



А в г у с т 1 9 6 2

8

За рулем



В этом номере:

Б. Трамм. За миллион специалистов в год!	1
А. Гулидов. Наше обязательство — 100 тысяч	3
У доброго почина — широкие крылья!	4
Н. Страхов. Выклад спортсменов-автомобилистов	6
Н. Гритчин. Общественность — решающая сила	7
В. Римский. Мы начинали так...	8
Ю. Бехтерев. На старте — автомодели	9
Этапы чемпионата мира	10
А. Силкин. Пятнадцатая кольцевая	12
К. Матюшин. По финским трассам	13
Н. Васильев. Приглашение... с неба	14
Е. Попугаев. Стотысячная «Ватка»	15
Н. Юшманов. Подвеска колес и шины новой «Волги»	16
Советы бывалых	18
В. Петров. Автоматическое сцепление	20
Ю. Емельянов. Встреча на Висле	22
И. Новоселов. Заменямы ли резиновые втулки?	23
Изучающим автомобиль	24
Г. Зингер. На двойку с минусом	25
Н. Юмашев. Жизнь вносит поправки	26
В Ялте	27
Новости зарубежной техники	28
К. Барыкин. Если ехать в Стокгольм	30
Книжная полка	31
Л. Афанасьев. На конгрессе ФИА в Вене	32

На первой странице обложки: соревнования на первенство мира по гравейной дорожке во Львове.

Фото В. Гузикова

Совет Витебского автомотоклуба обратился ко всем автомотоклубам ДОСААФ, ко всем спортсменам, тренерам, судьям и общественным инструкторам по автоспорту с призывом включиться в соревнования за дальнейший подъем спортивной работы. Бюро Президиума ЦК ДОСААФ одобрило эту полезную инициативу.

На снимке: инициаторы соревнования, члены совета клуба (слева направо): Г. Грамаковский, А. Минаев, И. Скакунов, Е. Серебряков.

Фото М. Тилевича



В Юнках, под Ленинградом, в перерыве между заездами чемпионата мира по мотокроссу на мотоциклах 250 см³ были проведены международные состязания. Молодые перспективные гонщики — будущее пополнение национальных команд Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, Румынии, Финляндии и Советского Союза — померились силами на мотоциклах 125 и 175 см³. Оба товарищеских заезда закончились победой молодых кроссменов нашей страны, занявших по три первых места в каждом классе.

На снимке: победители заездов Виктор Арбеков (слева) и Юрий Романов после вручения им памятных призов.

Фото А. Канашевича



Выполняя решения мартовского Пленума ЦК КПСС, Харьковский тракторосборочный завод увеличил выпуск для сельского хозяйства самоходных шасси Т-16. В первом квартале этого года по сравнению с соответствующим периодом первого года семилетия выпуск машин возрос на 72 процента.

На снимке: сборка самоходных шасси Т-16 на главном конвейере. На переднем плане (слева) слесарь И. П. Михайловский.

Фото Е. Андреева.



ЗА МИЛЛИОН СПЕЦИАЛИСТОВ В ГОД!

Б. ТРАММ,
член Президиума ЦК ДОСААФ

Пятый Всесоюзный съезд патристического Общества, подводя итоги технической учебы досаафовцев и обобщив накопленный опыт работы, признал возможным готовить в год не менее одного миллиона различных технических специалистов. Среди них значительное место, как и раньше, занимают наиболее массовые водительские и механизаторские кадры. Миллион специалистов в год! Это — серьезное обязательство нашего Общества перед Советским государством, перед народом. Его можно выполнить, только мобилизовав все силы, используя имеющиеся резервы, максимально приблизив воспитательную работу к решению практических задач, стоящих перед организациями ДОСААФ.

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза в своем приветствии V съезду ДОСААФ поставил перед Обществом задачу широко распространять военно-технические знания, оказывать помощь хозяйственным организациям в подготовке кадров технических специалистов.

Руководствуясь этим указанием партии, V съезд ДОСААФ выработал конкретные меры по усилению воспитательной работы, по распространению среди трудящихся, особенно молодежи, технических знаний, по подготовке кадров массовых технических профессий, необходимых для народного хозяйства и обороны страны. В резолюции съезда подчеркивается, что активное участие в этом общегосударственном деле — важнейшая и первоочередная задача всех организаций, клубов и комитетов ДОСААФ.

Известно, что за последние годы в подготовке технических кадров произошли значительные улучшения: увеличилось количество школ, курсов, штатных и самодеятельных автомоторных клубов, готовящих шоферов, трактористов, мотористов, комбайнеров и других специалистов. Сейчас около 50 процентов всех шоферов, почти все мотоциклисты и водители мотороллеров в нашей стране готовятся в учебных организациях ДОСААФ.

Десятки тысяч досаафовцев успешно трудятся на предприятиях и стройках, в колхозах и совхозах. Вместе со всеми механизаторами досаафовцы на полях страны сейчас ведут битву за хлеб, за умелое использование имеющейся техники для быстрого и высококачественного завершения уборочных работ. А ведь многие из них стали механизаторами без отрыва от производства, без затраты денежных средств. Для их обучения с отрывом от производства пришлось бы израсходовать многие десятки миллионов рублей.

Ощутимых результатов в подготовке технических кадров достигли досаафовские организации Москвы и Ленинграда, Краснодарского края, Московской, Свердловской и Челябинской областей, Татарской АССР, Украинской, Казахской и Узбекской ССР.

Можно назвать тысячи коллективов, которые являются примером в подготовке технических специалистов. Так, в 1958 году в первичной организации ДОСААФ Волгоградского были организованы курсы по подготовке массовых профессий для строительства. За четыре года на них подготовлено около шести тысяч специалистов по четырнадцати различным специальностям, в том числе 1270 шоферов, 1255 трактористов, более двух тысяч мотористов, автомехаников, автокрановщиков. Выпускники курсов шоферы Музыка и Пильнев за отличные показатели на строительстве ГЭС удостоены высоких правительственных наград.

Однако, как указывалось на V съезде, в подготовке массовых технических специалистов есть еще крупные недостатки, без устранения которых невозможно двигаться вперед. До сих пор, например, в ряде республик, краев и областей слабо организована техническая пропаганда среди членов ДОСААФ, среди молодежи. Многие первичные организации и комитеты Общества Белгородской, Ярославской, Калужской, Томской и других областей не выполнили обязательств по подготовке технических кадров в значительной степени потому, что не вели настойчивой технической пропаганды, не привлекли молодежь к изучению машин, механизмов.

С такими фактами мириться нельзя. Особенно они нетерпимы в сельской местности, где потребность в механизаторах все еще очень велика. Нужно придать технической пропаганде более широкий размах, конкретность и действенность, добиваться, чтобы технической учебой было охвачено большинство взрослого населения, состоящего в ДОСААФ. Это позволит расширить учебную сеть.

Так же как из маленьких ручейков и речушек образуются полноводные реки, так из единиц, десятков, сотен вновь подготовленных шоферов, мотоциклистов, трактористов, комбайнеров будет складываться миллион технических специалистов. Но для этого необходимо, чтобы каждый комитет, клуб, каждая организация внесла в этот миллион свой достойный вклад, мобилизовала все возможности и резервы.

На многие из этих резервов указывают решения V съезда ДОСААФ и опыт передовых коллективов.

Комитетам Общества, говорится в резолюции съезда, по согласованию с местными хозяйственными органами, правлениями колхозов, руководителями учреждений необходимо усилить работу по созданию на самодеятельных началах и на основе хозяйственного расчета технических школ, курсов и кружков.

Самодеятельные начала в подготовке технических кадров у нас получают все большее распространение. Накануне V съезда Общества в стране действовало 1700 самодеятельных клубов. Большинство из них, имея хорошую техническую

базу и опытные кадры общественных инструкторов, подготовило тысячи специалистов. К ним относятся, например, самодеятельный клуб колхоза имени Ипатова (Ставропольский край), где подготовлено более 60 трактористов, около 150 шоферов, комбайнеров и мотоциклистов; Бельский самодеятельный клуб (Молдавская ССР), подготовивший 460 шоферов-профессионалов. И таких передовых самодеятельных коллективов в стране много. Однако в ряде республик, краев, областей еще немало крупных предприятий, совхозов, колхозов, где нет таких клубов, и это сдерживает размах учебной работы.

Решения V съезда ДОСААФ требуют, чтобы к 1966 году в каждом городе, районе, а также во всех первичных организациях, насчитывающих свыше тысячи членов Общества, были созданы самодеятельные спортивно-технические клубы с постоянно действующими техническими курсами. Поэтому правильно поступают в тех областях, краях и республиках, где уже сейчас создают новые самодеятельные спортивно-технические клубы на предприятиях, в совхозах, колхозах и учебных заведениях.

В настоящее время важно создать новые и укреплять существующие хозрасчетные курсы по подготовке шоферов, мотоциклистов, водителей мотороллеров, трактористов, комбайнеров и других специалистов. Несколько лет назад отдельным организациям решить такую задачу было труднее, так как отсутствовала материальная база. Теперь же оснащение стало проще. Оно будет укрепляться и дальше, если хозрасчетные школы и курсы на средства, получаемые за обучение, будут приобретать новые учебные пособия.

Однако для совершенствования материальной базы предстоит еще многое сделать. Следует в этом рассчитывать и на помощь хозяйственных организаций. Известно, что многие директора предприятий, совхозов, председатели колхозов охотно предоставляют комитетам Общества гаражные помещения, автомобили, мотоциклы и другую технику.

Важнейшим условием улучшения всей учебной работы является борьба за повышение качества подготовки специалистов. Об этом много говорится, но практические меры принимаются еще недостаточно. Что нужно для высококачественной подготовки кадров?

Необходимо добиться, чтобы на курсах и в школах были оборудованы хорошие учебные классы, гаражи или простейшие укрытия для техники, созданы свои учебные мастерские, чтобы имелись необходимые наглядные пособия, предусмотренные в программах обучения, исправные автомобили, мотоциклы и другие машины по специальности подготовки.

Прежде в учебных организациях ДОСААФ, автомотоклубах и хозрасчетных школах не обращалось внимания на оборудование простейших автомотодромов (площадок для начальной учебной езды), где будущие водители могли бы начинать вождение машин и научиться правильно преодолевать различные препятствия в пути. Этот недостаток должен быть устранен.

Повышение качества обучения намыслимо без постоянного контроля за выполнением учебных программ. Однако сейчас имеются случаи, когда программы занятий произвольно сокращаются, в них вносятся много путаницы, перестановок учебных часов. Все это отрицательно сказывается на знаниях обучающихся.

Долг руководителей комитетов, начальников клубов, преподавателей — решительным образом поднять качество обучения, добиваться, чтобы все сто процентов курсантов успешно сдавали экзамены.

V съезд Общества потребовал серьезного улучшения методической подготовки преподавательского, инструкторского

состава, усиления воспитательной работы с курсантским составом, развертывания действенного социалистического соревнования, широкой пропаганды опыта передовых коллективов, наших маяков.

По решению ЦК ДОСААФ в каждой области, крае, автономной и союзной республике сейчас создаются образцовые автомотоклубы по подготовке водительских кадров. Они и являются примером того, какими в ближайшее время должны стать все учебно-спортивные организации. На базе этих образцовых клубов будут периодически проводиться учебно-методические сборы преподавательского и инструкторского состава.

Разумеется, в этом деле нужна большая организаторская работа, постоянная помощь со стороны партийных, профсоюзных, комсомольских организаций, мобилизация сил общественности.

Без широкого участия общественного актива мы не достигнем желаемых результатов, не выполним тех задач, которые стоят перед ДОСААФ. Вот почему во вновь принятом уставе есть специальный раздел «Внештатные отделы, комиссии, спортивные федерации и секции комитетов ДОСААФ», где определены основные направления в развитии общественных начал.

Общественным активом за последнее время проведено много интересных начинаний, значительно ожививших нашу оборонно-массовую работу. Совсем недавно, например, в ряде республик и областей стали создаваться учебно-методические отделы при республиканских, краевых и областных комитетах Общества. Им принадлежит большое будущее, нужно лишь помочь этим молодым общественным органам быстрее окрепнуть.

Серьезным резервом в подготовке специалистов являются и школьники, учащиеся средних и высших учебных заведений. V съезд Общества обязал все организации ДОСААФ настойчиво прививать школьникам любовь к технике, поддерживать их стремление к овладению техническими специальностями, добиваться, чтобы учащиеся старших классов научились управлять мотоциклом или автомобилем, трактором или самоходным комбайном, моторной лодкой или другой техникой.

В связи с этим следует создавать в школах автомотельные кружки, организовывать курсы водителей мотороллеров и мотоциклов. Это значительно облегчит потом обучение школьников вождению автомобиля.

Некоторый положительный опыт технической пропаганды среди учащихся уже имеется. В Белоруссии, например, при областных и республиканских комитетах Общества создаются нештатные отделы по работе среди школьников. Это начинание следует быстрее распространить во всех республиках, краях, областях, районах.

Особенно важно сейчас поддержать стремление сельской молодежи к овладению смежными специальностями. Долг автомотоклубов и автошкол, всех городских организаций Общества оказывать конкретную помощь селу в подборе преподавателей, оборудовании учебных классов, обеспечении учебниками и пособиями.

Наше оборонное Общество под руководством партийных организаций, в тесной связи с профсоюзами и комсомолом с честью выполнит большие и ответственные задачи по подготовке технических кадров. Миллион специалистов в год — это и будет нашим практическим участием в выполнении исторических решений XXII съезда КПСС, а также постановления мартовского Пленума ЦК партии по крутому подъему сельского хозяйства, созданию в стране изобилия продуктов земледелия и животноводства.

ОТ РЕДАКЦИИ

Публикуя статью Б. Трамма, редакция обращается ко всем руководителям комитетов Общества, к работникам и активу штатных и самодеятельных автомотоклубов, школ, курсов с просьбой рассказать на страницах журнала о том, как они борются за претворение в жизнь решений V Всесоюзного съезда ДОСААФ, какой вклад внесут в подготовку одного миллиона технических специалистов в год, как они воспитывают молодежь и готовят ее для работы в народном хозяйстве и к службе в наших доблестных Вооруженных Силах.

Мы ждем материалы о передовом опыте постановки учебного процесса, об организации социалистического соревнования

за лучшие учебные коллективы, о всем том новом, что рождает жизнь, практика обучения и воспитания технических кадров.

Редакция надеется, что на страницах нашего журнала руководители партийных, комсомольских, профсоюзных организаций, работники школ, средних и высших учебных заведений расскажут о том, как они помогают комитетам и клубам ДОСААФ решить задачу подготовки миллиона специалистов в год.

Ваши статьи, корреспонденции, письма шлите в редакцию с пометкой «За миллион специалистов в год».

В подготовке технических кадров жизнь предъявляет к нашему патристическому Обществу все более высокие требования. Учитывая накопленный досаафовскими организациями опыт, возможности, которыми они располагают, V съезд ДОСААФ поставил задачу — ежегодно готовить в первичных организациях и клубах ДОСААФ не менее одного миллиона технических специалистов.

Московская областная организация Общества, подсчитав свои возможности, приняла обязательство готовить ежегодно не менее 100 тысяч технических специалистов.

За последние годы в первичных организациях области достигнуты определенные успехи в подготовке специалистов, стало больше проводиться соревнований по техническим видам спорта. В качестве примера можно назвать первичные организации Загорского, Шатурского, Талдомского, Ступинского, Дубнинского, Жуковского и ряда других районов. В этих организациях расширилась сеть технических школ, курсов, кружков. На предприятиях, в колхозах и совхозах области открылись десятки новых самостоятельных спортивно-технических клубов с постоянно действующими курсами. За последние четыре года в Московской области на общественных началах подготовлены десятки тысяч технических специалистов — шоферов, трактористов, комбайнеров, мотористов.

После мартовского Пленума ЦК КПСС обком и райкомы Общества провели значительную работу по укреплению сельских первичных организаций, обратив главное внимание на подготовку кадров механизаторов и обучению их смежным специальностям. Уже в этом году Талдомская, Ступинская, Шатурская, Лотошинская районные организации Общества открыли на селе десятки новых технических курсов, кружков и за весенне-летние месяцы подготовили и переподготовили сотни механизаторов.

В новом Уставе, принятом на V Всесоюзном съезде ДОСААФ, говорится, что основу Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту составляют первичные организации. Именно здесь, в первичных организациях, решаются все вопросы разносторонней деятельности Общества. И понятно, что успех всякого дела будет зависеть от жизнеспособности первичных организаций. Поэтому областной, районные и городские комитеты ДОСААФ в практике своей работы много внимания уделяют руководству и помощи первичным организациям.

После V съезда ДОСААФ мы большую часть времени стали отводить организаторской работе в коллективах. Недавно работники обкома побывали в Дубненском, Павлово-Посадском, Загорском районах, участвовали в совещаниях актива по оборонно-массовой работе, выступили на предприятиях, в колхозах и совхозах с докладами об итогах V съезда Общества, конкретно помогли коллективам в подготовке технических кадров.

Постоянно бывают в районах наши активисты-общественники — офицеры, генералы в запасе и отставке. Они по-

НАШЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО — 100 ТЫСЯЧ

А. ГУЛИДОВ,
председатель Московского областного
комитета ДОСААФ

могут организовать техническую пропаганду, работу кружков, курсов.

Кроме этого, мы нередко проводим семинары, сборы, инструктажи. Например, при обкоме ДОСААФ в этом году состоялся семинар председателей крупных первичных организаций. На нем рассматривались вопросы организации воспитательной и оборонно-массовой работы, направленной на претворение в жизнь решений XXII съезда КПСС, обобщался накопленный опыт.

Обком Общества проводит также курсовые сборы председателей первичных организаций специально по вопросам подготовки технических кадров. На сборах делятся опытом методисты, преподаватели, руководители спортивных организаций. Они рассказывают, как лучше наладить учебный процесс на курсах, в кружках, школах, как организовать и провести спортивные соревнования. Вопросы подготовки технических кадров систематически обсуждаются и на президиуме обкома ДОСААФ.

