечного положения, вал приводит в действие клапан, снабжающий маслом из аккумулятора давления (через несколько просверленных каналов) гидравлический регулятор уровня. Кузов автомобиля приподнимается на заданный уровень, после чего сидит на валике амортизатора кулачок поворачивается и закрывает клапан. Когда нагрузка в автомобиле уменьшается, начинает действовать второй кулачок (находящийся под давлением от аккумулятора первый клапан остается закрытым) и открывает соответствующий ему второй клапан. Благодаря этому обеспечивается перетекание находящегося под давлением масла из гидравлического регулятора в масляный резервуар.

Первые испытания нового прибора на стандартных автомобилях с пружинной передней подвеской и задними листовыми рессорами дали удовлетворительные результаты.

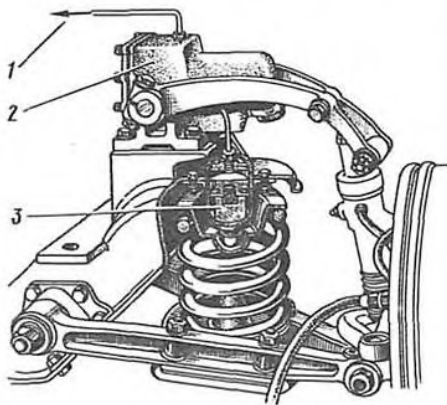


Рис. 1. Устройство прибора на передней подвеске: 1 — маслопровод к масляному резервуару; 2 — элемент управления, встроены в гидравлический амортизатор; 3 — регулятор уровня над пружиной передней подвески.

Рис. 2. Устройство прибора на задней подвеске: 1 — регулятор уровня, встроены над сергой рессоры; 2 — масляный резервуар; 3 — аккумулятор давления; 4 — гидравлический амортизатор с встроеным элементом управления; 5 — регулируемый шарнир на рычаге амортизатора.

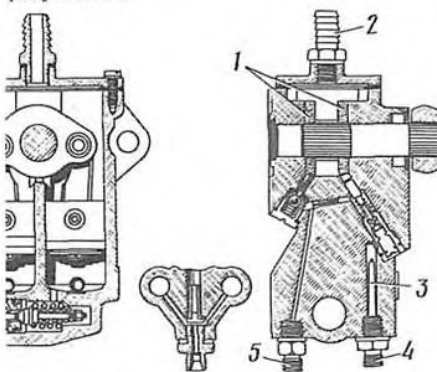
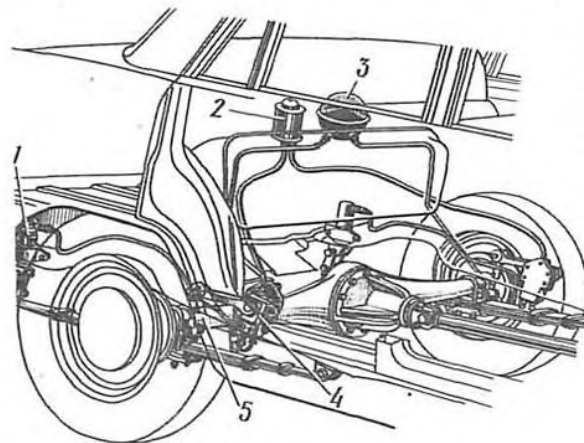


Рис. 3. Устройство регулировочного элемента: 1 — кулачки на валике рычага амортизатора для управления клапанами; 2 — маслопровод к масляному резервуару; 3 — иглы клапанов; 4 — подвод масла от аккумулятора давления; 5 — подвод масла к регулятору уровня.

СЦЕПЛЕНИЕ МОТОРОЛЛЕРА

«МАНЕТ»

В известном чехословацком мотороллере «Манет» осуществлена модернизация, коснувшаяся почти всех основных агрегатов машины. Но если в двигателе, например, лишь несколько изменены правая и левая крышки картера, а в приводе от двигателя одинарная цепь уступила место двойной (с соответствующим изменением конструкции звездочек), то в узлах сцепления произведены изменения, которые фактически привели к созданию новой конструкции.

Новое сцепление мотороллера «Манет» показано на рисунке. Прежде всего следует сказать, что вместо применявшейся ранее одной центральной теперь в сцеплении четыре периферийных пружины. Они обеспечивают равномерность давления по всей контактной поверхности дисков. Количество дисков также увеличилось, причем стальные диски чередуются с дисками, имеющими пробковые накладки. Фланец сцепления сидит на ведущем валу на пальцах, а на запялке этого фланца установлен барабан, вращающийся на игольчатом подшипнике. Подборка этого узла (барабан сцепления, фланец и 32 игольчатых ролика) осуществляется отдельно, с сортировкой по допускам, так как лишь точной установкой барабана обеспечивается отсутствие вибрации, вредно влияющих на работу цепной передачи.

Между направляющими пальцами фланца свободно установлены упомянутые выше пружины с направляющими втулками, действующими на нажимной диск.

Без существенных изменений остался лишь привод сцепления, который действует посредством центральной направляющей втулки и головки. Но и здесь появились новые детали — опора выключения сцепления и шарик. Благодаря тому, что опора выполнена из качественной рессорной стали, она возвращается в исходное положение, как только освобождается рычаг выключения сцепления; вместе с пружиной опора действует на валик, выключая сцепление.

