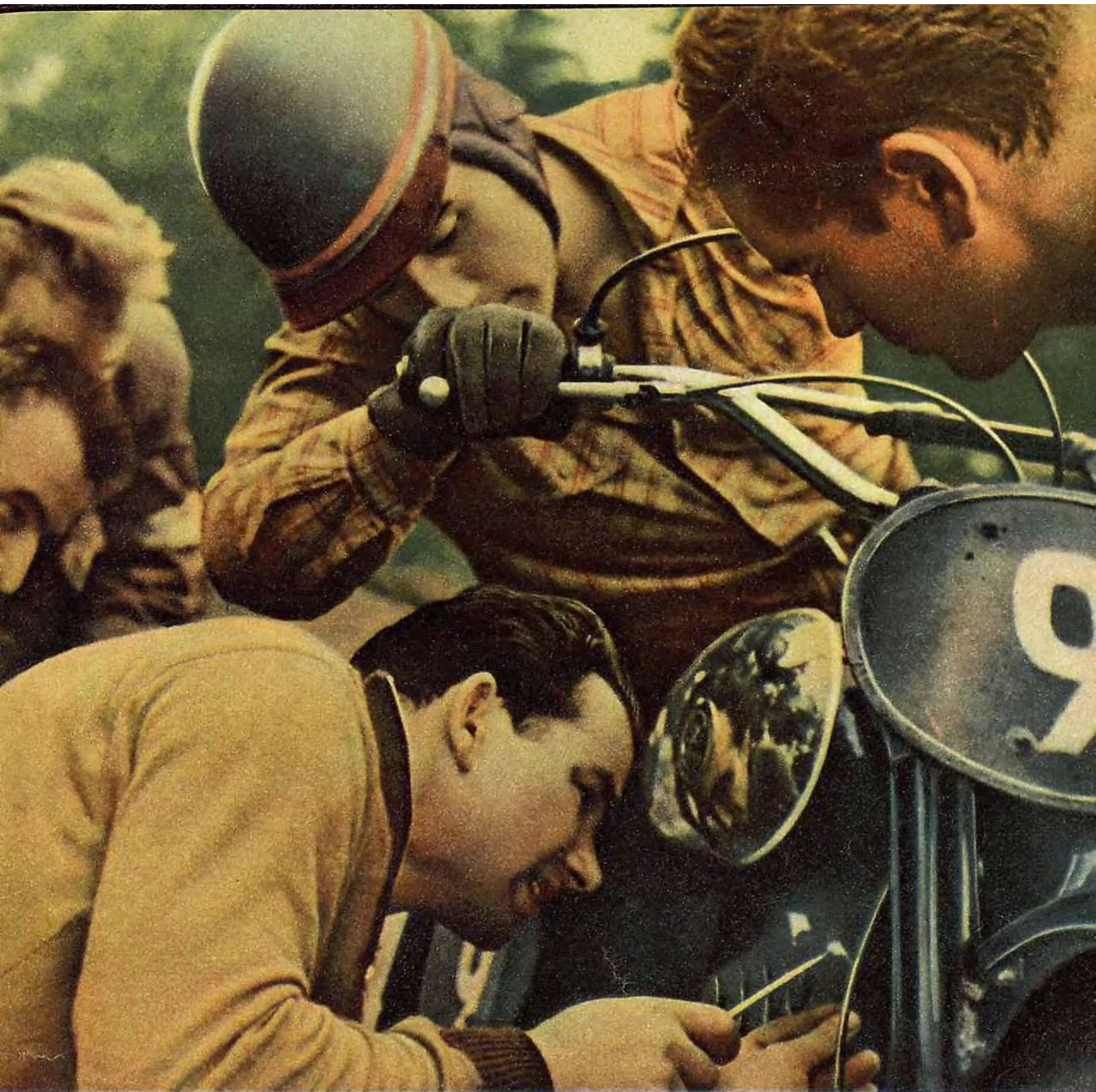




А п р е л ь 1 9 6 2



За рулем

За рулем

Апрель 1962. Год издания 20-й

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО

НАУЧНОПОПУЛЯРНЫЙ
ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО



В этом номере:

В. Сысоев. За новые успехи мотоциклетного спорта!	1
Л. Афанасьев, А. Сабинин. Автомобильному спорту — широкую дорогу!	4
В. Савин. Дело важное, общенародное	5
Г. Зингер. Ровенские контрасты	7
А. Лис. Этого требует жизнь	8
Г. Руфанов. Механизаторы	Вкл.
В. Абрамян. Спортивный ИЖ держит экзамен	Вкл.
Л. Викторова. На заводе Ильича	9
Финалы на льду. Б. Конев. Все медалисты из Уфы. В. Липская, А. Силкин. Уральцы аплодируют земляку	10
М. Голубков, М. Тилевич. Победа в трех столицах	11—12
Отклики шведской прессы	13
Р. Чертов. Подготовка автомобиля к ралли	14
В. Соловьев. «Волга» модели 1962 года	16—17
Г. Адестов. Изменения в двигателе «Волги»	18
В. Зобнин, В. Камериров. «Тула-200К»	19
К. Лосев. На «Туле» через пески и горы	20
Перед летним сезоном	22—23
Водителю — о правилах движения	24
В. Табаков, А. Пушкарев. Для забывчивых водителей	Вкл.
В. Островский. Отключение аккумуляторной батареи	Вкл.
А. Деревянко. Кемпинг работает круглый год	Вкл.
Деловой разговор. К итогам заочной конференции читателей журнала «За рулем»	25
Л. Кузнецов. Для единых правил — единые пособия	26
Автолюбители протестуют	27
Новости зарубежной техники	28—29
П. Евгеньев. Вместе — врозь	30
Обсуждаем статью «От простого — к сложному»	31
Календарь автолюбителя. Осторожно! Туман!	32

На первой странице обложки: «Дружеская взаимопомощь».

Фото Ж. Граубица. Рига. Снимок отмечен 3-й премией на фотоконкурсе журнала «За рулем».



В честь дня Советской Армии в Эстонии состоялось IV командное зимнее ралли, в котором приняло участие более 120 экипажей, входивших в состав 35 команд.

На снимке: спортсмены готовят в «закрытом парке» машины перед выходом на трассу.

Фото мастера спорта Вл. Егорова.



В Москве и Уфе были проведены международные гонки по льду с участием спортсменов СССР, Финляндии и Швеции.

На снимке: момент соревнований на стадионе в Лужниках.

Фото В. Добыалло.

По инициативе первичной организации ДОСААФ совхоза «Большевик» Минского сельскохозяйственного района многие механизаторы овладели смежными специальностями (см. корреспонденцию на стр. 1 вкладки).

На снимке: активисты ДОСААФ А. Шумяк и В. Добыш проверяют работу отремонтированного ими трактора.

Фото Г. Руфанова.



ЗА НОВЫЕ УСПЕХИ
МОТОЦИКЛЕТНОГО СПОРТА!

В. Д. СЫСОВ

С каждым годом растет и крепнет мотоциклетный спорт в Советском Союзе. Все больше становится гонщиков, повышается их мастерство. Заметно расширяется география этого мужественного и увлекательного вида спорта, увеличивается количество соревнований. В 1960—1961 годах только в рамках Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта было проведено около двадцати восьми тысяч соревнований, в которых стартовали сотни тысяч мотоциклистов. В прошедшем году на многочисленных трассах состязалось в шесть раз больше мотоспортсменов, чем в 1959 году.

Значительный скачок в развитии мотоспорта за последние годы сделан в республиках Средней Азии и Закавказья, на Урале, Дальнем Востоке. Если раньше участники мотоциклетных соревнований исчислялись там единицами, то, например, в прошлом году только в Узбекистане стартовало более девяти тысяч гонщиков. Мотоциклисты этих республик и областей теперь стали грозными соперниками для прославленных гонщиков Москвы, Ленинграда, Прибалтики. Наглядное подтверждение тому — результаты Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Команды Грузии, Казахстана и Узбекистана встали рядом с коллективами Москвы, Украины и Латвии в первой шестерке.

Широкое распространение мотоспорт получил в сельской местности. Во многих колхозах и совхозах сейчас созданы мотоциклетные секции, систематически устраиваются состязания. Появились межколхозные и районные автотомо-клубы, причем некоторые из них как по размаху, так и по результатам работы могут служить примером для иных городских и даже областных клубов. В Абхазском и Яввакандинском районах Эстонской ССР, например, мотокоманды часто проводят различные соревнования, привлекая к ним до 130—150 гонщиков. Эти коллективы сумели подготовить немало спортсменов второго и первого разрядов, вырастили своих мастеров спорта. Сельские районные клубы теперь смело конкурируют на республиканских соревнованиях с сильнейшими таллинскими командами. Такая же плодотворная работа по развитию мотоспорта проводится в селах Марийской и Башкирской АССР, Ставропольского и Краснодарского краев и во многих других местах.

Наряду с ростом массовости из года в год совершенствуется мастерство советских гонщиков, пополняются ряды спортсменов, владеющих наиболее эффективными приемами вождения мотоцикла. В 1961 году у нас подготовлено спортсменов-разрядников почти в десять раз больше, чем в 1956 году. Отряд мастеров спорта за минувшее пятилетие увеличился на 650 человек.

Возросшая техническая и тактическая подготовка советских спортсменов позволила им добиться в последние годы определенных успехов на международной арене. Наилучших результатов достигли наши мотоциклисты в гонках по гравийной дорожке. Свидетельство тому — их победы на мототреках Чехословакии, Польши, Австрии, выход мастера спорта И. Плеханова в финал первенства мира. Хорошо выступили летом прошлого года заслуженные мастера спорта Н. Севостьянов и В. Пылаев в международных шоссе-кольцевых гонках на Большой приз Финляндии, что говорит о наших возможностях и в этом интересном виде состязаний.

Успехи советского мотоциклетного спорта теперь уже официально признаны мировой спортивной общественностью. Международная мотоциклетная федерация [ФИМ] поручила нашим спортивным организациям разработку положения о соревнованиях по ледяной дорожке и проведение предстоящим летом отдельных этапов чемпионатов мира по мотокроссу и по гравийным гонкам. О росте авторитета отечественного мотоспорта говорит и тот факт, что на осеннем [1961 г.] конгрессе ФИМ ответственный секретарь Всесоюзной федерации автотомоспорта М. И. Кедров избран в состав спортивной комиссии Международной мотоциклетной федерации.

МОТОСПОРТ И ТЕХНИКА

В СССР проявляется огромная забота о развитии физической культуры и спорта. Решения XXII съезда КПСС, новая Программа партии открывают захватывающую перспективу роста материального уровня и повышения благосостояния нашего народа и на этой основе — дальнейшего развития физической культуры и спорта. Уже сейчас благодаря повседневному вниманию партии и правительства в Советском Союзе созданы исключительно благоприятные условия для занятий спортом. В частно-

сти, для развития мотоциклетного спорта имеется широкая сеть автотомо-клубов, мотоциклетных секций, курсов и кружков. Только в системе ДОСААФ в настоящее время наряду со штатными действуют более 500 самостоятельных автотомо-клубов и сотни курсов по подготовке мотоциклистов. В 1958—1960 годах в досаафовских организациях обучены сотни тысяч мотоциклистов. Во всех республиках и областях расширяется строительство учебных зданий, благоустроенных стоянок, мототреков, создаются специальные трассы для мотоциклетных состязаний. Только за последние два года сооружены гравийные трассы в Уфе, Майкопе, Ровно, Краснодаре, Львове и Стерлитамаке.

Благодаря росту благосостояния населения, его высокой технической грамотности мотоцикл стал доступен самому широкому кругу советских людей в городе и деревне.

Наша промышленность довела уже производство мотоциклов и мотороллеров до полумиллиона единиц в год и прочно занимает первое место в Европе по количеству выпускаемой продукции.

Большая работа проводится по улучшению качества мотоциклов. Осуществлена специализация в производстве мотоциклов, мотороллеров и мотовелосипедов. Конструкторские бюро и заводы ищут пути повышения мощности двигателей, снижения веса машин и дальнейшего совершенствования их эксплуатационных показателей. Это в равной мере относится и к дорожным, и к спортивным моделям. Высоким качеством отличаются мотоциклы для шоссе-кольцевых гонок, изготовленные ЦКЭБ мотоциклетного строения. Они не только не уступают лучшим зарубежным образцам, но и значительно превосходят их. Хорошую оценку спортсменам заслужили новые мотоциклы малой кубатуры марки «Ковровец» для кроссов и многодневных соревнований. Однако справедливые нарекания вызывают средние и тяжелые мотоциклы. Совершенно не удовлетворяет спортсменов продукция таких предприятий, как Минский и Киевский мотозаводы. В значительном повышении качества нуждаются и некоторые другие спортивные модели.

Для дальнейшего совершенствования мотоциклетной техники, на наш взгляд, помимо многих других мер, было бы полезным установить еще более тесную связь между спортивными организациями и заводами, ежегодно устраивать официальные соревнования на приз заводской марки.

Да, наша спортивная техника еще страдает серьезными недостатками, но нельзя, как это делают некоторые работники, прикрывать ими все слабости мотоспорта. Это уводит общественность от решения насущных задач, от критики других, не менее серьезных недостатков. Факты говорят о том, что причины наших неудач следует искать не только и, пожалуй, уже не столько в состоянии спортивной техники, сколько в организаторской и учебно-спортивной работе. Несколько лет назад коллектив ЦКЭБ мотоциклетного строения, возглавляемый В. В. Рогожиным, в творческом содружестве с чехословацкими конструкторами создал замечательные гоночные машины. Одна-

ко наши гонщики-кольцевики на международных соревнованиях по-прежнему уступают первенство сильнейшим зарубежным спортсменам. Спрашивается, в чем же дело? А дело заключается в том, что они не обладают еще необходимым спортивным мастерством, и даже самые совершенные мотоциклы не могут компенсировать пробелов в их тактической, спортивно-технической и физической подготовке.

Недостаток мастерства подводит не только одних кольцевиков, но и представителей остальных видов нашего мотоциклетного спорта.

Федерациям, комитетам ДОСААФ, автомотоклубам, тренерам и спортсменам предстоит еще много и упорно поработать, чтобы советские мотогонщики смогли прочно занять ведущее место в международном спорте.

МАССОВОСТЬ — ОСНОВА МАСТЕРСТВА

Основным направлением в этой работе должна стать борьба за массовость. Массовость в любом виде спорта является главным условием, которое определяет уровень его развития. Это вполне естественно: найти таланты значительно легче среди тысяч, чем среди десятков спортсменов. Мотоциклетный спорт, конечно, не может быть таким массовым, как, скажем, легкая атлетика или волейбол, для развития которых не требуется дорогой инвентарь. Размах же мотоциклетного спорта ограниченностью дорожной техники. И потому, когда речь идет о недостаточной массовости спорта, то имеется в виду не что иное, как большой разрыв между количеством мотоциклов, имеющих в городах и районах, и числом людей, вовлеченных в занятия спортом. В Москве и Московской области, например, из каждой сотни владельцев мотоциклов более или менее систематиче-

ски занимается спортом лишь 4—5 человек. Такое же неприглядное положение и во многих других местах. Комитеты ДОСААФ, автомотоклубы, тренеры, как правило, ограничивают свою деятельность проведением официальных, так называемых «классических» соревнований и безглотной подготовкой к ним небольших групп мотогонщиков. А такие соревнования, как фигурное вождение, простейшие кроссы, «разгон-торможение», линейные гонки, подъем на холм, доступные и интересные для очень многих мотоциклистов, неоправданно предаются забвению. Некоторые специалисты утверждают, что эти простейшие соревнования — пройденный этап в развитии нашего мотоспорта. Но это не так. Они никогда не устареют и не потеряют своего значения, ибо нужны как первый этап приобщения молодежи к спорту. Кроме того, нет оснований лишать возможности соревноваться определенную (и довольно значительную) часть мотоциклистов, которые в силу самых различных причин не могут участвовать в сложных современных кроссах, шоссейно-кольцевых, ипподромных или, скажем, гравийных и ледяных гонках.

Неправильно поступают многие комитеты ДОСААФ и автомотоклубы, когда отгораживаются от работы с мототуристами и владельцами мотороллеров и мотовелосипедов. Тем самым они исключают из спортивной жизни большой отряд мотоциклистов и наносят серьезный ущерб массовости спорта. Мототуристы — это, как правило, физически выносливые, закаленные люди, в совершенстве знающие машину и уверенно владеющие техникой вождения в любых дорожных условиях. Возглавив работу по мототуризму, автомотоклубы значительно умножат свой актив.

В связи с непрерывным увеличением выпуска мотороллеров и мотовелосипедов все настоятельнее встает вопрос об организации работы с водителями этих «собратей» мотоцикла. Хотя кое-кто и не считает их представителями «чистого» мотоспорта, эту работу все же должны взять на себя автомотоклубы. Опыт Биринского самодеятельного автомотоклуба в Риге показывает, что соревнования на мотороллерах и мотовелосипедах привлекают много участников и являются по-настоящему захватывающим спортивным зрелищем. Показательно, что некоторые водители мотороллеров и мотовелосипедов пересели затем на мотоциклы и стали неплохими спортсменами-мотоциклистами.

Все эти виды соревнований, конечно, совершенно необязательно венчать республиканскими и тем более всесоюзными чемпионатами. Многие из них следует ограничить областными, городскими, районными и даже заводским или колхозным масштабом. Нужно помнить: судьба массовости спорта решается именно в первичных организациях, в селах, районах, городах, если каждый желающий получает возможность поправить свои силы в спортивной борьбе.

РАСТИТЬ НАДЕЖНУЮ СМЕНУ

В дальнейшей работе особое внимание должно быть обращено на подъем юношеского спорта, на подготовку надежного квалифицированного резерва. Кто систематически следит за развитием мотоспорта, тот видит, что он не

имеет нужного притока молодых сил, что среди победителей крупных соревнований в течение уже нескольких лет очень редко появляются новые имена. И причина этого отнюдь не в том, что корифеи обладают недостижимым высоким мастерством, а главным образом в том, что молодежь неспособна пока оказать им должную конкуренцию.

Да, сейчас, собственно, трудно рассчитывать на серьезное наступление молодежи. Комитеты ДОСААФ и клубы слабо еще занимаются подготовкой высококвалифицированных гонщиков. Запустили эту работу и отдельные ведущие коллективы страны. Московские клубы ДОСААФ за последние два года не подготовили ни одного мастера спорта, а ряды разрядников пополнились лишь двумя спортсменами первого и десятком второго разрядов. Во многих местах не проявляют должной заботы о развитии юношеского спорта. Правда, в организации работы с юношами имеются известные трудности. Наиболее серьезная из них (на нее чаще всего и ссылаются) заключается в том, что приход молодежи в мотоспорт ограничен определенным возрастом. Права на управление мотоциклом можно получить лишь в 16 лет. Но при желании можно найти пути и методы приобщения юношей к мотоспорту, не дожидаясь этого возраста. Некоторые клубы, например, создают совместно со школами мотокружки для старшеклассников. В таких кружках ребята с большим интересом и увлечением изучают мотоцикл, овладевают азами спорта. Другие клубы пополняют свои юношеские группы подростками, которые увлекаются ездой на велосипедах с моторчиками. Им нетрудно привить вкус к техническому спорту и здоровый спортивный азарт.

Нам представляется, что для быстрого подъема юношеского спорта целесообразно изменить систему проведения соревнований и ввести комплексный зачет с таким расчетом, чтобы в каждой команде наряду со взрослыми спортсменами было представлено и определенное количество юношей. Такой принцип проведения состязаний повысит заинтересованность клубов, комитетов и федераций в работе с подростками, заставит создать из них постоянные группы. Да и сами юноши при этом получат большую возможность совершенствоваться в мастерстве, закаляясь в спортивной борьбе рядом с опытными мастерами.

Предлагаемая система соревнований никоим образом не исключает отдельных состязаний среди юношей. Наоборот, она потребует значительного увеличения встреч молодежи.

Не менее важную роль в подготовке боевых резервов должны сыграть ведущие гонщики страны. У советских спортсменов есть прекрасное благородное правило: повышая изо дня в день свое мастерство, бескорыстно передавать накопленный опыт и знания молодежи. Это правило обязывает всех наших сильнейших гонщиков, отдающих так много сил и времени мотоспорту, горячо любящих его, еще больше заботиться о тех молодых спортсменах, которые смогли бы понести дальше эстафету побед.

Хорошо известно, какое огромное значение в деле повышения спортивного мастерства имеет правильно организованный учебно-тренировочный про-

Прыжок на разрывном мосту.

Фото Р. Гайнуллина.

Из снимков, присланных на конкурс журнала «За рулем».



цесс. Однако многие комитеты ДОСААФ и автотоклубы уделяют недостаточное внимание налаживанию тренировочной работы, часто ведут учебу по старинке, несмотря на то, что непрерывно совершенствуется спортивная техника, усложняются условия соревнований. Особенно серьезные недостатки в общефизической подготовке мотоциклистов. Как показывает практика, время, отводимое для учебно-тренировочной работы, в том числе и на сборах, спортсмены, как правило, затрачивают на подготовку машины и на «прикидки». Совершенствованием же физических качеств они почти не занимаются. Как это ни парадоксально, но многие мотоциклисты беззаботно, прямо-таки пренебрежительно относятся к физической подготовке. Они, видимо, полагают, что машина сама прикатит их на пьедестал почета. Конечно, для победы необходимо надежное подготовительное средство, но ведь его нужно управлять, быть повелителем, а не рабом ее. Для этого надо обладать богатырской силой, акробатической ловкостью, молниеносной реакцией, спартаанской выносливостью. Совершенствование физической подготовки мотоциклистов тем более необходимо сейчас, когда появились новые, высокоскоростные мотоциклы и намного возросло мастерство наших зарубежных соперников.

Большая доля вины лежит на наших тренерах. Кое-кто из них и сам еще не понимает серьезной необходимости совершенствования физических качеств гонщиков, крайне смутно представляет себе содержание физподготовки мотоциклиста. Более того, эти вопросы у нас вообще плохо разработаны и таким важным делом всерьез никто не занимается.

Интересы дальнейшего подъема спортивного мастерства мотоциклистов настоятельно требуют, чтобы ЦАМК, Управление технической подготовки и спорта ЦК ДОСААФ, Всесоюзная федерация автотоклубов в самое ближайшее время организовали научную разработку системы физической подготовки мотоциклистов, вооружили бы ею всех тренеров и добились коренного улучшения этого дела.

Нуждаются в совершенствовании и остальные не менее важные элементы подготовки мотоциклистов. Тренеры обязаны более творчески подходить к организации учебно-тренировочного процесса, постоянно совершенствовать его с учетом всего лучшего, передового как в отечественной, так и иностранной практике.

РАБОТУ ФЕДЕРАЦИИ, СЕКЦИЙ И КЛУБОВ — НА УРОВЕНЬ НОВЫХ ЗАДАЧ

Дальнейший подъем мотоциклетного спорта невозможен без коренного улучшения всей организаторской работы комитетов ДОСААФ, федераций, секций и клубов. Главным в организаторской работе, как известно, является правильный подбор, расстановка и воспитание кадров, ибо успех всякого дела в конечном счете решают кадры, их опытность, квалификация, принципиальность, идейная и моральная закалка. Опыт

убедительно показывает, что успеха в развитии мотоспорта добиваются те комитеты ДОСААФ и автотоклубы, в которых работают хорошие организаторы, любящие и понимающие мотоциклетный спорт люди. Сейчас у нас имеются все возможности, чтобы в каждом комитете и тем более в каждом клубе были настоящие энтузиасты мотоспорта. Таких людей можно найти среди офицеров запаса, бывших спортсменов. Неисчерпаемый источник кадров хороших организаторов спорта — комсомольцы. Правда, многие из них нуждаются в пополнении знаний, в обогащении опыта. Но это дело наживное. Комитеты ДОСААФ могут и должны организовать широкую сеть кружков, семинаров, кратковременных курсов по подготовке общественных тренеров, инструкторов и спортивных судей. Жаль только, что многие комитеты часто забывают об этой своей обязанности. Особенно плохо заботятся о выращивании общественных кадров в Киргизской ССР, Саратовской, Горьковской и Владимирской областях, где за последние два года не подготовлено ни одного тренера, ни одного инструктора. Ясно, что при таком положении дела все разговоры о массовости и мастерстве превращаются в пустой звук.

Серьезного внимания заслуживает повышение организованности и культуры соревнований. Ведь ни для кого не секрет, что многие первенства, в том числе и отдельные всесоюзные, проходят у нас на низком организационном уровне: устраиваются в отдаленных, малодоступных для зрителей местах, без необходимой информации. В ходе соревнований плохо разъясняется положение о состязаниях, не комментируются должным образом нарушения правил гонок. Иногда организаторы выпускают в одном заезде гонщиков на спортивных и серийных машинах, грубо попирая основную принцип соревнований — равные условия для всех спортсменов. Все эти досадные промахи, безусловно, приносят участникам соревнований чувство огорчения, неудовлетворенности. Неудивительно, что для некоторых из них первые старты оказываются и последними.

Чтобы соревнования могли привлечь людей к мотоспорту, послужить делу дальнейшего его подъема, надо каждое из них — большое и малое, всесоюзное и заводское — сделать радостным праздником, провести организованно, в строгом соответствии с существующими правилами. Такие соревнования будут умножать число спортсменов и способствовать росту их мастерства.

Видимо, настало время создать заранее подготовленные трассы разной трудности с тем, чтобы не выбирать их каждый раз заново, накануне соревнований. Тогда можно будет обеспечить больше удобства как для участников гонок, так и для зрителей.

Нуждаются в дальнейшем совершенствовании наши спортивные календари и правила соревнований. Эти регламентирующие спортивную жизнь документы пока еще мало способствуют специализации и росту мастерства гонщиков; в них явно недостаточно отражена забота о развитии юношеского спорта, об организации простейших состязаний на местах, не требующих длительного отрыва участников от дома и больших разъездов.

ОБМЕН ОПЫТОМ — ИСТОЧНИК НОВЫХ УСПЕХОВ

Борьбу за новые успехи в мотоспорте, как и во всяком деле, нужно вести предметно, с глубоким знанием его, поднимая отстающие организации до уровня передовых, широко внедряя в практику работы всех коллективов положительный опыт. В настоящее время во многих комитетах, автотоклубах и первичных организациях ДОСААФ работа по развитию мотоциклетного спорта поставлена образцово. Однако их опыт не стал достоянием всех.

Многие республиканские и областные комитеты ДОСААФ, федерации и секции почти не занимаются изучением передового опыта и не могут, конечно, вооружить этим опытом свои клубы, районные, городские комитеты. Не показывают примера в этом отношении Управление технической подготовки и спорта ЦК ДОСААФ, Всесоюзная федерация автотоклубов и Центральный автотоклуб. Эти руководящие спортивные органы озабочены в основном лишь непосредственной подготовкой сборных команд. Конечно, подготовка команд к участию в международных встречах — серьезное и ответственное дело. Но ведь и работа по массовому спорту, работа с низовыми коллективами — также не второстепенный вопрос. Да и сила-то сборных команд предопределяется прежде всего состоянием спорта в коллективах, клубах, в районах, городах, областях, республиках, т. е. наличием крепких тылов, квалифицированных резервов. Комитетам и федерациям всех степеней необходимо добиваться, чтобы низовые коллективы были жизнедеятельными, чтобы в них систематически проводилась учебно-тренировочная и спортивная работа, чтобы в каждом автотоклубе постоянно функционировали полнокровные, спортивные команды. Во всем этом особую важную роль должен сыграть ЦАМК — учебно-методический центр советского мотоспорта. Комитеты и автотоклубы вправе рассчитывать, что ЦАМК окажет им конкретную помощь в переподготовке кадров, улучшении учебно-тренировочного процесса, подъеме массового спорта.

Работа комитетов ДОСААФ, федераций и клубов по дальнейшему развитию мотоциклетного спорта будет тем успешнее, чем теснее они будут связаны с профсоюзными и комсомольскими организациями. Глубоко ошибаются те работники комитетов и клубов, которые пытаются все делать своими силами, не привлекая широкий профсоюзно-комсомольский актив. Столь же неправы и те профсоюзные и комсомольские организации, которые не проявляют еще должного интереса к развитию мотоциклетного спорта.

Жизнь учит, что только совместными усилиями организаций ДОСААФ, профсоюзов и комсомола, их дружной работой можно обеспечить подлинно массовое развитие мотоциклетного спорта, повышение спортивного мастерства наших мотоциклистов. А, достигнув этого, советские гонщики, вне всякого сомнения, смогут успешно выполнить свой долг — завоевать в ближайшие годы мировое первенство и тем самым еще выше поднять знамя нашей Родины на международной спортивной арене.

К V съезду ДОСААФ

АВТОМОБИЛЬНОМУ СПОРТУ— ШИРОКУЮ ДОРОГУ!

Автомобильный спорт начал развиваться в нашей стране в послевоенные годы. За 15 лет — это не такой уж большой срок — сформировались виды массовых соревнований, число спортсменов достигло довольно внушительных цифр, все время повышаются технические результаты, создаются новые образцы спортивной автомобильной техники. Но в то же время автомобильный спорт до сих пор не стал подлинно массовым, хотя быстрый прогресс техники в нашей стране создает необходимые предпосылки для его развития. Не связан он еще по-настоящему и с автомобильной промышленностью.

Думается, что сейчас, накануне V съезда ДОСААФ, нужен критический анализ создавшегося положения с тем, чтобы более четко определить направление и размах дальнейшего развития автомобильного спорта.

Все более широко выходят на соревнования серийные легковые автомобили. В мировом автоспорте наметилось уже стремление приблизить к ним конструкцию автомобилей, предназначенных для спортивных целей. Важнейшим фактором оценки конструктивных качеств новых автомобилей становятся результаты, достигнутые ими в спортивных соревнованиях.

Автомобильная промышленность не может теперь стоять в стороне от спортивных соревнований. Она должна сама использовать все возможности, предоставляемые автомобильным спортом для всесторонних испытаний ее продукции.

Широкое развертывание автомобильного спорта должно помочь решению ряда технических вопросов, имеющих народнохозяйственное значение. Большую роль он призван сыграть в изыскании эффективных способов повышения

безопасности при больших скоростях движения. В настоящее время в соревнованиях проверяются разнообразные виды оборудования, предназначенного для обеспечения безопасности водителя и других членов экипажа, выступающих на серийных автомобилях. В дальнейшем такое оборудование может найти широкое применение на автомобильном транспорте.

С улучшением динамических качеств современных автомобилей растут средние скорости движения. Теперь стало особенно важным совершенствование техники вождения, а лучшее средство достичь этого — участие в спортивных соревнованиях.

Одна из главных задач, которые ставит перед собой Федерация Автомобильного спорта СССР, состоит в том, чтобы сделать автомобильный спорт более массовым и на этой основе добиться высоких результатов во всесоюзных и международных соревнованиях. Однако на пути решения этой задачи стоит ряд трудностей. Прежде всего необходимо принять действенные меры, направленные к созданию солидной материальной базы для массового развития спорта.

Массовыми скоростными автомобилями должны стать гоночные машины типа «Юниор» (выпускаемые на базе агрегатов серийных легковых автомобилей), а также карты с мотоциклетным двигателем. Для того чтобы такие автомобили были достаточно дешевы, необходимо организовать регулярный выпуск их на специализированном для этой цели небольшом заводе, который должен получать от основных автомобильных заводов агрегаты, подготовленные для использования их в спорте.

При этом нужно иметь в виду, что для создания автомобилей «Юниор», обладающих высокими эксплуатационными качествами и отвечающих требованиям ФИА, необходимо, чтобы агрегаты автомобилей основной модели были достаточно совершенны.

Перспективна в этом отношении новая модель автомобиля «Запорожец» с двигателем, имеющим увеличенные рабочий объем и мощность. Надо добиться того, чтобы Запорожский завод при ее подготовке к производству уже сейчас учел особенности возможного использования агрегатов на скоростных автомобилях и, в частности, на отечественных юниорах. Нет сомнения в том, что это могло бы весьма способствовать улучшению качества стандартного автомобиля, выпуск которого запланирован в масштабах массового производства.

Но если основой для создания автомобилей типа «Юниор» и будущей 2-й формулы станет в ближайшие годы автомобиль «Запорожец», то это, конечно, не значит, что другие заводы должны оставаться в стороне от выпуска автомобилей для спортивных целей. Большие перспективы перед заводами, выпускающими легковые автомобили, открываются в деле создания улучшенных моделей

серийных машин типа «Большого Туризма» для участия в ралли и в скоростных гонках на большие дистанции. Без преувеличения можно сказать, что результаты, достигнутые в этих соревнованиях, будут в большой мере определять лицо каждого завода и степень совершенства конструкций выпускаемых им автомобилей.

Необходимо также создать конструкторское бюро с производственной базой для выпуска небольших серий гоночных автомобилей различных классов, могущих участвовать в международных соревнованиях и в заездах на побитие рекордов. Многие будут зависеть при этом от заводов-смежников, которые должны изготавливать высококачественные шины, электрооборудование, карбюраторы.