Нередко приходится слышать, что в некоторых областях и республиках низовые коллективы Общества испытывают недостаток в кадрах квалифицированных преподавателей по автоделу и правилам движения автотранспорта. Нуждались в них и многие коллективы нашей области. Тогда в подмосковном городе Перово мы создали хозрасчетную школу по подготовке преподавательского состава. Она уже выпустила более 400 человек. Школа оказывает помощь первичным организациям Общества в оборудовании классов, приобретении учебных пособий.

Формы учебы председателей первичных организаций ДОСААФ, руководителей курсов, самостоятельных спортивно-технических клубов, секций мы стараемся разнообразить, используя для этого все возможности, в том числе показательные спортивные соревнования.

Областной комитет, горкомы, райкомы ДОСААФ стали теснее увязывать свою работу с партийными, комсомольскими и хозяйственными организациями, с профсоюзами. Это приносит положительные результаты. Московский областной комитет КПСС в свое время принял специальное постановление о подготовке технических специалистов в организациях ДОСААФ. Обком партии обязал партийные и хозяйственные организации оказывать помощь комитетам ДОСААФ, предоставляя в их распоряжение машины, трактора, гаражи, учебные помещения.

Повышению активности первичных организаций ДОСААФ способствует и улучшающаяся за последнее время работа по контролю и проверке исполнения. В коллективах ДОСААФ нашей области в прошлом были случаи, когда, пользуясь бесконтрольностью, отделы

ные недобросовестные люди допускали злоупотребления. Сейчас обком и райкомы ДОСААФ усилили контроль за деятельностью хозрасчетных курсов и школ, настойчивее борются за соблюдение Устава Общества. Но в этом деле предстоит еще многое

сделать.

Конкретная, деловая помощь первичным организациям со стороны обкома, районных и городских комитетов Общества дает положительные результаты. Все больше становится первичных организаций ДОСААФ, которые систематически занимаются подготовкой специалистов, расширяют и улучшают свою материальную базу, развивают технические виды спорта.

Недавно, например, Павлово-Посадский район по подготовке технических кадров отставал. Райком ДОСААФ недостаточно заботился об укреплении первичных организаций, создании там материально-технической базы, мало занимался пропагандой технических знаний среди молодежи на предприятиях, в совхозах и колхозах. Мы конкретно помогли райкому устранить эти недочеты, и многие низовые коллективы улучшили свою работу.

В Павлово-Посаде есть камвольный комбинат. Прежде работники райкома там бывали редко. За последнее время активисты-общественники райкома чаще стали посещать это предприятие, установили тесную связь с первичной организацией, парткомом, комсомольским комитетом, по-деловому помогают в оборонно-массовой работе. В результате сейчас на комбинате создан самостоятельный спортивно-технический клуб, оборудованы автомотоклассы, приобретено две автомашины и пять мотоциклов. Здесь подготовлено немало шоферов, мотоциклистов, десятки спортсменов-разрядников. На камвольном комбинате воспитано много энтузиастов Общества. Первичной организацией руководит Сергей Завражнов, награжденный «Почетным знаком ДОСААФ».

Следует также отметить первичную организацию совхоза «Красное знамя» Талдомского района, которую возглавляет делегат V съезда ДОСААФ тов. Дмитриев. В ней ежегодно готовится около ста механизаторов. Несколько лет на общественных началах проводит занятия главный инженер совхоза офицер запаса Н. К. Силецкий.

Однако эти положительные примеры не означают, что у нас нет отстающих коллективов. Надо учитывать и то, что в ходе отчетов и выборов, предшествовавших V съезду Общества, к руководству первичными организациями пришли новые люди, не имеющие достаточного опыта оборонно-массовой работы. Они нуждаются в постоянной помощи. Поэтому обком, районные и городские комитеты будут и в дальнейшем оказывать конкретную помощь первичным организациям, которые составляют основу нашего патристического Общества.

Досаафовцы столичной области полны решимости выполнить свое обязательство по подготовке 100 тысяч специалистов и внести свой вклад в дело дальнейшего укрепления обороноспособности нашей Родины, в дело подготовки технических кадров для народного хозяйства страны.

У доброго почина —

В Центральном комитете ДОСААФ

В прошлом номере журнала «За рулем» было опубликовано обращение совета Витебского автомотоклуба ДОСААФ об организации социалистического соревнования за дальнейший подъем спортивной работы. Воодушевленные приветствием Центрального Комитета КПСС V Всесоюзному съезду Общества и решениями съезда, витебские досаафовцы взяли на себя конкретные обязательства по подготовке спортсменов-разрядников, судей и общественных тренеров, проведению массовых соревнований, созданию самостоятельных клубов и спортивно-технической базы. Они обратились ко всем автомотоклубам и широкой спортивной общественности с призывом последовать их примеру.

Бюро Президиума ЦК ДОСААФ СССР приняло постановление, в котором одобрило инициативу совета Витебского автомотоклуба в развертывании социалистического соревнования среди автомотоклубов Общества за дальнейший подъем спортивно-массовой работы среди трудящихся и молодежи.

Республиканским, краевым, областным, городским и районным комитетам ДОСААФ рекомендовано обсудить обращение Витебского автомотоклуба и с участием спортивной общественности помочь штатным и самостоятельным клубам выработать конкретные обязательства.

Комитетам Общества предложено развернуть между автомотоклубами социалистическое соревнование по выполнению принятых обязательств, обратив при этом особое внимание на вовлечение в занятия спортом широких масс молодежи и повышение качества обучения спортсменов.

Все комитеты ДОСААФ обязаны обеспечить периодическую взаимопроверку и широкую гласность хода социалистического соревнования, контроль за спортивно-массовой деятельностью автомотоклубов.

Редакция журнала «За рулем» поручено организовать систематический общественный контроль за ходом социалистического соревнования автомотоклубов и выполнением принятых ими обязательств.

Редакция журнала «За рулем» и газеты «Советский патриот» предложено широко освещать практическую деятельность автомотоклубов по подготовке спортсменов-разрядников, тренеров, судей, обобщать и популяризировать опыт передовиков соревнования.

Бюро Президиума ЦК ДОСААФ приняло предложение редакции «За рулем» о награждении победителей соревнования — советов автомотоклубов специальными призами, учрежденными журналом «За рулем».

ВИТЕБСКОМУ АВТОМОТОКЛУБУ ОТВЕЧАЮТ:

ТБИЛИСИ:

*Подготовим
260 разрядников*

Тщательно проанализировав наши реальные возможности и резервы, мы решили, по примеру витебских спортсменов, наметить перед собой конкретные задачи и принять обязательства.

Важнейшей задачей является превращение автомобильного и мотоциклетного спорта в подлинно массовые виды спорта. Для этого необходимо проводить больше соревнований и тренировок, вовлекая в занятия автоспортом широкие круги молодежи. Мы обязуемся в течение 1962 года подготовить не менее 200 спортсменов третьего разряда (в том числе 10 женщин) и 40 спортсменов второго разряда. Одновременно усилим работу по дальнейшему повышению уровня спортивного мастерства, завоеванию высоких призовых мест в республиканских и всесоюзных соревнованиях. В результате до конца этого года подготовим 18 перворазрядников и 3 новых мастера спорта.

В настоящее время совет клуба опирается в своей спортивной работе на 40 судей и 30 общественных инструкторов-тренеров. Для того чтобы успешно справиться с возрастающим объемом спортивной работы, нам нужно значительно расширить судейский и тренерский актив при клубе. Поэтому в течение 1962 года мы обещаем подготовить 70 судей и 100 общественных инструкторов, а также не менее 30 тренеров. В дальнейшем мы наметили организовать при клубе постоянно действующий семинар по повышению квалификации судей и тренеров. В 1962 году с помощью этого семинара будет повышена квалификация 35 судей и 20 тренеров.

В нашем городе существует пока только один самостоятельный автомотоклуб. До конца года мы обещаем создать три новых самостоятельных автомотоклуба — в первом и втором таксомоторных парках и на станкостроительном заводе имени Кирова.

Мы полностью поддерживаем инициативу витебских спортсменов, решивших возобновить соревнования на установление рекордов. Эти соревнования незаслуженно забыты. Поэтому уже до конца года проведем соревнования на побитие автомобильных рекордов на дистанциях 1 километр со стартом с места и с хода и мотоциклетных рекордов на той же дистанции.

Силами нашего клуба мы завершим к первенству СССР по шоссейно-кольцевой гонке изготовление и доводку двух гоночных автомобилей свободной формулы и одного автомобиля формулы «юниор». Кроме того, до конца года построим еще

два гоночных автомобиля, из них один формулы «юниор» оригинальной конструкции.

В целях пропаганды автоспорта на местах мы решили провести до конца года не менее четырех показательных мотоциклетных соревнований в отдаленных районах республики.

Ш. ЦИПУРИШВИЛИ, начальник республиканского автомотоклуба ДОСААФ Грузинской ССР; С. КУЛИДЖАНОВ, председатель совета клуба; Р. АСЛАНЯН, секретарь партийной организации; М. МОИСЦАПИШВИЛИ, Н. ДАВИТАЯ, Ш. ЛАЧАШВИЛИ, О. КАНДЕЛАКИ, Т. ЧХАИДЗЕ, А. ГРИГОРЯН, члены совета клуба; Ш. ЗАРДИАШВИЛИ, чемпион СССР по шоссейно-кольцевой гонке, О. ГАРСЕВАНИШВИЛИ, К. ЦАЛКАМАНИДЗЕ, А. КАФАРОВ, В. ЧЕРКАШИН, Н. ШОНИЯ, мастера спорта, призеры первенства СССР по автомобильному и мотоциклетному спорту.

ХАРЬКОВ:

*Увеличим количество
соревнований*

Совет Харьковского районного самостоятельного автомотоклуба включился в социалистическое соревнование за дальнейший подъем спортивной работы.

За последнее время в нашем районе значительно оживилась спортивная работа. Было проведено 18 мотоциклетных соревнований, в которых приняло участие более 400 человек. В ряде колхозов и совхозов, на предприятиях района созданы филиалы автомотоклуба, где регулярно занимаются группы по подготовке водителей автомобилей и мотоциклистов. Курсы приобретают необходимые знания, готовятся к сдаче норм на спортивные разряды.

Большую роль в улучшении спортивной работы в районе сыграли соревнования, которые мы проводили в масштабе района и в первичных организациях ДОСААФ. Например, в колхозе имени Кирова (село Цыркуны) состоялись соревнования мотоциклистов по фигурному вождению. В них приняло участие около 70 человек.

Мы понимаем, что все это лишь начало. Поэтому, внимательно ознакомившись с решениями V съезда ДОСААФ и обращением Витебского автомотоклуба, мы берем на себя следующие обязательства:

Подготовить 120 спортсменов-мотоциклистов третьего разряда;

Подготовить 50 судей-общественников по автоспорту,

широкие крылья!

60 инструкторов-общественников по мотоспорту, 15 инструкторов-общественников по автоспорту;

Провести три районных соревнования по фигурному вождению мотоциклов с участием в них 225 спортсменов;

Принять участие в областных мотосоревнованиях, на которые выставить 10 команд;

Оказать помощь первичным организациям ДОСААФ совхозов «Украинка», «Кутузовка», колхозов имени Кирова, «Победа», а также Будянского фаянсового завода в проведении мотоциклетных соревнований;

Для пропаганды автоспорта среди населения, и особенно молодежи, провести 3 районных агитационных автомотопробега, посвященных Дню физкультурника, дню освобождения города Харькова от немецко-фашистских захватчиков и 45-й годовщине Великого Октября.

Н. ГУРА, председатель совета Харьковского районного самодеятельного клуба; **В. ЧЕРНОВ**, **С. СОГДИН**, **Л. ДЯЧЕНКО**, **Б. АЛЕКСАНДРОВ**, члены совета клуба; **И. ЛИХОБАБА**, председатель Харьковского райкома ДОСААФ; **В. ЩЕРБАНЬ**, председатель Харьковского райсовета Союза спортивных обществ и организаций.

ГОРЬКИЙ: Построим автомотодром

В приветствии V съезду ДОСААФ Центральный Комитет нашей партии поставил задачу — вывести автомобильный и мотоциклетный спорт на широкую международную арену, повысить качество подготовки спортсменов.

Мы, как и все автомотоклубы страны, не можем оставаться в стороне от этого важного дела. Поэтому мы горячо поддерживаем обращение витебских товарищей и включаемся в социалистическое соревнование.

В 1961 году Горьковский автомотоклуб принял обязательство — в социалистическом соревновании с Арзамасским автомотоклубом подготовить 118 автомotosпортсменов, 27 автомоделюстов, 20 юношей-разрядников, 34 судьи и 41 общественного инструктора.

Обсудив обращение совета Витебского автомотоклуба, мы решили пересмотреть эти обязательства.

В успехе спортивной работы велика роль общественных инструкторов, тренеров и судей. Поэтому в ближайшее время мы обязуемся подготовить 60 судей, 50 тренеров-инструкторов. В этих целях в первичных организациях на предприятиях, при колхозах и совхозах будут организованы курсы и семинары по подготовке общественных кадров.

Совет клуба будет еще шире вовлекать молодежь в регулярные занятия спортом и обязуется подготовить к концу года 2 мастеров спорта, 15 перворазрядников, 30 спортсменов второго разряда и 120 третьего.

В прошлом у нас большое внимание уделялось воспитанию юной смены. В первом полугодии 1962 года уже было подготовлено 20 юных спортсменов из числа школьников и учащихся технических училищ. Мы беремся увеличить эту цифру и подготовить до конца года еще 30 юных разрядников.

Значительным резервом в подготовке спортсменов-разрядников являются первичные организации предприятий, колхозов и совхозов. В короткий срок мы обязуемся на основе шефства вырастить в первичных организациях 100 спортсменов по автоспорту.

Соревнования — самый важный этап в подготовке спортсменов. Совет клуба постановил до конца года организовать 25 соревнований. Кроме того, обязуемся расширить связь с автохозяйствами и любителями. Мы окажем помощь первичным организациям в проведении и организации 10 соревнований владельцев автомобилей и мотоциклов.

Нельзя оставить без внимания автомоделизм. В кружках школ и технических училищ мы обязуемся в течение 1962 года воспитать 20 разрядников-автомоделюстов.

Развитие спорта невозможно без широкой сети спортивных баз и сооружений. Сейчас мы проводим соревнования на ипподроме. Во второй половине года на ипподроме будут проведены гонки на первенство области. Однако это нас не устраивает. Мы надеемся в этом году своими силами и на соб-

ственные средства построить автомотодром с земляной и гравийной дорожками, который бы обеспечивал полностью потребности клуба. Постройка автомотодрома позволит разрешить проблему самоокупаемости спорта, которой в решениях V съезда ДОСААФ уделено серьезное внимание. На основе полной самоокупаемости мы в этом году беремся провести соревнования по ипподромным гонкам.

Сейчас, как никогда, возрастает роль самодеятельных автомотоклубов. Наша область ими богата; клуб шефствует над некоторыми из них, например над Лысковским, Краснобаковским, Борским. Мы обещаем создать еще три самодеятельных автомотоклуба на заводах и на селе.

В последнее время соревнования на установление рекордов были крайне редкими в нашем календаре. Эти соревнования будут возобновлены. Уже в августе мы проведем состязания на установление рекордов в гонках на один километр с хода и с места.

Мы призываем автомотоклубы Горьковской области — Дзержинский, Арзамасский и Горьковский городской — поддерживать обращение витебцев и включиться в соревнование.

Н. УРУСОВ, начальник Горьковского областного автомотоклуба, председатель областной коллегии судей; **М. ТИТОВ**, председатель совета клуба; **Ф. ВОЛКОВ**, старший тренер, член совета клуба; **М. ЛЕОНТЬЕВ**, член совета клуба; **В. ШАТАЛИН**, спортсмен первого разряда; **В. ЛУПИН**, спортсмен второго разряда.

ЛИПЕЦК: Создадим 6 самодеятельных клубов

Обсудив обращение Витебского автомотоклуба на расширенном заседании совета, коллектив Липецкого автомотоклуба включается в социалистическое соревнование за успешное выполнение решений V съезда ДОСААФ.

Липецкий автомотоклуб за последнее время добился значительных успехов в подготовке спортсменов, общественных тренеров, судей.

Но мы не можем успокаиваться на достигнутом. Коллектив Липецкого автомотоклуба приложит все силы к тому, чтобы внести свой вклад в выполнение решений съезда.

До конца 1962 года мы обязуемся воспитать 10 спортсменов-мотоциклистов первого разряда, 15 — второго, 25 — третьего и 100 спортсменов-автомобилистов. Чтобы выполнить эти задачи, нам необходимо расширить тренерский актив. Поэтому мы ставим задачу подготовить 40 общественных инструкторов по автоспорту и 40 тренеров по мотоспорту.

Учитывая, что мастерство спортсменов совершенствуется в соревнованиях, мы значительно расширяем спортивный календарь. Будет увеличено число спортсменов, выступающих в соревнованиях. Клуб проведет 10 мотоциклетных кроссов и соревнований по фигурному вождению мотоциклов (с привлечением мотолюбителей на своих машинах), 8 состязаний по автомобильному спорту.

Одной из главных задач является оказание помощи сельским спортсменам и первичным организациям ДОСААФ на селе. Силами нашего актива мы беремся провести в пяти сельских организациях Общества показательные соревнования по фигурному вождению мотоциклов и автомобилей, подготовить для села 20 общественных судей по автомобильному и мотоциклетному спорту; оказать помощь в создании спортивно-технического клуба в Задонском сельском районе. Кроме того, мы поможем организовать такие клубы на заводах: Ново-Липецком, тракторном, «Свободный сокол», в первичной организации треста «Липецкстрой» и при городском комитете ДОСААФ.