Соединение троса сцепления с этим выключающим валиком тоже несколько изменено, благодаря чему теперь нет необходимости вытягивать трос из концевой ролика и, следовательно, исключается возможность повреждения конца троса.

Увеличение количества дисков сцепления, замена центральной пружины и другие описанные выше конструктивные изменения значительно улучшили работу сцепления, в частности, плавность его выключения; повысился также срок службы дисков.

И, наконец, благодаря упомянутым выше изменениям в крышках картера двигателя появилась возможность легкого демонтажа сцепления, без разборки двигателя и ходовой части мотороллера. Для этого достаточно лишь снять левую крышку, перемещая ее вниз.

Сцепление мотороллера «Манет»

1 — барабан сцепления; 2 — палец; 3 — игольчатые ролики; 4 — фланец; 5 — пружины; 6 — направляющие втулки; 7 — нажимной диск; 8 — центральная направляющая втулка; 9 — стальные диски; 10 — диски с пробковой накладкой; 11 — головка; 12 — шарик; 13 — опора выключения сцепления; 14 — выключающий валик; 15 — пружина.

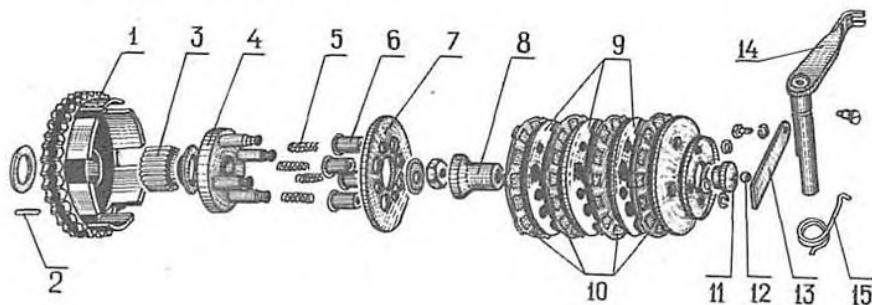




Рис. 1. Новая модель польского мопеда MR-2.

НОВОЕ В МОТОЦИКЛОСТРОЕНИИ ПОЛЬШИ

В Польской Народной Республике наряду с известными, выпускаемыми в последние годы мотоциклами ВСК-125 см³ и четырехтактным «Юнаком», мотороллером «Оса» и мопедом «РИС», разработаны новые конструкции машин, предназначенные к выпуску в ближайшее время. Так, создан новый мопед MR-2 (рис. 1), отличающийся от своего предшественника более сильным двигателем, который развивает при том же числе обо-

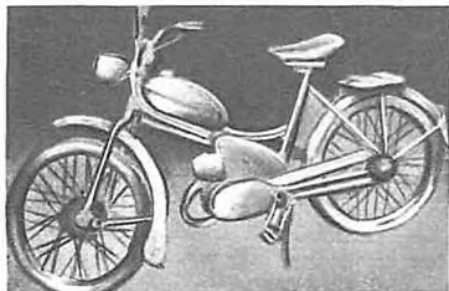


Рис. 2. Мопед «Комар».

ротов мощность 1,8 л. с. Этот одноцилиндровый двухтактный двигатель имеет рабочий объем цилиндра 49,8 см³. На мопеде установлена двухступенчатая коробка передач и топливный бак емкостью 5,8 л. Кроме того, изменена облицовка и некоторые размеры машины, благодаря чему общий вес снизился до 47 кг. В систему задней подвески включена резиновая подушка; передняя вилка имеет телескопы. Новинкой по сравнению с предыдущей моделью является также регулируемое седло, позволяющее водителю изменять посадку. Максимальная скорость мопеда — 55 км/час.

Другой новой моделью является мопед «Комар» (рис. 2). По простоте конструкции он приближается скорее к обычному велосипеду, но на нем установлен двигатель мощностью в 1,5 л. с. и двухступенчатая коробка передач. Задняя вилка жесткая, передняя подвеска выполнена с качающимися рычагами подобно конструкции «Симсон» (оба колеса имеют большие тормоза на всю ступицу).

Разработана также конструкция нового мотоцикла класса 175 см³ (рис. 3). На нем установлен двухтактный двигатель с рабочим объемом 174,8 см³ (диаметр цилиндра 61,5 мм, ход поршня 58 мм), развивающий мощность 9 л. с. при 5000 об/мин. Рама двойная, так называемого «колыбельного типа», с передней маятниковой вилкой. Маятниковая подвеска переднего и заднего колес осуществляется при помощи пружинных ресор с гидравлическими амортизаторами-телескопами двойного действия. Обращает на себя внимание хорошо оформленная облицовка.

Мотоцикл развивает максимальную скорость 90 км/час, его вес 122 кг. Конструкция мотоцикла позволяет использовать его, при соответствующих переделках, для спортивных целей, в частности, для мотокроссов и многодневных соревнований.

Рис. 3. Мотоцикл M-11 с двухтактным двигателем 175 см³.



СИСТЕМА СМАЗКИ «АУТО-УНИОН»

В автомобилях «Ауто-Унион» и ДКВ модели 1962 года применена автоматическая система смазки двухтактных двигателей, устраняющая ряд недостатков, свойственных этим двигателям в силу их конструктивной схемы. Как известно, двухтактные трехцилиндровые двигатели «Ауто-Унион» весьма капризны в эксплуатации и требуют большой внимательности при заправке. Масло-бензо-воздушная смесь проходит здесь через картер двигателя, в результате чего нередко имеет место замасливание свечей и затекание выхлопных газов. С обоими этими недостатками конструкторы пытались бороться, применяя специальные свечи и обедняя масло-бензиновую смесь (с 1:25 до 1:40), однако это не всегда давало должный эффект, особенно, если нарушались предписания о правильной дозировке смеси при заправке.