Но как бы ни была совершенна конструкция скоростного автомобиля, какой бы гонщик на нем ни выступал, успеха можно достичь лишь при тщательной подготовке автомобиля к соревнованию. Поэтому ведущие автомобильные клубы ДОСААФ и добровольные спортивные Общества, культивирующие автомобильный спорт, должны располагать развитыми механическими мастерскими и небольшими лабораториями для испытания и доводки двигателей.

Особое место в автомобильном спорте занимают заезды на установление рекордов. Над рекордно-гоночными автомобилями в нашей стране много лет работают А. Пельцер, Э. Лорент, В. Никитин и другие. На их машинах установлены многие всеюзовые и международные рекорды. Но пока эти успехи базируются главным образом на личной инициативе самих конструкторов и гонщиков, не получающих, прямо скажем, должной поддержки и поэтому не могущих, порой годами, завершить начатое дело. Чтобы достичь новых существенных успехов в этой области, надо прежде всего выделить специальные средства для окончания постройки рекордно-гоночных автомобилей (а также изготовления для них необходимого оборудования) и поставить, наконец, это дело на солидную ногу.

Увеличение числа скоростных соревнований и особенно проведение их на серийных легковых автомобилях выдвигает вопрос об изыскании новых кольцевых трасс. При этом необходимо обойтись без крупных средств на проведение дорожно-строительных работ.

Серьезного внимания требует организация подготовки и тренировки спортсменов-автомобилистов. К сожалению, воспитанием и обучением молодых гонщиков систематически пока никто не занимается, никто не готовит и тренеров по автоспорту. Между тем отсутствие квалифицированного тренерского персонала неблагоприятно сказывается на спортивном мастерстве гонщиков.

В течение ряда лет обсуждается вопрос о создании отделения автоспорта в Высшей школе тренеров при Московском институте физической культуры. Однако до сих пор этот вопрос не решен. Необходимо без промедления, начиная с нового учебного года, организовать отделение для подготовки тренеров по моторным видам спорта, укомплектовав его опытными спортсменами.

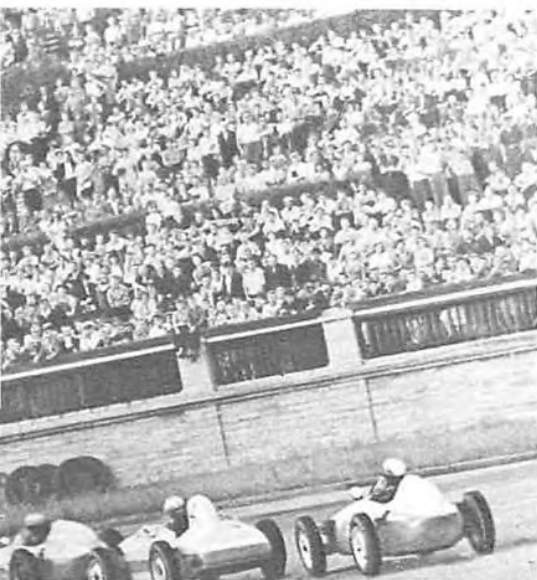
Острый недостаток ощущается также в спортивных механиках, которых надо обучать на специальных курсах при ведущих автотоклубах.

Отсутствие дисциплины по моторным

Гонки на Ленинградском кольце.

Фото Г. Малиновского.

Из снимков, присланных на конкурс журнала «За рулем».



ДЕЛО ВАЖНОЕ, ОБЩЕНАРОДНОЕ

В. САВИН,
председатель республиканского комитета
ДОСААФ Белоруссии

видам спорта в учебных планах физкультурных учебных заведений является вообще большим пробелом в деле физического образования. В наш век технического прогресса такое положение можно назвать парадоксальным.

В подготовке автомобилистов-спортсменов есть еще одно существенное препятствие: у нас очень мало необходимых учебных пособий. Между тем издательство «Физкультура и спорт», вместо того, чтобы увеличить выпуск пособий по моторным видам спорта, фактически свернуло эту работу, а издательство ДОСААФ выпускает литературу по автомобильной и мотоциклетной тематике лишь от случая к случаю, без четко продуманного плана.

Многочисленные нужды автомобильного спорта могут быть полностью удовлетворены лишь при правильном построении его организационных основ. К сожалению, до сих пор основные вопросы организации автомобильного спорта остаются нерешенными.

Центральный совет Союза спортивных обществ и организаций отказался от руководства автомобильным спортом, но так еще и не передал его полностью в руки ЦК ДОСААФ. До сих пор неясно, на какой организационной основе будет развиваться автомобильный спорт в ДСО и ведомствах; факты говорят о том, что некоторые ДСО сворачивают или уже полностью свернули работу по автомобильному спорту.

Стремление многих организаций отмахнуться от автомобильного спорта (это можно объяснить только тем, что кое-кто из их руководителей не понимает его значения) явно противоречит стремлению огромного числа рядовых спортсменов и низовых спортивных организаций. На многочисленных предпрятиях и в учреждениях стихийно возникают секции любителей автомобильного спорта, готовые вложить свой труд в постройку спортивных и гоночных автомобилей. Используя инициативу энтузиастов, можно сделать автомобильный спорт подлинно массовым, если, конечно, вовремя оказать им организационную и техническую помощь.

Свой путь в автомобильный спорт многие rallисты начали с автотуризма. Рассматривая автотуризм как первую ступень в спорте можно привлечь к нему поистине неисчерпаемые резервы будущих спортсменов. Но пока автомобильный туризм не нашел, к сожалению, достойного места в организациях, занимающихся автомобильным спортом. А как помогли бы массовые секции автомобильного туризма оживить всю работу автомотоклубов ДОСААФ!

Таковы некоторые нерешенные вопросы развития автомобильного спорта. Силы для их решения у нас есть. Это прежде всего — широкие круги автомобильной общественности, которые никогда не страдали недостатком активности. Нужно только, чтобы комитеты ДОСААФ умело использовали эту активность.

Л. АФАНАСЬЕВ,
председатель автомобильного
комитета ФАМС,

А. САВИН,
заместитель председателя
автомобильного комитета ФАМС.

Можно без преувеличения сказать: в организациях ДОСААФ Белоруссии, пожалуй, не было ни одного отчетно-выборного собрания, ни одной конференции, где бы не ставился остро вопрос об улучшении дела подготовки технических кадров. И это вполне естественно. После XXII съезда КПСС, наметившего величественную Программу построения коммунизма, каждый советский человек еще яснее, еще отчетливее понял, какую важную роль играет в нашей жизни техника и люди, умеющие в совершенстве управлять ею.

Члены Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту видят в овладении техническими специальностями конкретное проявление советского патриотизма, свой практический вклад в укрепление экономической и оборонной мощи Советского государства. Не случайно на собраниях и конференциях, предшествовавших V съезду ДОСААФ, была подвергнута резкой и справедливой критике деятельность многих комитетов Общества именно за недостатки в деле подготовки технических кадров.

Для Белоруссии, в особенности для тружеников села, этот вопрос приобретает особую актуальность и остроту. Выступая на совещании работников сельского хозяйства республики в Минске 12 января 1962 года, Н. С. Хрущев указал на необходимость полного и умелого использования сельскохозяйственной техники для подъема урожайности и ликвидации тех серьезных отставаний, которые еще имеются в сельском хозяйстве Белорусской ССР.

Надо сказать, что Советское государство щедро снабжает республику машинами. На ее полях работает более 55 тысяч тракторов (в 15-кратном исчислении), 14 тысяч зерновых и силосоуборочных комбайнов, 16,5 тысячи сеялок, 1,5 тысячи льнотеребилок и 4 тысячи картофелеуборочных машин.

Кто, как не члены ДОСААФ, работающие в колхозах и совхозах, должны в числе первых по-настоящему оседлать эту технику, двинуть ее на подъем урожайности полей?

Идя навстречу V съезду ДОСААФ, мы можем отметить, что в этом деле многие первичные, районные, областные организации Общества накопили большой

опыт. В целом по республике около 10 процентов членов Общества охвачены технической учебой в кружках, на курсах, в школах и клубах. В сельской местности этот процент значительно выше. Например, в Могилевской области несколько десятков тысяч досаафовцев овладели техническими специальностями, что составляет 14,5 процента от общего числа членов патристического Общества. В области создано 66 секций организационно-массовой и пропагандистской работы. Активисты — члены секций выступают с лекциями, докладами, проводят беседы, тематические вечера. Подготовку технических кадров здесь ведут более 1250 инструкторов.

Примечательно, что деятельность большинства досаафовских организаций находит поддержку со стороны партийных и комсомольских органов, хозяйственных руководителей. В этом свете характерной является Рогачевская районная организация ДОСААФ Гомельской области. В истекшем году она подготовила 120 трактористов, 115 шоферов и более 100 мотоциклистов. Районный комитет партии, партийные организации предприятий, колхозов и совхозов уделяют большое внимание коллективам ДОСААФ, помогают им в создании материально-технической и спортивной базы, в широком развертывании пропаганды военно-технических знаний среди населения. Организации ДОСААФ этого района собрали вокруг себя большой, работоспособный актив из числа комсомольцев, офицеров запаса, лучших технических специалистов. Деятельность патристического Общества и участие в ней комсомольцев стали предметом обсуждения на заседаниях бюро райкома комсомола, семинарах и совещаниях.

В ряде областей республики все большее значение приобретают общественные начала. Тысячи патристов добровольно, бескорыстно руководят различными техническими кружками, участвуют в оборудовании учебных классов, читают лекции, проводят беседы на технические темы, возглавляют спортивные кружки и секции. В колхозах и совхозах этим благородным делом занимаются в свободное от работы время учителя, агрономы, инженеры, техники.

В качестве примера назовем коллектив ДОСААФ совхоза «Тихиничи». С помощью дирекции, партийной организа-

ции, рабочего комитета досаафовцы создали здесь хорошую учебную базу и открыли курсы трактористов. Кто является душой этих курсов? Ведущие специалисты совхоза — механики тт. Подолгинский и Шанторович, агроном т. Разумов. Они проводят теоретические занятия, обучают курсантов практике вождения трактора, дают им основы агрономических знаний.

В Брестской области работает 77 курсов и кружков по изучению трактора, автомобиля, мотоцикла. Большинство руководителей и преподавателей кружков — общественники, люди, не жалеющие ни сил, ни энергии для всенародно-го дела, каким является обучение трудящихся техническим специальностям.

Широкое распространение получили общественные начала в организациях ДОСААФ Буда-Кошелевского техникума механизации сельского хозяйства, завода Гомсельмаш, депо станции Калинковичи, колхоза им. Калинина и многих других. Несомненно, что количество курсов, самостоятельных спортивно-технических клубов будет расти и впредь.

Однако нельзя почитать на лаврах, надо настойчиво искать новые пути в деле подготовки массовых технических специальностей, поддерживать и развивать то новое, что порождает передовая практика.

Одним из таких новых явлений, все глубже проникающих в нашу жизнь, является, на наш взгляд, движение за подготовку технических специалистов широкого профиля, за изучение смежных профессий. В Белоруссии оно получает все большее распространение.

Инициатором этого патристического начинания у нас в республике стала комсомолка Мария Концевая из колхоза «Орша» Витебской области. Это она несколько лет назад бросила клич: «Кукурузоводы — на трактор!». Внедрение комплексной механизации помогло Марии при меньшей затрате труда получить высокий урожай кукурузы, значительно снизить ее себестоимость. Указом Президиума Верховного Совета СССР Мария Концевая награждена орденом Ленина.

Сотни юношей и девушек по ее почину стали изучать трактор и другую сельскохозяйственную технику. Многие из них сейчас успешно обслуживают сложные агрегаты и комплексные звенья. Интересное начинание подхватили досаафовцы республики. Теперь целый ряд коллективов Общества в колхозах и совхозах борется за совмещение профессий. Мы имеем уже конкретные результаты этого патристического движения. Так, например, двадцатилетний Леонид Кунцкий, секретарь комсомольской организации колхоза имени 16-ти партизан Минской области, умеет водить трактор, автомобиль, управлять комбайном.

Движение за овладение смежными профессиями увлекло многих досаафовцев совхоза «Большевик» Минского района. Здесь уже не один десяток молодых специалистов овладел несколькими профессиями. Например, механизаторы Королько, Макейчик, Добыш и другие умеют управлять комбайном, автомобилем, трактором, бульдозером, экскаватором. В наиболее горячую пору такое знание техники просто необходимо. Да и человек не привязан к сезонным работам. Зимой, например, ком-

байнер может сесть за руль автомобиля или управлять бульдозером.

Совмещению профессий принадлежит большое будущее. Уже сейчас сельское хозяйство, оснащенное сложной техникой, нуждается в механизаторах широкого профиля. Без этого нельзя успешно в короткие сроки осуществить комплексную механизацию производства, дать Родине больше продукции при наименьших затратах труда и средств.

К сожалению, в обучении кадров смежным специальностям много недостатков. В ряде организаций пока занимают подготовку шоферов. Может быть, до известного времени это было правильным. Но сейчас сельскому хозяйству нужны не только водители. В текущем семилетии колхозы и совхозы Белоруссии, например, должны осушить более миллиона гектаров заболоченных земель. Это даст увеличение пахотного клина примерно на 700 тысяч гектаров. Понадобится большая армия механизаторов различных профилей. Может ли наше Общество помочь в этом деле? Безусловно, да. Но для этого нужны большая организационная работа и хорошая материальная база. Одни комитеты ДОСААФ вряд ли осилит эту задачу. Нам нужна помощь со стороны партийных, комсомольских, профсоюзных организаций, хозяйственников. Надо подумать о подготовке кадров преподавателей, об учебных пособиях, учебно-методической литературе, программах и о многом другом.

Отсутствие программ и другой методической литературы является серьезным тормозом в работе. Правда, отдельные наши школы и курсы проявляют ценную инициативу, как например Гомельская областная автотракторная школа ДОСААФ, разработавшая программу подготовки трактористов из числа шоферов. Эта программа поможет первичным организациям правильно наладить учебный процесс, спланировать теоретические и практические занятия. Но ведь не все наши учебные организации имеют возможность разработать программы. Нет их и в Министерстве сельского хозяйства республики.

Вполне понятно, что будущим техническим специалистам надо давать не только прочные теоретические знания, но и хорошие практические навыки. Особое место в учебном процессе должно быть уделено пропаганде и внедрению передового опыта лучших механизаторов республики.

В своем докладе на мартовском Пленуме ЦК КПСС Никита Сергеевич Хрущев указывал, что улучшение производственных показателей во многом зависит от квалификации людей, которые управляют техникой. Поэтому, говорил он, подбор, подготовка и обучение кадров имеют решающее значение.

Учебные организации ДОСААФ, курсы при первичных организациях Общества, где идет подготовка технических кадров для села, сейчас начинают осваивать передовой опыт, предоставляя свои аудитории новаторам колхозного и совхозного производства. За это дело надо брать смелее, настойчивее. Выступления мастеров высоких урожаев помогут будущим механизаторам рационально эксплуатировать машины, познать все тонкости производства.

В ряде досаафовских коллективов республики развернулось движение за бе-

режливое отношение к технике. Мы стараемся распространить этот опыт на все учебные организации с тем, чтобы уже во время учебы люди приучались бережно относиться к машинам, инструменту. Ведь производительность машины во многом зависит от того, в каком состоянии она находится, в какие руки она попала: у плохого, нерадивого хозяина машина скоро станет негодной; в хороших заботливых руках — будет жить долго и выработку даст высокую.

Особенно тянутся сейчас к технике учащиеся старших классов сельских школ. Во время каникул они охотно помогают механизаторам. Многие юноши и девушки к окончанию школы уже умеют самостоятельно водить автомобиль, управлять трактором. Занятия со школьниками ведут активисты оборонного Общества.

За последнее время комитеты ДОСААФ Белоруссии стали глубже вникать в деятельность школьных технических кружков, ученических бригад, памятуя, что эти школьники могут завтра стать слушателями курсов механизаторов.

Следует сказать, что в подготовке технических кадров, даже в хорошо зарекомендовавших себя хозрасчетных школах и курсах, а также автотоклубах, имеется немало недостатков. Особенно наглядно это было вскрыто в ходе подготовки к V съезду ДОСААФ. В некоторых первичных организациях и комитетах в погоне за дутыми цифрами допускались приписки, очковитательство. Еще не все районные и областные комитеты Общества выполнили планы и обязательства по подготовке технических кадров. Причины всего этого кроются в слабой организаторской работе республиканского, областных и районных комитетов ДОСААФ, отсутствии надлежащего контроля и неумении опереться на актив, на многочисленные слои общественности.

Недостатки, зависящие от нас, мы будем сами и устранять. Однако есть трудности, о которых, на наш взгляд, необходимо поговорить с всесоюзной трибуной V съезда ДОСААФ. Одним из наших узких мест является материальная база учебных организаций. Она серьезно отстает от потребностей жизни. Во многих школах и клубах не хватает машин, агрегатов, инструментов, кое-где обучение специалистов ведется на устаревших образцах машин. Часто организации нашего Общества ставят в зависимость от хозяйственных и других органов.

По-видимому, назрел вопрос об обновлении и улучшении материальной базы и снабжения периферийных организаций в централизованном порядке. Как это лучше сделать? Какие на этот счет имеются возможности? Обо всем этом и надо поговорить на съезде.

Дальнейшего совершенствования требуют вопросы подготовки и переподготовки преподавательского состава, вопросы методики, планирования, снабжения учебно-методической литературой и многие другие.

Подготовка технических кадров для народного хозяйства — дело государственной важности. Поэтому и отношение к нему должно быть государственным, отвечающим уровню современных задач, поставленных перед советским народом XXII съездом нашей партии.

Ровенские КОНТРАСТЫ

Подготовка технических специалистов на общественных началах, на принципах хозрасчета приобретает все большее значение. Без таких понятий, как самодеятельный автомотоклуб, хозрасчетная автошкола, трудно представить сейчас жизнь любого из коллективов ДОСААФ. Однако в работе этих организаций немало еще недостатков, серьезно мешающих развитию общественной инициативы.

В Ровенской области 18 самодеятельных спортивно-технических клубов. Больше половины всех шоферов, подготовленных областными организациями ДОСААФ в 1961 году, — такова их доля в общем «балансе». Доля немалая. Но как же неравно распределяется она между этими коллективами!

Летом прошлого года областная госавтоинспекция вынесла решение о закрытии самодеятельного автомотоклуба в Костополе. Почему была применена эта «высшая мера»? Оказывается, занятия начались без регистрации групп в ГАИ. В течение трех месяцев клуб работал, не имея расписания, необходимой документации, достаточной учебно-материальной базы. Руководство клуба пыталось объяснить это различными трудностями, ссылками на специфику района. Между тем в Костополе имеется филиал областного автомотоклуба, на базе которого мог бы вести свои занятия и самодеятельный АМК. И почему бы, в самом деле, самодеятельным коллективам на первых порах не строить свою работу на материальной основе штатных автомотоклубов или их филиалов, там, где они существуют? Это дало бы возможность окрестить молодым силам, накопить необходимое учебное оборудование и опыт работы.

Случай в Костополе должен был насторожить руководство ДОСААФ области. Но и до сих пор отдельные клубы начинают занятия, не имея полностью необходимого оборудования и пособий. Укомплектование и регистрация групп происходит уже в процессе учебы. Так было и в Сарненском самодеятельном АМК, который сдал в госавтоинспекцию документы на регистрацию группы одновременно с заявкой на проведение экзаменов, то есть фактически к концу занятий. Когда же ГАИ отказала в приеме экзаменов, работники райкома ДОСААФ начали бить тревогу, обращаться за по-

мощью к советским и партийным организациям. Не поздно ли?

Ясно, что занятия без необходимой учебной базы наносят большой ущерб качеству подготовки специалистов. Но дело не только в слабостях материальной базы. Хуже другое — когда во главе полезного и нужного дела стоят люди недостаточно инициативные, слабо разбирающиеся в порученном им деле.

Вот спортивно-технический клуб в Остроге. И учебная база у него достаточная, и преподаватель со стажем, но... Предоставим слово официальным документам. Это справка ГАИ: из 24 курсантов, закончивших обучение в октябре, выдержали экзамены — 15, в следующей группе из 30 — только 17, то есть лишь половина учащихся. Результаты, прямо скажем, не лучше костопольских!

И причина этого кроется в неповоротливости, безынициативности людей, которым поручено направлять и осуществлять подготовку технических кадров на общественных началах. Об этом говорит тот факт, что занятия в клубе идут уже несколько месяцев, а учебный процесс до сих пор по-настоящему не спланирован.

Курсанты учатся пять раз в неделю по 3 часа в день. Вместе с начальником клуба мы подсчитываем необходимый для них срок обучения. Нехитрая арифметика: помножить три на пять. Пятнадцать учебных часов в неделю, или шестьдесят в месяц. На выполнение всей 624-часовой программы, следовательно, потребуется 10 месяцев. Однако в календарном плане курс обучения определен в пять месяцев. И ни начальник клуба С. Рымар, ни председатель районного комитета ДОСААФ Н. Мелихов, который обязан контролировать работу самодеятельного АМК, не могут вразумительно ответить на вопрос: как можно уложиться в этот срок? Видимо, какие-то темы курса останутся непройденными, программа будет произвольно сокращена. Иного пути нет.

Не лучше обстоит дело и с вождением. Взяв путевой лист любого инструктора за любой день, вы увидите в нем, как правило, фамилию только одного курсанта, а продолжительность занятия — пять-семь часов. Это не только

идет вразрез с методическими указаниями — трудно поверить, что можно заниматься с курсантом семь часов подряд и пройти таким образом всю программу, или, скажем проще, научить его управлять автомобилем за... одну неделю. И хотя начальник клуба пытается найти всему этому оправдание, чувствуется, что он сам не верит своим словам. Видимо, просто ни он, ни председатель районного комитета не взяли на себя труд подумать о лучшей организации работы, познакомиться с опытом передовых коллективов. А они не на краю света. Около часа езды машиной до Здолбунова, немногим больше — до Дубно.

Самодеятельный автомотоклуб в Дубно три года назад начал свою работу в одной комнатке подпольного помещения. Сейчас он имеет три неплохо оборудованных класса, прочную учебную базу, квалифицированных преподавателей. Только в прошлом году клуб подготовил свыше 800 шоферов, трактористов и мотоциклистов. И что самое главное — он не превратился в хозрасчетные курсы, а умело сочетает подготовку технических специалистов с большой агитационно-массовой и спортивной работой. В планах клуба на новый год — автомобильные и мотоциклетные соревнования на экономичное вождение, однодневное ралли, соревнования по фигурному вождению и др. В сборную команду области по автомобильному ралли — призера командного первенства Украины прошлого года — вошел один экипаж спортивно-технического клуба Дубно.

Сегодня на Ровенщине около двух десятков самодеятельных автомотоклубов, а завтра их будет еще больше. В этих условиях отделу технической подготовки и спорта обкома ДОСААФ стало намного сложнее осуществлять действенный контроль и методическую помощь многочисленным учебным организациям области. Видимо, и к этой работе надо смелее и шире привлекать общественность.

Возможности такие у ровенчан есть, но используются они совершенно недостаточно. В прошлом году, например, был создан областной общественный совет по контролю за подготовкой водительских кадров, в который вошли лучшие преподаватели Ровно, Здолбунова, Сарна, Дубно и других районных центров области. Однако обком ДОСААФ не оказал совету в его первых шагах необходимой помощи, за все время даже не поинтересовался состоянием дел во вновь созданной общественной организации. Не в этом ли одна из причин того, что намеченный советом план работы остался нереализованным?

Пятый пленум ЦК ДОСААФ СССР предложил всем комитетам и клубам общества внимательно разобратся в организации всей работы по подготовке кадров массовых технических профессий, устранить существующие еще недостатки и извращения в ней, проверить качество специалистов, подготовленных на общественных началах и по линии хозрасчета.

В Ровенской области предстоит сделать еще очень много для выполнения этого постановления пленума.

Г. ЗИНГЕР,
наш спец. корр.

МЕХАНИЗАТОРЫ

«Сейчас самое главное — правильно организовать людей, уметь использовать технику, все возможности каждого хозяйства, чтобы уже в этом году дать значительно больше сельскохозяйственных продуктов».

(Из заключительного слова товарища Н. С. Хрущева на Пленуме ЦК КПСС 9 марта 1962 года).

На заснеженном поле четко вырисовывались контуры торфяной горы, а у ее подножия, чуть убеленные инеем, — бульдозер и трактор «Беларусь», оборудованный ковшем. Из-за леса, окаймлявшего поле, почти с равными интервалами времени выезжали грузовики, останавливались на несколько минут в ожидании, пока кузов наполнится торфом, и снова исчезали в лесу. Проводив взглядом очередной автомобиль, Михаил Макейчик спрыгнул с трактора и побежал к бульдозеру.

— Покурим, Иван? — крикнул он сидящему в кабине широкоплечему мужчине лет тридцати.

Иван Королько кивнул и остановил машину.

— Замерз? — сочувственно спросил он товарища, доставая папиросу.

— Вроде нет. Ты слышал по радио выступление Никиты Сергеевича на совещании в Минске? Здорово он обрисовал положение нашего сельского хозяйства, как будто всю жизнь в Белоруссии пробыл!

— Слышал, — ответил Королько. — Теперь с нас, механизаторов, двойной спрос. Сработаем хорошо — будет зерно, мясо, птица. Забуксуем — всех подведем.

— Да вроде на нас не обижаются! Машины к весне ремонтируем с опережением графика, корма фермы обеспечиваем вовремя, торф, навоз и другие удобрения перевозим тоже с перевыполнением плана.

В совхозе «Большевик» Минского сельскохозяйственного района механизаторы действительно в большом почете. Мы побывали на полях, фермах, в мастерских, — всюду виден их большой плодотворный труд.

На снимке: бригадир трактористов Станислав Петуховский дает производственное задание Ивану Королько.

Фото автора.



— Хозяйство у нас большое, только пахотных земель около трех тысяч гектаров. Растет поголовье скота: несколько тысяч свиней, тридцать тысяч голов птицы, 1300 голов крупного рогатого скота, — рассказывает директор совхоза Тамара Александровна Логунова. — Будь у нас трижды золотые руки, и то не справились бы. Выручают машины.

Тамара Александровна с воодушевлением рассказывает о людях, которые научились управлять машинами. Она назвала десятки фамилий лучших людей совхоза, а среди них Ивана Королько и Михаила Макейчика.

— Это механизаторы широкого профиля, — сказала о них Логунова.

Глубокое значение этих слов мы уяснили, подробнее ознакомившись с опытом подготовки технических специалистов в совхозе. Здесь уже два года ведется работа по овладению смежными специальностями.

Застрельщиками этого начинания явились досаафовцы.

В 1960 году комитет первичной организации оборонного Общества принял решение открыть курсы шоферов. Дирекция совхоза поддержала патриотов: выделила автомобиль, помещение для занятий, разрешила проводить практические работы в мастерской. Оказала помощь и областная автотракторная школа ДОСААФ. В совхоз были присланы плакаты и другие наглядные пособия. Теоретический курс согласились читать опытные преподаватели областной школы, а практические занятия вели активисты-общественники.

Желающих овладеть специальностью водителя набралось много. В первую очередь зачислили на учебу трактористов, прицепщиков, комбайнеров. Занимались будущие шоферы четыре раза в неделю, в свободное от работы время. Помимо этого, они учились управлять мотоциклом. С завидным упорством взялись они за дело.

«Солидный подборался народ», — удовлетворенно говорили преподаватели о своих учениках. Осталась довольна ими и экзаменационная комиссия ГАИ. Все воспитанники курсов с первого раза сдали экзамены и получили удостоверения шофера III класса и мотоциклиста.

О хорошем деле узнали в хозяйстве «Вишневка», расположенном неподалеку от совхоза «Большевик». Поздравили вишневцы соседей с успехом и попросили принять на курсы своих работни-

ков. Досаафовцы «Большевика» согласились.

Занятия с курсантами второго набора проходили также четко.

Сейчас на курсах устройство автомобиля и мотоцикла изучает третья группа будущих водителей.

С помощью первичной организации ДОСААФ дирекция совхоза смогла создать резерв шоферов, который используется в наиболее напряженные дни посевной и уборочной кампании. Выпускники курсов В. Добыш, А. Гилевич, К. Сутицкий, В. Крупко умело управляют почти всеми машинами, имеющимися в хозяйстве, в том числе тракторами и автомобилями. Теперь в совхозе «Большевик» вы редко услышите такие слова, как «тракторист», «шофер», «комбайнер», они заменяются одним словом — «механизатор». И, пожалуй, другого слова, более полно отражающего сегодняшний день, не подберешь.

Ежегодно совхоз получает новую технику. Люди совершенствуют методы обработки почвы, выращивания сельскохозяйственных культур. Поэтому большая роль отводится передовым методам труда механизаторов. Но чтобы освоить новое, передовое, надо учиться. И вот, по инициативе комитета ДОСААФ, в совхозе открылись курсы повышения квалификации, а говоря точнее — курсы передового опыта механизаторов.

В совхозе более двухсот различных машин, из них сорок два автомобиля, сорок семь тракторов, десять комбайнов. Управляют этой техникой специалисты — воспитанники школ механизации сельского хозяйства и досаафовских курсов. Многие предстоит сделать механизаторам нынешней весной: засеять 700 га яровых, 410 га кукурузы, посадить на 90 га сахарную свеклу и на 325 га картофель.

Думы и мысли механизаторов совхоза «Большевик» хорошо выразил бригадир тракторной бригады № 1 Станислав Иосифович Петуховский.

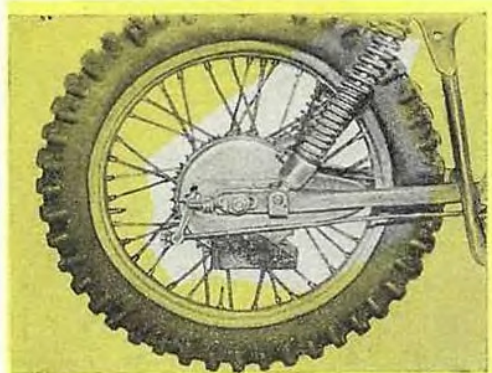
— Весна 1962 года, — сказал он, — особенная. — Это первая весна после XXII съезда КПСС, принявшего великую программу развернутого строительства коммунизма. И работать мы будем по коммунистически.

Г. РУФАНОВ,
наш спец. корр.

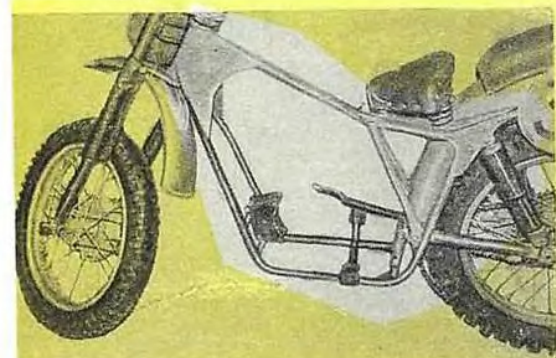
Совхоз «Большевик»,
Белорусская ССР.



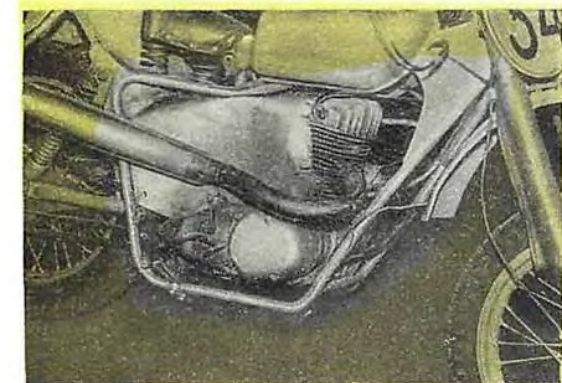
Спортивный ИЖ держит экзамен



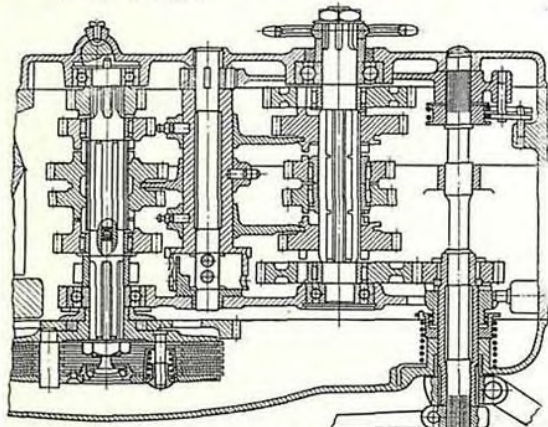
Так выглядит задняя подвеска нового мотоцикла.



Рама типа полудуплекс.



Спортивный двигатель, установленный на новой раме.



Шестиступенчатая коробка передач.

В нынешнем году мотоциклетный кросс на приз Совета Министров Удмуртской АССР проводился в седьмой раз. На старт этого крупнейшего зимнего соревнования вышли и его постоянные участники — команды Москвы, Ленинграда, Ижевска, Риги — и впервые пробующие свои силы в такой трудной гонке коллективы Киева, Казани и Иванова. Зачет, как и раньше, был лично-командный, по результатам трех заездов (в состав команды входило по 5 человек).