С участием общественных организаций города мы обязуемся в основном закончить строительство мотодрома и регулярно организовывать гонки по ледяной и гравийной дорожке на полной самоокупаемости.

И. ЗОЛУХИН, начальник Липецкого областного автомотоклуба; **Б. БЛОШИЦИН**, председатель совета автомотоклуба; **Г. ПЛАТОНОВ**, председатель мотосекции, мастер спорта, общественный тренер; **О. ГРИДНЕВ**, мастер спорта.

ВКЛАД СПОРТСМЕНОВ-АВТОМОБИЛИСТОВ

Н. СТРАХОВ,
председатель Федерации
автомобильного спорта СССР

Каждый год приносит новые успехи в развитии советского автоспорта. Многие достигли спортсмены-мотоциклисты. Они вышли на международную арену, принимают участие в чемпионате мира по мотокроссу. По выпуску мотоциклов Советский Союз занимает первое место в мире.

Успехи автомобилистов намного скромнее, особенно в международных встречах. Но хотя автомобильный спорт и не достиг того размаха, на который можно было бы рассчитывать, рост его очевиден. Достаточно сказать, что в 1961 году проведено 11 275 разных соревнований — в 17 раз больше, чем в 1957 году; в них приняли участие 63 554 спортсмена. В правах утвердились автомобильные ралли, шоссейно-кольцевые гонки, гонки по ипподрому, вышли на старты самые маленькие автомобили — «карты». Намного больше стало массовых, доступных рядовым водителям соревнований на мастерство вождения, регулярности движения, экономии топлива. Расширилась их география.

Определенные достижения есть и в самом молодом из технических видов спорта — автотуризме. Во время спартакиады 1960—1961 гг. было проведено свыше 2000 соревнований, в которых выступили 28 тысяч моделистов. В 1961 году автотуристы установили 15 новых рекордов Советского Союза и 11 рекордов РСФСР.

V съезд ДОСААФ СССР поставил новые большие задачи по развитию автомобильного и мотоциклетного спорта, организации широкой сети самодеятельных клубов, подъему мастерства спортсменов, выращиванию мастеров и завоеванию высоких спортивных достижений.

Возросший объем работы, увеличение количества соревнований, в том числе всесоюзных и республиканских, расширение международных спортивных связей и необходимость оперативного решения многих вопросов обусловили необходимость разделить Федерацию автоспорта СССР на две самостоятельные федерации — автомобильного спорта и мотоциклетного спорта.

На организационном пленуме Федерации автомобильного спорта СССР было принято Положение о Федерации, избран ее президиум и организованы комитет по автотуризму, спортивная комиссия, техническая комиссия, тренерский совет, комиссия по картингу, комиссия по автотуризму, туризму и президиум всесоюзной коллегии судей по автомобильному спорту.

На пленуме решались не только организационные вопросы. Он принял важные постановления, касающиеся подготовки тренеров по автомобильному спорту, переподготовки имеющихся кадров тренеров и спортивных судей на учебно-методических сборах, разработки перспективного типажа автомоби-

лей и других вопросов массового развития автомобильного спорта в стране. Особое внимание пленум обратил при этом на общефизическую подготовку спортсменов и развитие у них волевых качеств.

Пленум рассмотрел проект календаря всесоюзных и всероссийских соревнований по автомобильному спорту на 1963 год. Особо был обсужден вопрос о кроссах на грузовых автомобилях. Было решено, что первенство Советского Союза в этом году можно будет проводить, если до этого состоится не менее трех первенств ДСО и ведомств. Намечено пересмотреть правила проведения кроссов с тем, чтобы исключить возможность поломки автомобилей. Кроме того, в кроссы будет включен ряд дополнительных специальных соревнований.

Календарь соревнований будущего года включает первенство РСФСР и СССР по ралли для легковых автомобилей, всесоюзные зимние ралли и всесоюзные ралли для грузовых автомобилей, зимние гонки на ипподроме, горные гонки для спортивных автомобилей, первенство СССР по картингу, шоссейно-кольцевые гонки (два тура) на первенство СССР, международные шоссейно-кольцевые гонки, заезды на установление рекордов, кросс на первенство СССР и, наконец, новое двоеборье для грузовых автомобилей, состоящее из фигурного вождения и соревнований на экономии топлива. В республиках, краях, областях, городах и районах значительно расширятся соревнования на регулярность движения, мастерство вождения, экономии топлива, однодневные ралли.

Соревнования по автотуризму должны привлечь прежде всего коллективы учебных заведений, актив домов пионеров, старшеклассников школ.

Итак, Федерация автомобильного спорта создана, ее первый пленум прошел деловито и организованно, положив начало большому делу. Теперь, на новой организационной основе, легче будет решать многие назревшие вопросы развития автомобильного спорта, выполнять важнейшие задачи, поставленные перед нами V съездом ДОСААФ.

Как известно, съезд предложил комитетам ДОСААФ, спортивным федерациям, секциям и клубам Общества с помощью профсоюзных, комсомольских и спортивных организаций добиться, чтобы к 1966 году число членов ДОСААФ, состоящих в спортивных коллективах и регулярно занимающихся спортом, возросло не менее чем вдвое. Поставлена задача подготовить 4 миллиона спортсменов-разрядников, в том числе 5 тысяч мастеров спорта и 90 тысяч спортсменов первого разряда. Для того чтобы внести свой достойный вклад в выполнение этой задачи, Федерация автомобильного спор-

та должна прежде всего направить свое внимание на многочисленные первичные организации Общества. Пятый съезд ДОСААФ подчеркнул, что им принадлежит решающая роль в дальнейшем развитии спортивной работы. Организовать дело так, чтобы автомобильным спортом в первичных организациях занимались регулярно, чтобы автомобильные соревнования проводились на предприятиях, стройках, в колхозах, совхозах и учебных заведениях не менее 5—6 раз в год — вот путь к достижению подлинной массовости автомобильного спорта.

Это, в свою очередь, требует большой работы по массовой подготовке и повышению квалификации тренеров, привлечению к этому делу широких кругов нашего актива — опытных спортсменов, которые должны не только участвовать в соревнованиях, но и стать вдохновителями и организаторами занятий по автомобильному спорту на местах, возглавить эту работу в первичных организациях и самодеятельных клубах, взяв лично на себя подготовку спортсменов-разрядников.

Но есть и другие немаловажные условия успеха в этом деле. Автомобильный спорт немыслим без техники. Овладение современными тактическими приемами, совершенствование спортивного мастерства тесно связано с динамикой, надежностью, устойчивостью и другими качествами автомобилей. Особенно это относится к крупным соревнованиям, в которых участвуют перво-разрядники и мастера.

Советские спортсмены-автомобилисты смогут добиться успехов на международной арене, если они получат необходимую помощь со стороны автозаводов, их конструкторских бюро. Нам нужны первоклассные автомобили, шины, электрооборудование. Выступления в ралли прямо связаны с качеством и тщательностью подготовки серийных автомобилей, выделяемых для соревнований. Для побед в гонках, побиения рекордов требуются специальные гоночные и спортивные модели, а также агрегаты перспективных автомобилей, готовящихся к производству. Первое слово должны сказать здесь автозаводы.

Нуждается в укреплении материально-технической база автотурклубов. Необходимо полностью обеспечить тренеров, спортсменов, судей методическими и учебными пособиями, регулярно проводить учебно-методические сборы, выпускать сборники информационных материалов в достаточных количествах.

Необходимо всячески поощрять развитие автомобильного туризма, используя полезный опыт, накопленный ленинградской общественностью.

В этой связи встает задача дальнейшего привлечения к спорту и туризму многочисленных владельцев автомобилей. Организуя местные соревнования, используя широкие возможности, которые открывают в этой области утвержденные недавно классификационные нормы третьего разряда, можно значительно расширить ряды спортсменов-автомобилистов.

У нас есть все возможности сделать автомобильный спорт подлинно массовым и на этой основе в ближайшие годы завоевать ведущее место в международных соревнованиях.

Решение о разделении Федерации автотомоспорта СССР на две явилось новым шагом на пути развития общественных начал в спортивной работе. Большие и ответственные задачи встают перед новым общественным органом — Федерацией мотоциклетного спорта (ФМС). Ей предстоит добиться подлинно массового размаха мотоспорта и на этой основе завоевания нашими гонщиками мировых первенств. Эту задачу можно успешно решить только при условии, если к работе в ФМС будет привлечена широкая общественность.

Мотоциклетный спорт способствует подготовке нашей молодежи к коммунистическому труду и к обороне Родины. Поэтому он должен получить широкое распространение везде — на предприятиях, в учебных заведениях, колхозах и совхозах. Условия для этого есть.

Следует прежде всего обратить внимание на низовое звено — первичные организации ДОСААФ и коллективы ДСО. Они должны стать центром спортивной работы, где молодежь может пройти начальную школу спортсмена. Нужно создать широкую сеть мотосекций и общественных клубов на предприятиях, в учебных заведениях, в совхозах и колхозах.

Предстоит разработать программу обучения общественных тренеров, в которой будет отражено все новое, что появилось за последнее время в мотоспорте. Федерация должна содействовать проведению на местах сборов тренеров, всячески популяризировать достижения низовых секций.

Проявлением творческой инициативы спортсменов оборонного Общества явилось создание при первичных организациях, районных и городских комитетах ДОСААФ общественных автотомоклубов — без штатов и специальных ассигнований.

Надо изучить и проанализировать практику работы самостоятельных клубов, широко распространять опыт лучших. У нас есть маяки, на которые могут равняться остальные. Это прежде всего клубы Башкирии и Латвии.

Очевидно, следует изменить и положение об этих клубах, уточнив организационные принципы, источники финансирования и т. п. Думается, что звание клуба следует присваивать за определенные успехи тем коллективам, которые имеют свою спортивную команду, материальную базу, работоспособный актив.

Мы обязаны содействовать повышению уровня мастерства советских гонщиков. В ведущих видах мотоспорта — мотоциклетном кроссе, многодневных и шоссейно-кольцевых гонках — наши мастера еще не заняли ведущих позиций. Одна из причин этого — недостаток опыта. Чем чаще спортсмены выходят на старт, тем выше их тактическое и техническое мастерство, тем лучше физическая закалка. Наши же мастера еще редко выступают в соревнованиях. Федерация призвана разработать насыщенный спортивный календарь и добиваться, чтобы каждое воскресенье стало спортивным.

Правда, проведение соревнований, приобретение спортивных мотоциклов стоит немалых средств. Но при умелой организации дела мотоспорт из убыточного может стать доходным. Речь идет о состязаниях, которые проходят на

ОБЩЕСТВЕННОСТЬ — РЕШАЮЩАЯ СИЛА

Н. ГРИТЧИН,
председатель Федерации
мотоциклетного спорта СССР

полной самокупаемости. Пока они проводятся только в Уфе, Львове, Свердловске и еще нескольких городах, в то время как должны проходить повсеместно. На основе опыта передовых клубов надо разработать рекомендации о проведении платных соревнований.

С помощью общественного актива, используя местную печать, радио, телевидение, нужно привлекать на мотоциклетные соревнования как можно больше зрителей. Каждое состязание должно популяризировать мотоспорт.

Федерации, ее общественному активу надо решить и другие жизненно важные для мотоспорта проблемы. Главная из них — подготовка спортивной смены. Талантливой молодежи, желающей заниматься мотоспортом, у нас много, но ей не уделяют внимания.

Существующее положение разрешает выступать в состязаниях юношам только с 16 лет. Естественно, что за два года из новичка не вырастишь классного гонщика. Нужно повсеместно создать сеть юношеских мотосколов при автотомоклубах. Дома пионеров и юных техников, при школах и училищах трудовых резервов.

Федерация должна также серьезно заняться подготовкой тренерских кадров. Из-за нехватки квалифицированных тренеров уровень учебно-тренировочной работы в клубах и секциях очень низок. Подавляющее большинство тренеров — практики, не имеющие специальной и общеобразовательной подготовки. Многим из них ничего не известно о научно обоснованных методах тренировки, допустимых физических нагрузках, выработке тактического мышления, реакции и т. п. Федерация

мотоспорта, объединяющая ведущих специалистов этого дела, обязана оказать помощь Центральному автотомоклубу ДОСААФ в разработке программ по подготовке тренеров и повышению их квалификации. Организация тренерских сборов и семинаров должна занять видное место в деятельности всех республиканских федераций и областных секций.

По мере развития мотоспорта все большая нужда ощущается в спортивных судьях. Между тем на местах их готовит плохо. Каждый квалифицированный арбитр должен взять на себя обязательство подготовить не менее двух-трех молодых судей. К судейской работе надо широко привлекать офицеров запаса, спортсменов старшего возраста.

Технические вузы, техникумы, школы механизации сельского хозяйства должны стать базой для подготовки общественных тренеров и судей.

Большое внимание ФМС следует уделить обобщению и пропаганде передового опыта работы клубов, тренеров, судей.

В приветствии V съезду ДОСААФ Центральный Комитет КПСС подчеркнул, что нужно всемерно развивать общественные начала в деятельности комитетов и клубов, инициативу и самостоятельность членов ДОСААФ. Руководствуясь этими принципами, наша Федерация должна открыть широкий простор для творческой энергии многочисленных любителей мотоспорта, спортсменов, тренеров, судей.

Общественность — решающая сила спортивного движения, и она позволит решить насущные вопросы развития мотоспорта.

В Юкках, под Ленинградом, был проведен десятый этап чемпионата мира по мотокроссу в классе мотоциклов 250 см³. Десятки тысяч зрителей с большим интересом следили за увлекательной спортивной борьбой между сильнейшими гонщиками — представителями различных стран. На снимке: чемпион СССР мастер спорта Андрей Дежнев обменивается вымпелами с английским гонщиком Джеффом Смитом перед началом соревнований.

Фото А. Канашевича.



Мы начинали так...

Первые успехи в работе Скопинского самодельного спортивно-технического клуба

Стройный, подтянутый паренек в чуть выцветшей солдатской гимнастерке открыл дверцу автомобиля и сел в кабину. Инструктор практического вождения В. Боголюбов одобрительно посмотрел на юношу: ему нравились четкие, ловкие движения курсанта. «Сразу видна армейская закалка», — подумал он и сказал:

— Заводи мотор, Гуськов.

Грузовой автомобиль с надписью на передней верхней части кабины «Учебный» миновал улицу Ленина, пересек Советскую и взял направление в сторону Троицкого леса. Для Вячеслава Гуськова, курсанта самодельного спортивно-технического клуба, начинался трудный маршрут: холмы, овраги, крутые повороты, подъемы и спуски будто нарочно встречались на пути, чтобы молодой водитель почувствовал нелегкое будущее своей профессии. Но курсант успешно преодолел препятствия, заслужив похвалу инструктора.

На курсы Вячеслав Гуськов пришел из колхоза «Новая жизнь», незадолго перед этим демобилизовавшись из армии. Это один из лучших курсантов. Скоро он сдаст экзамены, получит права шофера и вернется в артель в самую горячую пору уборочных работ. Вместе с Гуськовым заканчивают учебу Алексей Сычев из колхоза имени Кирова и еще 58 юношей, решивших стать шоферами.

За полтора года своего существования Скопинский самодельный спортивно-технический клуб выпустил больше ста водителей третьего класса, 780 человек переподготовил по новым правилам движения; 96 юношей и девушек обучились вождению мотоцикла.

Выпускников клуба вы встретите в автохозяйствах, на предприятиях города, в колхозах и совхозах района. Бывший курсант А. Борисов работает шофером на силикатном заводе, А. Волков — в городском автохозяйстве, В. Филатов — в колхозе «Маяк». Они пользуются большим уважением в своих коллективах, показывают образцы в труде. Это повышает авторитет нашего клуба, преподавателей, инструкторов. К нам приходят новые люди, чтобы приобрести специальность водителя.

А ведь совсем недавно, когда заходила речь об организации клуба на самодельных началах, даже среди актива было немало сомневающихся. «Зачем иметь два автомотклуба? Есть штатный,

и достаточно», — говорили они. Имелись и более веские доводы: слишком бедной была материальная база, не хватало квалифицированных кадров преподавателей. Сейчас мы устраним эти недостатки. Конечно, результаты еще не велики. Но важно другое: самодельный спортивно-технический клуб стал вполне жизненной организацией. И можно только приветствовать, что Пятый Всесоюзный съезд ДОСААФ придал развитию таких клубов принципиальное значение, требуя, чтобы в ближайшие годы они были созданы в каждом городе и районе, а также во всех первичных организациях, насчитывающих свыше тысячи членов Общества.

Наш самодельный клуб работает при райкоме ДОСААФ. Инициатива его создания принадлежит активистам. Они и организовали совет клуба. Сейчас он состоит из семи человек и возглавляется офицером запаса Ф. Я. Колодниковым. Члены совета И. Ф. Жирков, П. Н. Глуценко и другие свою деятельность начали с организации учебной базы. На первых порах большую помощь оказал наш штатный автомотклуб, который сравнительно неплохо обеспечен технической, учебными пособиями, кадрами преподавателей. Для самодельного клуба были предоставлены во временное пользование автомобиль, мотоцикл, агрегаты, макеты для изучения правил движения, а также возможность проводить разборочно-сборочные и слесарные работы в мастерских.

Нашлись и энтузиасты-преподаватели, изъявившие желание на общественных началах обучать курсантов.

Вскоре на улицах Скопина и в районной газете появились объявления об открытии при клубе курсов по подготовке шоферов и мотоциклистов. Совет клуба стал получать заявки от первичных организаций ДОСААФ предприятий, колхозов, совхозов района. В это же время к нам обратились руководители двух автохозяйств с просьбой оказать помощь в переподготовке шоферов III класса по правилам движения автотранспорта. Это дало молодому спортивно-техническому клубу возможность получить некоторые денежные средства. Кроме того, автомобильные помогли запасными частями, списанными деталями, агрегатами.

В одном учебном классе стало тесно. Тогда решено было оборудовать дополнительно три класса на предприятиях го-

ского самодельного спортивно-технического клуба Владимир Чесноков на трассе соревнований.