Новая система в двигателях «Ауто-Унион» и ДКВ имеет в своей основе раздельную заправку топливом и маслом. Последнее теперь не подмешивается к топливу, а поступает к карбюратору из отдельного бака, размещенного под капотом двигателя (бензиновый бак расположен в задней части автомобиля). При заправке, следовательно, требуется не масло-бензиновая смесь, а просто чистый бензин. В бак заливается обычные сорта масел.

Схема действия новой системы показана на рис. 1. Свежее масло подается приводимым от двигателя насосом из бака через сетчатый фильтр. Бачок снабжен воздухоотводной трубкой и мерным щупом. Насос приводится посредством клиноременной передачи и шестеренчатой передачи, причем плунжер насоса имеет переменный ход, регулируемый посредством тяг от дроссельной заслонки. Показанное на рисунке положение соответствует максимальной подаче масла при полном открытии дросселя, что определяется положением регулировочного валика. Маслопровод выходит в распылитель главной дозирующей системы карбюратора и добавляет дозируемое количество масла к бензину.

На рис. 2 показана работа системы на холостом ходу. Ход плунжера насоса очень мал, соответственно невелико и количество поступающего под низким давлением масла, благодаря чему устраняется дымление при выхлопе. При этом положении на щитке приборов в кабине автомобиля зажигается предупредительная лампа. Когда давление в системе повышается, она гаснет (при условии, разумеется, если в баке имеется достаточный запас масла).

Введение такой автоматизации ни в какой мере не стесняет самый принцип

Новости ЗАРУБЕЖНО техники

смазки смесью, при котором на трущиеся детали двигателя постоянно оседает свежее масло. Это осуществляется как и прежде (засасываемой из карбюратора масло-бензо-воздушной смесью), причем названное преимущество сохраняется и при холодном пуске двигателя. Но теперь уже водитель может больше не беспокоиться о точной дозировке смеси при заправке: в двигатель подводится лишь то количество масла, которое потребно ему по режиму в каждый данный момент, т. е. соответственно числу оборотов и нагрузке.

Автоматическая смазка потребовала применения отдельного масляного насоса с клиноременным приводом от двигателя. Насос имеет переменный ход плунжера. При холостом ходе двигателя подаваемое количество масла весьма невелико; оно повышается по мере увеличения газа и достигает максимума при полном открытии дросселя. Этим обеспечивается дозировка в зависимости от нагрузки. Дозировка же соответственно числу оборотов осуществляется иначе: чем больше рабочих ходов плунжера насоса в единицу времени, тем больше масла будет подано к карбюратору. Подача регулируется простым приспособлением, представляющим собой кулачковый диск, связанный с системой тяг акселератора. Он изменяет ход плунжера и, следовательно, количество подаваемого насоса топлива, т. е. величину масляных капелек, подводимых к карбюратору. Количество же этих капелек зависит, напротив, от окружной скорости насоса и пропорционально числу оборотов двигателя.

Свежее масло примешивается к бензину в карбюраторе за главным жиклером и выходит из распылителя уже в смеси с бензином и воздухом. По данным фирмы, его расход благодаря новой автоматической системе значительно снижается и составляет при нормальных условиях эксплуатации около 10% от расходомерного топлива. Благодаря этому двухтактные трехцилиндровые двигатели «Ауто-Унион» и ДКВ модели 1962 года расходуют масла не более, чем четырехтактные, даже имея в виду, что сроки его смены в последних теперь сильно возросли.

Объем бака обеспечивает пробег автомобиля без заправки маслом от 2500 до 3000 км.

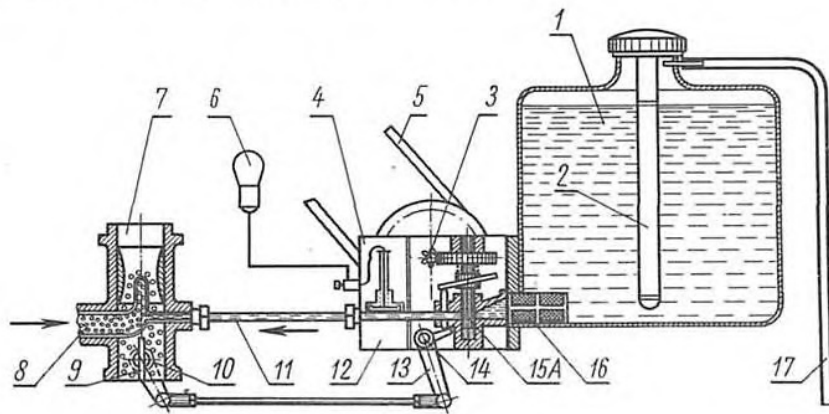
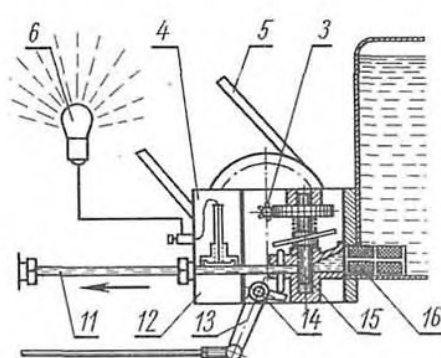


Рис. 1. Система смазки двигателя «Ауто-Унион» и ДКВ модели 1962 г.: 1 — масляный бак; 2 — мерный щуп; 3 — передача; 4 — масляный насос; 5 — клиноременный привод; 6 — контрольная лампа; 7 — карбюратор; 8 — подвод топлива; 9 — дроссельная заслонка; 10 — ось дроссельной заслонки; 11 — маслопровод; 12 — контрольный просвет; 13 — тяга дросселя; 14 — регулировочный валик; 15 — плунжер с переменным ходом; 16 — сетчатый фильтр; 17 — воздухоотводная трубка.