Сорок тысяч зрителей, заполнивших парк имени Кирова, где проходила трасса кросса, стали свидетелями на редкость напряженной борьбы. Она завершилась подлинным триумфом ижевцев.

Уже в первом заезде уверенно побеждает спортсмен Удмуртии В. Субботин, оставивший на втором месте заслуженного мастера спорта В. Пылаева. То же повторяется и в следующем заезде.

Дается последний старт. Долгое время лидирует двухкратный победитель ижевского кросса Н. Соколов (Москва), но незадолго до финиша его обходит Г. Чачипов (Ижевск). Третьим заканчивает дистанцию В. Субботин, но этого ему вполне достаточно, чтобы по сумме очков стать победителем кросса. Последующие места занимают его земляк Г. Чачипов, москвичи В. Пылаев, Н. Соколов, ленинградцев А. Дежинов, киевлянин А. Казаков.

Не менее крупного успеха добились удмуртские гонщики и в командном зачете. Переходящий приз Совета Министров Удмуртской АССР завоевала I команда Ижевска, вторыми были москвичи, третьими — II команда Ижевска.

Ни разу за всю историю этого кросса хозяева трассы не добивались такого крупного успеха. С полным правом его могут разделить конструкторы и рабочие машиностроительного завода, создавшие совершенные спортивные мотоциклы марки ИЖ.

Расскажем кратко об особенностях новой конструкции.

На мотоциклах вместо четырехступенчатой установлена шестиступенчатая коробка передач. Она имеет следующие передаточные числа: первой передачи — 2,35; второй — 2; третьей — 1,43; четвертой — 1,125; пятой — 0,962; шестой — 0,89. Такой выбор передаточных чисел позволяет лучше использовать мощность двигателя в различных дорожных условиях.

При разработке новой модели был произведен тщательный анализ конструкции ряда узлов и деталей. Он показал, что можно значительно улучшить их весовые параметры, без ущерба для прочности и надежности. С этой целью были сняты кожухи подвесок и передних вилок, мости крепления вилок изготовлены из легкого алюминиевого сплава, уменьшен объем топливного бака. В результате общий вес мотоциклов измененной конструкции по сравнению с весом ИЖ-57К снизился на 15 кг. Кроме того, значительно улучшилось распределение веса по колесам; на переднее приходится около 40%, на заднее — около 60% общего веса машины.

Перспективной является новая конструкция рамы типа полудуплекс, пока-

занная на рисунке. Она позволяет длительное время двигаться в сложных условиях, не сбрасывая ног с подножек.

Коллектив завода еще в 1961 году изготовил и испытал на стенде новый одноцилиндровый короткоходный двигатель мощностью 26—27 л. с., специально предназначенный для кроссовых соревнований. Дорожные испытания мотоциклов с такими двигателями показали, что в зимних условиях они не будут иметь преимуществ (их конструкция нуждается в доработке). Вот почему на соревнованиях были представлены не эти, а другие новые двигатели — с выносным маховиком и серийными цилиндрами.

Применение выносного маховика позволило уменьшить объем картера и улучшить продувку цилиндра.

Как же показали себя в соревнованиях мотоциклы измененной конструкции? Предоставим слово участникам кросса.

По мнению победителя состязаний В. Субботина, шестиступенчатая коробка передач в зимних условиях полностью себя оправдала. Широкий диапазон передаточных чисел позволил значительно улучшить динамику мотоцикла, полнее использовать мощность двигателя, выбирать нужную передачу в зависимости от трассы.

Достоинства новой коробки заметно проявились при движении на прямых участках. Повышающая передача обеспечивала высокую скорость, сберегла драгоценные секунды. Вместе с тем пока еще не удалось добиться легкости и четкости при переключении передач.

Ижевский мастер спорта Б. Мальчиков, выступавший на машине с рамой типа полудуплекс, считает, что она хорошо себя зарекомендовала. Повысилась устойчивость мотоцикла, что, очевидно, даст особенно большие преимущества в летних кроссах.

Уменьшение общего веса и благоприятное распределение его по колесам улучшило управляемость и маневренность машины.

Точку зрения этих спортсменов разделяют и другие гонщики, стартовавшие на экспериментальных мотоциклах.

Итак, можно сделать вывод, что все внедренные конструктивные новшества повысили качества кроссовых мотоциклов. Они выдержали испытание.

В заключение два «организационных» замечания.

Жители Ижевска проявили огромный интерес к мотокроссу. Но, к сожалению, организаторы соревнований, как и в прошлом году, не сумели обеспечить должного порядка на трассе.

И второе. Традиционный мотокросс на приз Совета Министров Удмуртской ССР фактически является неофициальным первенством Советского Союза в классе машин 350 см³. На наш взгляд, настало время узаконить эти соревнования как всесоюзные и с будущего года проводить в Ижевске зимнее первенство страны по мотоциклетному кроссу.

Инж. В. АБРАМЯН,
нештатн. корр. журнала «За рулем».
Фото Г. Сурнина.

Этого требуется жизнь

Обслуживание населения легковыми автомобилями на условиях проката находит все более широкое распространение и в Белоруссии. Его пункты открыты в Минске, Гомеле, Витебске, Могилеве, Бресте, Гродно, Лиде. Прокатный парк в настоящее время насчитывает около 400 автомобилей. Услугами проката пользуются тысячи трудящихся. В журналах выдачи машин можно встретить фамилии людей различных специальностей. Электрик Минского завода автоматических линий К. Казей исколесил на прокатном автомобиле всю Белоруссию, инженер А. Ляшко ездил на Украину и в Молдавию. Много раз брали машины шофер Е. Иковенко, старший преподаватель Белорусского государственного университета М. Астащенко, военнослужащий Г. Клишков.

О популярности новой формы обслуживания населения легковыми автомобилями свидетельствует та активность, с которой прошли недавно в областных центрах и в столице республики конференции абонентов проката, проведенные по рекомендации коллегии Главного управления автомобильного транспорта при Совете Министров БССР, редакции республиканской газеты «Советская Белоруссия» и редакциями областных газет совместно с автохозяйствами. Характерно, что в работе конференций приняли участие не только абоненты проката, но и сотни автолюбителей.

Для дальнейшего улучшения обслуживания трудящихся мы наметили ряд мер, реализация которых зависит от совместных усилий многих организаций, в том числе и от работников автомобильного транспорта. В частности, в 1962 году намечено открыть 9 новых прокатных пунктов в городах Барановичи, Молодечно, Борисове, Мозыре, Орше и других. Значительно возрастет парк автомобилей в действующих станциях проката. Улучшатся формы обслуживания населения. В этом году мы намерены снабжать абонентов при получении машин необходимым для длительного отдыха инвентарем, спортивной одеждой. Более широкое применение получат дачи-прицепы, которые выпускаются в республике. Пересматриваются правила пользования прокатом. В них будут учтены предложения, высказанные абонентами на конференциях.

Вопросы, поднятые в статье начальника Управления таксомоторного транс-

порта Главмосавтотранса И. Старшинова («За рулем» № 3, 1962 г.), волнуют и белорусских автомобилистов. Как и в Москве, у нас нет специальных прокатных хозяйств. Прокатом занимаются в областях таксомоторные и смешанные автобусно-таксомоторные парки, а в Минске — база легковых автомобилей служебного пользования.

В своей статье И. Старшинов предлагает сосредоточить прокат в самостоятельных автохозяйствах. Мы считаем, что в условиях Белоруссии более целесообразно создать при автохозяйствах специализированные прокатные автоколонны с выделением соответствующего числа инженерно-технических работников, механиков и ремонтников, которые занимались бы обслуживанием только прокатного парка.

Автомобили для проката мы, так же как и в Москве, получали в основном новые. И у нас уровень профессионального мастерства автолюбителей-абонентов не всегда высок. Поэтому наиболее узким местом является ремонт. Как выйти из этого затруднения? Может быть, идти по пути создания крупных механизированных ремонтных баз непосредственно в прокатных автохозяйствах, как это предлагает Т. Старшинов? Но для Белоруссии этот метод вряд ли сейчас приемлем, так как он связан с большими государственными затратами, строительством и оснащением ремонтных баз.

Мы думаем пойти по другому пути. Сейчас в Минске заканчивается строительство республиканской базы централизованного технического обслуживания легковых автомобилей, производственная мощность которой позволит ремонтировать не только весь легковой парк системы Главного управления автомобильного транспорта при Совете Министров БССР, но и машины проката.

Мы также считаем, что необходимо уменьшить нормы пробега прокатных машин между ТО-2, упорядочить снабжение их запасными частями, инструментом, авторезиной и заменить ТО-1 и ежедневный уход межлинейным техническим осмотром.

Несколько слов хотелось бы сказать о рентабельности проката. Пока он убыточен. Но его можно сделать рентабельным. Что для этого нужно?

На наш взгляд, в масштабе страны прежде всего следовало бы обобщить опыт проката, выработать и ввести в действие единые для республик правила пользования автомобилями.

Тесно с этим связан вопрос о единых тарифах. Ныне действующие тарифы нуждаются в корректировке и дальнейшей разработке. Помимо имеющихся часового, суточного и месячного тарифов целесообразно ввести недельный, 15-дневный и годовой (с установлением нормы обязательного пробега), льготные тарифы, поскольку сумма, взимаемая с абонента за многодневное пользование автомобилем, не складывается из умножения суточной платы на число дней.

Прокату автомобилей — зеленую волну

Известно, что в осенне-зимний период и в будние дни летом значительно падает спрос на прокатные машины. Поэтому было бы правильным на этот период иметь несколько сниженные тарифы.

Следует продумать систему передачи в осенне-зимний период части машин проката в таксомоторные парки с последующим пополнением проката новыми машинами за счет такси.

Думается, что комплектовать парк проката нужно не только машинами «Москвич», как это делается сейчас в Белоруссии, но и автомобилями «Волга», «Запорожец», ГАЗ-69, а для группового пользования — микроавтобусами типа РАФ-977. Причем для группового пользования следует разработать специальные правила и тариф.

Мы несем большие убытки от аварий и дорожных происшествий, совершаемых абонентами. В связи с этим порядок страхования машин должен быть решен безотлагательно. Уместно в связи с этим напомнить, что Постановлением СНК СССР от 3 февраля 1938 года «О государственном страховании имущества предприятий, учреждений и организаций» (ст. 46) предусмотрено обязательное страхование государственного имущества, переданного хозяйственными организациями и предприятиями во временное пользование отдельным гражданам. Этого постановления никто не отменял, следовательно, его можно распространить и на автомобили проката. Речь сейчас должна идти лишь об ускорении разработки правил страхования машин, размера страхового сбора, а также порядка его взимания с абонента.

Целесообразно руководителям проката и общественности предоставить право лишать на какие-то сроки недисциплинированных автолюбителей возможности пользоваться машинами. Следует строго наказывать людей за управление автомобилем в нетрезвом виде, за систематические нарушения правил движения транспорта, за использование машины в корыстных целях и т. д. И наоборот, лиц, длительное время пользующихся автомобилями проката и четко выполняющих правила, надо поощрять.

Для удобства абонентов необходимо оборудовать в населенных пунктах и на магистралях охраняемые стоянки, рекомендовать станциям технического обслуживания в первую очередь производить осмотр и мелкий ремонт автомобилей проката. Надо подумать также о создании в крупных городах филиалов пунктов выдачи прокатных машин в различных районах, максимально приблизив их к потребителям. Целесообразно в автохозяйствах, где имеются прокатные автомобили, ввести должность шофера-инструктора. Он будет проверять практические навыки у новичков-абонентов и оказывать им помощь.

А. ЛИС,
начальник Управления пассажирских перевозок Главного управления автомобильного транспорта при Совете Министров БССР.

Минск.

**К 92-й годовщине
со дня рождения
В. И. ЛЕНИНА**

РЕДКАЯ ФОТОГРАФИЯ



Много фотографий и несколько сот метров киноплёнки, рассказывающих о жизни и работе Владимира Ильича Ленина, хранятся в Центральном партийном архиве Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС. Об одной из фотографий наш корреспондент попросил рассказать бывшего шофера автобазы Кремля Степана Казимировича Гиля.

— Эта редкая фотография сделана в 1918 году, — сказал Степан Казимирович. — Вы видите, как непринужденно улыбаются Владимир Ильич и Надежда Константиновна. Рядом с ними — сестра Владимира Ильича, Мария Ильи-

нича. У всех хорошее, праздничное настроение. И верно, это был радостный день. Мы возвращались с первого в истории нашей страны Первомайского парада, который состоялся на Ходынском поле. По огромному пустырю, мимо небольшой деревянной трибуны проходили пехотинцы, конники, бронемашинисты совсем еще молодой тогда Красной Армии. Пролетели над полем первые советские самолеты. Владимир Ильич был очень доволен парадом. Настроение его и передает эта фотография, сделанная по возвращении в Кремль.

На заводе Ильича

В массивных корпусах Московского электромеханического завода имени Владимира Ильича — ни кирпичика от старых михельсоновских мастерских. Лишь в самом центре заводской территории стоит обновленный бывший механический цех. В священной неприкосновенности оберегается место, с которого в 1918 году выступал перед рабочими Ленин... Бюст Ильича в цветах, в кумаче. А вокруг — станки, станки...

Можно ли не гордиться, что работаешь на этом заводе, где не раз бывал Ильич, беседовал с рабочими, призывал их к коммунистическому труду, к защите пролетарского государства; где он вместе с отправлявшимися на фронт в 1919 году принимал военную присягу как почетный красногвардеец!

Сорок лет назад, когда заводу присвоили имя Владимира Ильича, рабочие послали ему приглашение на заводской праздник. Нездоровье помешало Ленину приехать, и он ответил дружеским, благодарственным письмом. Ильич верил,

что рабочий класс, несмотря на огромные трудности перестройки и восстановления промышленности, осуществит великий план ГОЭЛРО.

На заводе немало старых кадровых рабочих, которые первыми перестраивали завод для претворения в жизнь ленинского плана электрификации страны. И сейчас многие ветераны, уже пенсионеры, не порывают связей с заводским коллективом. Они основали при заводоуправлении совет ветеранов, своими силами создали музей истории завода.

Рядовые старой гвардии труда П. М. Быков, Н. Я. Иванов, П. П. Ермаков, А. У. Уваров и другие — хорошие помощники партийной, комсомольской, досаафской организаций в воспитании заводской молодежи. Они часто рассказывают молодым ильичевцам, как создавались и совершенствовались агрегаты для первых советских электростанций, как год от года рос завод.

Традиции старшего поколения, как эстафету, перенимает молодежь. И в труде, и в общественной жизни она стремится быть впереди. Особенно велика ее тяга к техническим знаниям. Вот почему на заводе так популярны различные технические кружки и курсы ДОСААФ. Десятки юношей и девушек окончили или обучаются вождению автомобиля и мотоцикла.

Заводская организация ДОСААФ уделяет много внимания развитию технических видов спорта. Мотоциклетная секция завоевала авторитет не только чисто спортивными успехами, но и своими кадрами. В самых различных цехах и отделах среди передовиков труда с уважением называют имена В. Ф. Богдановского, А. С. Маментьева, А. В. Блиникова, В. Самолина, П. Биткова, К. Майорова и других активистов патристического общества — опытных мотоциклистов-механиков, неизменных участников массовых пробегов или соревнований.

На центральной аллее заводского двора среди портретов лучших производственников — портрет Константина Махныкина, которого по праву здесь называют лучшим спортсменом-мотоциклистом. Дипломник вечернего электромеханического техникума К. Махныкин возглавляет бригаду коммунистического труда на сборке электродвигателей. За многочисленные рационализаторские предложения он получил серебряную медаль ВДНХ.

Звания бригады коммунистического труда добилась и бригада регулировщиков-испытателей, которую возглавляет В. Козлов. Среди восемнадцати членов бригады почти все умеют водить автомобиль и мотоцикл. Это в немалой степени помогает им доводить до совершенства работу двигателей внутреннего сгорания — основной части бензоэлектрических агрегатов, или так называемых «передвижных электростанций», которые изготавливает цех. Почти все молодые рабочие бригады учатся. В. Чернявский, М. Фокин и А. Першин — студенты вечернего электромеханического института, В. Струганов — отличник университета марксизма-ленинизма. Ю. Старунов, А. Мишурин и другие — десятиклассники, тоже решили непременно учиться дальше. Все они активно участвуют в работе патристического общества, в пропаганде технических знаний.

Молодые ильичевцы первыми отозвались на призыв к молодежи, прозвучавший в речи Никиты Сергеевича Хрущева с трибуны мартовского Пленума ЦК КПСС. Уже на другой день ударники коммунистического труда комсомольцы — слесарь Владимир Матыгин, укладчицы электромоторов Людмила Дмитриева, Ольга Федорова, Нина Назарова, Людмила Миндич, Светлана Борознич, автоматчица Галина Соколова и токарь Вячеслав Яшкин — подали в комитет ВЛКСМ заявления с просьбой послать их в отдаленные сельскохозяйственные районы страны.

Подвигами в труде и в жизни встречают ильичевцы 92-ю годовщину со дня рождения В. И. Ленина. Каждому хочется к этому дню приготовить свой трудовой подарок, добиться новых успехов и в оборонной работе.

В делах людей, в их верности ленинским заветам — величие и бессмертие Ильича.

Л. ВИКТОРОВА.

ФИНАЛЫ НА ЛЬДУ

Мотогонки на льду, еще недавно очень редкие, теперь могут поспорить в популярности с зимними мотокроссами. Во многих городах страны, начиная от Минска и кончая Владивостоком, проходят жаркие поединки на ледяных дорожках. Особенно представительны были прошедшие состязания на первенства РСФСР и СССР. Сначала в зональных соревнованиях, затем в четверть- и полуфиналах, наконец, в финальных встречах, проходивших на стадионах Свердловска и Куйбышева, были выявлены сильнейшие гонщики на льду. О заключительном этапе этих соревнований рассказывается в публикуемых ниже корреспонденциях.

Все медалисты — из Уфы

Финал личного первенства СССР в классе до 350 см³ проходил на Куйбышевском стадионе «Металлург». Право участия в заключительном этапе первенства завоевали спортсмены Уфы, Свердловска, Иркутска, Владивостока, Ульяновска, Куйбышева, Саранска, Вологды, Ярославля и Гродно.

Соревнования привлекли 20 000 зрителей и убедительно показали, что в Куйбышеве любят мотоспорт. Зрители бурно реагировали на все перипетии острой борьбы, развернувшейся на ледяной дорожке.

Наиболее уверенно выступил уфимский мастер Б. Самородов, выигравший все пять заездов. Особенно эффектной была его победа над одноклубником Ю. Дудориным. Почти всю дистанцию Самородов шел сзади и вырвался вперед буквально на последних метрах. При этом он применил трудный тактический прием — переход на внутреннюю часть дорожки на последнем повороте.

Б. Самородов заслуженно награжден большой золотой медалью и алым свитером чемпиона СССР. Вторым призером оказался также уфимец мастер спорта Е. Константинов, проигравший только Самородову, третьим — Ю. Дудорин.

Следует отметить, что техническая оснащенность участников была далеко не одинаковой. Пять спортсменов выступали на специальных мотоциклах ЭСО, а остальные — на приспособленных «ижах» различных выпусков. Существенные различия в мощности двигателей и в весе мотоциклов дали подавляющее преимущество выступавшим на ЭСО, они и поделили между собой 5 первых мест. Между тем ряд других спортсменов (к их числу, безусловно, относятся мастера спорта Л. Ерохин из Ульяновска, Р. Ишимов из Свердловска и первоурядник Ю. Гантанов из Куйбышева) могли бы, по-видимому, составить им серьезную конкуренцию при наличии равноценных мотоциклов. Поскольку возможность приобретения ЭСО пока сильно ограничена, следует, на наш взгляд, впредь практиковать подобные соревнования только на однотипных мотоциклах.

Куйбышевский обком ДОСААФ, начальник его учебного центра Г. А. Матвеев, администрация стадиона приложили много усилий, чтобы хорошо провести соревнования. Успешно справилась со своими обязанностями и областная коллегия судей, возглавляемая Г. Витковым.

Ложкой дегтя явился лишь церемониал закрытия. К моменту выдачи наград победителям толпа людей хлынула на лед. Пришлось перенести награждение на более позднее время, когда основная масса зрителей покинула стадион.

В целом финальные соревнования в классе 350 см³ показали рост мастерства ведущих спортсменов страны. Они хорошо содействовали популяризации мотоспорта в Поволжье.

Б. КОНЕВ,
главный судья соревнований,
судья всесоюзной категории.

Уральцы аплодируют земляку

«Свердловскими Лужниками» называют жители города Центральный стадион. Сюда, как в дни большого футбола, собралось свыше 20 тысяч любителей мотоспорта, чтобы посмотреть горячие схватки спортсменов, выступавших на самых легких мотоциклах — класса 125 см³.

Есть еще немало специалистов, которые считают, что для ледяных гонок показаны только 500-кубовые, 50-сильные машины. В низших кубатурах, утверждают они, и скорости не те, и борьба не интересна. В ошибочности такой точки зрения мог убедиться каждый, кто посмотрел эти соревнования. Здесь не было заездов без захватывающей борьбы, а скорости превышали 75 км/час.

В первый день разыгрывалось первенство РСФСР. Оно принесло большой успех новосибирскому спортсмену мастеру спорта Н. Васильеву, который победил во всех пяти заездах. Второе и третье места заняли И. Клевнов (Свердловск) и В. Католин (Москва).

Чрезвычайно острой была борьба во второй день, когда решалась судьба золотой медали чемпиона страны. Первые заезды показали, что примерно равные шансы на медали имеют 5 гонщиков, в том числе молодой свердловчанин Р. Подгорбунских, смелая и красивая езда которого не раз вызывала аплодисменты зрителей.

В седьмом заезде встретились набравшие наибольшее количество очков Н. Васильев и И. Клевнов. Это была по-настоящему боевая дуэль. Каждый раз, когда Клевнову удавалось вырваться вперед, трибуны взрывались радостными криками. И все же на финише первым оказался сибиряк. Он победил и в последующих двух заездах. Казалось, ничто не может преградить ему путь к званию чемпиона. Однако напряженной борьбы не выдержал... двигатель мотоцикла. В последующих заездах Васильев стартовал на запасной машине и, набрав всего два очка, остался за чертой призеров.

Лидером гонок стал свердловчанин Клевнов. Свой успех он закрепил в последнем заезде, завоевав звание чемпиона Советского Союза. Второе место занял Л. Красавин (Москва), третье — представитель Белоруссии А. Стефанович.

Восторженно приветствовали зрители победителя. В конце июля воспитанник Свердловского АМК ДОСААФ Клевнов стал чемпионом страны по ипподрому, а спустя полгода был удостоен этого звания в соревнованиях на ледяной дорожке. Успех уральского спортсмена далеко не случаен. Не только в Свердловске, но и в других городах Урала — Ирбите, Нижнем Тагиле, Каменск-Уральске — гонки по льду полюбили и спортсмены и зрители. Чуть ли не каждое воскресенье стадионы этих городов ломятся от болельщиков. Невзирая на стужу, целыми семьями идут люди смотреть соревнования мотоциклистов.

Конечно, это пришло не сразу. Много пришлось потрудиться работникам местных организаций ДОСААФ, чтобы организовать соревнования на стадионах, завоевать публику, накопить опыт проведения таких встреч. Но этот труд не пропал даром — каждый из названных городов может теперь организовать мотогонки на льду любого масштаба, причем на принципе полной самоокупаемости.

Финал первенства в Свердловске был организован хорошо. Немалая заслуга в этом принадлежит заместителю председателя областного комитета ДОСААФ т. А. Умрилову; четко работала коллегия судей, возглавляемая т. М. Файнбойном. Опыт этих соревнований показал, что Урал может стать таким же центром ледяных гонок, как Эстония — шоссейно-кольцевых, а Башкирия — гравевых.

Принятый принцип проведения первенства (многоступенчатый отбор) полностью себя оправдал. Он помог расширить географию мотоспорта, способствовал повышению уровня мастерства спортсменов, выявлению молодых талантливых гонщиков. К сожалению, некоторые нерадивые руководители АМК (например, в Ижевске) сорвали проведение зональных соревнований и тем самым чуть было не лишили уральских спортсменов права участвовать в первенстве.

В заключение хотелось бы отметить инициативу Свердловского автомотоклуба, организовавшего после финальных встреч заезд женщин в гонках по льду.

В. ЛИПСКАЯ,
мастер спорта,
А. СИЛКИН,
заслуженный мастер спорта,
нештатные корреспонденты журнала «За рулем».

ПОБЕДА В ТРЕХ СТОЛИЦАХ



Хельсинки



Этой зимой советские спортсмены Борис Самородов, Сергей Старых, Фарид Шайнуров и Анатолий Егоров выступали в мотогонках по льду, состоявшихся в Швеции и Финляндии. Международные встречи явились серьезным экзаменом для наших мотогонщиков, ведь до этого они лишь однажды встречались на ледяных дорожках с зарубежными мастерами, когда в 1960 году шведы и финны приезжали в СССР. Зрители Москвы и Уфы по достоинству оценили тогда мастерство гостей, имевших уже большой опыт международных соревнований. Да и мотоциклы у них были более приспособлены к ледяным баталиям.

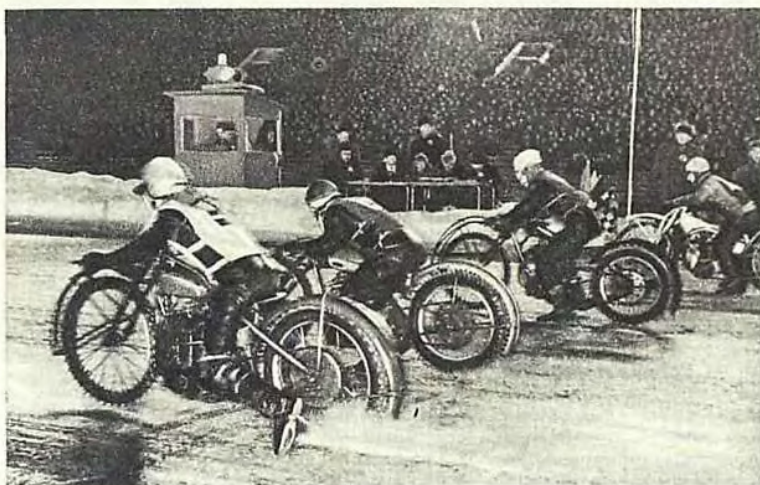
С тех пор прошло два года. Советские гонщики усердно изучали опыт лучших зарубежных мастеров, овладевали техникой и тактикой нового вида гонок — по льду. И вот теперь предстояло проверить, далеко ли они шагнули за это время.

В ГОСТЯХ...

Первая встреча советских и шведских мотоциклистов состоялась в 150 км от Стокгольма на льду открытого плавательного бассейна в Линчепинге.

Погода стояла теплая, и к часу дня на стадионе, украшенном флагами СССР и Швеции, собралось несколько тысяч зрителей. Шведы выставили своих сильнейших гонщиков: трехкратного чемпиона мира по гравейной дорожке Ове Фундина, победителя международных соревнований 1960 года в Москве и Уфе Бьерна Кнутссона, одного из лучших мастеров ледяных гонок Лео Зедермана, а также бывалых гонщиков Бернгарда Хернфельда, Пера Холандера и Бертиля Стрида.

На редкость упорная борьба закончилась победой Хернфельда, набравшего 11 очков из 12 возможных. Всего на очко отстали от него Старых и Фундин. Им предстоял дополнительный заезд за



Старт шестнадцатого заезда в Лужниках.

второе и третье места. Вне зачета в нем принял участие и Хернфельд. На втором повороте советский гонщик вырвался вперед и уже никому не уступил лидерства. Самородов и Шайнуров разделили пятое, шестое и седьмое места со шведом Холандером.

Итак, первые соревнования закончились для наших спортсменов достаточно успешно, особенно если учесть, что дорожка в Линчепинге была для них непривычной — на 80 м короче, чем принято в СССР.

Второе выступление советских мотогонщиков состоялось через день на искусственном льду гетеборгского стадиона «Уллеви», вмещающего 50 000 зрителей. Днем наши спортсмены провели небольшую совместную тренировку со шведами. Более сотни школьников, собравшихся на стадионе, хором скандировали: «Да здравствует Советский Союз!», «Слава советским спортсменам!» После тренировки ребята окружи-

ли наших спортсменов, выпрашивая автографы.

А вечером на ледяной дорожке стадиона начались гонки. Шведы заменили Б. Стрида Б. Андерссоном — вторым призером соревнований в Москве и Уфе. После шестого заезда Б. Самородов, П. Зедерман и Б. Кнутссон набрали по шесть очков из шести, а в следующем — жребий свел их вместе. Гонку повел Самородов, на прямых он заметно отрывался от противников, на виражах шведам удавалось несколько сократить просвет, но догнать советского гонщика им так и не удалось. Б. Самородов финиширует первым, показав лучшее время дня. Он становится единоличным лидером соревнований. В последнем заезде он выдержал натиск Б. Андерссона и К. Лундгрена и снова одержал победу. 12 очков из 12 возможных — таков блестящий результат советского мастера. Второе место занял П. Зедерман, третье — Б. Кнутссон.

Почувствовав, что в личных соревнованиях шведским гонщикам трудно рассчитывать на успех, организаторы соревнований решили изменить намеченную программу. Вскоре на королевском стадионе в Стокгольме состоялась лично-командная встреча. На ледяную дорожку вышли команды Советского Союза (Б. Самородов, С. Старых, Ф. Шайнуров), Швеции (О. Фундин, Б. Кнутссон и Б. Хернфельд) и Финляндии (А. Пайяри, А. Саласто и М. Ассинен).

Начало соревнований было многообещающим для наших спортсменов. В первом заезде Б. Самородов уверенно обыграл победителя гонок в Линчепинге Б. Хернфельда и чемпиона Финляндии А. Пайяри, показав лучший результат дня. В следующем заезде первым приходит к финишу С. Старых. Но на редкость неудачно выступил Ф. Шайнуров — почти во всех заездах он был последним. Благодаря этому шведам удалось с небольшим преимуществом победить в командном зачете. Далеко позади остались финны.

Иначе сложились дела в личном первенстве. После шестого заезда лидировали Б. Самородов и О. Фундин. В седьмом, когда они встретились между собой, великолепный старт принес победу советскому гонщику. Через три заезда Самородов и Фундин встретились вновь. На этот раз трехкратный чемпион мира по гаревым гонкам взял реванш. В итоге оба набрали по 11 очков.

Восьмое время дня. Затем он победил П. Зедермана и А. Пайяри. К восьмому заезду он и Б. Андерссон имели одинаковое количество очков, но в командном зачете шведы были впереди на целых 5 баллов. Казалось, здесь уже ничего нельзя изменить. Но вот в восьмом заезде Б. Самородов встречается с Б. Андерссоном и швед, не выдержав напряжения гонки, сходит с дистанции. Б. Самородов не только становится несомненным лидером соревнований, но и сокращает разрыв с командой Швеции сразу на 3 очка. Затем выигрывают очередные заезды С. Старых и Ф. Шайнуров. И, наконец, в последнем заезде тот же неутомимый Б. Самородов выводит свою команду вперед, а сам становится победителем в личном зачете.

М. ГОЛУБКОВ,
зам. руководителя советской
спортивной делегации.

...И ДОМА

Столичные любители мотоспорта хорошо помнят те зимние дни 1960 года, когда в Лужниках впервые скрестили оружие гонщики Финляндии, Швеции и Советского Союза. Это были «университеты» наших ледовиков, первая серьезная проба сил. Тогда победа досталась шведам. И вот, спустя два года, на лужниковский лед, залитый све-



Борис Самородов вручает памятный
вымпел чемпиону мира Ове Фундину.

своей красивой ездой) и известные шведские мотогонщики Бернрт Хернфельд и Пео Зедерман, чью силу наши спортсмены испытали на себе в Скандинавии. Финнов возглавил чемпион страны — цепкий, опытный Анти Пайяри.

На Центральный стадион имени В. И. Ленина собралось рекордное для мотогонок в Москве количество зрителей — около 30 тысяч. И они не обманулись в своих ожиданиях. События, проходившие на ледяной дорожке, захватили их настолько, что никто не покинул стадиона, даже когда определилась судьба первых трех мест. Наверно, зрители не раз еще вспомнят отдельные эпизоды этих по-настоящему увлекательных соревнований.