Фото Д. Круковского.



...За Троицким лесом начался трудный участок маршрута. Курсант В. Гуськов сделал короткую остановку, чтобы получить очередное указание инструктора.

Фото А. Бабышева.

рода. Сейчас учебные группы занимаются еще в трех местах — на заводе строительных машин, при депо станции Павел-л-1 и на заводе силикатного кирпича.

С помощью Рязанского обкома ДОСААФ и на средства, полученные за подготовку специалистов, удалось укрепить материальную базу клуба. Теперь он имеет три грузовых учебных автомобиля, два мотоцикла и хорошо оборудованные классы для занятий. Думаем, что материальная база будет и дальше укрепляться.

Вокруг совета клуба группируются все больше и больше активистов, знающих автомобильную и мотоциклетную технику, любящих спорт. Можно назвать таких энтузиастов, как М. Поляков, В. Бурмиров, П. Корнеев, В. Боголюбов, С. Миронов, В. Репин, П. Линьков.

Члены совета и активисты бывают на предприятиях, в колхозах, совхозах района, ведут техническую пропаганду среди населения, помогают в организации курсов механизаторов, дают методические советы преподавателям на местах. Большую работу проводит общественность в учебных заведениях. Например, в средних школах №№ 1 и 2, горном техникуме, в школе рабочей молодежи с помощью общественников многие школьники и студенты научились конструировать модели, управлять мотоциклом и автомобилем, стали спортсменами-разрядниками.

Как планирует свою работу совет клуба? План составляется, как правило, на месяц. Заседания проводятся два раза в месяц. Вопросы, которые на них рассматриваются, весьма разнообразны: качество учебной работы, контроль, планирование, организация социалистического соревнования в группах, политико-воспитательная и спортивно-массовая работа, вопросы сбережения техники, пропаганда технических знаний.

Актив нашего клуба, внимательно ознакомившись с решениями V съезда Общества, решил внести свой вклад в подготовку одного миллиона специалистов, удвоив в 1962/63 учебном году выпуск шоферов и мотоциклистов. Кроме того, совет клуба запланировал на технической базе колхозов и совхозов подготовить за это же время своими силами сто трактористов и сорок комбайнеров.

В начале будущего года мы намерены создать в районе два новых самодельных спортивно-технических клуба — на Скопинском заводе силикатного кирпича и в недавно организованном совхозе имени Чапаева.

В. РИМСКИЙ,
председатель районного комитета
ДОСААФ.

г. Скопин,
Рязанская область.

Интересно прошли соревнования по фигурному вождению мотоциклов на Скопинском стадионе «Шахтер».

На снимке: воспитанник Скопин-



СОРЕВНУЕТСЯ МОЛОДЕЖЬ

На Измайловской трассе в Москве состоялся мотокросс Куйбышевского и Тимирязевского автомотоклубов столицы. В соревнованиях участвовали также молодые гонщики первичных организаций ДОСААФ предприятий и учебных заведений других районов. На старт вышли 95 спортсменов первого, второго, третьего разрядов и новички. Гонщикам предстояло пройти свыше 10 кругов по 3 километра каждый. Трасса изобилвала крутыми поворотами. Такие условия соревнований для новичков оказались довольно сложными.

Хорошо выступили гонщики на мотоциклах класса 125 см³. Первым к финишу пришел мастер спорта В. Силуянов, второразрядник А. Кириллов завоевал второе место. Интересной была встреча женщин. Борьба за первое место разгорелась между П. Абраменко, В. Ивановой (второй разряд) и Т. Семеновской, имеющей третий разряд. Они заняли соответственно первое, второе и



В. Кононов и Н. Абрамов на дистанции.

третье места. В классе мотоциклов 350 см³ победил мастер спорта Ю. Иванов. Большой интерес у зрителей вызвал заезд на мотоциклах с колясками. Победу одержали спортсмены ЦСК. Студенты Московского физико-техни-

ческого института второразрядник В. Кононов (водитель) и колясочник Н. Абрамов (третий разряд) заняли второе место. В результате соревнований 43 спортсмена выполнили квалификационную норму.

НА СТАРТЕ—АВТОМОДЕЛИ

Центральный стадион имени В. И. Ленина в Москве становится центром автомоделейных соревнований. Правда, здесь нет еще ни стационарного корда, ни трибун для зрителей — все оборудование организаторы соревнований привозят с собой. Но после первых международных соревнований 1961 года территория стадиона все чаще превращается в арену для показа достижений самого молодого в стране вида технического спорта. И надо сказать, что это может сыграть немалую роль в популяризации автомоделизма.

В течение двух дней соревнований на первенство Москвы среди школьников и проводившейся одновременно встречи команд спортсменов зрители и болельщики плотным кольцом окружали автомоделейный корд (явление, совершенно необычное для тех, кто привык к пустым трибунам корда в Расторгуево).

Соревнования на первенство столицы явились репетицией стартов первенства РСФСР и всесоюзных соревнований по автомоделейному спорту.

Сорок моделестов-кружковцев шести московских клубов, Домов пионеров и Московской городской лаборатории автомоделейства представили свои модели технической комиссии. Восемь рекордов Москвы и рост скоростей по сравнению с прошлым годом — вот главный итог этих соревнований.

В результате двухдневных заездов командное первенство завоевали кружковцы Московского городского дома пионеров (руководитель — мастер автомоделейного спорта С. Казанков). Спортсмены Дома пионеров заняли также первое командное место и в соревнованиях взрослых. На второе место вышла хорошо подготовленная команда Первомайского районного Дома пионеров

(руководитель кружка — Н. Плащенков). Ее участники пришли с моделями, на которых стояли двигатели внутреннего сгорания, изготовленные в мастерской кружка. Это серьезно повысило их шансы на победу, так как техническая комиссия, оценивая полумакеты, начисляла по 10 дополнительных баллов за изготовление каждого моторчика. Следует отметить рост кружка клуба имени Горбунова (руководитель — мастер автомоделейного спорта А. Суханов), который вышел на третье место.

Наибольший успех в личном зачете выпал на долю воспитанника С. Казанкова — школьника И. Чуфарова. Его гоночная модель с двигателем внутреннего сгорания рабочим объемом 1,5 см³ установила четыре рекорда столицы. Заметен рост и у других учеников Казанкова — Карманова, Бохана, Герасимова.

Очень низкие результаты показаны в заездах резиномоторных и радиоуправляемых моделей.

В прошлом году журнал «За рулем» (см. № 6) писал о слабом развитии автомоделейства в столице, указывая на тот факт, что мастера плохо готовят себе смену. Соревнования явились как бы ответом на эту статью. В них приняли участие сорок моделестов. Это неплохо, если учесть, что и технические результаты, показанные многими из них, стоят на уровне лучших всесоюзных достижений. Однако показатели встречи были бы значительно лучше, если бы...

И здесь снова приходится сказать об отсутствии автомоделейного корда в Москве. Участникам соревнований негде тренироваться в запуске моделей, проверять их на корде. И это весьма отрицательно сказывается на результатах

заездов. Несмотря на рост числа участников состязаний, надо сказать, что все-таки он незначителен. Шесть команд — для столицы это мало. Московской городской автомоделейной лаборатории надо серьезно заняться подготовкой новых тренеров и руководителей кружков.

Ю. БЕХТЕРЕВ,
судья республиканской категории,
главный судья соревнований.

Один из старейших автомоделестов столицы, мастер спорта А. Суханов среди юных моделестов.

Фото В. Кулакова.



Этапы чемпионата мира

В РОВНО...

За последние годы соревнования по мотогонкам на гравевой дорожке получили у нас большое развитие. Советские спортсмены одержали ряд побед в международных товарищеских встречах. Признанием их успехов явилось решение Международной федерации мотоспорта провести в СССР два этапа чемпионата мира.

Система розыгрыша настоящего первенства несколько своеобразна. Вначале в трех зонах — английской (Англия, Австралия, Новая Зеландия), скандинавской (Швеция, Дания, Норвегия, Финляндия) и континентальной (остальные страны Европы) — проходят четвертьфиналы, полуфиналы и финалы. Затем встречаются победители скандинавской и континентальной зон, где выявляются сильнейшие спортсмены Европы и восемь участников финала первенства мира. Остальные восемь гонщиков — представители английской зоны — попадают в финал, минуя этот этап. Такие привилегии предоставлены англичанам за успехи в развитии гонок по гравевой дорожке.

Четвертьфиналы континентальной зоны состоялись в Чехословакии, Югославии, Польше и СССР.

Из 12 советских спортсменов, получивших право участвовать в чемпионате, шесть выступало в Ровно, на мототреке, построенном на общественных началах досаафовцами города.

В день встречи около 20 тысяч зрителей от отказа заполнили трибуны. Помимо советских гонщиков, приняли

старты представители Польши, Чехословакии и ГДР. Немецкие спортсмены впервые участвовали в этих соревнованиях. Поляки и чехи — основные соперники наших гонщиков. Два-три года назад победа всегда оставалась за ними.

Несмотря на то, что в Ровно не было наших сильнейших гонщиков (И. Плеханов и В. Неритов выступали в Югославии, а Б. Самородов и Ф. Шайнуров — в Чехословакии), молодежь успешно соревновалась с известными спортсменами других стран. Среди них были чехословацкие гонщики Б. Слань и Я. Вольф, поляки И. Май, Я. Сухецкий, М. Полукорд — члены сборной страны, выигравшей в прошлом году командное первенство мира.

Наши спортсмены В. Соколов и В. Трофимов вошли в восьмерку и завоевали право выступать в полуфинале.

После двадцати напряженных поединков места в четвертьфинале распределились следующим образом: 1. И. Май, 2. Б. Слань, 3. В. Трофимов, 4. Я. Вольф, 5. Л. Дробязко, 6. В. Соколов, 7. М. Полукорд, 8. А. Ворина (Польша).

Наши гости — представители Чехословакии и Польши — дали хорошую оценку четкой работе судейской коллегии, которую возглавлял председатель областного комитета ДОСААФ судья республиканской категории Ю. Корхов, один из инициаторов постройки мототрека.

А. ИПАТЕНКО,
начальник Центрального
автомобильного клуба ДОСААФ СССР.

набрал 13 очков из 15 возможных. Последующие места и право выступать в финале континентальной зоны завоевали Я. Сухецкий (Польша), Я. Вольф (ЧССР), Б. Самородов (СССР), И. Май, К. Поцейкович, Б. Рогаль (Польша) и А. Новак (ЧССР).

Наши гонщики выступили намного ниже своих возможностей. Неудачи преследовали В. Трофимова, Л. Дробязко, Ф. Шайнунова. После трех стартов у Дробязко было лишь три очка — его все время подводил мотоцикл. Шайнуров же, набрав в первых трех заездах шесть очков, в двух последних смог прибавить к ним только одно.

Видимо, наши гонщики без должной ответственности готовились к этому соревнованию. Соперники же боролись с полным напряжением сил. Показательным в этом отношении был последний заезд, в котором участвовали И. Май, Б. Рогаль и Я. Вольф. Каждый из них уже завоевал право выступать в финале, однако гонка прошла на редкость интересно и остро.

Во втором полуфинале (он проходил в Варшаве) хорошо выступил И. Плеханов.

А. ЛЕБЕДЕВ,
мастер спорта,
нештатный корреспондент
журнала «За рулем»

ДВА ИНТЕРВЬЮ «ЗА РУЛЕМ»

Любителям гравевых гонок известны результаты полуфинальных встреч, состоявшихся на стадионах Львова и Варшавы. В числе 16 финалистов девять гонщиков Польши, пять — Чехословакии и два спортсмена СССР. Успешное выступление польских гравевиков еще раз подтвердило их высокое мастерство.

Наш корреспондент попросил известного тренера Томаша Марциняка рассказать о развитии в Польше гравевого спорта и своих впечатлениях о соревнованиях.

— Популярность в стране того или иного вида спорта принято определять по зрителю, — сказал Томаш Марциняк. — «Жужель», как называют у нас гонки по гравевой дорожке, в этом отношении почти не уступает футболу. Это, разумеется, пришло не сразу. В 1928 году первая машина выехала на гравевую дорожку. С этого момента и было положено начало соревнованиям подобного рода. Скорости быстро росли, состязания гравевиков стали приобретать все большую популярность. Зрители привлекали динамичность соревнований, смелость ездовиков. Этому способствовала и простота организации состязаний: ведь любой стадион пригоден для гонок!

В 1932 году был проведен первый чемпионат Польши. С тех пор он прочно вошел в спортивный календарь страны. Число гонщиков и мотодромоу увеличивалось, многие города стали проводить свои чемпионаты.

Со временем первенство страны стало многоступенчатым. Еще до войны оно проводилось в 10 этапов: сначала только по территориальному принципу, а потом и по классам «А» и «Б», в зависимости от мастерства гонщиков.

Сейчас в Польше существует 22 спортивных клуба и каждый из них имеет свою гравевую дорожку. Несколько мотодромоу в настоящее время строятся. Такой размах определяется интересом, который вызывают соревнования у зрителя. Они позволяют клубам целиком окупать все расходы по организации соревнований, приобретению спортивной техники, приносят доход.

Многое за эти годы сделано и мотоциклистами. До недавнего времени гонщики выступали в основном на английских «Жапах». Сейчас мы создали свою модель «Фис», не уступающую, на наш взгляд, «ЭСО» и «Жапам».

...И ЛЬВОВЕ

День соревнований во Львове выдался дождливый, хмурый. Но плохая погода не удержала любителей мотоспорта. Стадион спортивного клуба армии был переполнен. Полуфинал первенства мира с участием спортсменов Польши, Чехословакии и СССР прошел в захватывающей борьбе.

К восьми победителям ровенского четвертьфинала во Львове присоединились восемь участников варшавской встречи. Кто же из них станет победителем? Чемпион СССР Б. Самородов или чемпион Европы 1960 года поляк М. Полукорд? Прогрессирующий от встречи к встрече молодой чех Я. Вольф или его старший товарищ Б. Слань?

В первом же заезде побеждает И. Май (Польша). Ему удается показать лучшее время дня: 1 минута 20 секунд. Во втором заезде Б. Самородов выигрывает у Б. Сланя. Острота поединков нарастает с каждым заездом. Перед заключительной частью гонок наибольшее количество очков набрал Я. Сухецкий, но удержать преимущества он не смог. В итоге чехословацкий гонщик Б. Слань, обладающий исключительной волей к победе, занял верховную ступеньку пьедестала почета. Он

За 34 года в Польше выросло немало гонщиков высшего класса. Из нынешнего поколения следует назвать М. Кайзера, Х. Жито, Ф. Капала, П. Волошека, С. Ткоча, И. Мая, М. Полукорда, К. Поцейковича. Все они примерно равны по силам. Известно, что в прошлом году польские спортсмены успешно выступили на командном чемпионате мира, заняв первое место.

Хорошо, что соревнования мотогонщиков по гаревым дорожкам получают распространение и в нашей стране. Думаю, что в короткий срок советские спортсмены встанут в шеренгу сильнейших. Уже сейчас вы располагаете гонщиками высокого класса. Среди них в первую очередь хочется назвать Игоря Плеханова, Бориса Самородова и Владимира Соколова.

Что следует посоветовать вашим гаревикам? — сказал в заключение Томаш Марциняк. — Смелости им, мне думается, хватает. Почти все гонщики, которых я видел (около 40 спортсменов), — бесстрашные юноши. Но успех придет к ним тогда, когда, кроме мужества и воли к победе, они полностью овладеют тактическим и техническим умением. Зрители и участники соревнований во Львове заметили, как по-разному проходили повороты поляки, чехи и советские спортсмены. Гости стремились делать это как можно ближе к бровке, по меньшему радиусу, отлично сохраняя равновесие. Советские же гонщики шли далеко от бровки, теряя драгоценные секунды. Но все это преодолимо. Следует только чаще

выступать в международных соревнованиях.

Из трех мототреков в СССР, которые я видел, мне понравились уфимский и львовский. В Ровно дорожка не отвечает общепринятым стандартам. На мой взгляд, львовский стадион спортивного клуба армии с 20-тысячными трибунами и отличной дорожкой — один из лучших в Европе.

* * *

Мастер спорта Владимир Бондарчук известен мотоспортсменам по успешным выступлениям на кроссовых трассах. Теперь он готовит спортивную смену. Недавно В. Бондарчук было присвоено звание заслуженного тренера УССР. Он один из инициаторов развития гаревого мотоспорта во Львове.

— Мысль организовать мотосоревнования на гаревой дорожке зародилась у нас давно, — говорит Владимир Бондарчук. — И в 1958 году мы решили попробовать свои силы в этом виде спорта. Участники выехали на дорожку на своих трехсотпятидесятикубовых «Ижах». Сейчас у нас в секции гаревого мотоспорта 20 спортсменов, и мы собираемся открыть специальное отделение по подготовке гонщиков при молодежной спортивной школе.

Первое время у нас не было техники. Лишь в 1960 году мы получили пер-

вый специальный мотоцикл для гаревых гонок. К тому же мало кто верил, что этот вид спорта может развиваться на полной самоокупаемости. Теперь положение изменилось. Видя, что в зрелищном отношении мотогонки не уступают футболу, спортивные руководители пошли навстречу. Благодаря этому мы оборудовали в городе гаревую дорожку в соответствии с международными требованиями. Построили деревянные бортики из еловых пород дерева (бук рассыхается) высотой примерно 100—105 см и длиной немногим более 500 метров. Затраты на это составили всего 700 рублей.

Не представило большого труда и переоборудовать легкоатлетическую гаревую дорожку. Поверх нее был положен дополнительный слой гари в 5—10 см и плотно укатан. Занято этой работой было 15—20 человек в течение 12—15 часов. Столько же времени затрачивается и на то, чтобы дорожку для мотогонок снова превратить в легкоатлетическую. Кстати, в этой работе, как правило, принимают участие сами спортсмены.