Рис. 2. То же в положении холостого хода.



Обсуждаем статью
„От простого — к сложному“

Полнее учитывать нужды производства

Предложения авторов статьи «От простого — к сложному», по моему мнению, следует поддержать. Я много лет работаю на автотранспорте, преподаю на курсах шоферов и знаю, как трудно при изучении устройства автомобиля по «силовой схеме» доказательно объяснить курсантам такие программные вопросы, как мощность, крутящий момент, факторы, влияющие на мощность и экономичность двигателя, и некоторые другие из темы «Элементы теории двигателя внутреннего сгорания». И авторы статьи правы, что лучше начинать обучение шоферов с изучения ходовой части автомобиля, как более простой по устройству.

Кроме того, очень важно изменить сложившееся в практике положение, когда некоторые преподаватели, слепо следуя программе, преподносят учебный материал в виде ответов на вопросы, не связывая их с работой автомобиля в эксплуатационных условиях. Ведь чрезвычайно трудно объяснить, а еще сложнее понять курсантам, почему двигатель имеет те или иные параметры, если вначале не рассказать о силах, действующих на автомобиль и возникающих в процессе движения.

По этим же причинам при изучении механизмов силовой передачи преподаватели часто ограничиваются только рассказом о назначении и устройстве тех или иных механизмов, без анализа и обоснования, почему устроено так, а не иначе. А ведь современное производство требует, чтобы рабочий не только умел управлять машиной, но и понимал технологические процессы, закономерности и взаимосвязи механизмов.

Опыт работы по обучению и переподготовке шоферов показывает, что устройство, а особенно рабочий цикл двигателя, так же рациональное объяснение в последовательности, предлагаемой авторами: питание, зажигание, охлаждение и смазка. Курсанты лучше запоминают изученное, так как в этом случае рассказ преподавателя соответствует закономерностям протекания рабочего процесса двигателя.

Давно прошло то время, когда большинство шоферов имело начальное образование. Многие водители сейчас стремятся не только к формальному повышению квалификации, а стараются по-настоящему, глубоко овладеть теоретическими знаниями и практическими навыками по избранной специальности.

Включение элементов инженерно-технических знаний в подготовку специалистов всех отраслей промышленности стало необходимостью и неотложной обязанностью учебных организаций. Новые требования продиктованы самой жизнью, а существующая программа обучения шоферов, их, к сожалению, не учитывает. План, предлагаемый В. Беспалько и Б. Гельбуртом — попытка исправить это положение, и ее надо приветствовать.

Попутно хочу остановиться еще на одном вопросе. Качество подготовки шоферов, по моему мнению, во многом зависит и от того, как проводятся сами экзамены. К сожалению, их содержание вот уже много лет определяют однажды составленные экзаменационные билеты. Мне кажется, что такая практика приводит к, своего рода, «катехизисному» обучению, школярству, натаскиванию. Необходимо, чтобы содержание экзаменационных билетов изменялось хотя бы один раз в год (что, кстати, и делается во всех учебных заведениях). Это, несомненно, будет способствовать дальнейшему повышению качества подготовки водителей.

Г. РАБИНОВИЧ,
инженер-механик.

Не преждевременно ли?

Основная мысль статьи В. Беспалько и Б. Гельбурта актуальна и верна. Действительно, установившаяся много лет назад «силовая схема» обучения шоферов безнадежно устарела и тормозит учебный процесс.

Что является главным в подготовке шоферов? Исходя из многолетнего опыта, скажу — обучение учащихся грамотному вождению автомобиля. В этом сущность данной профессии. Этому основному должно быть подчинено и изучение описательного курса «Автомобиль». Однако в настоящее время курсанты, приступая к вождению, не знают еще ни органов управления автомобилем, ни взаимодействия механизмов силовой передачи и ходовой части, тормозов и т. п. Все это затрудняет сознательное и прочное овладение навыками и приемами вождения автомобиля, а причиной всему — несогласованность теоретического курса с практическими занятиями.

Правда, в некоторых автошколах имеются тренажеры, а там, где их нет, начальное обучение проводят на действующих макетах автомобиля. Необходимость предварительного тренажа предусмотрена и программой подготовки и методическими указаниями. Но надо сказать, что в сложившихся условиях польза упражнений на тренажере минимальна. Многие приемы курсанты выпол-

няют совершенно бессознательно, так как не представляют еще работ неведомых ему механизмов, не понимает их взаимосвязи.