Первый день начался с приятного сюрприза: Леонид Дробязко «расправился» с двумя шведскими гонщиками Хернфельдом и Андерссоном, вписав в свой актив три очка. В следующем заезде картина изменилась: Зедерман победил Дудорина и Старых. Третий заезд прошел в остром соперничестве между Фундином, Нерытовым, Самородовым и закончился в пользу последнего. Но, пожалуй, самым запоминающимся в этот день был восьмой старт, где Шайнурову предстояло бороться с Андерссоном, Фундином и финном Саласто. Первого виража раньше всех достиг чемпион мира. Потом на прямой его обошли Андерссон и советский гонщик. Между ними-то и завязалась упорная дуэль. На каждом вираже Шайнуров предпринимал отчаянные попытки обойти лидера, но шведский ветеран всякий раз преграждал ему путь. Проявив завидную настойчивость, Шайнуров на последних метрах все же настиг соперника. Поеди-

**БЛЕСТЯЩАЯ ПРЕМЬЕРА СОВЕТСКИХ МОТОГОНЩИКОВ НА ЛЬДУ
СКАНДИНАВИИ. — ШВЕЦИЯ РУКОПЛЕЩЕТ БОРИСУ САМОРОДОВУ. —
РУССКИЙ СПОРТСМЕН ВПЕРЕДИ ТРЕХКРАТНОГО ЧЕМПИОНА МИРА. —
В ЛУЖНИКАХ ЗАЖИГАЮТ ФАКЕЛЫ В ЧЕСТЬ ШАЙНУРОВА И НЕРЫТОВА.**

Столько же оказалось у Б. Хернфельда. Определить победителя должен был дополнительный заезд. Но организаторы соревнований, не желая, по-видимому, рисковать, почти за лучшее его не проводить и признали победителями всех трех гонщиков.

Перед отъездом на Родину советские мотоциклисты выступили в одном из пригородов столицы Финляндии Хельсинки. Вопреки намеченной программе здесь также проводились не личные, а лично-командные соревнования гонщиков трех стран.

В первом заезде у мотоцикла С. Старых отлетел барабан на финишной прямой и гонщик упал. Но неудача не обескуражила наших спортсменов. В следующем старте Б. Самородов одолел соперников — О. Фундина и финна А. Саласто и в третий раз показал луч-

шим прожекторов, снова вышли спортсмены трех стран.

Сейчас мы уже знаем имена победителей московских соревнований и состоявшихся затем встреч в Уфе. Но в те минуты, когда радиокomentатор Ю. Подвальный представлял зрителям 16 участников гонок, на сердце было тревожно. Как-то выступают наши спортсмены, сумеют ли одолеть своих грозных соперников?

Оснований для тревоги, прямо скажем, было достаточно: Бьерн Кнутссон — победитель международных гонок 1960 года, второй призер первенства мира по гаревой дорожке, попал лишь в число запасных. Спортивный флаг Швеции защищали трехкратный чемпион мира в гаревых гонках Ове Фундин, знакомый москвичам Билли Андерссон (два года назад он покорил их

Фото В. Дозьялло.

Острый поединок шведа П. Зедермана (№ 14) с Е. Константиновым.



нок закончился вничью: гонщики одновременно пересекли линию финиша и заработали по два с половиной очка.

Итоги восьми заездов не внесли ясности в ход борьбы. Пять гонщиков — Зедерман, Самородов, Шайнуров, Дробязко и Нерытов — реально претендовали на первое место. В следующем заезде неудача постигает Самородова. Из-за прокола покрышки он финиширует последним. Вперед по сумме очков выходят Зедерман и Шайнуров. Встреча между ними в 15-м заезде и решила судьбу первого места. Победил с большим преимуществом, уфимский гонщик расчистил себе путь к верхней ступеньке пьедестала почета.

Незабываемым зрелищем стало celebration победителя. На трибунах, как и в заключительный день первенства мира по конькам, разлилось море импровизированных факелов из горящих газет. Эта торжественная процедура повторилась и на следующий день, когда на возвышении поднялся другой советский спортсмен, москвич В. Нерытов.

Победа досталась ему труднее. В последнем, 20-м заезде встретились Самородов, Зедерман, Нерытов. Ценой огромного напряжения сил москвич опередил соперников и по количеству очков сравнялся с Шайнуровым. Решающую гонку возглавил уфимец. По всему было видно, что он стремится и во второй день повторить свой успех. Но вот стадион дружно ахнул: московский спортсмен вышел вперед. Он умно, расчетливо провел решающий заезд — и победил. На долю Нерытова пришлось самый большой урожай аплодисментов. Рядом с ним места на пьедестале заняли Шайнуров и Самородов. Шведы Зедерман и Хернфельд довольствовались 4-м и 5-м местами.

Итак, победы в Швеции, в Финляндии, в Москве! И пусть они одержаны не в классических видах соревнований, они все же радуют, ибо свидетельствуют о тех больших возможностях, которыми располагает отечественный мотоспорт.

Слагаемые этих побед известны: хорошая тренированность спортсменов и отличная подготовка техники. Мы помним, каких невероятных усилий стоило нашим гонщикам два года назад удержать машину на повороте. От напряжения немели руки, захватывало дыхание. Теперь машины советских спортсменов с новой ходовой частью, сконструированной В. Карневым, «стоят» на поворотах намного лучше, чем у наших скандинавских соперников.

Однако решающим были все же не мотоциклы, а мастерство гонщиков. Продуманная система тренировок, включающая сотни стартов в соревнованиях на льду и всестороннюю физическую подготовку, принесла желанные результаты. Приходится лишь сожалеть, что в подготовке к международным мотокроссам, многодневным соревнованиям и шоссейно-кольцевым гонкам не всегда придерживаются этих принципов. Полагаясь в основном на талантливость гонщика, тренеры порой забывают, что даже самый одаренный спортсмен не может рассчитывать только на свои способности. Чтобы добиться победы, нужно пролить обильный пот на тренировках. Международные встречи на льду еще раз убедительно доказали это.

У спортсменов выросла техника старта, техника прохождения поворотов на высоких скоростях. Шайнуров, Саморо-



„СОВЕТСКИЙ ГОНЩИК ВПИСАЛ НОВУЮ СТРАНИЦУ В ИСТОРИЮ „УЛЛЕВИ“

Шведская печать о выступлении советских мотоспортсменов

Еще до приезда советских мотогонщиков в Швецию, где состоялось их первое зарубежное выступление, местная пресса весьма оживленно комментировала предстоящие встречи. Газеты подчеркивали, что русские спортсмены — достойные соперники, хотя мотогонки на льду и новый для них вид спорта.

Шведская пресса дала высокую оценку советским мотогонщикам после первого их выступления в Линчепинге. «Русская команда, — писала газета «Эстгетен» корреспондентом, — произвела очень хорошее впечатление. Ее мотогонщики — достойны подражания. Их мотоциклы и моторы всегда были в наилучшем состоянии. Наши соперники первыми появились на линии старта и первыми устремились вперед». Газеты отмечали, что, хотя условия мотогонок с точки зрения русских были далеко не идеальными (сырой снег, малые размеры дорожки), международные соревнования на льду вылились в блестящую премьеру советских мотогонщиков.

Лучшим в этих гонках был признан Сергей Старых, несмотря на то, что он занял второе место. «Русский спортсмен Старых перед зрителями Линчепинга побил всех шведских гонщиков», — писала газета «Гетеборгс хандельс-ок зефартс-тиндинг». По сообщению шведских газет, высокий класс в первых соревнованиях продемонстрировал и Борис Самородов, ставший подлинным героем последующих встреч.

Подводя итог вторым соревнованиям (они проходили на всемирно известном стадионе «Уллеви»), «Гетеборгс постен» в статье, озаглавленной «Советский гонщик Самородов вписал новую страницу в историю «Уллеви», сообщила: «Русские одержали заслуженную победу... Особенно успешно выступил Самородов, который набрал 12 очков и, показав лучшее время дня, занял первое место. Он продемонстрировал превосходный стиль в борьбе со своими соперниками».

«Хотя ледяные гонки являются сравнительно новым видом спорта в России, — писала газета «Гетеборгс хандельс-ок зефартс-тиндинг», — Самородов не проявил никакого пиетета к своим именитым конкурентам».

Отдавая должное успехам советских мотогонщиков, газеты указывали и на отдельные слабые стороны в их подготовке, в первую очередь на тактические просчеты. Так, по мнению шведских спортивных обозревателей, шведы превосходят наших спортсменов в выборе следа. Газета «Эстгетен» писала: «Русские круг за кругом шли, в основном, по одному и тому же следу, в то время как шведы импровизировали».

По заявлениям скандинавской печати, все соревнования прошли успешно и заложили основу для будущих товарищеских встреч. Большинство шведских и финских газет высказывали надежду, что встречи спортсменов трех стран на льду станут традиционными.

дов, Нерытов научились доводить до минимума задержки на входе в вираж. Это подчеркивали и наши гости.

«Русские значительно продвинулись вперед», — констатировал ветеран мотоспорта Билли Андерссон.

«Я поражен тем совершенством, которого достигли советские мотогонщики в этом виде соревнования», — заявил присутствовавший на гонках в Москве вице-президент мотоспортивного союза ГДР Людвиг Войтина.

Советские спортсмены вполне заслужили похвал. Но нужно отметить, что шведские соперники превосходили их в тактическом отношении. И Зедерман, и Андерссон преподали немало полезных уроков зрелой, гибкой тактики. Нельзя было не аплодировать победе Зедермана над более быстрыми Константиновым и Шайнуровым во второй день соревнований, когда швед умелыми действиями на виражах с лихвой компенсировал недостаток скорости. В связи с этим приходится снова, как и два года назад, говорить о том, что некоторые наши спортсмены все еще грешат прямолинейной, примитивной манерой езды.

Нужно сказать и о другом изъяне в подготовке наших спортсменов. Мотогонщику приходится расходовать много нервной энергии. Но запас ее, как показали международные встречи, не у всех

достаточно велик. Так, успех Шайнурова в Москве был во многом омрачен его неудачными стартами в Швеции и Финляндии. Нечто подобное было с ним и летом во время гонок по гравийной дорожке. Такая ненадежность объясняется, по-видимому, слабой волевой закалкой гонщика. Нервно выступает порой и Сергей Старых.

Дух подлинной спортивной дружбы господствовал на соревнованиях в Москве. Если у кого-нибудь случались неприятности, то спортсмены быстро приходили друг к другу на помощь. Так было, например, когда в показательном заезде столкнулись Андерссон и Хернфельд, сильно повредив свои мотоциклы. Механики советской команды В. Сердюк, Н. Духанин и заслуженный мастер спорта А. Силкин напряженно трудились два дня и помогли шведским спортсменам восстановить машины.

Столь же дружески проходили встречи и в Уфе, где трижды побеждали советские гонщики (Ф. Шайнуров, В. Нерытов, Б. Самородов) и один раз швед Б. Андерссон.

Вторые международные гонки по льду вылились в яркий спортивный праздник. Они стали важной вехой на пути советских мотоциклистов к вершинам мастерства в этом виде соревнований.

М. ТИЛЕВИЧ.

ПОДГОТОВКА АВТОМОБИЛЯ К РАЛЛИ

Статья вторая*

Техническое состояние ходовой части подготовленного к ралли автомобиля «Москвич» проверяют, определяя путь свободного качения по инерции («выбег») на гладком асфальтированном шоссе со скоростью 50 км/час до полной остановки. У исправного «Москвича» он должен быть равен примерно 420—450 м.

Если «выбег» окажется меньше этой величины, нужно вновь тщательно проверить давление воздуха в шинах, углы установки передних колес, затяжку подшипников ступиц колес, а также вязкость трансмиссионных масел. Необходимо установить, не задевают ли накладные тормозных колодок за барабан.

Кроме того, целесообразно проверить еще ряд данных, определяющих техническое состояние и динамические качества автомобиля. Вот какими должны быть эти данные для исправного «Москвича» со стандартным (нефорсированным) двигателем:

Время прохождения 1 км при разгоне с места с переключением передач — не более 48 сек.

Время разгона с места с переключением передач до скорости 100 км/час — не более 45 сек.

Путь и время разгона на прямой передаче с начальной скоростью 20 км/час: до 40 км/час — не более 100 м (12 сек.) до 60 км/час — не более 280 м (24 сек.) до 80 км/час — не более 550 м (37 сек.) до 100 км/час — не более 1050 м (55 сек.)

Путь торможения с начальной скоростью:

30 км/час — не более 6 м

50 км/час — не более 16 м

Начало «отдачи» генератора — при скорости движения не более 25 км/час.

Максимальная величина тока генератора — 16 а при движении на прямой передаче со скоростью, не превышающей 40 км/час.

Первые три из перечисленных выше показателей, естественно, улучшатся, если будут применены форсированные двигатели.

Убедившись в исправности автомобиля, целесообразно дополнительно оснастить его.

Особенно в сильные дожди или зимой при большом снегопаде отдельные участки дистанции ралли могут оказаться труднопроходимыми. Выходят случаи, когда участвующий в соревнованиях автомобиль по той или иной причине вообще сходит с трассы. Чтобы встре-

Размещение штурманского оборудования в кабине автомобиля «Москвич-407».



тить такие осложнения во всеоружии, желательно снабдить автомобиль простейшими средствами и приспособлениями для повышения проходимости и для самовытаскивания.

В командных соревнованиях по ралли разрешается взаимопомощь членов команды. Автомобиль, лишившийся возможности двигаться самостоятельно из-за какой-либо неисправности, может быть взят на буксир любым другим автомобилем, входящим в состав данной команды. При этом должна сохраняться заданная графиком скорость движения. Такое требование, естественно, предусматривает применение только жесткой сцепки.

Для того чтобы можно было перевозить жесткий буксир в кузове автомобиля, его делают составным из двух частей длиной по 1600 мм каждая. Обе части изготавливают из стальной трубы диаметром 35—45 мм с толщиной стенки 2 мм. Перед применением их свинчивают друг с другом.

В наружные торцы труб ввернуты и законтырены гайками наконечники правой рулевой тяги автомобиля «Москвич». Шаровой палец наконечника конусной частью вставляют в соответствующее отверстие кронштейна, жестко закрепленного в передней части рамы буксируемого и в задней части кузова буксирующего автомобиля. Палец крепится шплинтовой гайкой.

В качестве кронштейнов можно использовать правый рычаг рулевой трапеции автомобиля «Москвич» или левую (короткую) тягу рулевого управления.

Жесткая сцепка такой конструкции позволяет длительное время буксировать «Москвич-407» со скоростью до 75 км/час.

В условиях ралли, когда экипаж автомобиля обязан выдерживать график движения независимо от времени суток и при любых изменениях метеорологических обстановки, стандартные осветительные приборы «Москвича» недостаточно эффективны.

Вот почему необходимо прежде всего установить противотуманные фары. Можно использовать оптические элементы противотуманных фар автомобиля «Чайка», разместив их на облицовке радиатора. Если для оптических элементов изготовить специальные конуры (корпуса), то можно установить фары над бампером при помощи дополнительных кронштейнов. При любом способе монтажа они должны располагаться по высоте примерно на уровне подфарников.

Желательно снабдить противотуманные фары специальными лампами, колбы которых окрашены в желтый цвет. В качестве противотуманной можно применить дополнительную фару ФГ-16-А автомобиля ГАЗ-69. Ее следует установить на кронштейне несколько выше переднего бампера.

Эти же фары используются в качестве прожектора-искателя, служащего для дополнительного освещения дороги и указателей на перекрестках дорог. В этом случае фара устанавливается на правом крыле автомобиля. Можно также установить ее в передней части крыши — сбоку, либо посередине.

Второй вариант, выполняемый с ручкой управления в кузове, предпочтительнее. Но в этом случае необходимо делать сквозные отверстия в крыше автомобиля, что не всегда желательно. Шаровой шарнир кронштейна фары, поставленной на крыло, также позволит направлять луч света в нужном направлении — на обочину дороги, дорожные указатели и километровые столбы. Фару на крыле устанавливают так, чтобы член экипажа, сидящий справа, мог свободно дотянуться до нее, высунув руку через открытое окно двери.

Все дополнительные осветительные приборы должны включаться только раздельно и использоваться по мере возможности кратковременно, во избежание разрядки аккумуляторной батареи.

В помощь автомотоклубам

Тумблеры для включения дополнительных ламп внутреннего освещения, в частности столбика с картой местности, а также для фары-искателя желательно располагать с правой стороны панели приборов, а для включения противотуманных фар — с левой стороны.

Рекомендуется установить под капотом двигателя более сильный звуковой сигнал (например, с автомобиля «Победа») или применить спаренные стандартные сигналы «Москвича-407». Поскольку два параллельно включенных сигнала расходуют ток сравнительно большой величины и из-за этого не исключена возможность спекания контактов выключателя, рекомендуется подсоединить их посредством реле включения. Кроме того, в цепь основного выключателя нужно ввести последовательно соединенный с ним второй выключатель (двухпозиционный, фиксирующий) и расположить его на видном и легко доступном для водителя месте. При въезде на территорию населенных пунктов и при подъезде к контрольным пунктам второй выключатель устанавливается в положение «выключено». Это гарантирует от получения штрафных очков за нарушение правил уличного движения вследствие случайного задевания за кольцо включения сигнала.

Как известно, движение автомобилей по трассе ралли происходит непрерывно ночью и днем с заданной графиком скоростью. Члены экипажа должны всегда достаточно точно знать, как выдерживается этот график. Рекомендуется двигаться на участках трассы между соседними пунктами КВ, заранее установив в начале участка стрелку автомобильных часов на 12, а показателю счетчика пробега спидометра — на нуль. Это освободит штурмана от длительных расчетов, и он будет постоянно видеть, какое расстояние пройдено автомобилем за определенное время. Однако современные автомобильные спидометры имеют лишь один суммарный счетчик пройденного расстояния, показания которого не могут быть «сброшены» на нуль. Вот почему крайне желательно установить второй спидометр, лишенный этого недостатка. Такой спидометр СП-105 для спортивных мотоциклов выпускает Владимирский завод «Автоэлектроробор». Для применения на автомобиле необходимо заменить в корпусе спидометра ведомую и ведущую шестерни. Можно взять для этой цели соответствующую пару шестерен спидометра «Волга». Необходимость в такой замене вызвана тем, что стандартизированные коэффициенты оборотности (число об/мин) гибкого вала на 1 км пройденного пути мотоциклетных и автомобильных спидометров различны.

Правильность показаний спидометра СП-105 проверяют в контрольном заезде, наблюдая за километровыми столбами дороги. При испытании давление в шинах задних колес должно составлять 1,9 км/см².

Спидометр СП-105 удобно располагать с левой стороны на кожухе рулевой колонки. Если же экипаж состоит из двух водителей, спидометр можно закрепить на панели приборов несколько правее (или левее) замка зажигания. Это позволит обоим членам экипажа наблюдать за показаниями.

Гибкий вал привода отъединяют от основного спидометра и присоединяют к дополнительному. При этом нужно избегать изгибов оболочки вала с малыми радиусами. Рекомендуется иметь в комплекте возимых в автомобиле запасных частей новый гибкий вал привода спидометра.

* Окончание. См. журнал «За рулем» № 3 за 1982 г.

Другой дополнительный штурманский прибор, который нужно оборудовать автомобилем, — часы, а точнее — двое часов. Одни устанавливают на нуль времени (12 часов) в начале каждого контрольного участка трассы. Хорошо, если такие часы имеют секундомер с индивидуальным пуском или в крайнем случае секундную стрелку, двигающуюся по большому кругу шкалы. Очень удобны авиационные часы АЧХ. Их укрепляют на панели приборов так, чтобы можно было без труда переводить стрелку, включать и выключать секундомер.

Другие часы устанавливают на астрономическое время. В ходе соревнований не переводят их стрелки, а лишь корректируют показания времени по сигналам, передаваемым по радио. Для этой цели вполне пригодны стандартные часы 51-ЧТ, которыми оснащаются в настоящее время автомобили «Москвич». Если автомобиль постоянно используется для спортивных целей, то лучше часы укрепить на панели приборов шурупами или на специальном кронштейне. Можно, однако, сохранить и заводскую установку часов — над зеркалом заднего вида.

Для освещения шкал спидометра и часов монтируют лампочки подсвета. Используют для этой цели патроны с лампочками освещения щитка приборов.

Чтобы меньше утомлялись глаза водителя, рекомендуется окрасить лампочки зеленой тушью, чернилами или специальной краской.

При оборудовании места штурмана нужно предусмотреть освещение столика (полки) для записей, расчетов и чтения карты в вечернее время. Оно должно не мешать находящемуся за рулем водителю следить за дорогой. В качестве таких осветительных приборов могут быть использованы фонарь освещения багажника автомобиля «Волга», который крепят на панели приборов. Пригоден для этого и опознавательный фонарик с рассеивателем зеленого цвета, приспосабливаемый на такси.

На рисунке видна дополнительно устанавливаемая на панели приборов розетка для подключения переносной лампы. Последней можно пользоваться, выставляя ее через открытое окно двери для освещения стрелочных указателей направления дорог, наименований населенных пунктов и т. п. Поэтому лампа должна быть достаточно мощной и давать направленный луч света. Наиболее удачна переносная лампа, состоящая из пластмассовой рукоятки с выключателем и небольшого оптического элемента, т. е. рефлектора, лампы и плоского стекла в сборе.

В общем комплексе ралли приобретают все большее значение дополнительные скоростные соревнования, требующие соответствующей подготовки автомобиля.

Важнейшим фактором, определяющим успех выступления в скоростных соревнованиях, является эффективная мощность двигателя. Вот почему этому вопросу надо уделить особое внимание.

Как известно, увеличение мощности стандартного двигателя может быть достигнуто в основном двумя способами: повышением степени сжатия и улучшением наполнения цилиндров горючей смесью. Чтобы достичь степени сжатия в двигателе «Москвич-407» до 8,0—8,1, нужно уменьшить объем каждой камеры сгорания с 51—53 см³ до 46—48 см³. Достигают этого фрезерованием нижней, прилегающей к блоку цилиндров, плоскости головки цилиндров. Толщина снимаемого металла должна быть 1,5—2,0 мм.

Для того чтобы не заменять на двигателе стандартные толкающие штанги коромысел клапанов (они оказываются на 1,5—2,0 мм длиннее, чем требуется, вследствие уменьшения высоты головки цилиндров), нужно изготовить стальные шайбы, шлифовать их до требуемой толщины и подложить под стойки осей коромысел. В одной из шайб следует сделать отверстие для прохода смазки из масляного канала.

Перед началом форсировки целесообразно проверить общее состояние и степень износа деталей шатунно-поршневой группы. Для этого «прослушивают» двигатель на различных режимах работы, определяют компрессию, а также расход масла на пробеге 250—300 км (у исправного двигателя он не должен превышать 100—125 г на каждые 100 км).

Компрессию в цилиндрах рекомендуют замерять при 300—350 оборотах коленчатого вала в минуту. Она не должна быть ниже 7 кг/см².

Чтобы улучшить наполнение цилиндров, рекомендуется во впускном и выпускном трубопроводах максимально снизить гидравлическое сопротивление протеканию свежей смеси и отработавших газов. Для этого применяют зачищенные (типа шлифовальных) машинки с электроприводом. Ими же целесообразно механически обрабатывать кромки отверстий и газовые каналы в головке цилиндров. Важно также, чтобы впускные и выпускные каналы в трубопроводах и в головке цилиндров полностью совпадали. Полезно несколько укоротить направляющие для стержней впускных клапанов. Это дополнительно понизит сопротивление во впускном и выпускном трактах.

Максимальная скорость движения автомобиля «Москвич-407» может быть увеличена на 1—2 проц., если отключить воздушный фильтр от карбюратора, отсоединив соответствующий конец воздушного шланга. Такой способ, естественно, не приемлем, когда скоростные соревнования проводятся на ипподромах или на пыльных дорогах. Количество абразивных частиц, проникающих с пылью в цилиндры двигателя в подобных условиях, достаточно, чтобы вывести двигатель из строя в течение одного ралли.

Улучшения наполнения цилиндров горючей смесью можно добиться, применив карбюратор К-59И, имеющий жиклеры с увеличенными (по сравнению с карбюратором К-59) сечениями и смесительную камеру несколько большего диаметра. При использовании его нужно предварительно увеличить диаметр отверстия во фланце впускного трубопровода и в прокладке, устанавливаемой между последним и фланцем карбюратора.

Форсированный указанными выше способами двигатель автомобиля «Москвич-407», если к тому же заменить на нем стандартные свечи зажигания специальными (типа А9Б, ВКС24 или РА1-230) и применить бензин с октановым числом не ниже 80, способен развивать мощность 51—52 л. с. (при 4500—4600 об/мин) и крутящий момент 9,5—9,6 кгм (при 2500 об/мин).

Дальнейшую форсировку путем улучшения наполнения цилиндров горючей смесью можно осуществить, устанавливая либо два карбюратора К-59, либо четыре карбюратора мотоциклетного типа. Так, при повышении до 8,0—8,1 степени сжатия использование двух карбюраторов К-59 позволяет достичь мощность до 54—56 л. с., а крутящий момент — до 9,8—9,9 кгм. Если соответствующим образом подобрать жиклеры, хорошие результаты дает также применение двухкамерных карбюраторов К-84 Московского карбюраторного завода. Надо только иметь в виду, что во всех этих случаях требуется изготовлять специальный впускной трубопровод, обеспечивающий крепление фланцев карбюраторов.

Названное выше увеличение мощности форсированного двигателя в основном достаточно для автомобилей «Москвич-407», которые должны участвовать в скоростных соревнованиях. Имеющиеся другие резервы форсировки (например, увеличение степени сжатия до 9,2) допустимо использовать только в случаях, когда двигатель устанавливают на гоночные и спортивные автомобили, предназначенные специально для гонок на кольцевых трассах.

При подготовке ходовой части стандартного «Москвича» к скоростным соревнованиям рекомендуется установить стабилизатор поперечной устойчивости у заднего моста, а также дополнительно отбалансировать (на специальном станке) все колеса в сборе с шинами. Если нет такого станка, необходимо всесторонне проверить устойчивость хода автомобиля на повышенных скоростях движения по ровному асфальтированному шоссе (убедиться в отсутствии увода в сторону, вибрации «передка», влияния передних колес и т. п.). При каких-либо нарушениях устойчивости хода, вызываемых динамическим дисбалансом колеса, их надо обязательно устранить. При этом приходится неоднократно менять положение шины на обод колеса, а иногда и заменять неуравновешенные шины.

Готовя автомобиль к фигурному во-

ждению, следует прежде всего позаботиться о возможно лучшей маневренности. С этой целью регулируют максимально возможные углы поворота передних колес (отдельно для каждого) на стойках подвески. Отпускают контргайку и вывинчивают ограничительный болт из-за опоры стойки передней подвески настолько, чтобы выступ стойки позволил ей повернуться на угол, при котором шина левого колеса подходит почти вплотную (с зазором 5—10 мм) к скобе выключения сцепления, а правого колеса — к лонжерону рамы. Предварительную (до соревнований) проверку отрегулированных углов поворота колес лучше всего проводить на ровной асфальтированной площадке, при нормальном давлении воздуха в шинах. Важно проконтролировать состояние пружины передней подвески. Просевшие пружины заменяют новыми, либо восстанавливают их начальную высоту, подкладывая под нижний виток металлические или пластмассовые шайбы.

Нормальный дорожный просвет под поперечной подвеской крайне необходим для успешного выполнения упражнений «преодоление пеняка».

При фигурном вождении автомобиля сцепление получает значительные нагрузки. Поэтому желательно заранее проверить этот механизм и регулировку привода выключения. Надо убедиться, надежно ли приклепаны фрикционные накладки к ведомому диску сцепления, не ослабли ли нажимные пружины и др. Если автомобиль специально готовят к соревнованиям, то целесообразно заменить нажимные пружины новыми. Нажимное усилие каждой из них должно быть не менее 56 кг. С середины 1961 г. завод устанавливает подобные нажимные пружины на всех двигателях «Москвич-407».

Закончив подготовку автомобиля, желательно всесторонне испытать его в пробеге на 200—300 км.

Инж. Р. ЧЕРТОВ,
мастер спорта СССР.

Спортивная хроника

Л. Л. АФАНАСЬЕВ — ЧЛЕН КОМИТЕТА ФИА

В Центральном Автомобильном клубе СССР поступило телеграфное сообщение об избрании председателя Автомобильного комитета ФАМС, доктора технических наук, профессора Леонида Леонидовича Афанасьева в Комитет Международной Автомобильной Федерации (ФИА), являющийся ее высшим руководящим органом.

Это сообщение свидетельствует о растущем авторитете представителей советского спорта в международных спортивных организациях.

В своей телеграмме генеральный секретарь ФИА г-н Фревилль поздравляет советских автомобилистов с избранием их представителя в высший орган Международной Автомобильной Федерации.

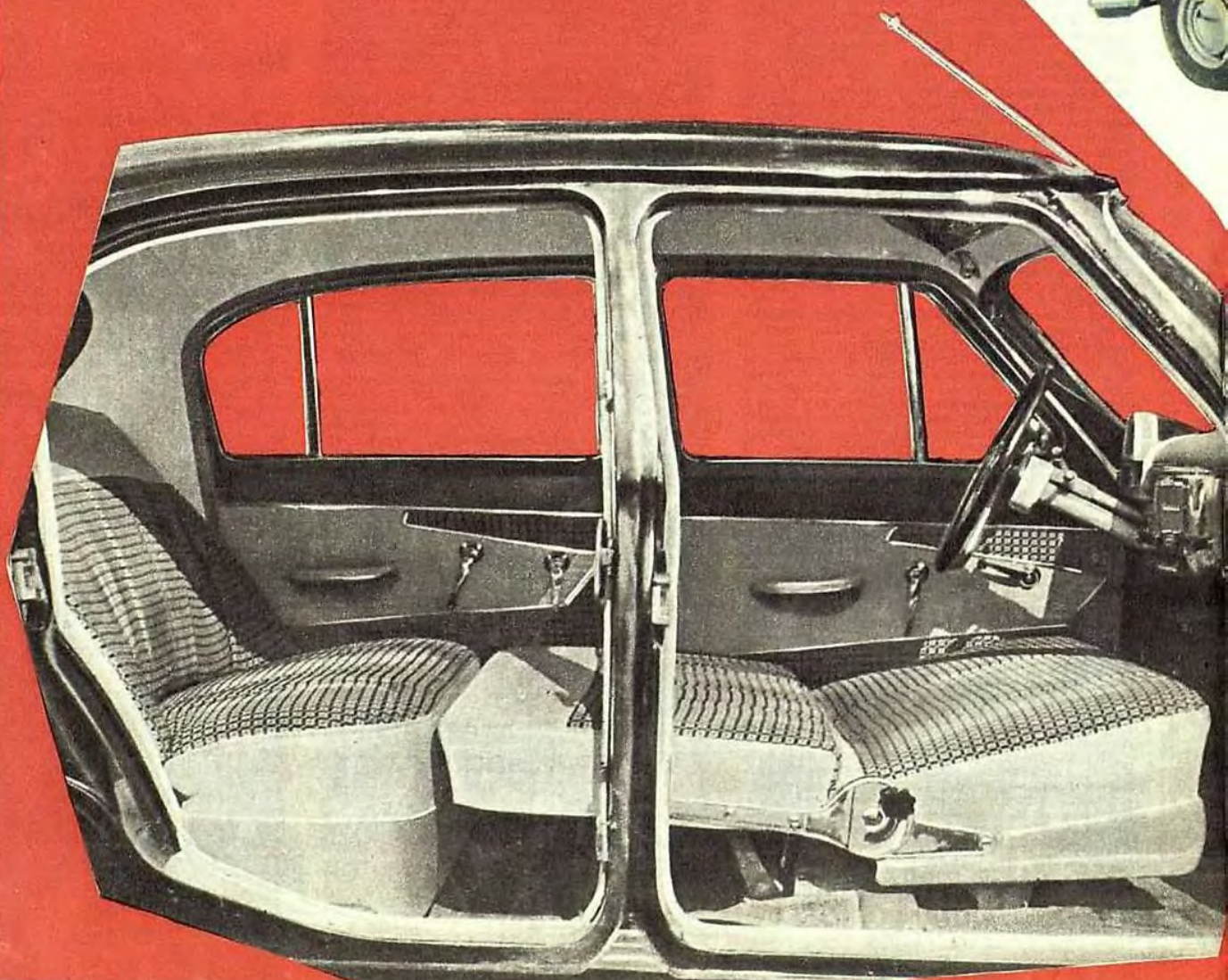
Редакция журнала «За рулем» охотно присоединяется к этому поздравлению.

НОВЫЙ МИРОВОЙ РЕКОРД

Американский гонщик Майк Томсон, неудачно пытавшийся в 1960 году побить абсолютный мировой рекорд скорости на автомобиле (на дистанции 1 км со стартом с хода), предпринял недавно на одном из аэродромов в Калифорнии попытку побить мировой рекорд со стартом с места. Этот рекорд держался с 26 октября 1937 года, когда Бернд Роземейер на автобусах близ Франкфурта-на-Майне прошел один километр со стартом с места со средней скоростью 188,7 км/час.

Томсон, стартуя на один километр с места, показал средний результат по двум заездам (в обе стороны) 198,5 км/час, что является новым мировым рекордом. Ему, однако, не удалось улучшить результат, показанный почти 25 лет назад Берндом Роземейером на дистанции одна миля со стартом с места (223,2 км/час).

BOAFA-TAG



В апреле 1962 г. Горьковский автомобильный завод переходит на выпуск модернизированного легкового автомобиля «Волга».

Новая модель автомобиля отличается прежде всего улучшенным внешним оформлением. Более изящная хромированная облицовка радиатора, передний и задний бамперы новой формы, без клыков, декоративные хромированные молдинги, идущие по верхней части передних и задних крыльев, задние фонари новой формы, значительно измененные подфарники и фонарь номерного знака, заводской знак на передней части капота и красивая надпись «Волга» на передних крыльях — все это придает автомобилю свежий обновленный вид.