Об этом я говорю не случайно. Пусть и в других городах предоставляют стадионы во временное пользование мотоспортсменам. Гаревая дорожка нисколько от этого не страдает, а польза и интерес — огромны.

Нам теперь не требуется пропагандировать гаревый мотоспорт. Заявки более чем на сто тысяч билетов на полуфинал континентальной зоны — лучшее тому подтверждение.



Десятый этап чемпионата мира по мотокроссу. На снимке: старт участников гонки. Фото А. Канашевича.

Пятнадцатая



Участники соревнований на таллинской трассе.

15 лет назад на таллинской трассе Питрита, хорошо известной теперь любителям мотоспорта не только в СССР, но и за рубежом, впервые взвился флаг первенства страны по шоссейно-кольцевым гонкам.

Тем, кто видел тогда эти соревнования и аплодировал первым чемпионам, наверно, трудно было представить, как далеко могут шагнуть скорости через 15 лет. Победитель первенства 1947 года в классе мотоциклов 125 см³ показал среднюю скорость 72,16 км/час. Теперь на машинах этой кубатуры гонщики развивают до 108 км/час. Столь же разительные перемены произошли и в других классах машин. Первый чемпион страны на мотоциклах с рабочим объемом двигателя 350 см³ прошел дистанцию со средней скоростью 82,19 км/час. Ныне же для таких машин и 125 км/час не предел.

Пятнадцатилетняя история кольцевых гонок — это история неустанных поисков новых резервов скоростей, напряженного труда конструкторов, гонщиков, механиков.

Прошедшее первенство 1962 года в этом отношении было примечательно. Зрители увидели немало новых моделей — гоночные машины класса 125 и 175 см³, созданные в Центральном конструкторско-экспериментальном бюро мотоцикlostроения. До сих пор скоростные показатели мотоциклов класса 175 см³, признанного недавно международным, были у нас ниже результатов, достигнутых на машинах 125 см³. Сейчас наметился заметный сдвиг. На мотоцикле С-175 мастер спорта В. Катомин прошел «лучший круг» в Таллине со скоростью 108,6 км/час.

Первенство в этом году, как и в прошлом, разыгрывалось в двух груп-

пах — А (специальные гоночные машины) и Б (спортивные на базе дорожных). И если в первой группе решающее значение имело качество заводского изготовления машины, то во второй успех зависел от подготовки ее самим спортсменом. Хорошо себя проявил в этом отношении рижский мастер спорта К. Ошинь. Отличная подготовка мотоциклов дала ему неоспоримые преимущества над опытными соперниками. В результате, выступая по группе Б в двух классах — на мотоциклах ИЖ-350 и М-1Э, он стал дважды чемпионом страны. Этого почетного звания добилась и его супруга В. Ошинья, ставшая чемпионкой страны среди женщин.

«Лучший круг» был пройден К. Ошиным на мотоцикле класса 350 см³ со скоростью 110,5 км/час. Рижанин применил трехканальную продувку цилиндра и смог удачно подобрать отношения в коробке передач.

Минувшее первенство продемонстрировало дальнейший рост мастерства участников кольцевых гонок. Успешно справился с трудностями трассы заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов. С большим отрывом от соперников он закончил дистанцию в классе 250 см³ (группа А) и завоевал звание чемпиона СССР.

Взросшее мастерство показали мастера спорта Э. Кийса и А. Равальдини. Первый из них стал чемпионом страны в классе мотоциклов до 350 см³.

Среди участников заездов на мотоциклах класса до 500 см³ с колясками порадовали ирбитские перворазрядники Г. Вартаньян и В. Каржавин. Они завоевали звание чемпионов страны.

Однако это был единственный успех заводских спортсменов. В первенстве 1962 года, как и в прошлом году, боль-

А. СИЛКИН,
зам. главного судьи соревнований,
заслуженный мастер спорта

шинство машин ирбитских и ижевских гонщиков не закончило дистанцию. И это не случайно.

Работа над перспективными моделями для кольцевых гонок ведется на заводах чрезвычайно медленно. Больше того, минский и киевский заводы, а также завод Владимирского совнархоза не наладили производство таких машин. Отсутствие новых мотоциклов вынуждает участников потовить к старту устаревшие машины.

Очевидно, при обсуждении Положения о первенстве страны на 1963 год Федерация мотоциклетного спорта должна рассмотреть вопрос о целесообразности включения в соревнования пончиков на устаревших мотоциклах, таких, как М-76 и другие.

По установившейся традиции, первенство этого года проходило в два этапа — на трассах Тарту и Таллина. Организационные комитеты по проведению соревнований — их возглавляли председатели городских Советов депутатов трудящихся Ю. Ундуск и Х. Сизаск — сделали все возможное, чтобы гонки превратились в большой спортивный праздник. Погожие дни, безупречная работа судейских коллегий также способствовали этому. И не вина организаторов и судей, что часть программы праздника оказалась скучной из-за малого количества участников.

Речь идет о гонках на специальных мотоциклах в группе А. Победители здесь были, по существу, известны заранее, звание чемпиона практически оспаривали три человека, без какого-либо спортивного соперничества на трассе. Между тем именно им были вручены золотые, серебряные и бронзовые медали. Справедливо ли это? Справедливо ли, что медали — высшее отличие в спорте — получают без настоящей борьбы? Не правильнее ли будет награждение медалями проводить в группе Б, где в заездах на серийных машинах класса 350 см³ участвовало более тридцати человек? И хотя скорости их были ниже, чем в группе А, именно здесь зрители увидели захватывающие поединки.

Принимая решение о присуждении медалей за победу в группе быстходных машин, Федерация стремилась поощрить мастеров, ведущих борьбу на более высоких скоростях. Но из-за малочисленности состава участников (это объясняется недостатком машин) борьбы не получилось. Поэтому, на наш взгляд, в Положение о шоссейно-кольцевых гонках необходимо внести

кольцевая

поправку: медали в группе А могут присваиваться только в том случае, если число участников здесь будет не менее 15. Правильным было бы также вручать медали победителям в обеих группах, что пойдет на пользу нашему мотоспорту.

У нас очень любят мотоспорт и с уважением относятся к мотоспортсменам. К сожалению, в большой семье спортсменов еще находятся отдельные люди, которые не дорожат этим уважением и позорят высокое звание мастеров спорта. Речь идет в данном случае о ленинградских гонщиках Г. Шартухе и А. Васине. Видимо, успех на первом этапе в Тарту вскружил им голову, и они возомнили, что победителям все дозволено. Находясь на сборе участников первенства Союза в Таллине, дружки напились и отправились кататься на мотоцикле. Работники городской автоинспекции задержали пьяных водителей. За поступок, позорящий звание советского спортсмена, судейская коллегия не допустила Васина и Шартуха к соревнованиям в Таллине и аннулировала их результаты в первом туре. Осудив недостойный поступок ленинградских гонщиков, судейская коллегия ходатайствовала перед Федерацией мотоциклетного спорта о строгом наказании Г. Шартуха и А. Васина.

РЕЗУЛЬТАТЫ первенства СССР 1962 года по шоссейно-кольцевым мотогонкам Тарту — Таллин

Класс и группа мотоциклов	Победители первенства	1-й этап		2-й этап	
		средняя скорость, км/час	скорость лучшего круга, км/час	средняя скорость, км/час	скорость лучшего круга, км/час
125 см ³ (женщины)	ОШИНЯ В.	102,55	104,40	93,93	95,40
125 см ³ «Б»	ОШИНЬ К.	102,48	105,10	94,06	96,10
125 см ³ «А»	БЕНЬКИС И.	111,62	113,60	101,09	103,10
175 см ³	ЮДИН Б.	106,94	109,60	99,08	102,20
250 см ³	СЕВОСТЬЯНОВ Н.	129,78	133,00	116,55	119,80
350 см ³ «Б»	ОШИНЬ К.	117,76	123,50	108,74	110,50
350 см ³ «А»	КИЙСА Э.	134,63	137,70	120,38	123,50
500 см ³	ИВАНОВ Б.	128,70	131,90	113,89	116,40
500 см ³ с колясками	ВАРТАНЬЯН Г. КАРЖАВИН В.	112,85	117,00	96,50	99,30
Свыше 500 см ³ с колясками	РАУТЕНФЕЛЬД А. ИВАНОВ В.	119,00	124,50	104,40	108,60

ПО ФИНСКИМ ТРАССАМ

Удачно выступили заслуженные мастера спорта Н. Севостьянов и В. Пылаев на международных шоссейно-кольцевых гонках в Финляндии в прошлом году. Тогда в Хельсинки Н. Севостьянов занял третье место, показав время 27 минут 12,7 секунды, а в Турку одержал убедительную победу, побив рекорд трассы, установленный в 1960 году англичанином Фербрахом на мотоцикле «Нортон». В. Пылаев был вторым.

В этом году наши спортсмены вновь вышли на старт таких соревнований. Вместе с Н. Севостьяновым и В. Пылаевым выступал прогрессирующий от встречи к встрече мастер спорта Э. Кийса из Эстонии.

Все наши участники выступали на отечественных мотоциклах С-360 (класс 350 см³) конструкции ЦКЭБ мотоцикlostроения, которые по своим техническим данным стоят в ряду лучших в мире. Их техническая характеристика: мощность двигателя — более 50 л. с. при 10 250 об./мин.; литровая мощность — 146 л. с.; максимальная скорость — более 200 км/час; коробка передач шестиступенчатая.

Первые соревнования состоялись на трассе Элентархане в Хельсинки. Дистанция, как и в прошлом году, была 50 км (25 кругов). Для прохождения трассы на высокой скорости от гонщика требовалось высокое мастерство, так как более 2/3 круга — это резкие повороты с подъемами и спусками при очень коротких прямых участках. Во время движения часто приходилось переключать передачи, когда машина находилась в наклонном положении.

В этом году соревнования собрали необычайно сильный состав гонщиков из девяти стран — Англии, Австрии, Канады, Новой Зеландии, Чехослова-

кии, Швеции, Южной Родезии, Финляндии и Советского Союза. Кроме чемпиона мира 1961 года Г. Хокинга, здесь присутствовали все лучшие спортсмены мира, выступающие в классе 350 см³. Среди других в состязаниях участвовали известные чехословацкие мастера Ф. Счастный и Г. Хавел, занимавшие соответственно второе и третье места на чемпионате мира 1961 года, прошлогодний победитель гонки Т. Робинсон из Южной Родезии, П. Павсон из Новой Зеландии, австрийцы Б. Шнейдер и Л. Рихтер, англичане Р. Фиттон и Л. Ионг и другие.

Со старта первым ушел Ф. Счастный и за ним вплотную Э. Кийса.

Первый круг гонщики закончили в таком порядке: Счастный, Кийса, Робинсон, Шнейдер и Севостьянов. На втором круге Севостьянов переместился на третье место, а Кийса — на пятое.

В упорной борьбе первым линию финиша пересек Ф. Счастный (25 мин. 41,7 сек.), вторым был Б. Шнейдер (25 мин. 43,8 сек.), третьим канадец М. Дафф (25 мин. 46,2 сек.), четвертым Н. Севостьянов (26 мин. 08,9 сек.). Э. Кийса занял седьмое место со временем 26 мин. 43,5 сек. Второй призер прошлогодних соревнований Л. Рихтер был восьмым. Неудачно выступил В. Пылаев: он был семнадцатым.

Первые четыре участника показали лучшее время, чем прошлогодний победитель гонок.

Второе выступление наших спортсменов состоялось в Турку на трассе Руйс-салон. Соревнования в классе 350 см³ проходили под дождем. Спортсмены Австрии, Канады и Южной Родезии в них не участвовали.

Со старта здесь опять первым ушел Ф. Счастный, за ним Э. Кийса. Но на втором круге гонки возглавил Н. Се-

востьянов. Не уступив лидерства до конца, он во второй раз выиграл соревнования на этой трассе. 12 кругов из двадцати Э. Кийса шел вторым, но двигатель его начал работать с перебоями, и он отошел на шестое место. Второе место занял финский гонщик Т. Леппо, третье — В. Пылаев.

Наши спортсмены второй раз одержали убедительную победу в Турку. В ходе двух соревнований советские гонщики заняли пять призовых мест. Эти результаты не могут не радовать. И все же этот успех далек от тех возможностей, которыми располагают спортсмены, имея такие замечательные мотоциклы, как С-360. Что же мешает им добиться больших успехов? Прежде всего слабая техника прохождения поворотов. На преодоление виражей гонщики затрачивают много времени. Чтобы устранить этот недостаток, необходимо чаще выступать в соревнованиях на различных трассах, встречаться с сильными соперниками.

К. МАТЮШИН,
заслуженный мастер спорта,
тренер команды.

На шоссейно-кольцевой трассе Элентархане в Хельсинки. Заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов (№ 8) обходит английского гонщика Р. Фиттона.



ПРИГЛАШЕНИЕ... С НЕБА

У съезд ДОСААФ призвал комитеты Общества, федерации, секции и клубы добиваться массовости в военно-прикладных видах спорта и увеличить к 1966 году число членов ДОСААФ, регулярно занимающихся в спортивных секциях, не менее чем вдвое.

Большим резервом роста рядов спортсменов является многотысячная армия мотолюбителей. Миллионы советских людей имеют собственные мотоциклы и мотороллеры, мопеды и мотовелосипеды. Но до сих пор их редко привлекают к занятиям спортом. Между тем многие из них при правильной организации дела могут стать участниками различных соревнований. В этом, в частности, убеждает опыт досафовцев Латвии, о котором рассказано в публикуемой ниже корреспонденции.

Второй Швейцарией называют живописный уголок Латвии близ Сигулды. Ничто не нарушает здесь тишины, кроме треска моторов, который все чаще раздается в ее окрестностях. Обычно пустынные, они становятся во время соревнований особенно шумными, оживленными. Масса народа съезжается сюда из соседних городов и поселков. В один из воскресных дней трасса выглядела несколько необычно. Зрители увидели на старте пеструю технику — мотоциклы К-125, мотороллеры «Вятка» и «Тула», мотовелосипеды. Около ста спортсменов решили помериться силами в шоссейных гонках.

Это было соревнование на личных мотоциклах. Такие состязания в Латвии проводятся часто. Желающих участвовать так много, что организаторы не могут подчас принять все заявки. Истоки такой массовости не столько в традиционной любви населения к мотоспорту, которая передается «по наследству», сколько в умении заинтересовать владельцев мотоциклов и мотороллеров, привить вкус к спорту смелых.

Спортсмен живет в каждом мотолюбителе. Пожалуй, нет такого мотоциклиста, который не мечтал бы в совершенстве постигнуть искусство вождения

Участники мотокросса, организованного Бьеринским самостоятельным автомотоклубом, проходят трудный участок трассы.



машины. Но не каждый сознает, что верный путь к овладению мастерством лежит через спорт. Значит, надо это разъяснить всем мотолюбителям, решили активисты Общества.

Организуя состязания, работники самостоятельных автомотоклубов и комитетов ДОСААФ республики стремятся использовать самые разнообразные формы пропаганды. Обычно за несколько дней в многотиражных и городских газетах публикуются сообщения о предстоящих соревнованиях. О том же напоминают дикторы республиканского радио. Еще более подробную информацию передают радиоузлы крупных заводов, фабрик. А накануне по телевидению показывают наиболее интересные эпизоды из состоявшихся ранее кроссов, шоссейно-кольцевых гонок.

Изданные большими тиражами программы можно приобрести не только на трассе, но и заранее — в автомотоклубах, первичных организациях ДОСААФ крупных предприятий, наконец, в киосках «Союзпечати». Составители их не ограничиваются беглым перечислением сведений об условиях соревнований и участниках. В программах вы всегда найдете рассказ об истории мотоспорта, о правилах состязаний. Здесь публикуют также биографии гонщиков, их портреты, а порой и зарисовки из жизни спортсменов. Статьи написаны живо, увлекательно, и их всегда с удовольствием читают зрители.

Ну и, конечно, афиши, расклеенные по всему городу, — яркие, броские, интересно оформленные.

Но вот соревнования закончились. Почти каждая городская газета дает о них отчет или в крайнем случае информацию. Через несколько дней перипетии спортивной борьбы можно еще раз увидеть... в кино.

Хорошо продуманная пропаганда не только привлекает на трассу массу зрителей, она позволяет добиться самоокупаемости соревнований.

Как правило, с азами мотоспорта в Латвии знакомят на фигурном вождении мотоцикла. Могут возразить, что эти состязания не так просты для начинающих. Все дело в том, как их организовать. Новички выполняют самые простые упражнения. В Тукуме мы наблюдали такие соревнования, кото-

Мотоспорту все возрасты покорны ☆ Ветераны на трассе соревнований ☆ Пропаганда спорта — залог самоокупаемости ☆ Шоссейные гонки на мотороллерах и мопедах ☆ Мотоциклетные шины — приз победителю ☆ Кросс на облегченной трассе ☆ Мастерские и моечные установки — к услугам мотоциклистов

рые проводил самостоятельный автомотоклуб при райкоме ДОСААФ. Участники только что получили удостоверения на право самостоятельного управления мотоциклом и довольно успешно выполняли программу. Те, кто не имел своих мотоциклов, выступали на клубных. Соревнования выпускников мотокурсов стали доброй традицией в общественных автомотоклубах Елгавы, Огре, Риги и других городов.

Часто проводятся в Латвии массовые поездки на мотоциклах, мотороллерах и мопедах по достопримечательным местам республики. Эти туристские пробеги с элементами спортивных состязаний являются своего рода мотоциклетными ралли. В такие увлекательные поездки обычно отправляется молодежь. Мотоциклисты знают, что они интересно проведут воскресный день, хорошо отдохнут. А организаторы уверены: их усилия не пропадут даром — новички сделают первые шаги в мотоспорте.

Больше всего, пожалуй, привлекают мотолюбителей шоссейные гонки. Их проводят в Латвии регулярно, причем не только на мотоциклах, но и на мотороллерах, мопедах и мотовелосипедах. Каждое такое соревнование обычно выливается в большой праздник, собирающий много зрителей.