Этот пробел восполнится впоследствии. Но в интересах дела было бы правильнее, чтобы и приступая к занятиям по вождению автомобиля, курсант уже имел необходимые знания о механизмах ходовой части и рулевого управления. В нашем комбинате тематический план авторов статьи был экспериментально проверен. Опыт показал: в группах, где эти разделы программы были пройдены в самом начале обучения, практические занятия были более эффективными, курсанты легче и быстрее усваивали приемы управления машиной.

Если принять во внимание и то, что в конструкции автомобиля более простым устройством в сравнении с двигателем и силовой передачей является ходовая часть, нельзя не согласиться, что тематический план изучения устройства автомобиля должен выглядеть так, как предлагают авторы статьи. Это верно еще и по той причине, что обучение вождению автомобиля начинается в учебных группах почти одновременно с изучением описательного курса.

Что же касается предложения авторов о включении в программу элементов инженерно-технической подготовки, то оно мне кажется несколько поспешным.

Конечно, водитель не сможет производительно эксплуатировать автомобиль и грамотно его обслуживать, если не будет хорошо знать устройство машины, понимать процессы работы ее частей и взаимодействие их. Но не следует забывать, что в такой массовой профессии, какой является специальность шофера, существует еще и дальнейшее повышение квалификации на II и I класс. Вот там, на курсах переподготовки, шоферы, обладающие уже солидным багажом знаний, опытом вождения смогут глубже разбираться в процессах, происходящих в машинах и механизмах, уяснить взаимосвязь процессов и отдельных частей действующей машины.

Думается, изучать все то, что авторы статьи называют «природой явлений», при подготовке шоферов III класса нецелесообразно. Для этого пришлось бы увеличить время на обучение специалиста и резко повысить требования к общеобразовательной подготовке поступающих на курсы.

Повторяю, пересмотр порядка и последовательности изучения описательного курса «Автомобиль» необходим, но усложнять его введением научно-технических понятий преждевременно.

В. СТОЛОВИЦКИЙ,
зав. филиалом № 1 Учебного
комбината Главмосавтотранса.

НОВЫЕ ИЗДАНИЯ

Автомобильный и мотоциклетный туризм (спутник туриста СССР). Издание второе, переработанное и дополненное. М., Изд. «Физкультура и спорт», 1961, 319 стр., цена 91 коп.

В книге рассказано, как организовать путешествие, выбрать маршрут, оборудовать автомобиль и мотоцикл для туризма. Описаны различные туристские маршруты. Дан перечень туристских баз, автопансионатов и кемпингов.

В. В. Швайковский. Современные мотоциклы. Издание второе, переработанное. М., Изд. ДОСААФ, 1961, 288 стр., цена 57 коп.

Классификация мотоциклов, мотороллеров и мопедов и их устройство. В книге рассматриваются разнообразные конструкции отдельных узлов, механизмов и агрегатов. Приводятся справочные данные по устройству и работе двигателя, силовой передачи, электрооборудования, ходовой части, механизмов управления.

В специальном разделе описаны принципы общей компоновки машин и устройство деталей кузова (седла, подножки, грязевые щитки, брызговики, багажники, ветровые щитки и др.). Одна из глав посвящена характеристике прицепных колясок.

В. А. Лазарев. Автомобильные двигатели в катеростроении. Л., Судпромгиз, 1961, 259 стр., цена 1 руб. 06 коп.

Рекомендации по использованию серийных автомобильных и других двига-

телей малой мощности для работы на судах. Особенности эксплуатации двигателей на мелких судах, схемы и конструктивные элементы различных судовых конверсий — от простых, доступных для изготовления силами любителей, до совершенных, выпускаемых специализированными заводами. Сведения по использованию в катеростроении двигателей с принудительным воздушным охлаждением.

В. А. Лотоцкий, В. А. Зобниц, В. К. Камерилов, О. Ф. Шмелев. Грузовые мотороллеры. М., Машгиз, 1961, 164 стр., цена 48 коп.

Приведены основные сведения по устройству и правилам эксплуатации грузовых мотороллеров отечественного производства, описаны конструкции мотороллеров МГ-200 и МГ-150, даны краткие указания по уходу за ними и ремонту, а также по приемам вождения.

А. Т. Волков. Ремонт мотороллеров. М., Машгиз, 1961, стр. 294, цена 76 коп.

В книге приводятся сведения, необходимые для ремонта мотороллера в условиях мастерских, а также своими силами. Сообщаются данные о износе деталей и способы их восстановления. Большое место отведено описанию ремонта двигателя, а также приборов питания, электрооборудования и других. Специальные главы посвящены сборке основных узлов и обкатке после ремонта.

ПОСОБИЕ ДЛЯ ГОНЩИКОВ

Издательство «Машгиз» выпустило в свет книгу инженера В. В. Бекмана «Гоночные мотоциклы». Появление такой работы нельзя не признать полезным и своевременным именно сейчас, когда советский мотоциклетный спорт все увереннее заявляет о себе на международной арене.

В. Бекман, крупный специалист в области теории и практики мотоциклетного дела, рассматривает целый ряд вопросов, связанных как с конструированием, так и с эксплуатацией гоночных мотоциклов.

Книга открывается главой «Мотоциклетные гонки», где рассказано о развитии мотоциклетного спорта, даны интересные иллюстрации и таблицы. Уместно отметить, что в этом разделе имеются сведения, до сих пор еще не публиковавшиеся в специальной литературе.