Общая площадь хромированных деталей, благодаря их более тонким и изящным формам, уменьшена. Обивка потолка кузова искусственной кожей светлого тона осветляет внутреннее помещение модернизированного автомобиля. Кроме того, эта обивка весьма практична — с нее можно вытирать пыль, ее можно мыть. Крепление всей обивки безгвоздевое.

Сиденья, боковины кузова, внутренние панели дверей имеют новые оригинальные и красивые фасоны обивки с

ВОЛГА • 1962

Изменена конструкция переднего сиденья. Оно сделано более удобным для водителя и пассажира. Механизм передвижения сиденья и откидывания спинки стал более простым и надежным. При откинутой спинке переднего сиденья образуется постель более ровная, чем в прежней модели автомобиля.

«Волга» 1962 года отличается от своей предшественницы не только внешним видом. Изменения, направленные на дальнейшее улучшение конструкции, внесены и в агрегаты автомобиля. В переднюю и заднюю подвеску вместо рычажных введены новые гидравлические амортизаторы телескопического типа; они более долговечны и обеспечивают хорошую плавность хода автомобиля. Применение телескопических амортизаторов повлекло за собой изменение конструкции верхних рычагов передней подвески. С целью увеличения запаса для регулировки угла развала передних колес в крепление верхних рычагов введена эксцентриковая втулка, которая дает возможность получить нужный угол развала, если запас регулировки за счет нижней втулки полностью использован.

Новая Г-образная рукоятка позволяет значительно удобнее пользоваться ручным тормозом.

В двигателях автомобиля «Волга» модели 1962 года применен более жаростойкий материал для поршней и усиления поршневых пальцев. Установка нового, более совершенного по схеме и конструкции карбюратора позволила улучшить плавность и устойчивость работы двигателя. Этому способствуют также фильтр тонкой очистки топлива (на старой модели его не было) и новая система вентиляции картера, устраняющая смолообразование во всасывающей системе.

Мощность двигателя увеличена с 70 до 75 л. с.

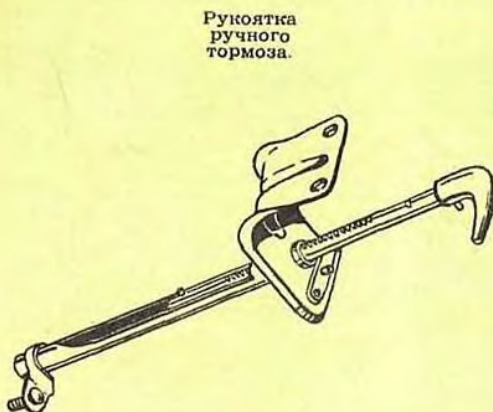
К модернизированному автомобилю «Волга» прикладывается домкрат повышенной надежности, имеющий рейку увеличенного сечения.

По своему внешнему виду, комфортабельности, ходовым качествам, надежности и долговечности новая «Волга» превосходит не только ранее выпускавшуюся модель, но и многие зарубежные автомобили этого класса.

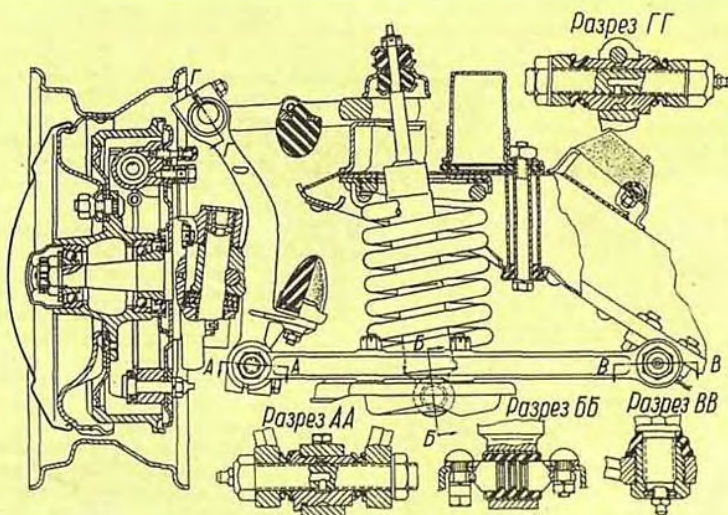
Инж. В. СОЛОВЬЕВ,
заместитель главного конструктора
Горьковского автозавода.

применением качественных синтетических обивочных материалов и искусственной кожи. Разделительные линии на внутренних панелях дверей оформлены хромированными молдингами.

Облицовка кнопки кольцевого сигнала, находящаяся в центре рулевого колеса, заменена новой, более красивой.



Рукоятка
ручного
тормоза.



Передняя подвеска.

На основании результатов испытаний и опыта эксплуатации автомобилей «Волга» на Горьковском автозаводе в течение последних лет проведена работа по улучшению качества отдельных деталей и узлов двигателя.

В чем же заключаются изменения?

На задней шейке коленчатого вала сделана маслоотгонная канавка (рис. 1), с целью улучшить работоспособность сальникового уплотнения и устранить течь масла.

Для увеличения усталостной прочности и долговечности подшипников коленчатого и распределительного валов предусмотрены вкладыши коленчатого вала и втулки распределительного вала с заливкой их баббитом марки СОС-6-6. Вместо гладких вкладышей среднего коренного подшипника установлены вкладыши с кольцевой смазочной канавкой. Таким образом достигнута взаимозаменяемость коренных вкладышей (кроме 5-го). Введены, кроме того, усиленные крышки коренных подшипников коленчатого вала.

Раньше толкатель был составным (сварным). Теперь его изготавливают в виде одной детали.

Пружины клапана теперь покрываются маслястойким лаком, предохраняющим их от коррозии.

Иногда при прогазовке холодного двигателя сразу же после запуска повышается давление масла, что приводит к порче датчика. Это происходит вследствие дросселирования выходного канала фильтра шариком перепускного клапана при наличии отклонений в размерах отверстий корпуса и пружины клапана. Сейчас сечение выходного клапана в корпусе фильтра грубой очистки изменено (рис. 2).

Чтобы улучшить герметизацию соединения валика водяного насоса в крыльчатке сделано торцевое уплотнение с помощью резиновой шайбы. Увеличена

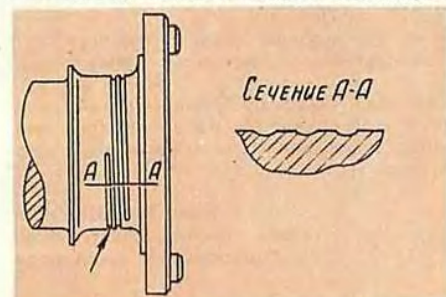
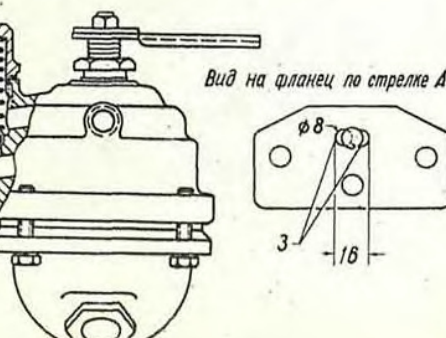


Рис. 1. Задняя шейка коленчатого вала.

надежность фиксации текстолитовой шайбы сальника в держателе за счет повышения его жесткости. Штауферная маслянка для смазки подшипников водяного насоса плохо зарекомендовала се-

Рис. 2. Фильтр грубой очистки масла: 1 — входной канал; 2 — выходной канал; 3 — измененное сечение выходного канала.



ИЗМЕНЕНИЯ В ДВИГАТЕЛЕ «ВОЛГ И»

бя в эксплуатации, поэтому вместо нее установлена угловая пресс-масленка. Смазывать подшипники следует при помощи шприца, имеющегося в комплекте инструментов для автомобиля. Смазка

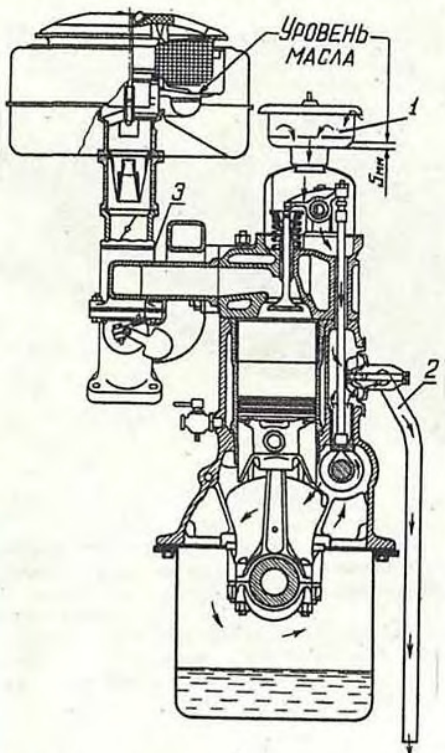


Рис. 3. Открытая система вентиляции картера: 1 — фильтр вентиляции; 2 — вытяжная труба; 3 — предохранительный щиток карбюратора.

должна быть тугоплавкой и водостойкой — УТВ (1—13) по ГОСТ 1631—52 или ИНАТИМ-201 по ГОСТ 6267—52. Наполнять ею подшипники надо до тех пор, пока она не покажется из контрольного отверстия с правой стороны насоса.

Для поддержания температуры охлаждающей жидкости в пределах 75—85° в зимних условиях, устанавливается вентилятор со съемными лопастями. При необходимости переднюю лопасть вентилятора (она имеет отметку «П») можно снять.

Чтобы увеличить долговечность седла клапана, оно изготавливается теперь из молибденового сплава. Как на впускном, так и на выпускном клапанах введены фаски, способствующие уменьшению детонации. Предусмотрен предохранительный щиток карбюратора. Он

позволяет избежать кипения бензина в карбюраторе.

Последней новинкой в конструкции двигателя является открытая система вентиляции картера, полностью исключающая засаливание впускного тракта двигателя (особенно пластин диффузора и жиклеров карбюратора).

Открытая вентиляция состоит из фильтра вентиляции 1, установленного на крышке коромысел и вытяжной трубы 2, выведенной ниже передней подвески автомобиля (рис. 3).

Вытяжная труба заканчивается косым срезом и устанавливается по ходу автомобиля. Под действием разрежения, которое создается в трубе потоком воздуха, обтекающего автомобиль при его движении, отсасываются картерные газы. Разрежение из картера передается по диаметальному зазору между отверстием и стержнем штанги в крышку коромысел. Забор наружного воздуха происходит через фильтр вентиляции, в котором имеется масло и фильтрующий капроновый элемент. Очищенный здесь воздух поступает в крышку коромысел.

В ближайшее время вводится фильтр тонкой очистки топлива (рис. 4), предназначенный для дополнительной очистки бензина и обеспечения надежной работы карбюратора.

Фильтрующий элемент фильтра представляет собой металлическую сетку, дважды накрученную на каркас и удерживаемую на нем с помощью специальной винтовой пружины.

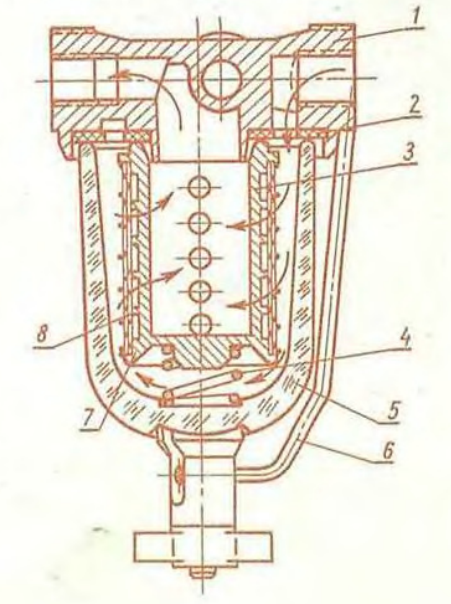
Устанавливается фильтр между бензонасосом и карбюратором.

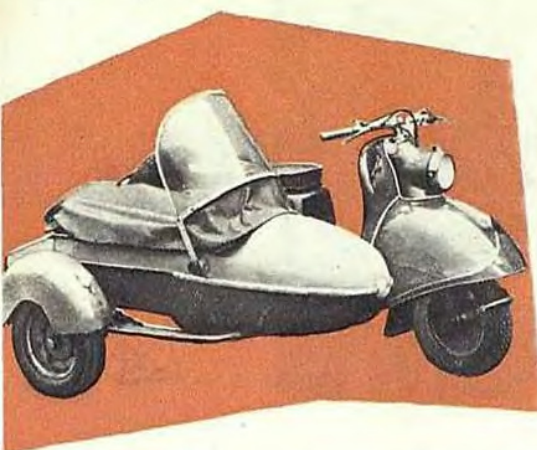
Топливо, нагнетаемое бензиновым насосом, поступает в фильтр через штуцер, ввертываемый во впускное отверстие корпуса. После фильтрации оно поступает через впускной канал в трубопровод карбюратора.

Уход за фильтром заключается в периодической промывке, для чего нужно снять стакан, вынуть фильтрующий элемент, снять пружину, а затем сетку фильтра. После удаления задержанных частиц фильтр промывают в неэтилированном бензине и собирают в обратном порядке.

Инж. Г. АДЕСТОВ,
Горьковский автозавод.

Рис. 4. Фильтр тонкой очистки топлива: 1 — корпус фильтра; 2 — прокладка; 3 — фильтрующий элемент; 4 — пружина; 5 — стакан; 6 — зажим стакана; 7 — каркас фильтрующего элемента; 8 — сетка; 9 — пружина сетки.





„ТУЛА-200К“

В. ЗОБНИН,
начальник конструкторского бюро,
В. КАМЕРИЛОВ,
инженер-конструктор

Когда был освоен массовый выпуск мотороллера «Тула-200», от потребителей посыпались письма с просьбой создать к нему коляску. Вскоре такая коляска была сконструирована (статья об ее устройстве помещена в журнале «За рулем» № 2 за 1961 г.). Но серийное производство ее нельзя было начинать, не внося в конструкцию мотороллера таких изменений, которые повышали бы его надежность.

Сейчас успешно завершены испытания модернизированного мотороллера с коляской, получившего индекс «Т-200К».

В колясочном, как мы его называем, варианте «Тулы» применена новая передняя вилка тянущего типа. Она имеет рычажную подвеску, которая, в свою очередь, состоит из маятника и двух разборных пружинно-гидравлических амортизаторов. Угол наклона рулевой колонки 70°, вылет переднего колеса 65 мм. Ось колеса крепится в маятнике с одной стороны клеммовым зажимом, а с другой — гайкой.

Такие вилки, как показали испытания, обладают повышенной прочностью и способны выдерживать увеличенные нагрузки при эксплуатации мотороллера с боковым прицепом.

Пружинно-гидравлические амортизаторы передней вилки унифицированы с амортизаторами подвески заднего колеса; различие лишь в том, что у первых пружины отличаются своими характеристиками. Конструкция новых амортизаторов весьма оригинальна. В цилиндре, закрепленном серьгой на подвижной части вилки, перемещается металлический поршень. Он связан штоком через верхнюю серьгу с неподвижными элементами вилки и имеет отверстия с шайбой (клапаном), через которые при движении цилиндра вверх переливается масло. Когда пружина амортизатора разжимается и цилиндр перемещается вниз, шайба перекрывает отверстия в поршне и масло перетекает через отверстие в штоке амортизатора. Этот процесс связан с определенным усилием, благодаря чему создается сопротивление. Оно смягчает толчки и приводит к затуханию колебаний колеса.

Сальниковое устройство амортизатора состоит из корпуса, в котором размещаются резиновое (манжета с лабиринтовыми канавками) и войлочный сальники. Для лучшей герметизации перед резиновым сальником смонтирована пружина, плотно прижимающая его кромки к внутренней поверхности корпуса и к штоку. Резиновое кольцо, находящееся на поршне, улучшает компрессию.

В колясочной «Туле» изменены и другие узлы. Усилен рама мотороллера. Она имеет с двух сторон трубчатые стяжки, образующие своего рода жесткое кольцо. Ведомая звездочка главной передачи вращается в литом кожухе. На левой его половине установлены тормозные колодки. Число зубьев в звездочке увеличено с 38 до 42.

Главная передача в «Туле-200К» защищена от грязи резиновыми чехлами. Для облегчения монтажа цепи часть корпуса вентилятора, закрывающая ведущую звездочку, выполнена съемной.

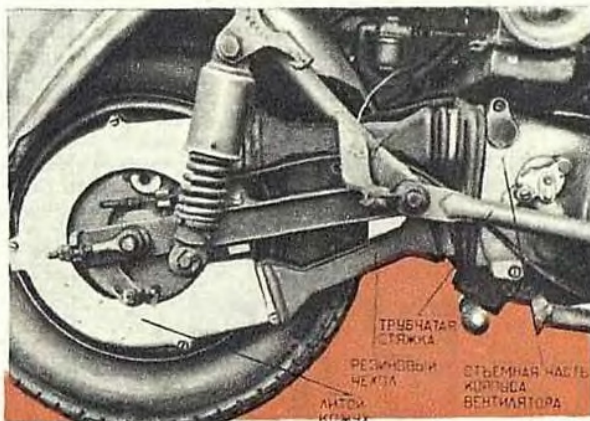
Усилены ступицы колес. На заднем применены шариковые подшипники большого диаметра (№ 302 вместо 202). Унифицированы литые алюминиевые тормозные колодки переднего и заднего колес.

На мотороллере «Т-200К» установлен новый двухступенчатый реле-регулятор РР-121. Он надежно работает при значительной вибрации и создает лучшие условия для зарядки аккумуляторов, что особенно важно при эксплуатации мотороллера в сельской местности и при длительных поездках в ночное время.

Глядя на помещенный здесь рисунок, нетрудно заметить, что и сам боковой прицеп внешне отличается от уже известного читателям журнала прицепа к «Туле». Чтобы быстрее обеспечить выпуск мотороллера с коляской, мы приспособили верхнюю часть прицепа от ИЖ-56 к нашей раме и получили достаточно надежную и легкую конструкцию.

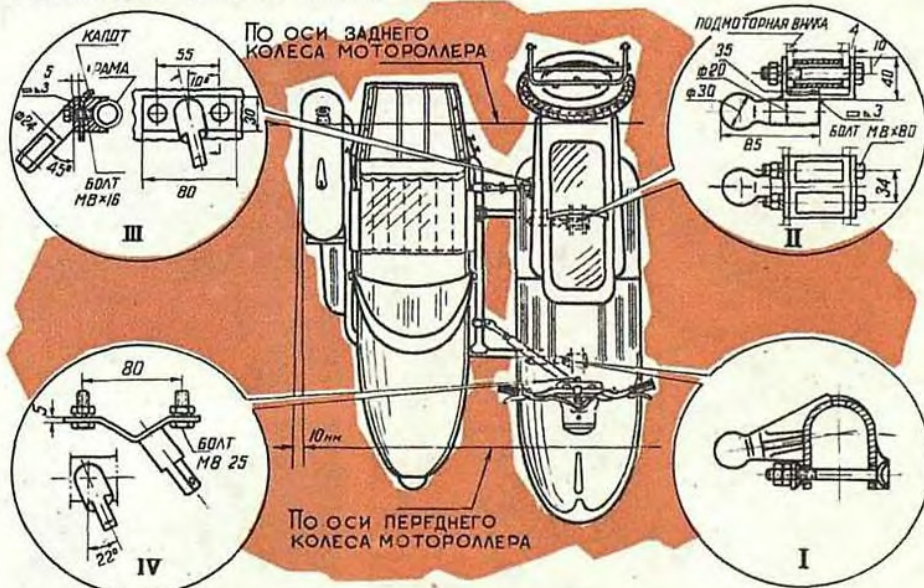
Многих владельцев мотороллеров интересует, как устанавливается и как крепится боковой прицеп.

Установка коляски по отношению к мотороллеру определяется углом развала (он равен 2°) и величиной схождения колес (10 мм).



Модернизированные узлы «Тулы».

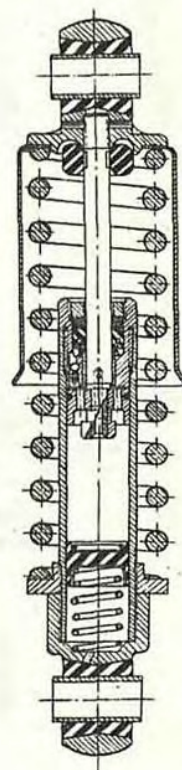
Схема и узлы крепления коляски.



Всему
из конструкторских
бюро

Крепится боковой прицеп в четырех точках, показанных на рисунке. В верхней части правой боковины рамы мотороллера приварена накладка I, имеющая резьбовые гнезда для кронштейна растяжки прицепа. Для другой верхней точки крепления используется кронштейн II переднего щита мотороллера. В продольной трубе рамы имеется фиксатор. Он предназначен для съемного хомута с шаровой опорой III, являющейся нижней точкой крепления. Второй нижней точкой служит шаровая опора IV кронштейна, установленная на подмоторной вилке рамы мотороллера.

Новый
пружинно-гидравлический
амортизатор.





ентральный стадион имени В. И. Ленина в Лужниках. 100 тысяч болельщиков горячо аплодируют участникам международного футбольного матча, входящим на перерыв. И вдруг внимание зрителей привлекает голос диктора:

— Сегодня на стадионе дается старт пробегу на мотороллерах «Тула». Участникам предстоит пройти около 10 000 км из Москвы в Казахстан. Свой пробег десять московских комсомольцев посвящают XXII съезду КПСС.

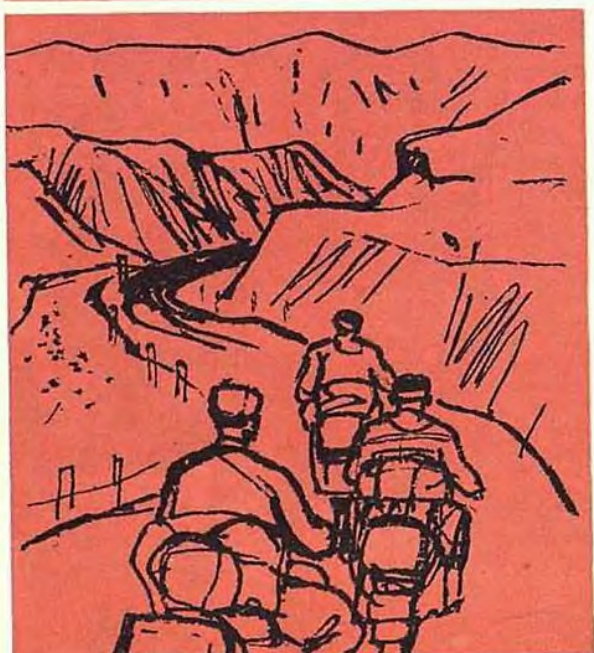
После добрых напутствий мы покидаем спортивную арену. Многим из нас впервые предстояло пройти такой сложный путь, да еще на мотороллерах. Но мы верили в наши машины, знали, что молодость и спортивный энтузиазм помогут нам преодолеть все трудности.

...Мокрая и скользкая лента шоссе, сильный осенний ветер, дождь, бьющий по лицу, — эти сюрпризы погоды не омрачали нас. Сложные условия лишь помогли сплотить наш небольшой коллектив, определить рациональные способы движения, подвергнуть испытанию машины уже в начале пробега.

Осталась позади асфальтовая гладь дорог России и Украины, впереди «серпантин» Закавказья, каракумские пески, горные тракты Памиро-Алая и Тянь-Шаня, автомагистраль среднеазиатских республик. Впереди встреча с нашими сверстниками — молодыми патриотами, поехавшими по зову родной партии и по велению горячего комсомольского сердца на стройки семилетки.

Двадцать дней пески туркменских пустынь вставали коварной стеной перед нашими маленькими машинами. Приходилось до боли в руках толкать вперед, выносить на себе засеянные в песке мотороллеры. Горные потоки снесли мосты, разрушили полотно до-

НА «ТУЛЕ» ЧЕРЕЗ ПЕС





роги Душанбе—Ленинабад. Нам пришлось преодолевать занесенные снегом горные перевалы, переправляться через реку по подвесной канатной дороге, по узкому пешеходному мостику, повисшему над рекой Зеравшан, тащить обвязанные веревками машины по крутым склонам гор.

Пробег позволил не только убедиться в надежности советских мотороллеров. Мы еще больше полюбили полную неповторимой красоты природу нашей Родины, ее исторические памятники, новые города, стройки, совхозы. Никогда не забудутся встречи с рабочими и колхозниками, советскими воинами и спортсменами-досафовцами.

Уходящие в заманчивую даль дороги Карелии и Средней Азии, Запорожья и Алтая, Урала и Забайкалья, Сибири и Дальнего Востока зовут спортсменов-мототуристов к новым походам, дающим возможность лучше узнать жизнь родной страны, познать ее величественное прошлое и увидеть прекрасное коммунистическое завтра.

К. ЛОСЕВ,
командор пробега.



КИ И ГОРЫ



1. На фото их восемь. Двое остались за кадром. Но назвать хочется всех, кто прошел на мотороллерах трудный путь от Москвы до Алма-Аты. Это Кирилл Лосев (командор пробега), Эдуард Безбардис, Андрей Некрасов (комсорг пробега), Вадим Паустовский, Валерий Шмаков, Андрей Гейман, Виталий Лопухин, Борис Левин, Виктор Петрухин и Юрий Голованов.
2. У отрогов Памиро-Алая.
3. Дорога в горах может преподнести неприятные сюрпризы, особенно в дождливый осенний день.
4. На одной из площадей древней Бухары.
5. Спускаются сумерки. Пора подумать об отдыхе.
6. Мотороллер в туркменских песках.
7. Между Душанбе и Ленинабадом встретился особенно трудный участок.
8. На стройке крупнейшей электростанции Азии — Нуренской ГЭС гидом путешественников был секретарь комсомольской организации строительства Ф. Хамидов.
9. Долго не забудутся теплые встречи с молодежью и досафовцами на всем пути. В Андижане участникам пробега пионеры преподнесли цветы.
10. Мотороллеры не подвели! Отлично выдержала экзамен и новая «Тула» с коляской.



КАК ПОКРАСИТЬ МОТОЦИКЛ?

С этим вопросом в весенние дни сталкивается каждый мотоциклист. У мотоцикла много труднодоступных для очистки и покраски участков, особенно в местах сопряжения деталей. Поэтому перед окраской его приходится разбирать.

Полностью окрашивают мотоцикл только в случае крайней необходимости. Обычно же ограничиваются частичной подкраской.

Приспособления и материалы. Прежде всего надо подобрать нужные приспособления. Для шпаклевки служат резиновые пластины толщиной 5—8 мм с рабочими кромками различной формы. Краску наносят обычным косметическим пульверизатором, но лучше пользоваться небольшим пистолетом-разбрызгивателем заводского производства. Баллон для сжатого воздуха нетрудно изготовить из обрезка большой камеры. Если ее поместить в веревочную сетку, она выдержит давление до 2 атм.

Источником получения сжатого воздуха могут служить компрессор с электроприводом или приводом от мотоциклетного двигателя, пылесос, а при отсутствии их — ручной насос. Следует, однако, иметь в виду, что нужное давление при использовании ручного насоса достигается только в том случае, если его попеременно качают 2—3 человека.

При окраске понадобятся также мягкая кисть для грунтовки, мелкая медная сетка или марля для фильтрации краски и растворителя, молоток с округленными гранями и фигурные металлические подставки для выправления вмятин на деталях из тонкой стали.

Заранее надо запастись и материалами. Из трех видов эмалей — синтетической, глифталевой и нитроэмали лучше всего применять последнюю. Ее основ-

Как только выглянет весеннее солнце, автомобилисты и мотоциклисты начинают готовиться к дальним пробежкам. С каждым годом все больше людей путешествует по стране на машинах. Именно для них и предназначены помещаемые здесь советы бывалых.

и 648 для нитроэмалей, № 138 и соль-вент каменноугольный (ГОСТ 1928—50) для глифталевых красок, а также различные составы для удаления старой краски (см. статью «Покрасить автомобиль можно самому», «За рулем» № 2, 1961 г.).



Рис. 2. Устройство для окраски.

Подготовка к окраске. Каждую деталь мотоцикла перед грунтовкой надо тщательно очистить от грязи и масла. Старую краску удаляют специальным составом или обжигая паяльной лампой. При использовании его нельзя сильно нагревать металл, чтобы не понизить его прочность. Можно удалять краску также наждачной бумагой или металлическим скребком, однако это отнимает много времени. Иногда старую эмаль оставляют, но тогда снижается качество окраски.

Детали, имеющие вмятины, перед покраской рихтуют. Металлическая подставка при рихтовке должна по возможности соответствовать форме выправляемого участка.

На очищенные, выправленные и обезжиренные поверхности мягкой кистью наносят грунт в один слой. При этом нужно стараться избежать потеков. После грунтовки детали просушивают в течение суток.

Загрунтованную поверхность шпаклюют при помощи резиновых пластин в местах, где требуется скрыть неровности. Наносить шпаклевку необходимо одним мазком (сильно нажимая рукой на резиновую пластинку) так, чтобы она оставалась только в углублениях. Второй мазок во избежание задигов делают лишь после полного просыхания и шлифовки первого слоя шпаклевки наждачной бумагой.

Шпаклевку наносят тонким слоем до полного сглаживания неровностей. Затем тщательно отделяют поверхность наждачной бумагой, начиная с грубой и постепенно переходя к более тонкой, так, чтобы после окончательной шлифовки не оставалось заметных для глаза рисок. Лучшие результаты достигаются при использовании водостойкой наждачной бумаги, смоченной мыльной водой.

Следует помнить: чем тщательнее подготовлена поверхность к окраске, тем выше будет ее качество.

Окраска и шлифовка. Перед окраской эмаль разжижают до рабочей консистенции. На 1 часть нитроэмали берут около 4 частей растворителя № 647. Однако, учитывая, что густота краски бывает различной, окончательную пропорцию устанавливают практическим путем.

Синтетическую и глифталевую эмаль растворяют в соотношении 1:3. Причем при подкраске поврежденных мест этими эмалями каждый слой необходимо просушивать при температуре 120—130° в течение 30 минут, для чего можно использовать медицинский рефлектор.

Доведенную до нужной густоты эмаль тщательно перемешивают и фильтруют. Если для окраски применяют косметический пульверизатор, краску необходимо разжижать несколько больше. Трубку пульверизатора, по которой проходит краска, прочищают периодически тонкой стальной проволокой длиной 15—20 см.

Прежде чем приступить к окраске мотоцикла, полезно потренироваться нанести краску без потеков. Одновременно можно окончательно подобрать требуемую густоту эмали. Важно добиться, чтобы краска распылялась равномерно и однообразно.

Лучше всего пользоваться следующим приемом. Отведя пульверизатор в сторону от окрашиваемой детали, подать воздух. Когда начнется распыление, эмульсионный конус следует вести вдоль окрашиваемой поверхности как можно медленнее, но не допуская при этом потеков. Наносят ее непрерывным движением в одном направлении. Последующий слой кладут после того, как высохнет предыдущий. Если водить пульверизатором вперед и назад, то хорошей окраски не получится.

Всего наносят четыре слоя краски. Не следует смущаться, если не сразу удастся достигнуть равномерного тона. После нанесения первого слоя могут также выявиться не замеченные ранее неровности. В этом случае требуется дополнительная шпаклевка и шлифовка.

После нанесения последнего слоя краски поверхность шлифуют абразивной полировочной пастой. Она продается в магазинах, и способ ее употребления указан на этикетке.

Если применялась нитроэмаль, то после четвертого слоя и шлифовки пастой наносят пятый слой. Нитроэмаль в этом случае разводят в растворителе № 648 в соотношении 1:8.

На этом окраска заканчивается. Для большего блеска и сохранности краски поверхность покрывают восковой полировочной пастой, не содержащей абразивных компонентов.

А. БУКАНОВ,
преподаватель-инструктор.

Рис. 3. Нанесение шпаклевки.

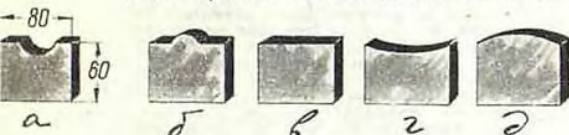
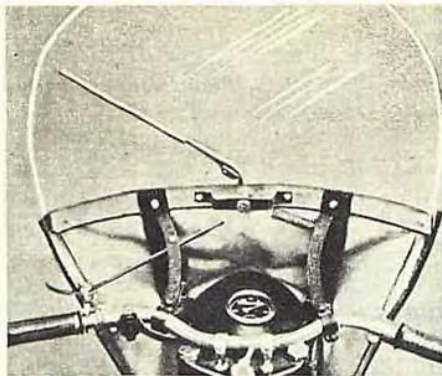


Рис. 1. Пластины для шпаклевки: а — труб; б — узких длинных пазов; в — ровных поверхностей; г — вогнутых поверхностей; д — выпуклых поверхностей.