— Чтобы привлечь к состязаниям владельцев машин, — рассказывал нам председатель совета Бьеринского общественного автомотоклуба А. Бриедис, — требуется затратить не так много усилий. Нужно прежде всего широко информировать население о предстоящих соревнованиях, подобрать приемлемую трассу гонок. А главное — провести затем тренировку и проинструктировать начинающих спортсменов. Что же касается самих участников, то их бывает достаточно.

Зачет в шоссейных гонках для мотоциклов, мотороллеров, мопедов и мотобусов разделенный. Соревнования в Сигулде, например, были с общим стартом, но время прохождения дистанции учитывалось по типам и классам машин.

И, наконец, мотокросс. Он особенно популярен среди сельских мотолюбителей. Чтобы привлечь молодежь к мотоспорту, в республике устраивают межрайонные соревнования. Вместе с гонщиками, имеющими опыт, выступают и новички на своих машинах. Зачет для них ведут раздельный. Так же поступают, когда в состязаниях участвуют одновременно сельские и городские спортсмены.

Организуя кроссы для новичков, большое внимание уделяют правильному подбору трассы. Она должна быть небольшой, с минимальным числом кругов и, конечно, облегченной, без труднопроходимых препятствий, крутых подъемов, извилистых поворотов. Трассу размечают так, чтобы препятствия находились друг от друга на значительном расстоянии. Усложняют условия постепенно. Словом, делают все, чтобы не отпугнуть начинающих спортсменов и не отбить у них охоту в будущем выступать в соревнованиях.

Спортивная общественность Латвии постоянно привлекает любителей вкуса к соревнованиям. В этом проявляется много инициативы и выдумки.

В Риге есть общественный мотолюбительский клуб. Не располагая спортивным инвентарем, он привлекает к работе любителей, имеющих свои мотоциклы. Это как бы начальная школа спортсменов. По этому примеру следовало бы создать такие клубы или секции при районных комитетах ДОСААФ и в других городах страны. Тут есть о чем подумать руководителям организаций Общества, особенно тем, которые ссылаются на невозможность развития спорта среди владельцев мотоциклов.

Многие молодые мотоциклисты не хотят участвовать в соревнованиях, в частности кроссах, из-за боязни поломать машину. Где ее потом отремонтировать? В Латвии этого вопроса, как правило, не возникает. При многих автомотолюбительских созданы мастерские. Там могут обслуживать и ремонтировать мотоциклы как гонщики, так и мотолюбители.

Кроме того, организаторы соревнований стремятся поощрить начинающих спортсменов. В качестве призов здесь нередко бывают мотоциклетные шины и дефицитные детали.

И еще одна особенность развития мотоспорта в Латвии — преемственность. Если посмотреть, за счет кого пополняют свои ряды спортсмены, то можно увидеть среди них людей разного возраста, разных профессий. Но главный резерв — это школьники, учащаяся молодежь. В латвийских мотолюбительских клубах они всегда желанные гости в гаражах, мастерских. Взрослые показывают любознательным мальчишкам все, что их интересует, охотно беседуют с ними.

Так, приобщаясь к мотоциклетному спорту с юных лет, спортсмены не расстаются с ним всю жизнь. В Латвии часто проводят соревнования ветеранов по шоссейно-кольцевым гонкам. В них участвуют спортсмены разных поколений. Рихард Гольдшмит, например, родился в 1896 году, а Арвид Атарсу

СТО- ТЫСЯЧНАЯ «ВЯТКА»



Пожалуй, нет такого уголка в нашей стране, где бы не знали мотороллер «Вятку». За удобство и надежность, хорошую проходимость и комфортабельность его полюбили люди самых различных возрастов и профессий.

Пять лет назад были собраны первые 10 машин, а в этом году с конвейера завода сошел 100-тысячный мотороллер.

Нынешний роллер во многом отличается от первых машин, предназначавшихся в основном для езды по благоустроенным дорогам. Заводские конструкторы немало потрудились над тем, чтобы увеличить мощность двигателя, продлить срок службы рамы, усовершенствовать амортизаторы и электрооборудование.

В 1959 году был успешно проведен пробег на мотороллерах протяженностью 12 000 километров от Кирова до Урала. Он показал, что «Вятка» — не только городская машина.

«Вятки» стали участниками и спортивных состязаний. «Мотороллеры! На старт!» — такая команда впервые прозвучала в 1960 году в Курске. В том же году заводские спортсмены стали победителями первого российского мотороллерного чемпионата. А недавно приняли участие в VII всесоюзных многодневных соревнованиях и выиграли главный приз — «Заводской марки».

С «Вяткой» знакомы не только советские люди. Эта машина экспонировалась на многих промышленных выставках — в Лейпциге, Измире, Коломбо, Будапеште, Джакарте, Каире, Рио-де-Жанейро, Дамаске, Кабуле, Познани, Сант-Яго, Хельсинки, Стокгольме, Лондоне, Брно и в других городах.

Скоро с конвейера сойдут первые образцы «Вятки-2».

Е. ПОПУГАЕВ.

г. Вятские Поляны.

53 года. Но руль мотоцикла они по-прежнему твердо держат в руках.

Мотоспортом могут заниматься люди всех возрастов — в этом убеждает опыт латвийских активистов оборонного Общества. Он опровергает распространенное еще среди многих руководителей автомотолюбительских и организаций ДОСААФ мнение о том, что нельзя приобщить к мотоспорту широкие круги владельцев машин. Этот опыт учит, как сделать соревнования подлинно массовыми. Вот почему он достоин подражания и широкого распространения.

* * *

Ну, а приглашение с неба? Его мы получили накануне отъезда из Риги. В открытые окна нашей машины ветром

занесло листовку. Вначале мы недоумевали, откуда она взялась. Потом выяснилось, что листовки разбрасывали по улицам города с учебно-тренировочного самолета ЯК-12. В них было написано: «Уважаемый товарищ! Завтра на Рижском кольце состоится шоссейно-кольцевая мотогонка. Вас ждет захватывающая борьба прославленных гонщиков. Посетите эти интересные соревнования».

Трудно отказаться от соблазна и не посмотреть мотогонки, получив такое приглашение.

Н. ВАСИЛЬЕВ,
наш спец. корр.

Рига — Огре — Тукум — Елгава — Сигулда.

ПОДВЕСКА КОЛЕС И ШИНЫ НОВОЙ «ВОЛГИ»

«Волга» модели 1962 года. В конструкцию этого автомобиля введен ряд новых элементов и модернизированы узлы, вкратце описанных в журнале «За рулем» № 4 за 1962 год. Более подробно о том, что сделано для повышения срока службы подвески и снижения износа шин, рассказывается в публикуемой статье ведущего конструктора Горьковского автозавода Н. Юшманова.

Инженер Н. ЮШМАНОВ,
лауреат Государственной премии

С первого квартала 1962 г. Горьковский автозавод выпускает автомобили «Волга» с телескопическими амортизаторами. Передняя подвеска, снабженная такими амортизаторами, показана на рис. 1. Они установлены в пружине подвески. В нижний конец амортизатора запрессован резиновый шарнир 10, ось которого прикреплена двумя болтами к опорной чашке пружины. Верхний конец штока присоединен через резиновые подушки 6 к кронштейну 7, последний вместе с осью 5 верхних рычагов закреплен на поперечине.

Амортизатор можно легко снять с автомобиля, не нарушая углов установки передних колес. Когда его ставят на место, нужно стягивать подушки 6 гайкой так, чтобы отверстие под шплинт совпадало с одной из ее прорезей.

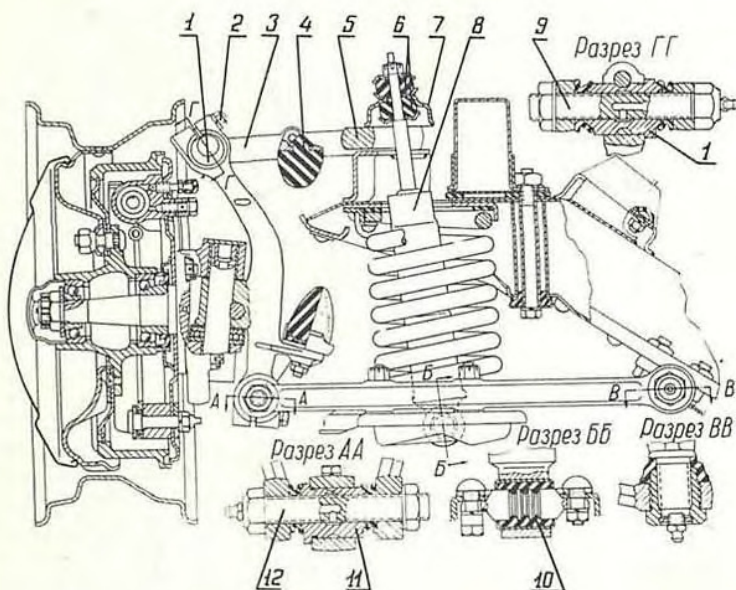
Задние амортизаторы 5 (рис. 2) размещены наклонно за задним мостом автомобиля. От передних они отличаются длиной и наличием кожуха, защищающего шток от грязи и повреждений. Нижний конец амортизатора соединен с накладкой 11 рессоры посредством двух конических резиновых втулок 10. Верхний конец штока прикреплен через резиновые подушки 4 к кронштейну 1, прикрепленному к полу, который в этих местах усилен поперечиной.

Передние и задние амортизаторы — гидравлические, двойного действия. В качестве рабочей жидкости в них используется веретенное масло АУ. В передний амортизатор заливают 140 см³ масла, в задний — 230 см³.

Телескопические амортизаторы достаточно надежны и долговечны. Снимать их с автомобиля и разбирать следует только в случае потери работоспособности, когда колебания передней или задней части автомобиля гасятся недостаточно быстро, или при подтекании масла.

Рис. 1. Передняя подвеска:

1 — верхняя эксцентриковая втулка; 2 — гайка клеммового зажима втулки; 3 — верхние рычаги; 4 — буфер хода отдачи; 5 — ось верхних рычагов; 6 — резиновые подушки верхнего крепления амортизатора; 7 — кронштейн амортизатора; 8 — амортизатор; 9 — верхний резьбовой палец; 10 — нижний резиновый шарнир; 11 — нижняя эксцентриковая втулка; 12 — нижний резьбовой палец.



В первые месяцы эксплуатации автомобилей «Волга» модели 1962 года выявлен преждевременный износ штока передних телескопических амортизаторов и потеря ими работоспособности вследствие попадания грязи из-под крыла в зазор между лонжероном рамы и верхним креплением. Для устранения этого дефекта можно рекомендовать применение резинового колпака (рис. 3), который в ближайшее время будет устанавливаться заводом на все новые автомобили. Его надевают на верхний конец штока и зажимают между нижней подушкой и кронштейном 7 (рис. 1). Срок службы передних амортизаторов, имеющих защитные колпаки, значительно увеличивается. Горьковский автозавод принял и другие меры для повышения долговечности передней подвески и снижения износа шин передних колес.

Чтобы избежать изгиба поперечины, приводящего к нарушению развала и схождения колес, в конструкцию введен усилитель. Он установлен в средней части поперечины, где, по данным испытаний, возникают наибольшие напряжения и деформации. Запас регулировки развала колес увеличен на 1°20'. Для этой цели в верхней головке стойки устанавливается вторая эксцентриковая втулка 1 (такая же, как и нижняя втулка 11). Все это обеспечивает нормальную регулировку развала колес на весь период эксплуатации автомобиля «Волга» без правки деталей, установки клиньев под амортизаторы (рычажные), что часто приходилось делать на «Волге», выпускавшейся до 1962 года.

Для повышения срока службы резьбовых пальцев 9 и 12, втулок 11 и 1 зазор в их сопряжении уменьшен на 0,25 мм за счет изменения среднего диаметра резьбы на втулках с 16,626±0,125 до 16,378±0,159 мм.

Некоторые водители неправы, полагая, что эти зазоры, ощущаемые на автомобиле с вывешенными колесами, вызывают стук при движении, снижают устойчивость и увеличивают износ шин. Они необходимы для прохода смазки и компенсации возможных перекосов при регулировке угла продольного наклона шкворня. Под нагрузкой зазоры выбираются, о чем свидетельствует односторонний износ пальцев. Поэтому даже при большой их величине они не влияют на срок службы шин и устойчивость автомобиля.

Испытания, проведенные на Горьковском автозаводе, показали, что максимальный зазор в указанных выше сопряжениях не должен быть больше 1,2 мм; он уменьшается, а дол-

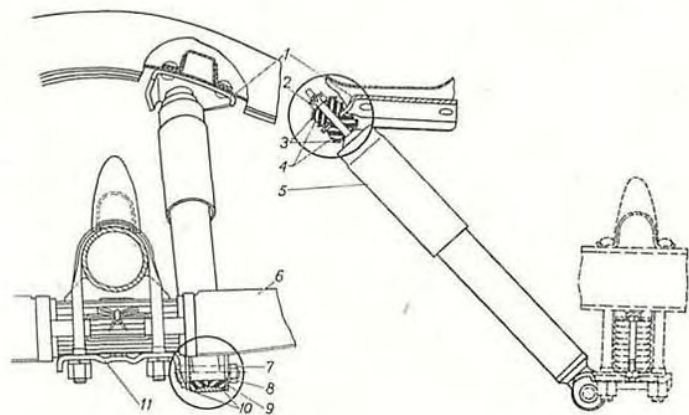


Рис. 2. Установка задних амортизаторов:

1 — кронштейн; 2 — гайка; 3 — чашки подушек; 4 — резиновые подушки; 5 — амортизатор; 6 — рессора; 7 — гайка; 8 — палец; 9 — шайба; 10 — конические резиновые втулки; 11 — полка рессоры.

говечность резьбовых пальцев значительно повышается, если их повернуть в сторону действующих усилий неработавшей стороной. Для этого нужно вывернуть палец и установить под его головку шайбу толщиной 0,7—0,9 мм.

Новая передняя подвеска с телескопическими амортизаторами полностью взаимозаменяема со старой подвеской и может быть установлена на автомобиле «Волга» прежних выпусков. Стойки с двумя эксцентриковыми втулками тоже можно применять на передней подвеске старой конструкции, но установить на старую подвеску одни телескопические амортизаторы нельзя. Для этого потребовалось бы заменить поперечину, опорные чашки пружины, верхние рычаги и другие детали, то есть практически полностью заменить всю подвеску.

Развал и угол продольного наклона шкворня теперь регулируется как верхней, так и нижней эксцентриковой втулкой. Первоначально рекомендуется делать это, пользуясь нижней втулкой. Когда же запасы регулировки с ее помощью будут исчерпаны, можно регулировать верхней втулкой. Однако следует помнить, что такая регулировка вызывает обратные действия. Поворот нижней втулки по часовой стрелке (если смотреть спереди) уменьшает угол продольного наклона шкворня на $0^{\circ}35'$ за каждый оборот, а верхней втулки по часовой стрелке увеличивает этот угол на ту же величину.

Наибольший угол регулировки развала нижней или верхней втулкой при вращении ее на пол-оборота от максимума до минимума равен $1^{\circ}20'$, а суммарный запас регулировки — $2^{\circ}40'$. Регулируя развал нижней втулкой, необходимо перемещать головку стойки к середине автомобиля, а при вращении верхней втулки — наоборот, удалять головку стойки от середины.

Углы установки передних колес удобнее регулировать без нагрузки, но при этом следует учитывать, что значения углов без нагрузки и под нагрузкой несколько различаются. При регулировке углов установки передних колес автомобилей «Волга» следует поэтому руководствоваться таблицей 1.

Таблица 1

Параметры	Значения	
	без нагрузки	с нагрузкой*
Развал колес	от $+0^{\circ}20'$ до $-0^{\circ}40'$	от $+0^{\circ}30'$ до $-0^{\circ}30'$
Разница в значениях развала для правого и левого колес	не более $0^{\circ}30'$	не более $0^{\circ}30'$
Угол наклона нижнего конца шкворня вперед или назад	от $+0^{\circ}30'$ до $-1^{\circ}30'$	от $+1^{\circ}$ до -1°
Разница в значениях угла наклона шкворня для правого и левого колес	не более $0^{\circ}30'$	не более $0^{\circ}30'$
Схождение колес: при замере по шинам	$1,5 \div 3,0$ мм	—
при замере по ободам	$0,8 \div 1,5$ мм	—
Наибольший угол поворота внутреннего колеса в каждую сторону	$31 \div 32^{\circ}$	—

* Нагрузка — пять человек или груз 150 кг на переднем и 225 кг на заднем сиденье.

На многих автомобилях «Волга» раннего выпуска, имеющих большой пробег, не удается отрегулировать развал в рекомендуемых пределах. При отрицательных значениях развала до -2° можно существенно снизить износ протектора шин передних колес, изменив регулировку схождения. По данным испытаний, проведенных на Горьковском автозаводе, в этих случаях вместо обычного схождения колес следует устанавливать расхождение согласно таблице 2.

Таблица 2

Развал	Расхождение
-1°	От -1 до -3 мм
$-1^{\circ}30'$	От $-2,5$ до $-4,5$ мм
-2°	От -4 до -6 мм

Развал колес правой и левой стороны должен быть одинаковым. Разница между ними более $0^{\circ}30'$ неизбежно приведет к повышенному износу шин. Если эксцентриковыми втулками выровнять развал с правой и левой стороны не удастся, то рекомендуется поменять местами пружины подвески или заменить осевшую пружину.

Чем вызывается повышенный износ шин? Обычно нарушением правил их эксплуатации или ненормальностями в работе

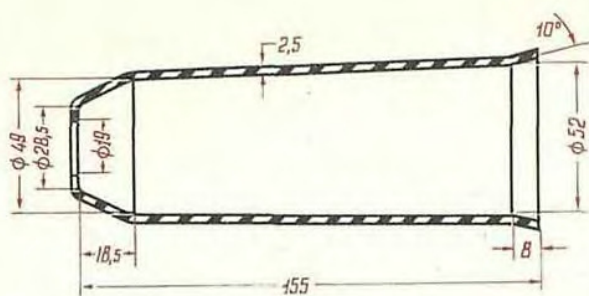


Рис. 3. Защитный резиновый колпак переднего амортизатора.