Наиболее интересной является третья глава — «Конструкция двигателей гоночных мотоциклов», которую следует признать стержнем всей книги. Здесь довольно подробно описаны различные конструкции, получившие мировое признание. Однако, отдавая должное полету конструкторской мысли, ав-

тор высказывает и некоторые критические замечания, разбирая существенные недостатки той или иной «безуказной» модели.

Очень свежий материал приведен при описании типов гоночных карбюраторов и бикарбюраторной системы питания.

Последняя глава книги посвящена экипажной части и динамике мотоцикла. Автор подчеркивает необходимость применения обтекателей как средства повышения скорости и приводит классификацию обтекателей в соответствии с международными требованиями ФИМ.

О динамических качествах мотоциклов сказано не много. Но это объясняется, вероятно, тем, что у В. Бекмана есть специальная работа, освещающая данную тему («Динамика мотоциклов скоростного типа». М., 1956 г.)

В заключение хотелось бы сделать одно замечание. Читателю, бесспорно, было бы интересно узнать подробности об установлении последнего абсолютного рекорда скорости. Однако автор почему-то не прокомментировал этого события. Вообще В. Бекману следует поставить в упрек излишнюю сухость изложения.

* В. В. Бекман. Гоночные мотоциклы. Машгиз, Л., 1961 г., 166 стр.

Д. АБЕЗЬЯНИН.

«США, МОДЕЛИ 1962 ГОДА»

Под таким заголовком нью-йоркский корреспондент Эрнст Берендт опубликовал в западно-германском журнале «АДАК — Моторвелт» обширный обзор новых американских автомобилей.

«В 1962 году американская автомобильная индустрия решила подвести воображение покупателя прежде всего разнообразием предлагаемых его вниманию моделей, — пишет Берендт. — По сравнению с прошлым годом число их стало на несколько десятков больше. Такая «инфляция моделей» может трактоваться по-разному, но прежде всего на ум приходит сравнение из области медицины: известно ведь, что чем меньше изучена болезнь, тем больше появляется различных лекарств и снадобий, количество которых всегда обратно пропорционально реальным шансам на излечение. Все фирмы энергичнейшим образом пытаются найти «формулу успеха», но поиски эти привели пока лишь к многообразию различных внешних форм, не наполненных новым содержанием.

На первом плане в 1962 году — так называемый «стиль», т. е. поиски модных линий; о действительных же улучшениях и технических новинках ничего, за очень редким исключением, не слышно и даже наоборот: впрыски топлива в Америке до сих пор почти неизвестны, резинопневматическая подвеска лежит на смертном одре, а газотурбинные автомобили и автолеты продолжают оставаться мифом отдаленного будущего.

Существенный технический прогресс состоит лишь в том, что ныне почти все американские модели имеют значительно повышенные сроки смазки узлов шасси и смены масла в двигателе. Но в этом вопросе наблюдаются огромные расхождения в рекомендациях, даваемых автомобильными заводами и нефтяными фирмами. Так, последние считают, что оптимальный пробег без смены масла в карттере двигателя не должен превышать 1000 миль (около 1600 км). Форд же в рекламе некоторых своих моделей называет цифру в 6000 миль (9600 км). Что же делать бедному автомобилисту, если он проделал за год, например, 12000 миль? Менять масло два раза или двенадцать раз в год?

Характерным для 1962 года является появление новой категории автомобилей, которые по размерам и цене находятся где-то между «компактами» и автомобилями среднего класса. Раньше в американском автомобилестроении существовало деление на три класса — так называемого «дешевого», среднего и высшего. Ныне вырисовывается пятиступенчатая классификация — она начинается с «компактов», затем следует «люкс-компакты», затем новая группа автомобилей, которые уже нельзя назвать компактными, но и трудно еще отнести к среднему классу (типичный представитель этой группы — автомобиль «Шевро-П» и, наконец, автомобили среднего и высшего классов. Эта классификация, правда, весьма условна, поскольку почти во всех классах появилось много «стейшн-каров» и «комби-каров» (с универсальными и грузопассажирскими кузовами), а также спортивных автомобилей, в том числе настоящих, полунастоящих и совсем не настоящих, т. е. имеющих лишь внешние черты спортивной стилизации.

Обращает на себя внимание, что в этой пятиступенчатой классификации так и нет ничего похожего на малолитражные автомобили, не говоря уже о микроавтомобилях — эта проблема по-прежнему остается нерешенной для американского автомобилестроения, хотя и ходят слухи, будто Форд готовит новую модель «Кардинал», близкую по размерам к «Фольксвагену».

Таковы все «новости» 1962 года в области техники и классификации. Центр тяжести, повторим, переместился в сторону «стиля», т. е. поисков новых внешних форм, имеющих главным образом, коммерческое значение.

Далее Берендт подробно рассматривает происшедшие изменения в формах кузовов, отмечая любопытную тенденцию: если раньше «компактные» автомобили стремились сохранить внешние черты автомобилей среднего и даже высшего классов, то ныне как раз последние приобретают некоторое внешнее сходство с компактными.

Весной владельцы автомобилей — желанные гости в государственной автомобильной инспекции, куда они обязаны представить свой автомобиль для ежегодного технического осмотра. Осмотр проводится в период с 1 апреля по 20 мая. После этого срока автомобили, не проверенные в ГАИ, не допускаются к эксплуатации.

Если в указанный срок вы не сможете представить исправный автомобиль, следует заявить об этом в ГАИ. После соответствующей записи в техническом паспорте вы сможете выбрать сами время явки в Госавтоинспекцию для осмотра.