ное преимущество в том, что она быстро, за 20—30 минут, сохнет. Если с мотоцикла не полностью удаляют старую краску, то следует пользоваться такой же эмалью, какой он был окрашен прежде. Иначе новый красочный слой потрескается и начнет отставать.

При окраске мотоцикла можно пользоваться следующими материалами: грунт №№ 138, 138а, 622; нитрошпаклевка ЛШ-1, ЛШ-2, АШ-24, ХВШ-4, М-702, подмазка № 200; растворители №№ 647



СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ НА МОТОЦИКЛЕ

Многие мотолюбители устанавливают на своих машинах ветровое стекло. Оно хорошо предохраняет от пыли и ветра, но при дожде ухудшает видимость. На нем задерживаются капельки воды и нередко приходится останавливаться, чтобы стереть их.

Тем, кто не хочет делать лишних остановок, можно рекомендовать несложное приспособление, основной частью которого является щетка автомобильного стеклоочистителя с поводком. Ось его крепится к нижней части стекла. Такой стеклоочиститель приводится в движение рукояткой, которая посредством троса связана с рычажком, прикрепленным к оси. При нажатии на рукоятку щетка движется вправо, при отпускании — под действием возвратной пружины (она тоже соединена с рычажком) отходит влево, в исходное положение. Рукоятка привода стеклоочистителя помещена на кронштейне, который крепится в двух местах: к рулю и к осевому болту ручки сцепления (у мотоцикла М-72 — только к рулю). Оболочка троса закреплена одним концом на этом кронштейне, а другим — на кронштейне ветрового стекла.

М. ЕНИКОЛОПОВ.

г. Душети,
Грузинская ССР.

УДОБНОЕ МЕСТО ДЛЯ ПОСТЕЛИ

В туристской поездке укладка постели причиняет много хлопот, особенно, если «экипаж» состоит из 3—4 человек. Между тем есть способ избавиться от этих хлопот.

Постельные принадлежности можно легко убрать, если использовать для этой цели место спинки заднего сиденья.

Из фанеры (6—8 мм) изготавливают основание по очертанию спинки и устанавливают вместо нее. К основанию крепятся лямки с пряжками и чехол из того же материала, что и на переднем сиденье. По раскрою этот чехол такой же, как для спинки заднего

БАГАЖНИК НА БАГАЖНИКЕ

Самодельный багажник на мотоцикле-одиночке — дело обычное. Но такой багажник на боковом прицепе можно встретить не часто. Между тем он бывает очень нужен, если вы путешествуете на мотоцикле ИЖ-56 с коляской. Дело в том, что в ее багажное отделение нельзя поместить порой нужные в дороге крупные вещи.

Чтобы увеличить вместимость бокового прицепа, я установил дополнительный багажник-сетку, показанный на снимке. Он сделан из металлических прутков диаметром в 10 мм и не имеет боковин. Учтывая, что наибольшая нагрузка приходится на заднюю часть прицепа, особенно на место соединения кузова с рамой, я заменил металлическую планку (она предусмотрена в конструкции для усиления кузова) более прочной удлиненной пластиной из 6-мм железа и скрепил ее болтами диаметром 8 мм (см. рисунок).

Тот, кто захочет сделать такой багажник, должен помнить, что общий вес пассажира и груза не должен превышать 100 кг.

г. Душети,
Грузинская ССР.

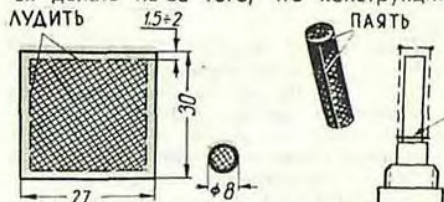
В. МАЗМАНОВ.



ЛЕТНИМ СЕЗОНОМ

ЗАЩИТА БЕНЗОКРАНА

В поездках на большие расстояния нередко надо прочищать засорившийся бензокран — сливать горючее из бака, снимать кран и разбирать его. Всю эту неприятную в пути работу приходится делать из-за того, что конструкция



Дополнительный защитный фильтр. Слева — заготовка, справа — место крепления его на кране (показано стрелкой).

бензокранов наших мотоциклов или мотороллеров страдает одним недостатком: сетчатый фильтр помещен в отстойнике, расположенном ниже крана, и поэтому не предохраняет его от попадания пыли и грязи.

Чтобы кран не засорялся, я установил на нем дополнительный защитный фильтр. Изготавливается он из мелкой медной, латунной или бронзовой сетки, например № 063—0,25 (ГОСТ 3826—47). Для этого вырезают две заготовки (см. рисунок) и края их залуживают на 1,5—2 мм. Затем сворачивают трубку диаметром 8 мм и к одному торцу припаивают донышко. После этого корпус крана зачищают и медной проволокой крепят к нему дополнительный фильтр.

В. ЗАДОРЖНЫЙ.

Пенропетровск.

СОВЕТЫ АВТОЛЮБИТЕЛЮ

сиденья, только разрезной с двумя «откидками» (см. рисунок) и большим клапаном, застегивающимся поверх откидок.

Застежку можно выполнить на пуговицах или кнопковую.

В такую спинку-чехол, применяемую вместо стандартной спинки заднего сиденья, удобно и быстро укладываются постельные принадлежности, затем стягиваются лямками и застегиваются. Постель, таким образом, не требует никакого дополнительного места, не загрязняется, хорошо сохраняется.

В. ТАБАКОВ.

КОЛПАК-ЧЕХОЛ ДЛЯ БАГАЖНИКА

Укладка и крепление имущества автотуристов на багажнике, размещаемом на крыше, довольно обременительны, а машина нередко имеет из-за этого неопрятный вид.

Если изготовить из плотной ткани (например, из палаточной) колпак-чехол, в который по краю вставлена резина, то, надев его на багажник, можно избавиться от ряда неудобств.

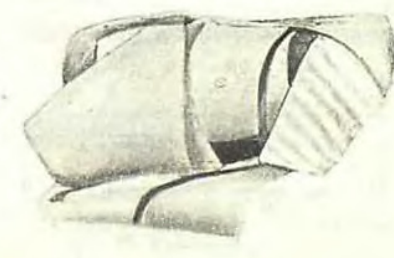
Выкройка такого чехла показана на

рисунке, размеры сторон соответствуют сторонам багажника с припуском 2—3 см. Высота отгиба равна высоте багажника с припуском 5—6 см. Углы чехла прошиваются по всей длине чехла, в нижней части отгиба делается строчка. В образовавшиеся пазы вставляется галантерейная резинка шириной 2 см (в первый паз в два слоя, во второй — в один). Длина ее в свободном состоянии равна половине периметра колпака.

Колпак-чехол надевается и снимается очень легко и быстро. Кроме того, он дает возможность открывать любой из углов багажника.

Уложенные на багажник вещи хорошо закрепляются таким чехлом, благодаря чему отпадает необходимость в их увязке и креплении. Вещи предохраняются от пыли и влаги, машина приобретает опрятный вид.

А. ПУШКАРЕВ.



ДЛЯ ЗАБЫВЧИВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ

В инструкциях по эксплуатации автомобилей «Москвич» и «Волга» предписывается ежедневно проворачивать фильтрующий элемент фильтра грубой очистки масла, иначе в нем образуется плёнка смолистых веществ, и масло без очистки пойдет через перепускной клапан. Чтобы выполнить эту

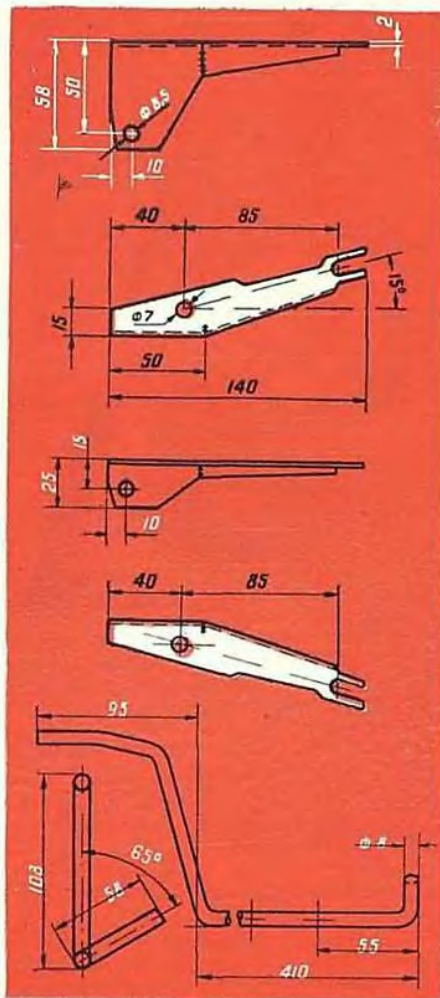


Рис. 1

операцию, приходится открывать капот автомобиля и делать несколько проворотов фильтра с помощью его рукоятки.

Ниже описывается устройство, при помощи которого фильтр проворачивается, когда водитель нажимает на педаль сцепления (допускается проворачивание фильтра и вручную). Это устройство установлено на автомобиле «Москвич».

Под каждый из четырех винтов крепления кожуха сцепления устанавливаются кронштейны 1 и 2 (рис. 2). Через них проходит коленчатый рычаг 3, согнутый из прутка. На рычаг надета пружина, фиксирующая его положение.

При нажатии на педаль скоба выключения сцепления 4 отклоняет левое колено рычага, благодаря чему правое поворачивает рукоятку фильтра. Когда водитель отпускает педаль, пружина 5 возвращает рукоятку фильтра (в это время происходит очистка пластин), а вместе с ней и коленчатый рычаг в исходное положение. В случае неполного нажима на педаль, как, например, при переключении передач, коленчатый рычаг не поворачивается из-за наличия свободного хода.

На рисунке 2 показаны два положения системы: при опущенной педали и при полностью выжатой.

Для крепления возвратной пружины в рукоятке фильтра высверливается отверстие. Можно также плотно насадить сплюснутую трубку (она должна быть на 15 мм длиннее рукоятки) с отверстием на конце.

Детали приспособления (рис. 1) можно изготовить каждому автолюбителю.

**В. ТАБАКОВ,
А. ПУШКАРЕВ.**

Москва.

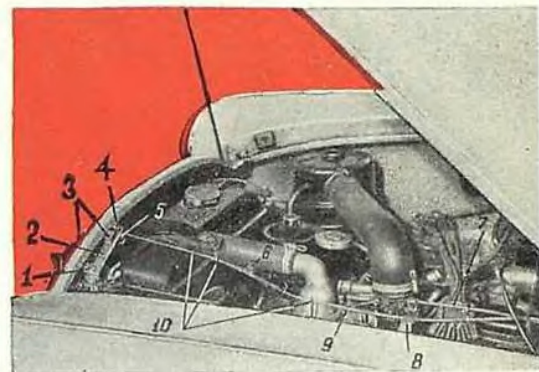
ОТКЛЮЧЕНИЕ АККУМУЛЯТОРНОЙ БАТАРЕИ С МЕСТА ВОДИТЕЛЯ

Ногда (например, при коротком замыкании проводов) возникает необходимость отключить аккумуляторную батарею во время движения автомобиля. Для этой цели рекомендуется установить под капотом однополюсный рубильник, при помощи которого с места водителя можно отключить плюсовую клемму от «массы».

Рубильник и привод к нему, установленный на автомобиле «Москвич-402»,

Советы бывалых

показаны на фото. Крепление 1 изолировано от «массы» эбонитовой трубкой, гетинаксовыми шайбами и пластинами. К этому же концу рубильника



присоединен провод от плюсовой клеммы аккумуляторной батареи. Другой конец 3 соединен с «массой». К краю ножа 2 рубильника прикреплен болтом 4 фарфоровый ролик 5, а к кольцевой выемке последнего — твердая проволока, соединенная болтом 6 с тягой 9. В качестве последней может быть использована дополнительная тяга управления воздушной заслонкой с оболочкой в сборе (деталь 402-1108100). Оболочка прикреплена изоляционной лентой к кронштейну 8 карбюратора. Тяга управления рубильником проходит в кабину через то же отверстие, что и тяга 7 управления воздушной заслонкой.

Для того чтобы проволока и тяга не изгибались при включении рубильника, необходимо сделать направляющие кольца 10 из твердой проволоки. Крепление их видно на фото. Конец тяги 9, входящий внутрь кабины, размещается на пластине под щитком приборов справа от рукоятки ручного тормоза. Пластина крепится болтом крепления рычага тормоза (деталь 201461-П2).

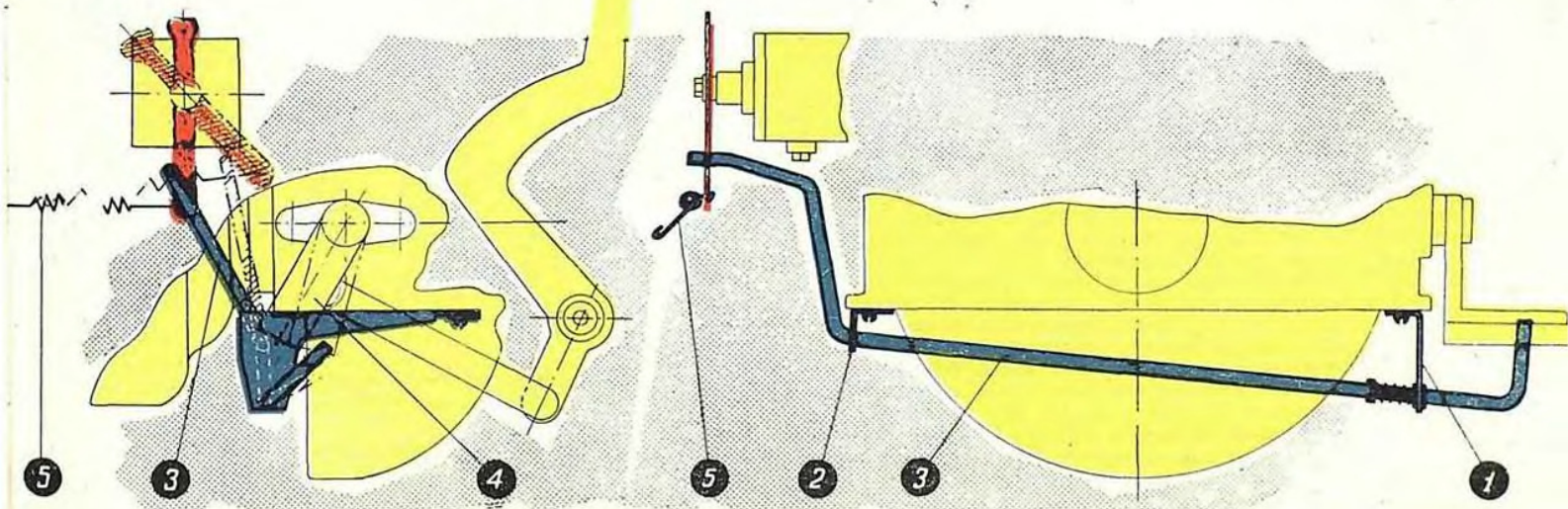
Подобный рубильник может быть установлен и на автомобилях других моделей. Опыт подтверждает удобство и надежность этого приспособления.

В. ОСТРОВСКИЙ.

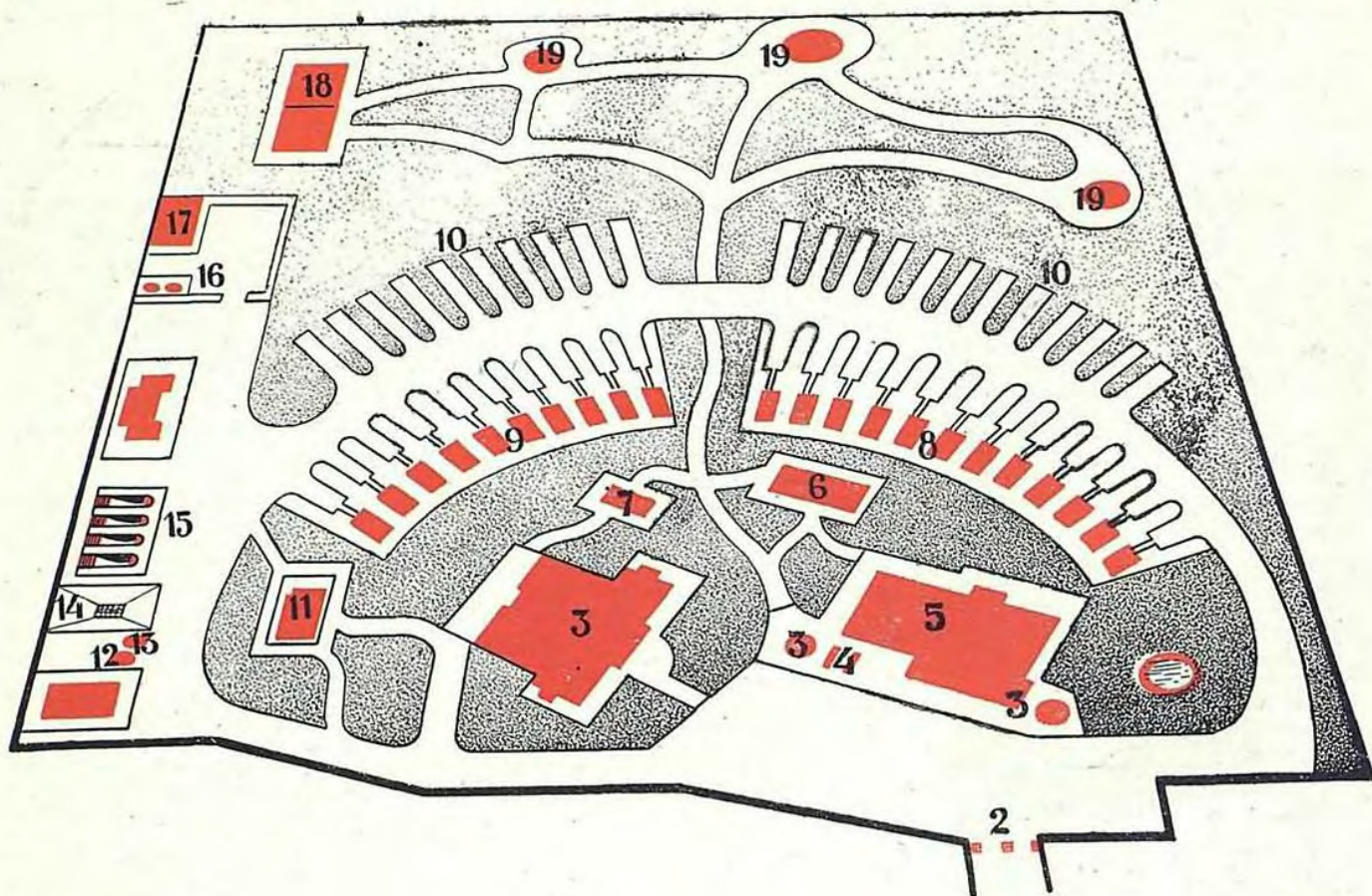
Пенза.

Рис. С. Завалова

Рис. 2



Кемпинг работает круглый год



Автомобильные ворота Кавказа — Ростов-на-Дону проезжают многие автолюбители, направляющиеся на отдых к Черноморскому побережью, на Северный Кавказ, в Азербайджан, Армению, Грузию. В Ростове многие делают привал, чтобы набраться сил перед тем, как отправиться к конечному пункту своего путешествия.

Недавно здесь к их услугам оборудован кемпинг. Он расположен в лесном массиве у автомагистрали Харьков—Ростов, при въезде в город со стороны Новочеркасска. За 200 м до поворота к нему на магистрали установлены указатели, а на самом повороте — стрелы, показывающие направление движения к кемпингу.

Общая планировка кемпинга очень удобна для туристов. Ответвления кольцевой асфальтированной дороги ведут к каждому объекту обслуживания. На автомобиле можно подъехать непосредственно к палаткам, площадке для мойки, смотровым канавам, душевым кабинам и даже к помещению для стирки белья и спортивной площадке. И все это с минимальной затратой времени.

Площадки с асфальтированными стоянками для автомобилей (боксами) расположены среди деревьев полукольцом по обеим сторонам дороги. С одной стороны находятся четырехместные жилые палатки стационарного типа — своего рода дачные домики, с другой — четырех- и двухместные брезентовые палатки. Здесь же оставлено свободное место для туристов, путешествующих со своими палатками.

Чуть поодаль разбит небольшой парк. В уютных его аллеях можно погулять, в ажурных беседках — почитать газеты и журналы. А если надо проверить автомобиль, — к вашим услугам крытая площадка с четырьмя смотровыми канавами. Они имеют разные размеры и рассчитаны на обслуживание автомобилей разных моделей. Работать здесь удобно в любую погоду.

Кемпинг открыт круглый год. На его территории построено двухэтажное здание, в котором находятся служебные помещения, почтовое отделение, буфет. Имеется гостиница на 40 мест.

Обслуживающий персонал кемпинга прилагает много усилий, чтобы автолюбители не испытывали никаких неудобств. Наш постоянный девиз — высокая культура обслуживания.

Добро пожаловать к нам, в кемпинг!

А. ДЕРЕВЯНКО,
директор Ростовского кемпинга.

Общая планировка кемпинга:

1 — дорожный указатель на повороте с автомагистралями; 2 — въезд на территорию кемпинга; 3 — киоски; 4 — витрины для газет и объявлений; 5 — двухэтажный служебный корпус и гостиница; 6 — павильон с навесом; 7 — летняя кухня с навесом; 8 — брезентовые палатки; 9 — стационарные четырехместные палатки; 10 — площадки для стоянки автомобилей; 11 — душевые, умывальные и помещения для стирки белья; 12 — бензозаправочная станция; 13 — грязеотстойник; 14 — площадка для мойки автомобиля; 15 — смотровые канавы; 16 — мусоросборники; 17 — склад; 18 — спортивная площадка; 19 — беседки.



Рис. Г. Возлинского



Читатели предлагают

**Нагрудный
знак
для
шофера**

Дорогая редакция! Обращаемся к вам от имени группы учащихся курсов повышения квалификации шоферов при учебном центре ДОСААФ и водителей автохозяйства № 3 Воронежа и просим опубликовать наше предложение на страницах журнала. Мы считаем, что для шоферов I и II классов и автомехаников нужно ввести нагрудный знак. Он, по нашему мнению, должен выдаваться комитетами ДОСААФ или автомотоклубами. Это было бы хорошим поощрением тех, кто стремится повышать свою квалификацию.

Посылаем проект такого знака.

По поручению шоферов:
Богатырев, Шелобод, Дмитриев,
Бирюков и др., всего 15 подписей.

Воронеж.

Быстродействующий сифон

Существующие приспособления для переливания бензина еще несовершенны и малопроизводительны. Поэтому автолюбители нередко предпочитают засасывать топливо из шланга ртом. Способ этот неприятен и небезопасен.

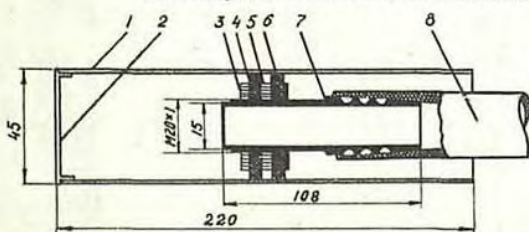
Мы предлагаем для этой цели простое и надежное бесклапанное устройство. Оно проверено в эксплуатации в течение нескольких сезонов и может быть легко изготовлено автолюбителями. Конструкция его ясна из приводимого чертежа.

При снятии стакана 1 с поршня 7 в шланге 8 создается необходимое для переливания топлива разрежение. Благодаря двум манжетам 4 и 6, которые разделены шайбой 5, утечка воздуха при перекосах поршня исключена. Манжеты изготовлены из кожи толщиной 4—5 мм, срезанной по краям на конус или проточенной на токарном станке. Они прижимаются к бортику поршня гайкой 3.

Стакан и поршень изготовлены из обрезков дюралевой или латунной трубок нужного диаметра. В стакан с одного конца вплавляется или вклеивается заглушка 2.

Преимущества сифона в том, что он действует почти мгновенно, не требует дополнительных операций (таких, например, как предварительная заливка) и обладает высокой производительностью.

Инженеры Ю. ОРЛОВ и П. КОЗЛОВ.



ВОДИТЕЛЮ — О ПРАВИЛАХ ДВИЖЕНИЯ

Наши консультации

Ответы на письма читателей

Почему нерельсовым транспортным средствам запрещен правый поворот с предварительным пересечением трамвайных путей, если регулировщик с вытянутой вперед правой рукой обращен к водителю спиной или правым боком? Ведь движение трамвая при этом запрещено. (В. Молодых, г. Томск).

Когда регулировщик обращен к водителю спиной, нелегко четко определить, вытянута его правая рука или опущена. В последнем случае в поперечном к поворачивающему транспорту направлении может двигаться трамвай. Водитель нерельсового транспорта, не видя ясно жест регулировщика, может создать аварийную обстановку, выехав на трамвайные пути. Чтобы обеспечить полную безопасность движения, решено запретить правые повороты нерельсового транспорта с пересечением расположенных перед ним трамвайных путей, если регулировщик обращен к водителю спиной независимо от того, вытянута у него правая рука или нет.

Запрещение подобного маневра в случае, когда регулировщик обращен к водителю правым боком с вытянутой вперед правой рукой, вызвано тем, что возможно расположение смещенных трамвайных путей не только вдоль тротуара, но и с одновременным поворотом направо со стороны груди регулировщика и налево со стороны его левого плеча (см. схему 1). В таких условиях автомобиль, выполняющий правый поворот, будет создавать помеху транспорту, движущемуся в разрешенном направлении, т. е. трамваям, которые делают левый или правый поворот.

Если из двух пересекающихся улиц одна уже другой, но в отличие от нее имеет покрытие, какую из них считать главной? (Г. Политти, г. Фрунзе).

Если у одной из пересекающихся улиц, равнозначных по покрытию, существуют одни признаки, определяющие главенство, а у другой — другие, такие улицы считаются равнозначными.

Улица (дорога) с покрытием является главной по отношению ко всем улицам (дорогам) без покрытия.

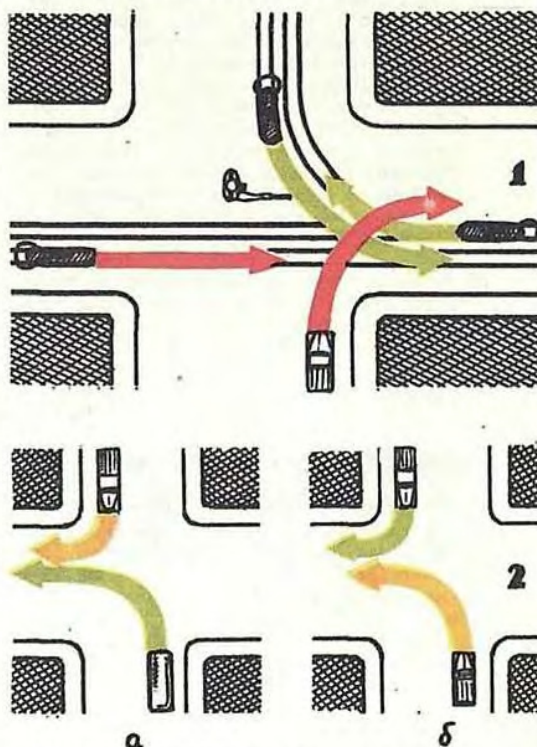
Как понимать слова «со значительной большей шириной проезжей части» в примечании к ст. 57-й Правил? Сколько метров подразумевается при этом? (В. Евтушенко, г. Рига).

Здесь следует иметь в виду не метры, а количество рядов для движения транспорта. Главной будет та улица, проезжая часть которой допускает большее число рядов движущихся транспортных средств.

Каким правилам подчиняется встречный разъезд автомобилей, если один из них выполняет левый поворот, а другой движется направо? (Л. Терентьев, г. Кузнецк).

Если два автомобиля, один из которых заканчивает левый поворот, а другой — правый, не могут одновременно, не мешая друг другу, въехать в улицу, то первым проезжает транспорт, относящийся к старшей группе, например автобус по отношению к легковому автомобилю (см. схему 2а).

Когда оба автомобиля относятся к одной группе транспортных средств, первым движется транспорт, заканчивающий правый поворот (см. схему 2б), так



как он не имеет в этом случае помехи справа. (Подробнее см. «За рулем» № 6, 1961 г.).

Сколько транспортных единиц, движущихся в прямом направлении, пропускает трамвай, который делает правый или левый поворот? (Г. Чичиков, г. Резекне).

Согласно ст. 60 Правил движения, поворачивающий налево трамвай должен остановиться в центре перекрестка и пропустить все транспортные средства, движущиеся в прямом направлении навстречу.

Раздел ведется под редакцией Г. СОЛОВЬЕВА.

ДЕЛОВОЙ РАЗГОВОР

К итогам заочной конференции читателей журнала

До самых последних дней в редакцию продолжали поступать письма под девизом «На заочную конференцию!». Сотни читателей откликнулись на обращение редакции, высказали свое мнение о журнале, о его тематической направленности, о содержании и оформлении материалов.

Заочная конференция читателей, так же как и серия конференций, проведенных в автомотоклубах, на заводах, в первичных организациях ДОСААФ, вылились в большой деловой разговор. Пожелания, высказанные людьми самых различных профессий, жителями самых разных уголков страны, несомненно, помогут коллективу редакции сделать журнал «За рулем» лучше, интересней, содержательней.

Разумеется, в кратком обзоре невозможно в полной мере отразить все многообразие этих предложений, пожеланий, интересных мыслей. Отметим среди них лишь самые важные, основные. Вот о чем пишут наши читатели.

Как и всех советских людей, подписчиков журнала больше всего волнуют перспективы осуществления в нашей стране грандиозных предначертаний программы КПСС, принятой на XXII съезде. Вот почему в очень многих письмах содержится просьба к редакции публиковать больше материалов об участии многоотраслевой армии шоферов, работников автомобильной и мотоциклетной промышленности, всех членов нашего оборонного патристического Общества в великой битве советского народа за построение коммунизма. С этим призывом к редакции обратились И. Назарян из Еревана, В. Галкин из Томска, Н. Носов из Душанбе и многие другие. Читатели А. Смирнов из Кисловодска, В. Якубов из Кишинева, А. Резчиков из Магадана просят редакцию публиковать больше рассказов и очерков о трудовых буднях водителей на великих стройках коммунизма, о том, как воплощается в их работе и жизни моральный кодекс строителя коммунистического общества.

Вплотную к этим письмам примыкает ряд других, основную мысль которых хорошо выразил шофер из Мукачево И. Крикун:

«В вашем журнале, — пишет он, — уже давно и регулярно ведется раздел «Новости советской автомобильной и мотоциклетной техники». Это очень интересный и полезный для нас, шоферов, раздел. Плохо только то, что печатаемые под этой рубрикой материалы зачастую представляют собой лишь краткие информации. О новостях советской техники нужно писать подробно и из номера в номер». К этому мнению присоединяется житель Еревана Г. Азарян: «Надо описывать все новшества в отечественных автомобилях и мотоциклах раньше, чем информация о них

появляется на страницах других газет и журналов, — указывает он. — Не к лицу нашему журналу отставать в этом». Мнение многих читателей выразил минчанин Б. Соколов: «Хотелось бы знать, что делается в наших конструкторских бюро мото- и автостроения, над чем работают наши ведущие конструкторы, каковы их планы на будущее».

Среди участников заочной конференции особенно много автолюбителей. Судя по письмам, эту категорию читателей больше всего привлекают в журнале разделы «Советы бывалых», «Инженеры отвечают», «Читатели предлагают» и др. Автолюбители С. Варакин из Харькова, В. Кудряшев из Свердловска, Ю. Васильев из Ульяновска и многие другие считают, что журналу следует печатать больше материалов, обращенных непосредственно к шоферам-любителям, владельцам автомобилей. Они просят расширить отдел обмена опытом, больше места уделять показу различных приспособлений и усовершенствований, сделанных самими автолюбителями.

Почти во всех письмах читателей содержится просьба, чтобы журнал больше и регулярнее публиковал материалы по изучению правил движения транспорта и проблемам дорожной безопасности. Высказывая это пожелание, группа шоферов из якутского города Мирный рекомендует систематически печатать подборки ответов на вопросы, задаваемые в письмах. Читатели считают, что гораздо полезнее было бы давать не только теоретические обоснования тех или иных пунктов Правил, но и подробные иллюстрации к их применению в шоферской практике. Большой интерес у подписчиков журнала вызвала рубрика «Водителя лишили прав». В ряде писем они советуют редакции продолжать печатание материалов такого рода и в нынешнем году. «Желательно, чтобы журнал систематически публиковал статьи по искусству вождения автомобиля и мотоцикла в различных дорожных условиях, — пишет А. Подладчиков из Ростова-на-Дону. — Такие материалы будут особенно полезны начинающим автолюбителям и выпускникам автомотоклубов, еще не имеющим достаточных навыков вождения».