узлов автомобиля. По характеру износа протектора можно безошибочно определить подлинную причину износа.

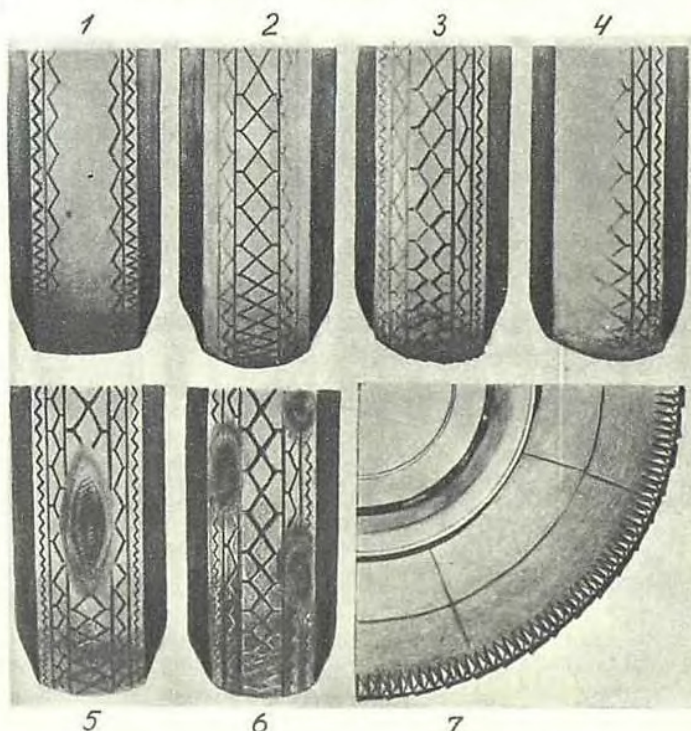
На рисунке 4 показан, например, износ шины 1, вызванный продолжительной ездой с повышенным внутренним давлением, и износ 2, появившийся в результате эксплуатации шины с пониженным давлением. Скругленные кромки с одной стороны рисунка протектора шины 3 и острые с другой объясняются неправильной регулировкой схождения колес. При больших отклонениях от рекомендуемых величин ($10-15$ мм) шины могут выйти из строя после пробега менее чем на 3000 км. Протектор шины 4 имеет неравномерный износ вследствие ненормального развала. Особенно резко это проявляется при значительной разнице в развале правого и левого колес. Одна или две «лысины», подобные той, которая показана на шине 5, появляются в результате повышенного биения тормозного барабана. Причиной их может быть также и резкое (аварийное) торможение на большой скорости.

Пятнистый износ протектора обычно возникает на правой передней шине 6 от качки в маятниковом рычаге рулевой трапеции. Он появляется также при неисправности передних амортизаторов и грубом нарушении балансировки колес.

Характерные скругления передних (по контакту шины с дорогой) кромок рисунка протектора и острые пилообразные задние кромки 7 наблюдаются только на передних шинах с ромбическим рисунком протектора. Такой износ является результатом торможения. При быстрой езде с частыми интенсивными торможениями он увеличивается. Однако и при нормальной эксплуатации его не удастся избежать полностью. Единственное средство выравнивания износа — перестановка колес через каждые 3000 км пробега.

Ярославский шинный завод уже приступил к выпуску шин 6,70—15 модели Я-144 с так называемым автострадным рисунком протектора (с кольцевыми канавками типа «змейка»). Они не подвержены гребенчатому износу. Испытания показали, что по износостойкости протектора эти шины на 40—50% превосходят шины с ромбическим рисунком.

Рис. 4. Характерные виды износа шин автомобиля «Волга».



Советы бывалых БУКСИРНАЯ ТЕЛЕСКОПИЧЕСКАЯ ШТАНГА

При гибкой сцепке, как известно, неизбежны рывки во время движения и водитель быстро устает, так как держать трос внатяжку очень трудно.

Мною сделана телескопическая раздвижная штанга для буксировки легковых автомобилей «Москвич-401». В рабочем положении (рис. 4) штанга имеет длину примерно 2,3—2,4 м. Преимуществом ее является плавность хода буксируемого автомобиля во время движения. Задевание штанги за облицовку и крыло исключено вследствие смещения оси телескопа вниз по отношению к передней оси автомобиля (рис. 1). Кроме того, при перевозке в нерабочем состоянии (рис. 3) она легко уместится в багажнике автомобиля.

Штанга состоит из трех труб длиной 800 мм каждая и диаметрами 40/36, 54/50 и 28/23. Трубы соединены между собой и фиксируются в рабочем положении чеками 1, снабженными замками-фиксаторами 2 против выскакивания. Замок 2 постоянно удерживается в горизонтальном положении пружиной 3 (рис. 2) и не может самопроизвольно повернуться в чеку 1. На концы крайних труб приварены захваты 4 и 5 (рис. 1). Если труб указанных размеров нет, можно использовать другие трубы, однако диаметры их должны быть не менее указанных во избежание изгиба штанги.

Штанга вполне применима для буксировки любых легковых автомобилей и является универсальной, так как подходит к любым упряжним крюкам.

Ю. РОМАНОВ.

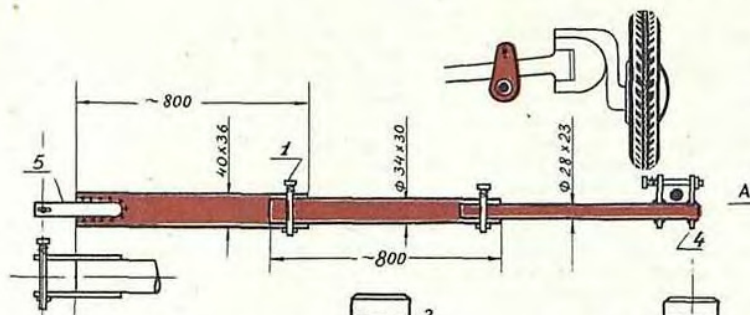


Рис. 1

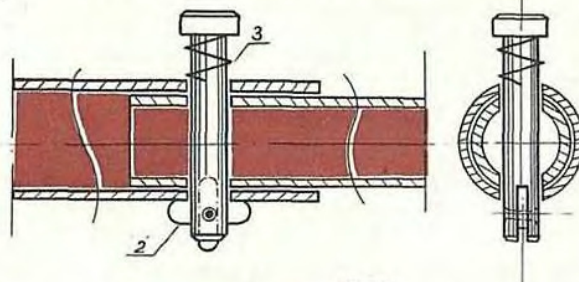


Рис. 2

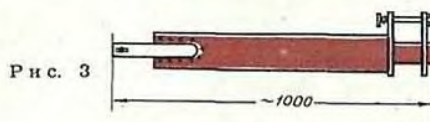


Рис. 3

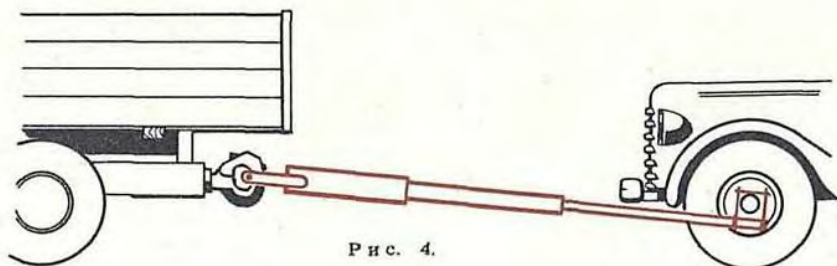


Рис. 4.

БАЛАНСИРОВКА КАРДАННОГО ВАЛА „МОСКВИЧА“

После ремонта карданной передачи равновесие вала может нарушиться. Об этом свидетельствует обычно сильный гул или вибрация автомобиля при движении накатом на большой скорости. Движение способом разгон-накат становится невозможным.

Нарушенное равновесие карданного вала нетрудно восстановить, не имея под руками специальных инструментов. Для этого снимают задние колеса и, чтобы автомобиль стоял прочно, ставят чурки под рессоры. Затем проверяют состояние карданных шарниров, подшипников главной передачи, скользящего подшипника коробки передач, а также крепление удлинителя на траверсе и траверсы на кузове.

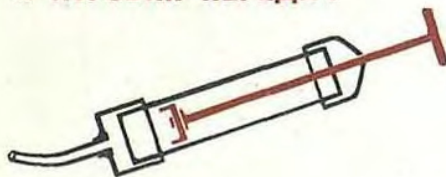
Осветив вал лампой, заводят двигатель и, включив прямую передачу, «разгоняют» до скорости, на которой

появляется вибрация. По мере увеличения оборотов контур вращающегося вала расплывается. Бьющую сторону отмечают мелом, и прочной проволокой привязывают металлический противовес. Вес надо добавлять до тех пор, пока контур вращающегося вала не станет окончательно четким. По найденному весу вырубает полосу шириной 2—3 см и припаивают посередине.

Н. ЕЖОВ.

г. Кишинев.

ШПРИЦ ДЛЯ ЗАПРАВКИ КАРТЕРОВ ДИФФЕРЕНЦИАЛА И КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ



Всякий автолюбитель знает, как трудно и неудобно заправлять маслом картеры дифференциала и коробки передач. Простейшее приспособление (см. рисунок) с использованием рычажно-плунжерного шприца значительно облегчает эту операцию.

Для изготовления приспособления надо выточить наконечник (навинчиваемый затем на корпус шприца) и в отверстие, просверленное в центре его, впаять изогнутую трубку диамет-

ром до 1,3 см и длиной 10—12 см. Чтобы заправить шприц, отвертывают наконечник и оттягивают поршень вниз. Затем заливают в корпус масло и, завернув наконечник, нажимом на шток заполняют картер.

Трех-четыре заправки шприца достаточно для заполнения картеров дифференциала и коробки передач.

Ю. МАРКОВ.

г. Харьков.

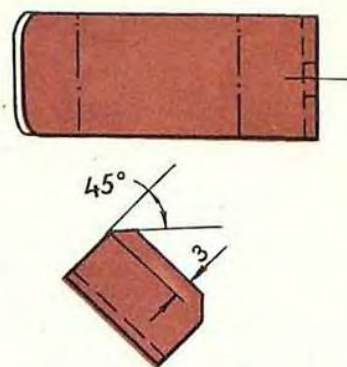
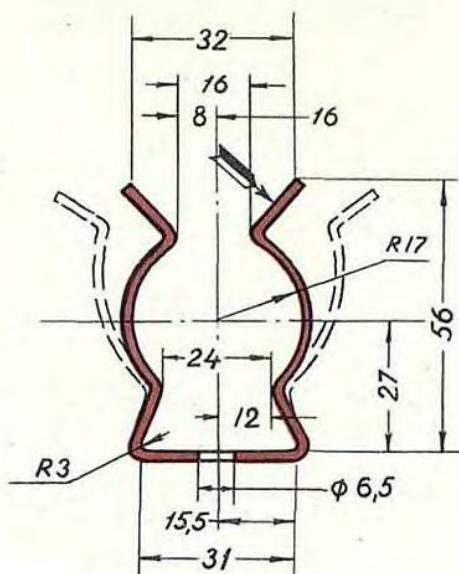
КРЕПЛЕНИЕ ЛОПАТЫ

В дальнем путешествии лопата — необходимая вещь. Наиболее удобно крепить лопату на автомобиле «Москвич-407» с помощью двух зажимов. Зажимы изготавливаются из пружинистой стали (например, СТ 65Г) с последующей закалкой в масле и отпуском. Зажимы устанавливаются под гайки крепления спинки заднего сиденья (см. рисунок).

Установленная таким образом лопата занимает мало места, и ее всегда можно легко использовать.

Г. АДЕСТОВ.

г. Горький.

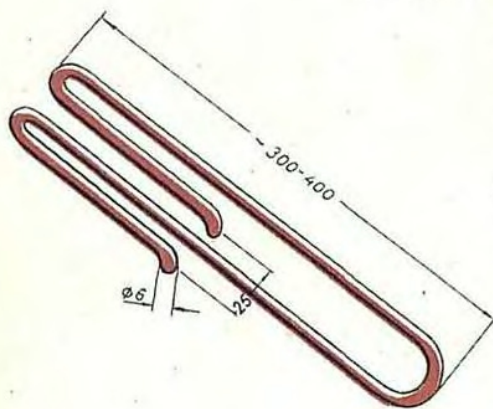


КЛЮЧ ДЛЯ РАЗБОРКИ АМОРТИЗАТОРОВ

При разборке амортизаторов автолюбители часто испытывают трудности из-за отсутствия специального ключа. Между тем дело решается просто. Берут железный пруток диаметром 6 мм длиной 600—800 мм и, предварительно нагрев его, сгибают, как указано на чертеже.

Желательно, чтобы во избежание лишних хлопот завод впредь выпускал ключ для разборки амортизаторов в комплекте шоферских инструментов.

Н. МУРИН.



ПЕРЕНОСКА НЕ НУЖНА

Немало неудобств испытывает в пути каждый автолюбитель, когда ему приходится осматривать мотор или устранять мелкие неисправности в нем с наступлением темноты. Надо искать где-то в багажнике переносную лампу, да и пользоваться ею не совсем удобно: руки заняты.

Для таких случаев я установил под капотом автомобиля специальную лампочку. Смонтированные на стальной пластинке (рис. 1) патрон и выключатель крепятся на второй винт декоративного флажка. Провод от патрона лампы подсоединяется к зажимам розетки переносной лампы.

Установленная таким образом лампа (рис. 2) дает достаточно хорошее освещение, а самое главное — освобождает руки для работы.

В. ДОРОФЕЕВ.

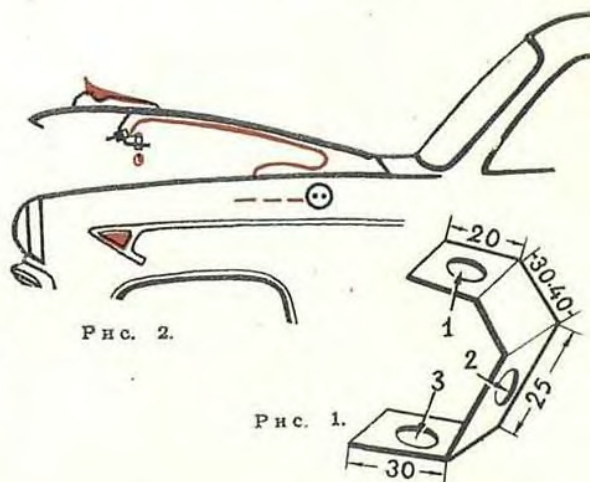


Рис. 2.

Рис. 1.

КАК ПРЕДОХРАНИТЬ ДВИГАТЕЛЬ ОТ ПЕРЕГРЕВА

При движении на затяжных горных подъемах, в песках, по грязи двигатель автомобиля перегревается, и нередко приходится останавливать машину с тем, чтобы, приподняв капот, охладить двигатель. Такие остановки отнимают много времени.

Избежать перегрева двигателя можно с помощью простого приспособления.

В кислородную медицинскую подушку вдевается латунная пробка для залива воды с внутренним диаметром 2—2,5 см. В резиновый шланг подушки вставляется эбонитовый краник (он продается вместе с подушкой). Кислородная подушка, наполненная водой, кладется на спинку переднего сиденья между водителем и пассажиром. Резиновый шланг через специально просверленное отверстие подводится к двигателю и к радиатору (сбоку и сверху). Горизонтально над радиатором укрепляется латунная трубка диаметром 7—10 мм с десятью отверстиями диаметром 2 мм на нижней поверхности.

Отверстия следует располагать с таким расчетом, чтобы струйки воды текли слегка вперед от поверхности радиатора. Тогда в движении вода будет смачивать радиатор равномерно по всей его высоте. Левый конец трубки (по ходу автомобиля) забивается наглухо, на правый (который полезно загнуть под прямым углом) надевается резиновая трубка.

Как только двигатель начинает перегреваться, эбонитовый краник кислородной подушки открывается. Вода через латунную трубку тонкими струйками льется на радиатор и быстро его охлаждает, снижая тем самым и температуру масла в двигателе.

Для малолитражных автомобилей с той же целью может быть использована обычная резиновая подушка.

Описанное приспособление с успехом применялось нами в течение трех лет на горных дорогах Алтая, Саян и Тянь-Шаня.

П. МАРИКОВСКИЙ.

г. Алма-Ата.

АВТОМАТИЧЕСКОЕ СЦЕПЛЕНИЕ

В. ПЕТРОВ,
инженер, кандидат технических наук

Знаете ли вы, сколько раз приходится водителю выжимать педаль сцепления при движении автомобиля в таком крупном городе, как Москва? В среднем 600—700 раз на 100 километров пробега, то есть примерно через каждые 30 секунд. Вот почему на современных автобусах, большегрузных автомобилях и легковых автомобилях высокого класса (таких, например, как «Чайка» и ЗИЛ-111) устанавливают гидравлические передачи с автоматическим управлением, значительно облегчающим труд водителя.

Для легковых автомобилей массового пользования гидравлические передачи, однако, слишком сложны и дороги. Поэтому конструкторы, стремящиеся облегчить управление автомобилем, идут по пути создания автоматических сцеплений, применяемых совместно с обычной коробкой передач. За последние годы в нашей стране и за рубежом разработано более 30 конструкций подобного рода.

В отличие от гидравлической передачи, автоматическое сцепление обеспечивает не полную, а частичную автоматизацию управления. Оно более чем наполовину облегчает управление трансмиссией и гораздо дешевле гидравлической передачи.