Важно обеспечить надлежащий зазор между ними и тормозными барабанами.

Высокие требования предъявляются и к рулевому управлению. При проверке следует убедиться, что в сочленениях рулевой трапеции нет заметного люфта, а все болты, гайки и резьбовые пробки полностью затянуты. Рулевой механизм регулируют так, чтобы можно было легко управлять передними колесами автомобиля при движении в любых условиях. Свободный ход рулевого колеса не должен превышать 25° .

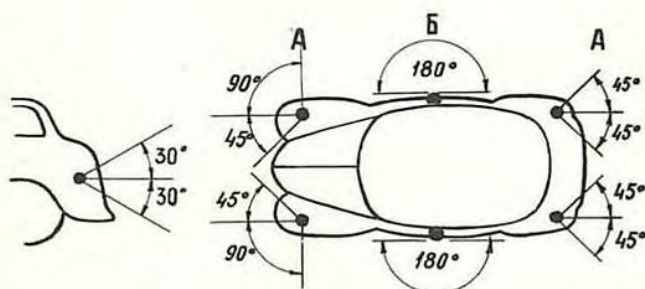
Тщательно следует проверить состояние шин и дисков колес. Давление в шинах должно быть в пределах норм —

зависит от дальним светом не менее чем на 100 м и ближним — на 30. Нельзя устанавливать на машине красные огни и катафоты спереди, а белые сзади — это может дезориентировать окружающих. Ночью сигнал «стоп» должен быть виден на расстоянии 100 м, а номерной знак — 25 м. Правила движения и ГОСТ 8769-58 разрешают применять противотуманные фары и фары прожектора заводского изготовления.* Противотуманные фары должны устанавливаться на расстоянии не более чем 400 мм от крайних точек кузова по ширине. Для более эффективного действия их надо помещать как можно ниже: на расстоянии 250—750 мм от поверхности дороги. Свет во всех фарах (как в основных, так и в дополнительных) может быть белым или желтым.

Напомним владельцам «Москвичей» первых выпусков, что с нынешнего года запрещено эксплуатировать автомобили без световых или механических указателей поворотов. В помощь этим автолюбителям в № 12 нашего журнала за 1961 год была опубликована консультация «Как оборудовать «Москвич» моделями 400 и 401 указателями поворотов». ГОСТ 8769-58 требует располагать указатели симметрично и на одинаковой высоте от поверхности дороги. Тем автомобилистам, которые установили нестандартные сигнальные приборы, следует иметь в виду, что свет в передних указателях должен быть белым или оранжевым, а в задних — красным или оранжевым. Мощность лампочки в них не менее 21 свечи, в противном случае сигнал может быть не воспринят, особенно при движении в солнечную погоду. Чтобы упростить и удешевить изготовление сигнальных приборов, допускается устанавливать только два указателя (см. рисунок, положение Б).

С этого года вводится новый порядок взимания абонементной платы за приемники, установленные в автомобилях. Если со времени первичной регистрации радиоприемника (имеется в виду год установки его на автомобиле) прошло свыше 3-х лет и это можно подтвердить документально, абонементная плата не вносится. Если радиоприемник, установленный на автомобиле в период с 1959—1961 г., не был зарегистрирован в течение этого времени, его необходимо поставить на учет и вносить абонементную плату в течение трех последующих лет.

*) В Москве только с разрешения ГАИ.



Сигналы указателей поворотов должны быть видны в пределах углов, указанных на чертеже, а сами указатели

Большинству водителей известны основные требования, предъявляемые к автомобилю в ГАИ, но все же нелишне будет еще раз напомнить их и дать некоторые рекомендации, которые особенно полезны водителям-новичкам.

Прежде всего необходимо придать автомобилю хороший внешний вид, тщательно проверить качество всех сочленений и креплений.

Тормоза надо отрегулировать в соответствии с заводской инструкцией так, чтобы не было самопроизвольного торможения. При торможении автомобиля со скорости 30 км/час тормозной путь не должен превышать 7,2 м, а замедление — не менее $5,8 \text{ м/сек}^2$. При нерезком торможении ручным тормозом порожнего автомобиля, движущегося со скоростью 15 км/час, тормозной путь должен быть не более 6 м, а замедление — около 2 м/сек^2 .

Исправность тормозной системы во многом зависит от состояния ее узлов и деталей. Нужно, чтобы тормозные накладки не были изношены и замаслены.

устанавливаются не далее, чем в 400 мм от габарита кузова (по ширине) и не ниже 400 мм над поверхностью дороги.

только в этом случае можно обеспечить правильный контакт покрышки с поверхностью дороги. Диски колес не должны быть погнуты. Нелишне проверить затяжку гаек крепления колес к ступицам, а также состояние подшипников передних и задних колес.

Обязательно обратите внимание на работу механизма сцепления, коробки передач и карданного вала, осмотрите переднюю и заднюю подвески, амортизаторы, замки дверей и капота.

Проверяя техническое состояние двигателя, не забудьте обратить внимание на дымление из глушителя — оно не должно быть сильным. Недопустима течь воды, масла, бензина.

На темное время суток приходится половина всех дорожно-транспортных происшествий, несмотря на то, что интенсивность движения снижается по сравнению с утренними и дневными часами. Причина этого — езда на автомобиле с неисправными приборами освещения и сигнализации. Фары требуются регулировать с таким расчетом, чтобы они хорошо освещали дорогу при поль-

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ [главный редактор], В. В. БОГАТОВ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРАГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН [зам. главного редактора], М. И. КОЛПАКОВ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, В. Я. СЕЛИФОНОВ, 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 29.II.62 г.
Г-82078.