Активное участие в читательской конференции приняли спортсмены. «Журнал должен стать организатором соревнований на местах, — пишет мотоциклист-разрядник А. Трофимов (Свердловск). — Необходимо больше рассказывать о методах проведения таких встреч, давать советы по их судейству и организации». К этому мнению присоединяется группа шоферов из Чикмента. «Надо больше и подробнее писать о развитии автомобильного спорта в условиях областного центра», — справедливо замечают они. По мнению спортсменов-водномоторников, журнал недо-

статочно освещает проблемы развития водно-моторного спорта, уделяет мало внимания техническому описанию лучших конструкций. Руководитель секции водномоторников Свердловского морского клуба А. Васильев в связи с этим вносит предложение, чтобы на страницах журнала чаще выступали чемпионы и рекордсмены страны.

Многих читателей интересуют вопросы развития картинга. В целом ряде писем (И. Шаманяева из Кузнецка, А. Галкина из Ленинграда, Э. Петерса из Челябинска и др.) рекомендуется ввести специальную «Страничку картингиста», на которой описывались бы не только лучшие конструкции картов в целом, но и давались подробные советы по изготовлению их отдельных узлов и по подготовке к соревнованиям.

Есть претензии к журналу и у самых юных наших читателей — автомоделлистов. «Слишком мало места отводится в журнале автомоделльному спорту», — пишет читатель из Бреста Андрей Чебуранов. С ним согласен В. Прокопьев из Кировской области; он считает, что редакции надо чаще описывать лучшие конструкции моделей, а также регулярно знакомить читателей с зарубежным автомоделлированием.

Буквально во всех письмах содержится требование — больше и лучше освещать развитие зарубежной техники. «Убедительно прошу журнал подробнее описывать автотранспорт за рубежом», — пишет И. Богатырев из Челябинска. — За последнее время вы опубликовали целый ряд интересных информаций о новых мотоциклах стран социалистического лагеря, — пишет А. Победин из Красноуральска. — Подобные материалы хотелось бы видеть на страницах журнала и впредь».

Читатели советуют редакции журнала больше заботиться о действенности публикуемых материалов, чаще печатать заметки «По следам наших выступлений». В ряде писем содержится просьба дать цикл консультаций по эксплуатации автомобиля «Запорожец», возобновить рубрики «Автомобиль на обочине» и «Мотоцикл стал в пути». Наконец, многочисленным письмам содержит и такое пожелание — ввести на страницах журнала отдел юмора.

Дорогие товарищи читатели! Мы внимательно изучили ваши письма и учли содержащуюся в них критику. Более того, мы будем постоянно обращаться к ним в своей дальнейшей работе. Коллектив редакции приложит все силы к тому, чтобы ваши пожелания, советы и рекомендации воплотить в жизнь.

Для единых правил — единые пособия

Формула, что легла в заголовок статьи, не нова. Уже неоднократно писалось о необходимости выпуска учебных пособий, которые содержали бы единые взгляды и толкования «Правил движения по улицам и дорогам Советского Союза». Предполагалось, что авторы новых изданий учтут критику, позаботятся об устранении допущенных ранее разнобоя. К сожалению, этого не произошло. Вышедшие в истекшем году книги по этим вопросам снова грешат ошибками и неточностями.

Возьмем, например, новую книгу В. Владимировой*. Без преувеличения можно сказать: различные отступления от Правил щедрой рукой разбросаны по ее страницам.

Начнем хотя бы с дорожных сигнальных знаков. Кому, как ни Владимировой, одному из специалистов службы безопасности движения, знать, насколько важен этот раздел Правил, в особенности для тех, кто их начинает только изучать. Но именно здесь допущено больше всего досадных ошибок и сомнительных рекомендаций.

Автор, например, утверждает, что знак «Главная улица или дорога» устанавливается на автомагистралях, не имеющих пересечений в одном уровне. Но такое утверждение нельзя считать правильным. При отсутствии пересечений надобности в постановке этого знака нет. ГОСТ 2965—60 предусматривает, что этим знаком обозначается начало улицы или дороги с преимущественным правом проезда по отношению к пересекающим улицам или дорогам.

Правильно характеризуя знак «Конец ограничений» и справедливо указывая, что он устанавливается для отмены действия знаков «Обгон запрещен», «Остановка запрещена», т. Владимировой совершенно неожиданно утверждает, что знак «Конец ограничений» может применяться также и по отношению к знаку «Мотоциклетное движение запрещено». Автор пособия не учитывает, что вряд ли может сложиться обстановка, когда потребуется поставить знак «Конец ограничений» для ранее запрещенного мотоциклетного движения. Ведь ясно, что в середине квартала, улицы или отрезка дороги не едущим здесь мотоциклистам он не нужен, а от перекрестка или площади отсутствие знака «Мотоциклетное движение запрещено» уже само укажет мотоциклисту, что ехать можно.

Приблизительно такая же ошибка допущена и там, где речь идет о применении таблички «Зона действия знака». Сомнительно, что встретятся условия, при которых на дороге движение грузового автотранспорта будет запрещено только на двухсотметровом участке.

Часто т. Владимировой вступает в про-

тиворечие с ГОСТом. Автор, например, считает возможным ставить знак «Сужение дороги» для предупреждения о ремонте проезжей части, хотя известно, что для этого есть специальный знак.

На странице 134 автор говорит о возможности одновременной установки перед перекрестком трех предписывающих знаков: «Движение только направо», «Движение только налево», и «Движение только прямо», относя каждый из них к определенному ряду движения. С таким применением знаков согласиться нельзя. В приведенном случае вообще нет необходимости устанавливать ни один из трех знаков, так как ехать можно во всех трех направлениях, руководствуясь при этом правилами маневрирования, изложенными в части I ст. 58 Правил. Кстати, и ГОСТ не на стороне любителей большого количества знаков. В разделе IV «Технические требования» (§ 32) говорится, что перед любым участком улицы или дороги, как правило, должен устанавливаться только один знак, если нет явной необходимости установки нескольких знаков.

Применение таблички «Время действия знака» автор иллюстрирует на знаке «Поворот направо запрещен». Пример неудачен, так как если и есть необходимость запрещения поворота вправо на два часа, то в таком случае чаще применяется переносный знак, выставляемый на это время, а не знак, висящий круглые сутки, но действующий лишь два часа.

Ошибочно освещаются в пособии и другие вопросы. Допускается, например, возможность на перекрестке с трамвайными путями, расположенными не по оси улицы, одновременная подача зеленого сигнала и зеленой стрелки вправо. При таких сигналах автор рекомендует водителю поворачивать направо в сторону трамвайных путей, предупреждая лишь о необходимости пропустить трамвай, идущий в прямом направлении. На самом же деле при таком расположении трамвайных путей стрелка вправо (в сторону путей) при зеленом сигнале даваться не должна, так как пути трамвая и автотранспорта пересекаются. Для подобного поворота зеленую стрелку вправо здесь следует давать при красном сигнале светофора.

Лишена смысла зеленая стрелка прямо при зеленом сигнале и на трехстороннем перекрестке (стр. 105 и рис. 88). Здесь достаточно зеленого сигнала обычного трехсекционного светофора.

К линиям безопасности, как известно, относится круг или кольцо диаметром до 1 метра, обозначающие центр перекрестка (приложение № 3 к Правилам, п. 9). Как в этом приложении, так и в части I ст. 62 Правил говорится, что при повороте влево, центр перекрестка должен оставаться справа. Как же трактуется этот вопрос автор книги? Если диаметр круга или кольца не превышает одного

метра, утверждает он, то водитель при повороте налево обязан оставлять его справа, а если превышает — то слева.

Неверно излагается также возможность встречного выезда на перекресток. Автор относит ее лишь к действию права преимущественного проезда с правой стороны. В действительности же встречный выезд может производиться и при других признаках преимущественного проезда.

Некоторые вопросы В. Владимировой излагает неполно, не исчерпывая содержания Правил. Так, в разделе «Проезд перекрестков» он упускает право преимущественного проезда перекрестка для транспорта, движущегося на подъеме или под уклон. Рассказывая об учебной езде, он не говорит о том, что на ряде улиц и на отдельных участках дорог она может быть запрещена (примечание к ст. 100 Правил).

Известно, какой непоправимый вред наносит безопасности движения пьянство. Оно — источник всевозможных нарушений и первопричина многих дорожно-транспортных происшествий. Автору книги следовало бы решительным образом осудить любителей спиртного, подчеркнув, что потребление алкоголя несовместимо с профессией шофера. А что же делает В. Владимировой? Пересказав статью 31 Правил, он буквально утешает пьяниц. По мнению автора «...водитель имеет право выпить не только пива, но и даже водки, когда он поставит машину на ночлег и не тронется до тех пор, пока действие алкоголя полностью не прекратится». Что и говорить — «мудрый» совет! При таких, с позволения сказать, рекомендациях любому пьянице предоставляется широкая возможность не спешить с работой, с выездом в рейс: ведь надо подождать, пока не выветрятся винные пары! Нет, товарищ Владимиров, не такими методами надо бороться с дорожными происшествиями, причиной которых являются, главным образом, пьяные или непростые шоферы.

Не менее сомнительным является совет автора книги о возможности использования порожних грузовых машин для перевозки попутных пассажиров. Неужели автор не знает, что правила движения вообще не предусматривают использования случайных машин для перевозки людей?

В ряде мест т. Владимировой неправильно излагает обязанности ГАИ, а также в искаженном виде трактует вопрос о наложении взысканий за нарушение правил движения.

В книге немало и других погрешностей, полностью перечислить которые мы не ставили себе целью. Важнее, как нам думается, в связи с этим поговорить о том, как в дальнейшем избежать выпуска недоброкачественных книг. По нашему убеждению, рукописи учебных пособий по правилам уличного движения необходимо подвергать квалифицированному рецензированию и редактированию. Без этого мы не будем гарантированы от появления новых работ, поразному толкующих те или иные положения Правил. А разнобоя, сбивающего с толку шоферов и обучающихся этой профессии, пора положить конец, в особенности сейчас, когда существуют единые в стране Правила движения.

Л. КУЗНЕЦОВ,
зам. начальника ГАИ РСФСР.

* В. Владимировой. «Правила движения автотранспорта». Изд-во ДОСААФ, М., 1981 г.

АВТОЛЮБИТЕЛИ ПРОТЕСТУЮТ

Бесполезное пособие

У меня есть автомобиль «Запорожец» и поэтому я с радостью приобрел книгу Л. Бархи и Л. Гивартовского. Очень обнадеживает читателя предисловие, в котором авторы обещают предостеречь молодых водителей от роковых ошибок. Однако, читая книгу, очень скоро убеждаешься, что предостеречь от подобных ошибок следует в первую очередь... самих авторов.

Я не буду останавливаться на неточностях (весьма опасных для доверчивого читателя), которыми изобилует книга. Скажу только о содержащихся в ней пробелах. Так, подробно описывая преимущества воздушного охлаждения двигателя в зимних условиях, авторы ни слова не говорят о том, как разогреть и подготовить его к пуску в зимнее время. При описании отдельных узлов и агрегатов «Запорожца» (в частности, карбюратора), они не считают нужным даже объяснить принцип их работы.

Многих начинающих водителей интересует, нужно ли регулировать опережение зажигания и повышать уровень бензина в поплавковой камере, и если нужно, то как это сделать. Тщетно искать ответа на этот вопрос в рецензируемом пособии.

В разделе «Смазка двигателя» очень мало и в общих чертах говорится... о смазке, а об очистке и, в частности, о центрифуге, которая очищает масло, совсем ничего не сказано.

В разделе «Регулировка зацепления главной передачи» читаем: «Контроль и правильность зацепления производится на специальном станке». Такие, ничего не говорящие автолюбителям положения, можно встретить и в других местах.

Зато о том, что у автомобиля четыре сиденья, вы можете прочесть в книге, по крайней мере, дважды.

Нет, не такое пособие нужно начинающему водителю!

В. ГУСЕВ,
автолюбитель.

Слишком много ошибок

Долгожданная книга «Запорожец» вышла в свет почти через год, после того, как начался серийный выпуск этого автомобиля. Казалось бы, у авторов было достаточно времени, для того чтобы изучить описываемый автомобиль, а у издательства — для серьезной проверки представленной авторами рукописи. Однако этого не произошло. Задержка выпуска книги никак не была использована для улучшения ее качества. Книга буквально наводнена ошибками и неточностями, касающимися конструкции и технических данных автомобиля.

Бархи Л. Д., Гивартовский Л. А. «Запорожец». Изд-во «Физкультура и спорт», М., 1961.

Рассмотрим лишь основные из них. Авторы пишут (стр. 19), что общий объем цилиндров двигателя 748 см³, а на самом деле он равен 746 см³. Рассказывая об устройстве системы охлаждения двигателя (стр. 24), они уверяют читателя, что рабочее колесо вентилятора выполнено из капрона, в то время как на самом деле оно изготовлено из магниевого сплава. На «Запорожце» нет терморегулирующей системы охлаждения двигателя, однако в книге она описана и даже пространно перечислены ее преимущества. На стр. 26 неправильно названа марка карбюратора (К-100), в то время как на «Запорожце» установлен карбюратор К-123.

Немало бед доставит книга автолюбителю, если он воспользуется советами авторов по эксплуатации автомобиля. Так, в книге указывается, что свободный ход педали сцепления составляет 16—24 мм. Завод же рекомендует выдерживать эту величину равной 40—50 мм.

Представьте себе новичка, пытающегося снять корпус механизма управления коробкой передач, который крепится пятью болтами, отвернув, по совету авторов (стр. 41), только три болта.

В картер рулевого управления следует заправлять не 130 г масла, как указано в книге (стр. 68), а 0,4 л.

На протяжении всей книги подчеркивается комфортабельность автомобиля, но почему-то не описывается система отопления, снабженная отопителем оригинальной конструкции.

По мнению авторов, стеклоочиститель является контрольным прибором (стр. 95). Там же неправильно указана величина давления в шинах передних колес — 1,2 кг/см² вместо 1,3+0,2 кг/см², рекомендуемых в инструкции. В разделе «Маневренность» дан минимальный радиус поворота — 4,8 м. Не верьте этому: радиус поворота по следу наружного переднего колеса равен 5 м.

На страницах 142—143 авторы рекомендуют применять масла и смазки, не соответствующие требованиям завода. Так, шкворень поворотной цапфы авторы советуют смазывать солидолом, а картер двигателя заправлять автомобильным маслом с присадкой АСП-9,5 и АКП-9,5 — летом и АСП-5, АКП-5 — зимой. Завод же рекомендует пользоваться в первом случае нигролом, а во втором — дизельным маслом: летом — ДП-11 с присадкой ЦИАТИМ 339 и зимой — ДП-8 с присадкой ВНИИП-360 или 361.

Много неточностей в технической характеристике автомобиля (стр. 146). В частности, завод гарантирует наибольшую скорость — 80 км/час, а не 90 км/час, как утверждают авторы. Технические данные сцепления, коробки передач, задней подвески, амортизаторов почему-то помещены в разделе «Система питания».

Таков далеко не полный перечень ошибок и неточностей, содержащихся в книге Л. Бархи и Л. Гивартовского. Несомненно, что такая книга, в которой собран большой материал о новом авто-

мобиле, могла принести пользу, если бы авторы и издательство отнеслись к делу с должной ответственностью. В нынешнем же виде эта книга больше походит на «пособие», которым вредно пользоваться владельцам «Запорожца».

Л. ИВАНОВ,
автолюбитель.

Кто рецензировал рукопись?

Вышедшая недавно книжка Л. Бархи и Л. Гивартовского «Запорожец» является такой беззащитной халтурой, что только диву даешься, как могло издательство «Физкультура и спорт» предложить ее читателям. Хотелось задать вопрос: кто рецензировал рукопись и почему издательство не сочло нужным послать ее на отзыв в НАМИ или на Запорожский автомобильный завод?

Не меняет дела и содержащаяся в предисловии оговорка авторов о том, что в процессе подготовки автомобиля к производству происходят изменения по сравнению с экспериментальной моделью, поэтому де возможны отдельные неточности. Слишком уж велики расхождения между текстом книги и фактическим положением дел!

Перечисление ошибок и неточностей в тексте заняло бы слишком много места, ограничусь лишь некоторыми, прямо-таки бросающимися в глаза.

Резьбовые втулки (футорки) для свечей не «запрессовываются», как утверждают авторы, а ввертываются. На стр. 22 сказано, что маховик и шкив генератора стальные, на самом же деле первый выполнен из чугуна, а второй — отлит из алюминиевого сплава. Канавка для масляемого кольца имеет в натуре сверления, а не щелевидные прорезы. Толкатель — не стальные, цементованные, как утверждают авторы (стр. 23), а чугунные, отбеленные. На стр. 24 описывается терморегулятор, которого на автомобиле нет; на стр. 25 неправильно указана емкость масляной системы: она равна 2,5 л, а не 3,5 л и т. д.

Книга содержит пространные рассуждения о параметрах микроавтомобилей (например, о долговечности и проходимости), далекие от элементарной логики и полные противоречий. Неправильно освещаются в ней и вопросы, связанные с эксплуатацией автомобиля «Запорожец».

И, наконец, авторы не постеснялись поместить в своей книге (стр. 12 и 13) материал, полностью переписанный из книги Б. М. Фиттермана «Микроавтомобили», в частности из главы «Двигатели». Не лучше ли было бы вместо подобных бесцеремонных «заимствований» у знающих людей послать им рукопись на рецензию?

Инженер А. АЙЗЕНБЕРГ (НАМИ).

ОТ РЕДАКЦИИ:

В редакцию поступают письма читателей, содержащие серьезную критику выпущенной издательством «Физкультура и спорт» книги «Запорожец». Публикуя сегодня некоторые из них, мы обращаем внимание издательства на то, что это уже не первый случай выпуска им недоброкачественной литературы по автомобильной технике и спорту (см. «За рулем», № 2 за 1962 год).



Автомобиль «Вартбург-312».

«ВАРТБУРГ-312»

Выпускающийся с конца 1955 года Народным предприятием в Эйзенахе (Германская Демократическая Республика) легковой автомобиль «Вартбург» снискал себе заслуженное признание как один из лучших европейских автомобилей своего класса. За последние годы конструкция его частично подвергалась модернизации, причем немалую роль в этом играли результаты многочисленных соревнований типа ралли, в которых этот автомобиль неизменно участвовал. В частности, следует назвать значительные изменения, произведенные в коробке передач и в тормозах автомобиля. В коробке передач были введены синхронизаторы для трех передач (из четырех). Изучение опыта эксплуатации и результатов многодневных ралли привело к созданию двухкруговой системы передних тормозов и к общему увеличению рабочей поверхности всех тормозов до 220 см². В этом классе автомобилей едва ли какая-либо другая европейская модель имеет подобные размеры рабочих поверхностей тормозов.

Особенно серьезной и существенной модернизации «Вартбург» подвергся в течение прошлого года, когда были созданы и испытаны опытные образцы нового двигателя для этого автомобиля. Ныне конструкция двигателя полностью отработана и освоена в производстве. В сочетании с другими нововведениями это означает практически создание новой модели автомобиля, которая получила наименование «Вартбург-312».

Новый двухтактный трехцилиндровый двигатель, рабочий объем цилиндров которого увеличен с 900 см³ до 991 см³, развивает мощность 45 л.с. Максимальный крутящий момент двигателя возрос до 9,5 кг/м при 2200 об/мин. Такое повышение основных параметров двигателя повлекло за собой значительное улучшение динамических качеств автомобиля; особенно чувствительно улучшилась динамика разгона, а максимальная скорость автомобиля достигает теперь 125 км/час. При этом экономические качества автомобиля сохранились на прежнем уровне: он расходует от 7,8 до 9,5 литров топлива на 100 км пробега в зависимости от характера движения.

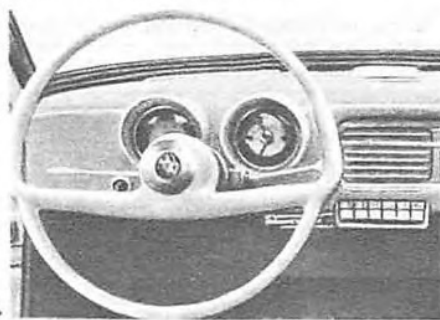
Практически речь идет о совершенно новом двигателе, который соответствует старому лишь своими соединительными размерами, сохраненными для того, чтобы иметь возможность устанавливать его на шасси прежних моделей. Наиболее существенным конструктивным изменением в двигателе явилось усиление коленчатого вала, обусловленное заданным повышением мощности; на двигателе установлена новая головка цилиндров с цилиндрическими камерами сгорания и концентрическими вихревыми кромками; диаметр цилиндров увеличен с 70,0 до 73,5 мм. Новинкой является, кроме того, эластичная установка вала вентилятора в резиновых опорах, которая в со-

четании с применением полиамидных лопастей вентилятора весьма способствует уменьшению шума при работе двигателя. Кроме того, предусмотрен глушитель шума всасывания, устанавливаемый в зависимости от времени года, в разных положениях. На снимке показано расположение впускной трубы в условиях зимней эксплуатации. Летом верхняя часть глушителя с трубой отводится от радиатора и устанавливается по ходу движения автомобиля.

Характерная для прежних моделей «Вартбурга» термо-сифонная система охлаждения заменена принудительной, при помощи водяного насоса. Это в значительной степени связано с разработкой новой системы отопления кузова и вентиляционного дефростера ветрового стекла. Конструкторы уделили особое внимание правильному сочетанию всех элементов системы водяного охлаждения (термостат, теплообменник, водяной насос и радиатор) и подбору соответствующих размеров проходных сечений, благодаря чему обеспечиваются необходимые условия для холодного пуска, благоприятный тепловой режим на всем диапазоне оборотов, меньший износ цилиндров и быстрый прогрев салона даже при низких температурах наружного воздуха.

Испытания показали, что новая система отопления в «Вартбурге» отличается исключительной эффективностью и необычно быстрым прогревом салона автомобиля. С помощью двух рычажков, расположенных под щитком приборов справа от рулевой колонки, можно дросселировать количество проходящей через отопитель горячей воды, а также подачу воздуха к дефростеру ветрового стекла и в кабину.

Интересным нововведением в «Вартбурге-312» является так называемый «световой гудок». Благодаря ему отпадает необходимость подавать световые сигналы посредством включения и выключения ближнего и дальнего света; для этого достаточно лишь короткого нажатия на рычаг «светового гудка», расположенный слева от рулевой колонки. При нормальном положении рычага действует лишь звуковой сигнал, а если повернуть рычаг на 90 градусов, то сначала действует световой сигнал, а затем, при дальнейшем нажатии, звуковой.



Рулевое колесо автомобиля «Вартбург»

На новый серийный «Вартбург-312» устанавливается рулевое колесо, заимствованное с прошлогодней спортивной модели автомобиля. Оно несколько больше по диаметру и не имеет кольца звукового сигнала, благодаря чему водителю стали лучше видны приборы, размещенные на щитке перед рулем.

В шасси автомобиля существенных изменений не введено, за исключением улучшения условий смазки в некоторых узлах переднего моста. Благодаря этому пробег автомобиля между профилактическими осмотрами доведен до 5000 км.

Автомобиль «Вартбург-312» сходит с конвейера народного предприятия в Эйзенахе со 2 января 1962 года.

Передняя подвеска и дисковый тормоз автомобиля «Вольво».

БАЧОК ВМЕСТО ЩУПА

На автомобильной выставке во Франкфурте-на-Майне демонстрировалось приспособление для контроля уровня масла в картере двигателя, позволяющее осуществлять замер «автоматически», т. е. без помощи обычного масляного щупа. В моторном отсеке автомобиля устанавливается прозрачный, выполненный из пластмассы, резервуар, из которого в картер двигателя подводится шланг. Вместо обычного щупа для замера уровня масла здесь применена трубка со скошенным отверстием на конце (наподобие того, как это делается в медицинских иглах для инъекции). Трубка соединена со шлангом и вставлена в картер двигателя так, чтобы мерный верхний край скошенного выходного отверстия находился на расстоянии 10—20 мм ниже минимального уровня масла. Таким образом, чтобы определить наличие и уровень масла в картере двигателя, достаточно лишь открыть капот и взглянуть на прозрачный контрольный бачок.

«ВОЛЬВО», МОДЕЛЬ 1962

Выпускающийся в Швеции автомобиль «Вольво» привлекал к себе внимание за последние годы благодаря успехам, достигнутым шведскими спортсменами в ряде международных соревнований по ралли. Поэтому приобретают известный интерес сведения о модернизации этих автомобилей, осуществленной в начале текущего года. Все три модели автомобиля «Вольво» (две четырехдверные и одна двухдверная) имеют в этом году новый двигатель, рабочий объем цилиндров которого увеличен до 1780 см³.

При работе с одним карбюратором новый двигатель развивает мощность 75 л.с. при 4500 об/мин, то есть на 11 л.с. больше, чем прошлогодняя модель; его максимальный крутящий момент увеличился с 11,8 кгм при 2500 об/мин до 14 кгм при 2800 об/мин. Двигатель с одним карбюратором устанавливается на стандартный автомобиль «Вольво-121». На двухдверный туристский автомобиль ПВ-544 и на четырехдверный спортивный «Вольво-122С» устанавливается двухкарбюраторный двигатель, максимальная мощность которого соответственно возросла до 90 л.с. при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент (14,5 кгм) двигатель развивает при 3500 об/мин (для сравнения укажем, что устанавливавшийся ранее на спортивные автомобили «Вольво» форсированный двигатель развивал мощность 85 л.с. при 5500 об/мин и имел крутящий момент 12 кгм).

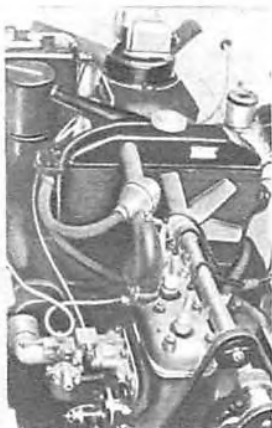
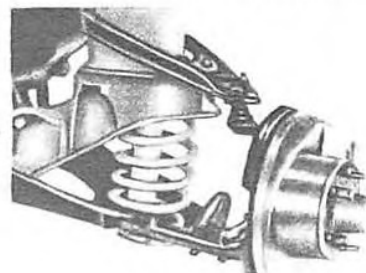
Увеличение рабочего объема двигателя достигнуто лишь за счет увеличения диаметров цилиндров (84,14 мм вместо 79,37 мм), в то время как ход поршня (80 мм) не изменился. Новым является также пятиопорный коленчатый вал с шатунными подшипниками, залитыми свинцовистой бронзой. Степень сжатия увеличена с 7,4:1 до 8,5:1, т. е. больше, чем у форсированного двигателя прошлогодней спортивной модели, двигатель которой имел степень сжатия 8,2:1.

В связи с повышением мощности и крутящего момента двигателя значительно усилено сцепление автомобиля.

Автомобиль «Вольво-122С» оборудован дисковыми тормозами на передних колесах. Среди других нововведений следует упомянуть переход на 12-вольтовое электрооборудование, увеличение мощности генератора с 300 до 360 вт, изменение задних фонарей и введение нового рулевого управления, не требующего смазки и ухода. Передаточное отношение главной передачи на всех моделях автомобиля равно 4,1:1, что соответствует скорости 28,6 км/час на прямой передаче при 1000 об/мин коленчатого вала двигателя.

На одну из моделей автомобиля может, по желанию покупателя, устанавливаться овердрайв, в этом случае изменяется также и передаточное число главной передачи (до 4,56:1).

Во внешнем облике автомобилей «Вольво» изменений не произведено.



Размещение двигателя и аппаратуры подкапотном пространстве.

Американский автомобильный концерн Крайслер построил несколько опытных образцов газотурбинного двигателя, отличающегося некоторыми эксплуатационными преимуществами по сравнению с известными до сих пор конструкциями турбин, созданных за последние годы в различных странах для установки на легковые автомобили. В официальном сообщении концерна утверждается, что в новой турбине частично решены следующие три важнейшие проблемы применения ее на автомобиле: работа на промежуточных нагрузках при малом числе оборотов; удовлетворительный тормозной эффект при прекращении подачи топлива и уменьшение интервала времени с момента нажатия педали акселератора до момента действительной отдачи мощности.

Ключом к достижению этих необычных качеств двигателя является устройство регулируемых направляющих лопаток тяговой турбины. Конструкция позволяет непрерывно изменять угол установки лопаток, т. е. наклона их по отношению к оси вращения ротора, соответственно изменению числа оборотов компрессора и скорости автомобиля. Поток газа направляется на лопатки колеса тяговой турбины под оптимальным углом входа, благодаря чему достигается существенное улучшение динамики разгона и торможения. С возможностью изменять угол установки направляющих лопаток связано поддержание входной температуры газа в благоприятных границах также и при частичных нагрузках. В свою очередь, это обеспечивает повышение термодинамического коэффициента полезного действия двигателя, а также снижение расхода топлива на всем диапазоне оборотов.

Новая турбина работает по двухступенчатому принципу, с двумя турбинными колесами. Первое из них развивает мощность, необходимую для привода компрессора, топливного насоса и других агрегатов. По выходе из первой ступени турбины поток газа воздействует на второе турбинное колесо, крутящий момент от которого передается через понижающую коробку передач и карданный вал на ведущие колеса автомобиля. До того как поток газа поступит на лопатки второго турбинного колеса, он проходит через венец, состоящий из двадцати трех направляющих лопаток, задачей которых является направить поток газа на лопатки турбины под оптимальным углом.

В известных до сих пор конструкциях газовых турбин лопатки жестко связаны с направляющим колесом, и поток газа поступает в одном и том же направлении, независимо от того, движется ли автомобиль с равномерной скоростью, разгоняется ли он, либо идет под уклон. Именно этим объясняется низкий коэффициент полезного действия газовых турбин в обычных условиях эксплуатации автомобилей. Поскольку установка направляющих лопаток всегда соответствует здесь максимальной мощности, на промежуточных режимах нагрузки расход топлива бывает очень велик.

Для того чтобы обеспечить необходимый для высокого к.п.д. турбины перепад температур, поток газа должен поступать к лопаткам турбины с максимальной возможной температурой. Как показал опыт применения регулируемых направляющих лопаток, теперь стало возможным получить большой перепад температур при различных условиях движения на широком диапазоне нагрузок. Кроме того, путем реверсирования лопаток (направления потока газа на заднюю сторону турбинных лопаток) может быть достигнут эффект торможения двигателя, что весьма желательно при движении автомобиля под уклон.

Конструктивную основу газотурбинного двигателя Крайслер составляет стальной корпус, в котором размещаются важнейшие рабочие элементы и пропускные каналы (см. рисунок 1). Изнутри корпус покрыт внутренним теплоизоляционным слоем, который выполняет также функции поглощения шума. Охлаждение корпуса осуществляется окружающим воздухом, а также воздухом, выходящим из компрессора и выхлопными газами, которые, благодаря высокому к.п.д. теплообменника, имеют низкую температуру. В передней части корпуса двигателя расположена компрессорная группа, состоящая из одноступенчатого центробежного компрессора и осевой одноступенчатой турбины, которая обеспечивает привод крыльчатки компрессора и его аппаратуры. Перед компрессором имеется всасывающая труба, способствующая снижению шумов всасывания.

В задней части корпуса двигателя, являющейся продолжением компрессорного отсека, соосно с компрессором размещается тяговое турбинное колесо, второй ступени, выступающая кольцевая деталь которого имеет регулируемые направляющие лопатки.

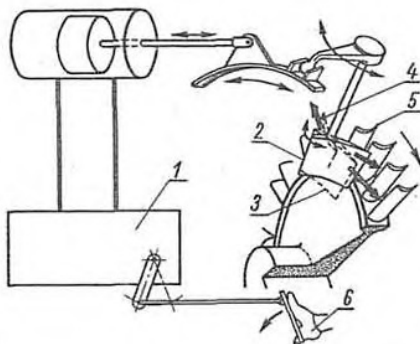


Рис. 2. Схема механизма поворота направляющих лопаток: 1 — автомат управления; 2 — регулируемые лопатки в нормальном положении; 3 — они же в положении малых нагрузок; 4 — они же в положении торможения двигателя; 5 — тяговая турбина; 6 — педаль акселератора.

На рисунке 2 показана схема механизма поворота направляющих лопаток. Эти лопатки соединены с короткими валами на противоположных концах которых имеются кривошипные шарообразные выносы, входящими в пазы общего кольцевого тела; последнее может поворачиваться в известных пределах под воздействием распределительных поршней автомата.

Дисковый теплообменник вращается в цилиндрической камере верхней части корпуса и поэтому имеет удобный доступ. Теплообменник снаружи закрыт крышкой. Уплотнительные элементы разделяют его на две половины; в переднюю поступает из компрессора сильно сжатый воздух, который подогревается от гофрированной поверхности металлической сердцевинки и затем поступает в камеру сгорания. Картер теплообменника служит одновременно в качестве глушителя шумов выхлопа. Выходящие отсюда газы после того, как они отдадут энергию турбинам первой и второй ступени, поступают под низким давлением в заднюю половину теплообменника.

Цилиндрическая камера сгорания, имеющая впрыскивающую форсунку и запальную свечу для пуска двигателя, устанавливается на корпусе сбоку, слегка наклонно. Вспомогательные агрегаты размещаются впереди перед компрессором и приводятся в действие от ротора при помощи простой коробки передач. Привод ротора теплообменника осуществляется посредством вертикального вала, ведущего от коробки передач к крышке теплообменника.

Система питания двигателя имеет регулятор числа оборотов компрессора,

а также приспособление для дозирования топлива, находящееся в одном картере с топливным насосом. Привод этой группы, а также воздушного насоса для впрыскивающей форсунки и для масляного насоса осуществляется отдельным валом. Стартер находится в прямом соединении с ротором компрессора и вращается со скоростью до 20 000 об/мин.

Мощность описанной турбины 140 л. с. Удельный расход топлива — 231 г/л. с. ч. Компрессор вращается со скоростью 44610 об/мин., число оборотов приводной турбины — 45 730 в минуту. Степень сжатия в компрессоре 4:1, а его к.п.д. — 80 процентов. Коэффициент полезного действия обеих ступеней турбины равен соответственно 87 и 84 процентам.

Температура газа при входе в турбину равна 927° (при температуре наружного воздуха 29°), а температура выхлопа (при полной нагрузке) — 204°.

Общий вес газотурбинного двигателя Крайслер равен 200 кг. Его габаритные размеры: длина — 910 мм, ширина — 890 мм, высота — 690 мм.

В качестве топлива для турбины равно пригодны керосин, неэтилированный бензин, соляровое масло и другие виды жидкого топлива.

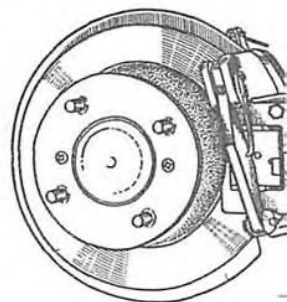
Опытный образец описанной турбины был установлен на автомобиле Плимут, в нормальном кузове которого пришлось сделать некоторые изменения. Испытания двигателя были осуществлены также на специально построенном для этой цели автомобиле «Турбофлайт».

Как сообщается в американской прессе, испытания названных автомобилей дали удовлетворительные результаты. Однако руководители исследовательского отдела концерна Крайслер, инженер Джордж Хюбнер заявил, что в ближайшее время еще нет оснований рассчитывать на серийный выпуск газотурбинных двигателей для легковых автомобилей.

САМОУСТАНОВЛИВАЮЩИЙСЯ ДИСКОВЫЙ РУЧНОЙ ТОРМОЗ

Особенностью дисковых тормозов является то, что относительно маленькие тормозные блоки требуют гораздо больших прижимных усилий, чем колодочные тормоза. Когда в автомобиле, оборудованном дисковыми тормозами, приводится в действие ручной тормоз, который тоже действует на дисковые тормоза, то это требует гораздо больших усилий на его рычаг. До тех пор, пока тормозные накладки не изношены, этот недостаток не чувствуется. Поскольку, однако, износ рабочих поверхностей здесь наступает быстрее, чем в колодочных тормозах, появляется необходимость в частой регулировке ручного тормоза.

Фирма «Дюнлоп», изготовляющая дисковые тормоза, начала в 1962 году выпускать их с саморегулирующимся ручным тормозом. Приспособление для автоматической регулировки представляет собой своеобразный храповой механизм, встроенный в самый дисковый тормоз (см. рисунок). Как только ходячий механизм рычага становится вследствие износа тормозных блоков слишком велик, собачка храповика автоматически заскакивает за следующую зарубку, благодаря чему при оттягивании рычага ручного тормоза тормозные блоки вновь начинают прижиматься к дискам с достаточной силой. Такие ручные тормоза устанавливаются с 1962 года на спортивные автомобили «Мерседес» (моделей 300СЛ и 300СЕ), а также на спортивный автомобиль «Ягуар».



Самостоятельно устанавливающийся ручной дисковый тормоз

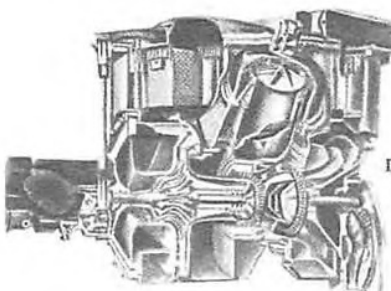


Рис. 1. Газотурбинный двигатель «Крайслер».

Представьте себе такую картину. Соревнование окончено. Гремят фанфары и речи. Победители получают призы, кубки и грамоты. А равно — и ценные подарки.

Не будем задерживаться на кубках. Пропустим призы. Нас интересует только...

— Грамота за упорство и настойчивость, проявленные в спортивной борьбе, — объявляют судьи.

За упорство и настойчивость выдана не только грамота. Владимир Николаевич Агеев получает вместе с ней памятную ценную папку.

Юрия Михайловича Котелевского, напарника Агеева, не должно терзать черная зависть: его мужество и воля отмечены аналогичными наградами.

Не успевают стихнуть аплодисменты у судейского стола, как Агеев и Котелевский оказываются в плотном кольце любителейных.

— Какие смельчаки! — несется из толпы.

— Да, герои!

— Расскажите нам, как это случилось...

— Это случилось так, — начинается Агеев.

— Нет, так, — властно поправляет его Котелевский.

— Совершенно верно, — торопится согласиться Агеев.

Котелевский доволен, что инициатива рассказа перешла к нему.

— Мужество наше проявилось следующим образом, — разжигая любопытство слушателей, он не торопясь закуривает.

— Несемся мы в нашем «Москвиче» на третьей космической скорости... Прошу прощения, скорость была не космическая. Просто — третья. Вечер. Лес. Деревья стоят как вкопанные. Вдруг наперерез — человек.

— Женщина, — уточняет Агеев.

— Совершенно верно, но ты не перебивай... Представляете себе наше положение? Еще мгновение — и она была бы под колесами. «О, женщины!» — как изрек кто-то в древности.

— Шекспир, — подсказывает один из слушателей.

— Может быть. Во всяком случае будь Шекспир на нашем месте, он еще не то изрек бы... И тут мы решаемся на героический, даже я сказал бы — эпический поступок. Мы решаем пожертвовать собой ради этой женщины и ее светлого будущего. Сворачиваем. «Москвич» опрокидывается, и я лечу вверх тор-машаки.

— Я тоже, — напоминает Агеев.

— Да, да, ты, кажется, тоже, — соглашается Котелевский. — А дальше вам все известно. На разбитой машине мы продолжаем соревнование...

— Юра, — вдруг вмешивается Агеев, — отдай мою памятную папку. Ты взял обе, и свою и мою.

— Твою папку? — Котелевский хохочет. — Да разве ты ее заслужил?

— Что такое? — слушатели недоумевают.

Агеев и Котелевский торопливо отходят в сторонку. Слышен умоляющий шепот Агеева и хохот Котелевского.

После соревнований всю дорогу, до самой Москвы, Агеев и Котелевский проводят в жарких схватках из-за папки. Котелевский торжествует: отбив натиски противника, он оставляет кожантатерейный трофей у себя.

Однако Агеев и не думает признать себя побежденным. В Московском автомотоклубе в присутствии многих спортсменов он вновь совершает наскок на Котелевского. Он требует папку. Оба уже не стесняются свидетелей. Они произносят все менее двусмысленные фразы, намекая на какую-то тайну, покрытую мраком неизвестности, грозя друг другу «разоблачить» и «вывести на чистую воду».

И, наконец, двусмысленное становится однозначным.

Картина, так красочно описанная Агеевым и Котелевским в Вильносе, предстает перед всеми в несколько иной палитре. Голубые и розовые краски исчезают. Их место занимают более мрачные тона.

...Когда Агеев и Котелевский узнали, что будут вместе выступать в авторалли по Советской Прибалтике, ничто как будто не предвещало бурных событий. Запасные части на дорогу были подготовлены. Все формальности улажены. Даже улицу Горького спортсмены проехали без инцидентов. Но вскоре выяснилось, что оба они забыли прихватить в дорогу еще кое-что. А именно — уважение друг к

ВМЕСТЕ — ВРОЗЬ

Фельетон

другу. По мере того, как спидометр накручивал километры, атмосфера в машине начала накаляться. Высокие договаривающиеся стороны никак не могли найти общий язык ни по одному вопросу. Они бурно ссорились из-за каждого пустяка.

Правда, Агеев вскоре сменил, что на этот раз лучше воздержаться от искрометаний. Его коса явно нашла на камень. По части неуважения к кому бы то ни было Котелевский был настолько вне всякой конкуренции, что даже многоопытный в этом деле Агеев почел за лучшее отступить от своих обычных позиций.

Другие члены московской команды с удивлением наблюдали, как во время дорожного ремонта машины Котелевский с неподражаемым шиком похлопывал Агеева по плечу:

— Работашь, старик? Ну-ну, работай...

В ночь перед началом соревнований спортсменам отвели номер в вильноской гостинице. Гостиница была переполнена, и в номере рядом с кроватью поставили раскладушку.

Агеев только подумал, что он, как вдвое старший, имеет права на большие удобства, но...

— Хе-хе, — опередил его Котелевский, развалился на кровати, — ничего, отдохнуть можно. А ты, Агеев, занимай раскладушку, ты... короче меня.

Агеев страдал, но терпел.

— Командор автомашин, — рекомендовал себя Котелевский случайным знакомым.

Агеев терпел и «командора». Разумеется, он мог бы легко разоблачить самозванца, но это явно не входило в его планы. Он смолчал бы, даже если бы Котелевский выдал себя за бывшего китайского императора, лишь бы...

Лишь бы закончить соревнование и получить зачетные очки. В этом-то все и дело. Ему позарез требовались очки — те самые, которых не хватало для получения очередного спортивного разряда.

Очки, очки, очки...

Очки — любой ценой.

Агеев страстно желал «получить мастера». И потому решил стерпеть все.

Решил, но... не сумел. Не хватило, так сказать, «спортивной выдержки».

Уже на старте выяснилось, что у Котелевского есть «традиция» — он любит начинать соревнование первым. Это, видите ли, такая примета. У Агеева, также были приметы, но по известным уже нам причинам в этом споре победила аргументация Котелевского. Впрочем, очевидцы утверждают, что он к тому же оттолкнул напарника и захватил «бразды» управления в свои руки.

Но по правилам ралли спортсмены должны на трассе меняться местами. Теперь за рулем — Агеев. Как плохо он ведет машину! Какой никчемный напарник! — думает Котелевский. И вот он снова в своем репертуаре:

— Давай! — покрикивает «командор».

— Жми, черт бы тебя побрал!

Машину подбрасывало на ухабах.

— Жми! — орал Котелевский так, словно приз ждал его за первым лесным поворотом. И, поскольку его напарник, по видимому, недостаточно внимал этим командам, аспирант Московского автодорожного института Котелевский перешел на терминологию, получившую распространение отнюдь не в научных лабораториях. Более того, руки его потянулись к баранке...

Решили ли тут Агеев проявить, наконец, свой характер, или просто «поперевинчал» — это уже относится к области невропатологии. А грубая правда факта состоит в том, что уже через се-

кунду искаженная машина лежала на дороге вверх колесами. Оба спортсмена, еще не успев отдать себе отчета в происшедшем, удивленно разглядывали мир через смотровое стекло. Земля, приобретя невесомость, ушла вверх. Облака колыхались где-то внизу. Мир стоял на голове вместе со спортсменами.

Наконец они выбрались из машины. Стали на ноги. Земля и небо снова заняли свои штатные, природой им отведенные места. Но одна мысль в головах и Агеева и Котелевского продолжала упорно стоять вверх ногами. Мысль о причинах катастрофы. И о ее последствиях...

А почему бы в самом деле не изобразить все в обратном, перевернутом виде?

— Юра, — робко начал Агеев, поглядывая в сторону Котелевского.

— Вова, — еще более робко молвил тот.

Агеев раскрыл ему объятия. Они облобызались.

— Несодяй ты, конечно, — проникновенно убеждал Агеев, — да ведь мне же очки нужны! Из-за очков только я тебя и терпел.

— А я — тебя.

— Так зачем же мы будем?..

— Да! Зачем?

Снова звук дружественного поцелуя направила лесную тишину.

— Если мы скажем о том, как все было, люди нас не поймут, — ворковал Агеев.

— Не поймут, стержцы, — вторил Котелевский.

— Еще очков лишимся. Лучше скажем, что мы решили пожертвовать собой, чтобы спасти человека.

— Еще лучше — женщину! — подхватил джентльмен Котелевский. — Это более благородно!

— Значит, условились: ты — герой и я — герой.

— Постараюсь не забыть...

Оба на сей раз пришли к полному единодушию, тем более удивительному, что до сих пор не могли договориться ни по одному, самому пустяковому вопросу.

Сейчас грамоты за упорство и настойчивость изыты у «героев» и подшиты к «Делу Агеева и Котелевского». Тренерский совет Московского автомотоклуба решил не допускать их к соревнованиям в течение года.

История кончилась? Пожалуй, нет.

Агеев слезно вымаливает себе прощение. Он считает, что не обязательно ждать целый год. А Котелевский? Тот презрел решение тренерского совета и занялся... мотоспортом.

Уже после описанной выше некрасивой истории (и решения тренерского совета) он выступал на соревнованиях в Уфе.

Откуда у обоих такая прыть?!

А очень просто — они почувствовали довольно-таки либеральное отношение к себе в Московском автомотоклубе. Ведь по «заслугам» надо было бы и Агеева и Котелевского, по крайней мере, дисквалифицировать на тот же срок. Но в этом случае решение тренерского совета АМК пришлось бы утверждать в высоких инстанциях. А в автомотоклубе, по-видимому, кое-кто не хочет выносить сор из избы...

Напрасно. Сор следует выметать — это элементарное правило гигиены. Чистый воздух в клубе — непременное условие того, чтобы спортсмены, выезжая на соревнования, брали с собой не только комплект запасных частей, но и, прежде всего, чувство товарищества, уважения друг к другу и к нормам советской спортивной этики.

П. ЕВГЕНЬЕВ.

ПРОВЕРЕНО НА ПРАКТИКЕ

Много лет я веду предмет «Конструкция автомобиля», поэтому предложения В. Беспалько и Б. Гельбурта о систематичности и последовательности изучения описательного курса «Автомобиль» очень меня заинтересовали. Вопросы, поднятые авторами статьи «От простого — к сложному», заслуживают большого разговора.

Обращусь к такому примеру. Несколько лет назад в нашем учебном заведении из-за недостатка наглядных пособий решили в некоторых учебных группах начать занятия с изучения устройства двигателя, в других — с механизмов силовой передачи. Среди последних были группы, в которых я преподавал. Занятия я вел примерно по тому плану, который предлагают авторы статьи. Помню, что результаты были очень высокими, а главное — чувствовалось, как курсанты легко усваивают учебный материал. Особенно это было заметно в первые месяцы учебы, когда учащиеся, как говорят, только втягиваются в работу. Прочитав статью В. Беспалько и Б. Гельбурта в журнале «За рулем», я окончательно убедился в целесообразности изменения тематического плана и отказа от «силовой схемы» преподавания.

Конечно, многие преподаватели еще считают, что изучать устройство автомобиля по старой схеме надежнее. Их можно понять: каждый из нас осваивал автомобиль именно таким путем; эту последовательность сохраняют и все учебные и методические пособия. Отказаться от нее сразу — не просто.

Поэтому, на наш взгляд, необходимо вначале изменить план изучения конструкции автомобиля в высших и средних автотранспортных учебных заведениях, привести в соответствие с ним новые учебные пособия и только затем ввести эту систему в школах шоферов.

А. РЕТУНСКИЙ,
инженер-преподаватель.

Ставрополь.

ДУМАТЬ О ГЛАВНОМ

Вопросы, поставленные тт. В. Беспалько и Б. Гельбуртом в статье «От простого — к сложному» (о систематичности и последовательности в изучении описательного курса «Автомобиль»), своевременны и полезны.

В самом деле, инженерно-техническая направленность учебного материала для подготовки специалистов автотранспорта по существу сейчас ограничена рамками лишь технического, для которого подчас характерны поверхностность, стандартные формулировки и «рецептурные» сведения. Сегодня уровень знаний учащихся вполне позволяет, а состояние техники требует, чтобы изучение механизмов и машин велось на научной базе, с использованием соответствующих законов или, как говорят авторы статьи, «на таком уровне и в такой системе, чтобы элементы инженерно-технической подготовки легко и логично включались бы в излагаемый материал».

Однако, поставив в начале ее актуальную задачу, они, к сожалению, в дальнейшем свели все к частному случаю. В. Беспалько и Б. Гельбурт стремятся убедить читателя в том, что «при изучении автомобиля не по «силовой схеме» будто бы исчезнут все недостатки методического порядка, появится «инженерно-техническая направленность», а неясности в представлении о процессах, положенных в основу создания механизмов, исчезнут.

Между тем если ограничиться лишь механической перестановкой разделов, то процесс изучения всего объема учебного материала вряд ли будет улучшен. Видимо, новая последовательность курса, как это предлагают авторы статьи, потребует новых форм и принципов обучения. Даже изучение второстепенных деталей и приборов автомобиля, не говоря уже о главных, должно быть насыщено необходимыми инженерно-техническими сведениями.

Предлагаемая авторами статьи систематизация учебного материала дает возможность освещать его только с конструктивной точки зрения. Но существуют и другие источники инженерно-технических сведений: технологичность, износостойкость, надежность и удобство эксплуатации машин. С этих точек зрения логическое построение курса совсем не требует систематизации по предлагаемому способу. А ведь элементы этих сведений должны быть в курсе обучения. Почему же авторы умалчивают о них и эти источники не принимают во внимание? Видимо, они считают, что систематизация по конструктивным признакам обеспечит в исчерпывающем виде необходимую инженерно-техническую подготовку. Если это действительно так, то они глубоко ошибаются.

Н. СТЕБЛЕВ,
инженер-преподаватель.

Москва.

В ИНТЕРЕСАХ ДЕЛА

Полностью согласен с предложениями авторов статьи «От простого — к сложному». Я танкист, механик-водитель. Осваивал в свое время боевую технику тоже по «силовой схеме». Познакомившись с общим устройством машины и приступив к изучению ее силовой установки, мы сразу начали занятия по практическому вождению.

Сколько при этом у нас было бед! О приемах вождения мы знали приблизительно следующее: нажмешь кнопку — двигатель заработает, передвинешь рычаг и отпустишь педаль — машина тронется и т. д. Результаты таких занятий были, прямо скажем, невысокими. Правда, наши преподаватели пытались насколько объяснить нам некоторые принципы управления, но безуспешно. Видимо, надо было это делать раньше.

Мне кажется, что при той системе преподавания, которую предлагают авторы статьи, учебный материал будет усваиваться курсантами автошкол лучше, а главное — они получат прочные, хорошие навыки управления машиной.

Н. РАЗИН,
военнослужащий.

Выборг.

По страницам
зарубежных журналов

«МИКРОМОБИЛЬ — ПОХОРОНЕННАЯ МЕЧТА»

Швейцарская еженедельная газета «Автомобиль Ревю», издающаяся в Берне, опубликовала под приведенным выше заголовком пространную передовую статью и две страницы фотографий с комментариями, в которых излагаются основные причины неудач многих автомобильных фирм в Европе, безуспешно пытавшихся за последние годы наладить массовый и серийный выпуск микроавтомобилей с рабочим объемом цилиндров двигателя от 50 см³ до 400 см³.

Поводом для этого выступления газеты явился тот факт, что на открывшейся в марте международная выставка автомобилей в Женеве — впервые за последние 15 лет — не выставлено ни одной новой модели таких автомобилей. «Даже те немногие из фирм, специализирующиеся на выпуске микроавтомобилей, которые пока еще «уцелели» под ударами кризиса сбыта, не смогли представить на выставку что-либо маломасштабно интересное, хотя бы настолько, чтобы можно было надеяться оправдать расходы на транспортировку и экспонирование образцов», — сообщает газета. — И этот факт отражает нынешнее общее состояние «идеи микроавтомобиля», которая явно дышит на ладан».

Основной причиной «коммерческого провала» этой идеи, которая на протяжении последнего десятилетия была в центре внимания широких автомобильных кругов, «Автомобиль Ревю» называет «несоответствие между первоначальной стоимостью такого автомобиля, как бы она ни была мала, — со сроком его службы по сравнению даже с малолитражными автомобилями. Действительно, какой смысл, — пишет газета, — вынужденно менять в течение нескольких лет несколько «автомобилей», если за те же деньги можно в течение того же срока ездить на приличном четырехместном малолитражном автомобиле? Амортизационные сроки микроавтомобилей, по крайней мере втрое короче, чем малолитражных, стоимость же практически почти невозможно снизить в таких же размерах. Что касается эксплуатационных расходов, то они, как показал опыт, не на много меньше, чем у «нормального» автомобиля — экономия на топливе едва ли компенсирует гораздо более высокие, чем при эксплуатации «нормального» автомобиля, затраты на более частое техническое обслуживание, ремонт и приобретение запасных частей.

В развернутых комментариях и фотографиях более чем 30 моделей микроавтомобилей, выпускавшихся в течение последнего десятилетия «Автомобиль Ревю» подчеркивает, что в их конструкциях было заложено немало новых и прогрессивных технических идей. Но фундамент для этих идей оказался слишком слабым и по-настоящему эффективно использовать их удалось лишь... опять-таки фабрикантам обычных автомобилей, — констатирует газета.

Следует отметить, что вопреки заголовку и резким выводам, содержащимся в передовой статье, швейцарская газета не рискует сделать «концепцию микроавтомобиля» окончательно «погребенной». Она указывает, в частности, на то, что некоторые такие автомобили («Жейнкель», «Фульдамобил», «Бонда») все еще выпускаются, «несмотря на нависшие над ними тяжелые грозовые тучи». В статье рассматриваются также и важный аргумент в пользу микроавтомобиля — речь идет о том, что проблема парковки автомобилей в крупных городах становится все острее и в условиях возрастающей «тесноты» на улицах задача уменьшения габаритных размеров транспортных средств приобретает большую актуальность. «Возможно, что микроавтомобиль еще увидит свою новую зарю», — заключает газета. — Но это произойдет лишь тогда, когда маленький автомобиль размером примерно 1,5х2 метра приобретет все необходимые качества нормального автомобиля, — и, прежде всего, его вместимость, элементарные удобства и долговечность».

КАЛЕНДАРЬ автомобилиста

Апрель — месяц таяния снегов. По сведениям Центрального института прогнозов, в районах, где тают снега, в нынешнем году ожидаются сильные туманы.



«Туман — скопление в приземном слое мелких водяных капель или ледяных кристаллов, понижающих горизонтальную видимость до 1 км и менее» —

такова лаконичная справка Большой Советской Энциклопедии. Однако с автолюбителями на эту тему следует поговорить подробнее.

При сильном тумане, конечно, лучше не выезжать из гаража. А как быть, если он застанет вас в пути? Самое надежное — съехать с проезжей части дороги в сторону и, включив подфарники и задние фонари, подождать, пока туман не рассеется.

Если же вы решили продолжать путь, то скорость не должна превышать 20 км/час. Обгон, естественно, не допустим. При движении на дорогах в густом тумане следует подавать прерывистые звуковые сигналы и отвечать на них другим водителям.

Ветровое стекло должно быть чистым. Если на нем оседают капельки влаги, включите стеклоочиститель.

Вы, наверное, заметили, что во время тумана, сильного снегопада или дождя лучше включать не фары, а подфарники. Чем это объяснить? Когда оптическая ось источника света располагается относительно низко, отражение от мелких

достигаются при таком наклоне фар, когда лучи света пересекаются с дорожным покрытием на расстоянии 10—12 м от машины, т. е. она светит как бы под туман. Для этого фары надо устанавливать в 250—500 мм от поверхности дороги.

Помните, что даже самая сильная противотуманная фара не даст эффекта, если она неправильно отрегулирована.

Мощность лампочки должна быть не менее 50 вт. Стекло-рассеиватель в противотуманных фарах изготавливают белым или желтым. Иногда применяют лампы с колбой из кадмиевого стекла.

Завод АТЭ в Киржаче выпускает для автомобиля ГАЗ-13 «Чайка» и др. противотуманные фары ФГ-106, снабженные белым рассеивателем, который создает сильный световой пучок, благодаря чему хорошо освещаются обочины и предметы, находящиеся сбоку дороги, — деревья, столбы и т. п. Это особенно важно для правильной ориентировки водителя при движении в тумане.

На «Чайке» противотуманные фары размещены в специальном углублении, поэтому, если вы хотите установить такие фары на своем автомобиле, необходимо изготовить для них корпуса, которые надежно защитят оптический элемент от атмосферных осадков и механических повреждений. Важно также обеспечить удобное их крепление. Правда, изготовить корпус своими силами — дело сложное. Для этой цели можно использовать корпус фары мотоциклов «Ковровец» и М-1М или фары-искателя автомобиля ГАЗ-69.

Оптический элемент в сборе вставляют в ободок мотоциклетной фары.

Какой свет фар — белый или желтый — дает больший эффект? Многие думают, что лучи желтого света лучше проникают сквозь туман. Такое мнение справедливо лишь, когда туман очень неплотный. При густом же тумане белые и желтые фары равноценны.

Противотуманными фарами можно с успехом пользоваться в дождь, снегопад, а также для увеличения освещения дороги при больших скоростях движения. В последнем случае их надо несколько направить вверх, чтобы они светили вдаль. Наконец, такие фары незаменимы на горных дорогах. Они хорошо освещают те места, которые на поворотах при пользовании обычными фарами остаются в темноте.

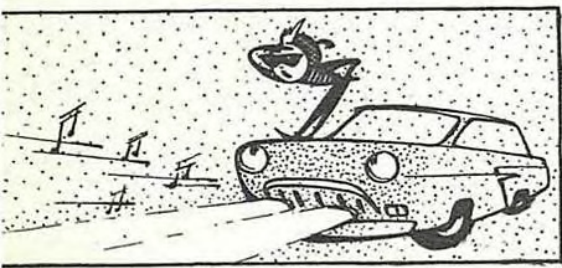
Противотуманные фары должны иметь отдельный выключатель. Его необходимо подсоединять к той клемме центрального переключателя, к которой подсоединены задние габаритные фонари и фонарь освещения номерного знака.

При движении в тумане по шоссе следует для лучшей ориентировки наблюдать за придорожными столбами и деревьями. Если туман очень силен, лучше наблюдать за дорогой, высунувшись из окна. Надо иметь в виду, что в тумане все расстояния как бы уменьшаются; поэтому, следуя за другим транспортом, надо быть особенно осторожным и сохранять гораздо большую дистанцию, чем обычно. Перед остановкой необходимо, включив сигнал поворота, несколько раз быстро нажать на тормозную педаль, чтобы сигнал «стоп», мигая, предупредил других водителей о том, что вы хотите остановиться.

Иногда при движении в тумане днем могут помочь обычные противосолнечные очки.

Подъезжая к населенному пункту, следует иметь в виду, что туман здесь может оказаться плотнее, чем на дороге. Но достаточно выехать из населенного пункта, как видимость снова улучшится.

И последний совет. Во время движения в условиях тумана зрение быстро утомляется. Не пытайтесь победить утомление, лучше остановитесь, отдохните.



водяных капель, образующих туман, уменьшается. В нижнем же слое воздуха у дороги туман значительно реже.

Но наибольший эффект дают специальные противотуманные фары. Их размещают на переднем бампере автомобиля не более чем в 400 мм от крайних габаритных точек кузова. Как показала практика, лучшие результаты

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

Корректор Т. М. Граховская.

Художественно-технический редактор И. Г. Имшенник.

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

Время работы редакции — с 9.00 до 19.00.

Сдано в набор 1.03.62 г.
Г-8051

Бум. 60 X 92%, 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 360 000 экз.

Цена 30 коп.

Подп. к печ. 22.03.62 г.
Зак. 105.

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

Итоги фотоконкурса

Закончился объявленный редакцией журнала «За рулем» в 1961 году конкурс на лучший фотоснимок. Жюри конкурса, рассмотрев присланные работы, присудило:

ПЕРВУЮ ПРЕМИЮ Р. Гайнуллину (Уфа) — (100 рублей)

за снимок «Сквозь дождевую завесу» (помещенный в № 8 за 1961 год), а также за снимки «Прохождение разрывного моста» и «Гонки на приз имени Ю. Гагарина», публикуемые в этом номере.

ВТОРЫЕ ПРЕМИИ (по 50 рублей)

Л. Сахарову (Москва) — за снимки «Транспортный тоннель под площадью Маяковского» (опубликован в № 3 за 1962 г.) и «На Лужниковском кольце»,

Вацлаву Перглеру (Прага) — за снимок «Массовый прыжок» (публикуется на этой странице).

ТРЕТЬИ ПРЕМИИ (по 25 рублей)

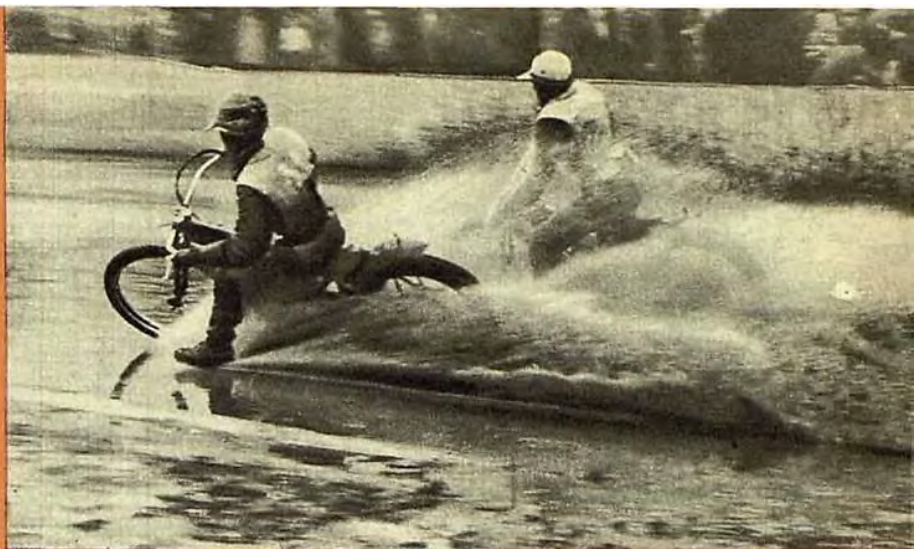
Ж. Граубицу (Рига) — за снимок «Дружеская взаимопомощь» (см. 1-ю страницу обложки),

Ю. Илеку (Вологда) — за снимок «Вот это здорово!» (опубликован в № 2 за 1962 г.),

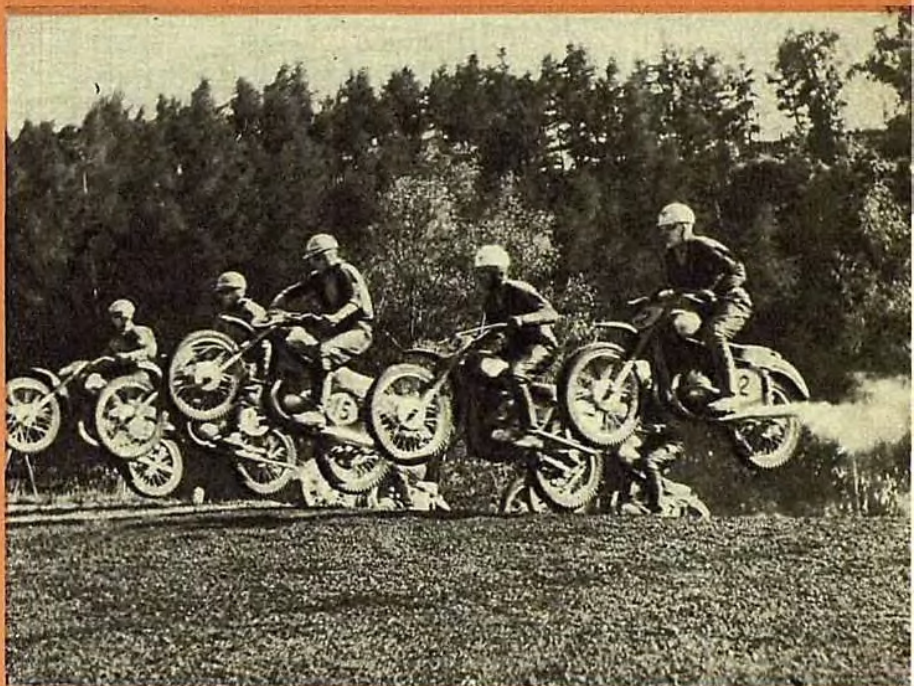
В. Юндерсу (Уфа) за снимок «Острая борьба» (публикуется на этой странице).

Кроме того, жюри отметило среди присланных фотографий, как заслуживающие поощрения, работы **А. Саприко (Ташкент)**, **Л. Красильникова (Саратов)** и **А. Лябина (Москва)**.

Редколлегия журнала „За рулем“, утвердив решение жюри, выражает благодарность всем читателям, принявшим активное участие в фотоконкурсе.



Р. Гайнуллин (Уфа)



В. Перглер (Прага)

В. Юндерс



А. Лябин (Москва)





А п р е л ь 1 9 6 2

За рулём

Опытный образец автомоби-
ля КрАЗ-250 на дорожных ис-
пытаниях.

Фото В. Кругового,
Кременчуг.