Бум. 60 × 92 $\frac{1}{8}$. 2,25 бум. л. = 4 печ. л.

Тираж 360 000 экз.

Подп. к печ. 19.II.62 г.

Цена 30 коп.

Зак. 43.

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

Много было дорог...



Ты опять за баранкой сидишь,
И опять говорить тебе не с кем.
Сквозь стекло ветровое глядишь,
И бегут позади перелески.

ПРИПЕВ: Много было дорог...
Ты их в сердце сберег,
Там трудился, а тут воевал...
Где ты только, шофер, не бывал!

Отчего ты вздохнул тяжело! —
Вспомнил день сорок первого года,
Как в пробитое пулей стекло,
Рвался ветер суровых походов.

ПРИПЕВ.

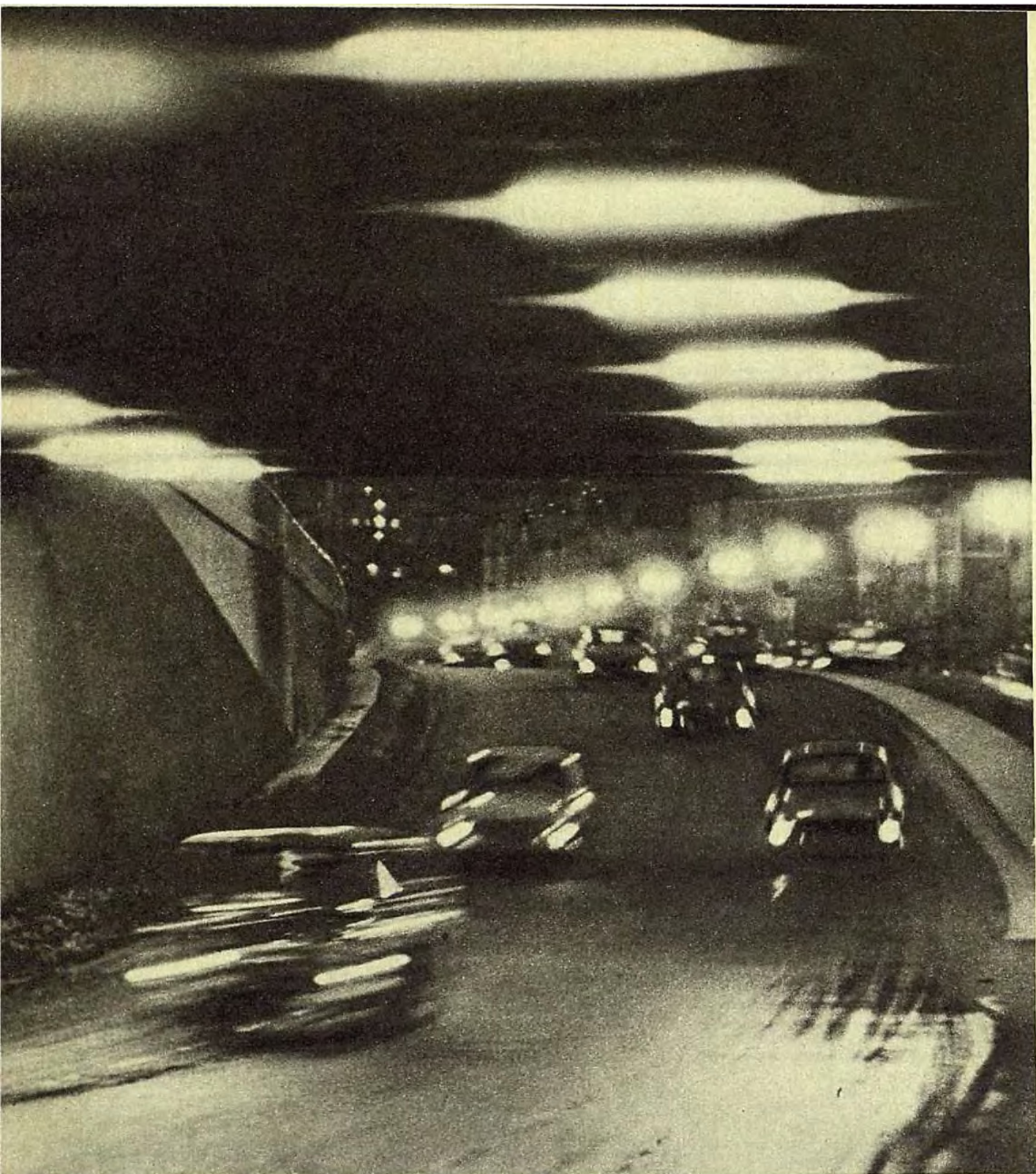
Путь солдатский не зря ты прошел —
Расцветают Отчизны просторы.
На душе у тебя хорошо —
Нет профессии лучше шофера.

ПРИПЕВ.

Слова Максима КРАВЧУКА

Музыка Ильи ГОРИНА

Рисунок И. БРОННИКОВА.



М а р т 1 9 6 2

За рулём

Из снимков, присланных на фотоконкурс журнала «За рулем», — «Подземный транспортный тоннель на площади Маяковского».

Фото Л. Сахарова.