На автомобиле, снабженном таким устройством, педаль сцепления отсутствует. Педаль тормоза делают широкой и сдвигают в сторону, чтобы на нее можно было нажимать как правой, так и левой ногой. Получается так называемое двухпедальное управление. Одной ногой водитель нажимает на пе-

даль тормоза, а другой — на педаль управления дросселем карбюратора.

Трогаясь с места на автомобиле с автоматическим сцеплением, шофер нажимает на педаль управления дросселем. Это приводит к включению сцепления. При переключении передач водитель берет за рычаг коробки передач, на котором расположены электрические контакты. Они размыкаются и дают импульс электрической системе, выключающей сцепление. После переключения передач, когда шофер отпускает рычаг, контакты снова замыкаются. Благодаря этому сцепление включается.

Для того чтобы при торможении автомобиля с включенной передачей двигатель не заглох, сцепление, в случае снижения скорости движения, автоматически выключается.

При автоматическом управлении для преодоления силы нажимных пружин и включения сцепления необходим источник энергии. С этой целью может быть использована либо система электрооборудования автомобиля, либо разрежение, образующееся во впускной трубе при работе двигателя, либо сжатый воздух или давление масла, создаваемое специальным насосом. В зависимости от привода автоматическое управление сцеплением подразделяется на электрическое, вакуумное, пневматическое и гидравлическое. Все эти системы в настоящее время применяются на автомобилях.

Рис. 2. Электромагнитное сцепление с фрикционными накладками. 1 — якорь электромагнита; 2 — реактивный диск; 3 — ведомый диск; 4 — нажимной диск; 5 — генератор; 6 — контакты на рычаге переключения передач.

Наибольшее распространение получили электрические и вакуумные системы. Пневматическое управление в основном устанавливают на автобусах и грузовых автомобилях, имеющих тормоза с пневматическим приводом. Гидравлическое управление применяют, когда давление жидкости используется для управления и другими агрегатами автомобиля, например рулевым механизмом, коробкой передач и т. д.

Простейшее электромагнитное сцепление (рис. 1) имеет сердечник электромагнита, жестко прикрепленный к коленчатому валу двигателя. В сердечнике, одновременно выполняющий роль маховика, вставлена кольцевая обмотка возбуждения. При пропускании тока образуются магнитные силовые линии (показаны стрелкой), которые притягивают якорь к сердечнику. Когда прекратится подача тока, пружина отводит якорь и сцепление выключается. Правда, такое сцепление не нашло практического применения, поскольку поверхности трения сердечника и якоря, изготовленных из мягкой стали, при буксовании задирались и спекались.

В современных типах электромагнитного сцепления, работающего по тому же принципу, этот недостаток устранен введением в конструкцию тонкого ведомого диска, обшитого ферродом (рис. 2). При включении сцепления он зажимается между реактивным и нажимным дисками. Реактивный диск упирается в сердечник электромагнита, а нажимной соединен с якорем.

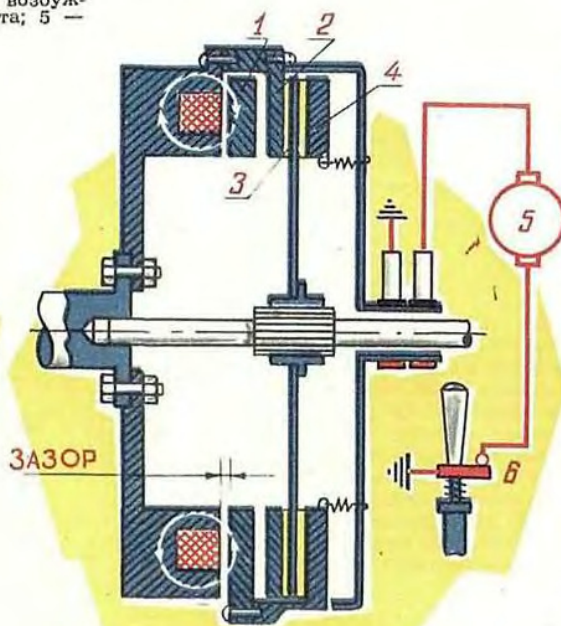
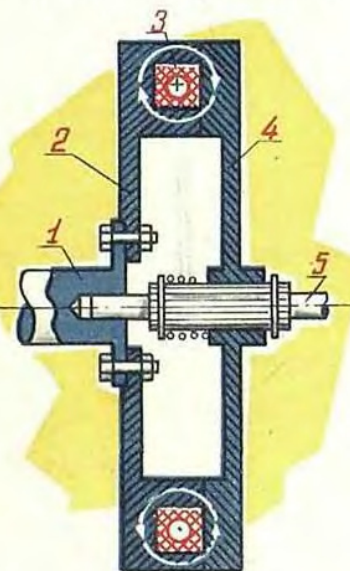
Наиболее совершенный способ автоматического регулирования момента трения в сцеплении — по числу оборотов коленчатого вала двигателя, то есть когда соответственно оборотам изменяется сила, сжимающая диски. Для этого ток к обмотке подводится в электромагнитном сцеплении непосредственно от генератора автомобиля.

Автомобиль трогается с места следующим образом. При работе двигателя на холостом ходу напряжение, развиваемое генератором, незначительно (все электрические приборы, кроме сцепления, питаются от аккумуляторной батареи). Электромагнитная сила меньше силы отжимных пружин, в связи с чем сцепление выключено.

При нажатии на педаль управления дросселем число оборотов коленчатого вала возрастает, увеличивается напряжение генератора и сцепление включается. Чем больше оборотов, тем больший момент способно передавать сцепление. Если при этом нагрузка на двигатель окажется чрезмерной, число оборотов начнет падать. В результате уменьшится напряжение генератора и момент трения сцепления. В данном случае не может произойти рывка автомобиля, так как вызывающий его инерционный момент возникает при падении числа оборотов, что ведет к выключению сцепления.

Подобные устройства имеют не только достоинства, но и недостатки. При износе накладок ведомого диска зазор между сердечником и якорем уменьшается. Это приводит к увеличению силы тяги электромагнита, вследствие чего нарушается установленный ранее режим включения сцепления. Для устранения данного недостатка применяют регулировочные прокладки и переменное сопротивление. Регулировку прихо-

Рис. 1. Электромагнитное сцепление без фрикционных накладок. 1 — коленчатый вал двигателя; 2 — сердечник электромагнита; 3 — обмотка возбуждения; 4 — якорь электромагнита; 5 — ведущий вал коробки передач.



дится проводить примерно через каждые 10 тысяч километров пробега. Кроме того, сцепление такого типа потребляет ток при движении автомобиля (расход составляет 30—40 ватт) и имеет скользящие контакты, требующие ухода.

Заманчивой казалась идея применения электромагнита для управления центробежным сцеплением. Это устройство (рис. 3) свободно от указанных выше недостатков. От центробежных грузов сила сцепления передается здесь через реактивный диск и пружины к нажимному диску, который прижимает ведомый диск к маховику двигателя. Опора центробежных грузов, связанная с кожухом сцепления через фрикционную муфту, при этом вращается вместе с коленчатым валом двигателя. При переключении передач ток подается к электромагниту, который притягивает диск фрикционной муфты, останавливает центробежные грузы и сцепление выключается.

Но такое автоматическое устройство, содержащее ряд дополнительных механизмов, не показанных на схеме, оказалось сложным. Тогда был создан принципиально новый тип электромагнитного сцепления с ферронаполнителем (рис. 4). Ферронаполнитель, представляющий собой суспензию из масла и мельчайших частиц железа, помещен в зазор между сердечником электромагнита и ведомым элементом сцепления. При подаче тока магнитные силовые линии, проходя через ферронаполнитель, превращают его в твердую массу, которая крепко связывает сердечник электромагнита с ведомым элементом, обеспечивая включение сцепления.

Практическое использование этого устройства было на первых порах связано с трудностями из-за того, что частицы железа под действием центробежных сил отслаивались от масла и сцепление переставало работать. Лишь после долгих экспериментов был найден наполнитель, обладающий необходимыми свойствами. Это мельчайшие частицы железа, покрытые защитной пленкой. Сейчас электромагнитное сцепление с таким ферронаполнителем успешно применяется на многих автомобилях в различных странах.

Получило распространение и вакуумное управление центробежным сцеплением (рис. 5). Оно включается при нажатии на педаль управления дросселем и увеличении числа оборотов коленчатого вала двигателя, обеспечивая плавное трогание автомобиля с места. При переключении передач центробежное сцепление принудительно выключается поршнем сервоцилиндра, к которому подводится разрежение от впускной трубы. Последняя соединяется с сервоцилиндром через электромагнитный клапан, управляемый контактами, расположенными на рычаге переключения передач.

После того как рычаг отпущен, в сервоцилиндр поступает воздух через дросселирующий клапан. Подача воздуха регулируется им в зависимости от угла открытия дросселя карбюратора, и тем самым создается необходимый режим включения сцепления.

Для устранения толчка автомобиля при включении сцепления после перехода на низшую передачу необходимо искусственно поддерживать высокое

число оборотов двигателя. В вакуумной системе управления это достигается за счет принудительного открытия дросселя карбюратора. Дроссельная заслонка приоткрывается тягой, связанной с рычагом выключения сцепления.

Центробежное сцепление при движении автомобиля с малой скоростью частично выключается, пробуксовывает и изнашивается. По этим причинам вакуумное управление иногда применяют совместно с обычным сцеплением, перед которым устанавливают гидромуфту, обеспечивающую плавное трогание автомобиля с места.

Все рассмотренные схемы автоматических устройств — упрощенные. Для включения сцепления на стоянках с целью торможения автомобиля при помощи двигателя и пуска двигателя посредством буксировки эти схемы содержат дополнительные механизмы и системы.

В последнее время в нашей стране созданы экспериментальные образцы автоматического сцепления с электрическим и вакуумным управлением для автомобилей разных моделей.

Стоимость автоматического сцепления составляет 3—4 процента стоимости автомобиля типа «Запорожец» и «Москвич-407». Это недорого, тем более если учесть, что автоматическая гидравлическая передача стоит гораздо больше (примерно 10 процентов стоимости автомобиля типа «Чайка» и ЗИЛ-111).

Основной недостаток электрических и вакуумных систем управления заключается в том, что приходится выбрасывать обычное сцепление и вместо него устанавливать либо электромагнитное, либо центробежное или же применять гидромуфту. Это удорожает автоматизацию управления и создает трудности при монтаже.

Вот почему желательно иметь систему, которую водитель мог бы приобрести по желанию за дополнительную плату и которая служила бы несложным дополнением к обычному сцеплению. Такая система должна регулировать момент трения сцепления по числу оборотов коленчатого вала и предотвращать пробуксовку дисков при движении автомобиля с малой скоростью.

Создание подобных устройств позволит широко использовать автоматическое сцепление как на новых, так и на находящихся в эксплуатации автомобилях.

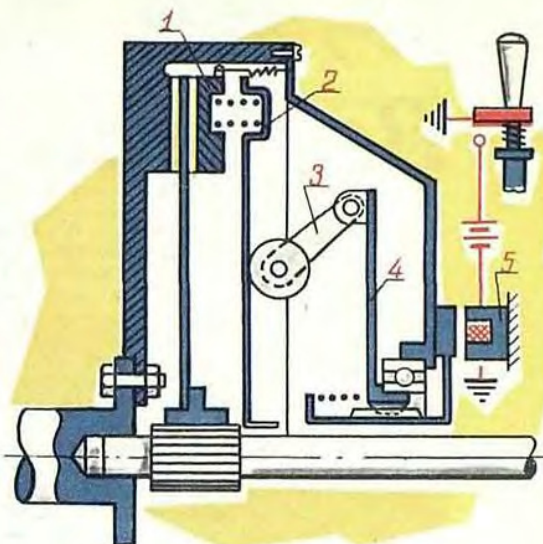


Рис. 3. Центробежное сцепление с электромагнитным управлением. 1 — нажимной диск; 2 — реактивный диск; 3 — центробежные грузы; 4 — опора центробежных грузов; 5 — электромагнит.

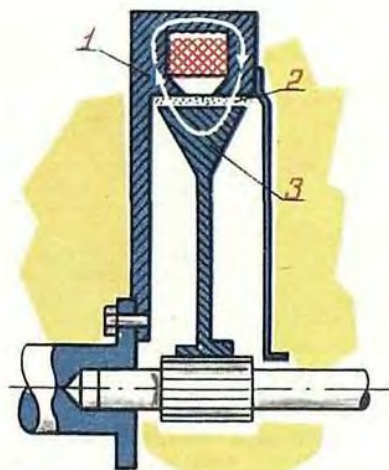


Рис. 4. Электромагнитное сцепление с ферронаполнителем. 1 — сердечник электромагнита; 2 — ферронаполнитель; 3 — ведомый элемент сцепления.

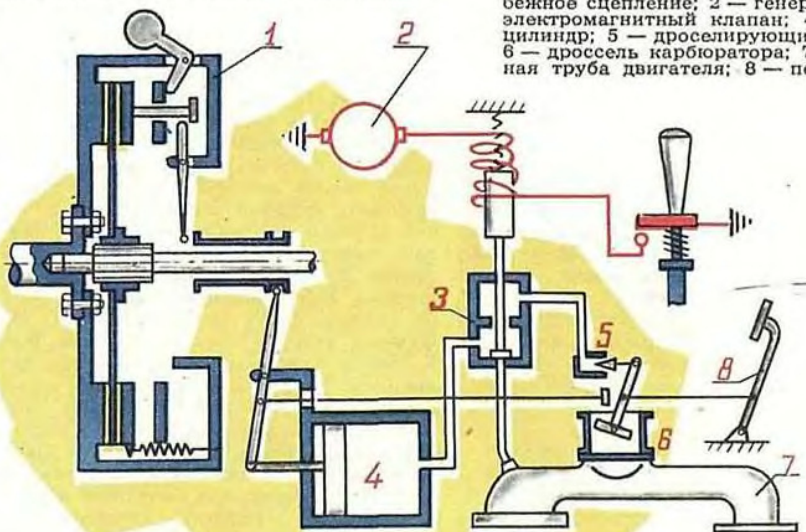


Рис. 5. Центробежное сцепление с вакуумным управлением. 1 — центробежное сцепление; 2 — генератор; 3 — электромагнитный клапан; 4 — сервоцилиндр; 5 — дросселирующий клапан; 6 — дроссель карбюратора; 7 — впускная труба двигателя; 8 — педаль.

Встреча на Висле

Ю. ЕМЕЛЬЯНОВ,
руководитель спортивной делегации,
председатель Президиума Федерации
водно-моторного спорта СССР

С ранней весны и до поздней осени на реках и озерах народной Польши не прекращаются жаркие «бои» скутеров. Десятки соревнований, в том числе международных, организует польский Союз водно-моторного спорта. И самое популярное из них — розыгрыш кубка «Экспресса вечернего» — варшавской газеты, широко освещающей гонки мотосудов.

Кубок был учрежден 11 лет назад. С тех пор ежегодно в конце мая съезжаются в Варшаву сильнейшие гонщики континента, чтобы разыграть на Висле приз газеты. Наши спортсмены приняли старт в этих соревнованиях впервые.

Розыгрыш кубка «Экспресса вечернего» — официальное состязание, включенное в календарь УИМ — международной федерации водно-моторного спорта, и, естественно, участие в нем принесло нашим спортсменам большую пользу. На Висле мы смогли познакомиться с организацией и судейством в полном смысле слова классических водно-моторных соревнований типа европейских и мировых первенств.

Дистанция длиной 2000 м имела форму вытянутой трапеции. Результаты выводились по правилам УИМ по сумме очков, набранных в двух заездах.

В каждом классе скутеров проходили две гонки по пять кругов (2×10 км).

Среди участников варшавских гонок были лучшие скутеристы европейских «водно-моторных держав» — ГДР, Польши, ФРГ, Чехословакии, Швеции. Честь советского спортивного флага защищали мастера спорта Л. Грацианов, А. Добрынин, Василий и Галина Жировы, Э. Индрицан и В. Степанчиков.

Условия гонок были очень сложные: из-за длительных дождей резко поднялся уровень воды в Висле. Скорость течения возросла до 7—8 км/час, это осложняло отход судов от пирса в предстартовую зону. Кроме того, река несла много сучьев, веток, щепок. В такой обстановке от спортсмена требовались высокое мастерство и максимум внимания. Несмотря на очень сильный состав участников, из 67 стартовавших только 43 закончили дистанцию.

Соревнования начались заездами скутеров класса СИ (рабочий объем двигателя — 175 см³). Здесь выступала только одна наша спортсменка — Галина Жирова. Несколько задержавшись на старте, она затем развила очень большую скорость и обошла за три круга четырех соперников. При таком темпе ей удалось бы закончить гонку третьей или четвертой, но из-за поломки мотора (разрушился сепаратор шатунного подшипника) гонщица сошла с дистанции. Всего же в этом классе закончили соревнования 8 гонщиков из 15. Первое место занял Гюнтер Зейдель (ГДР) на скутере собственной конструкции с мотором «Циммерман».

В связи с тем, что длина дистанции была определена приблизительно, судейская коллегия не объявляла данных о скорости. Но по приблизительному замеру времени прохождения кругов средняя скорость у победителя была 80—85 км/час, а на прямых отрезках, видимо, достигала 90—95 км/час.

Наибольший интерес вызвала гонка скутеров в классе СА (рабочий объем двигателя 250 см³), где разыгрывался главный приз. Из 24 стартовавших фи-



— — — — — Курс скутера В. Жирова
- - - - - Курс скутера Э. Индрицана
— — — — — Правильный курс

нишировало 17, в том числе все три советских участника. Первый заезд сложился для них неудачно. В. Степанчикову пришлось сделать длительную остановку на дистанции, чтобы извлечь палку, попавшую в гребной винт, а А. Добрынин вообще не принял старт, так как отказало магнето. Во втором заезде они выступили успешно, но по сумме очков вынуждены были довольствоваться соответственно седьмым и девятым местами. Л. Грацианов занял 14-е место.

Обладателем кубка стал прошлогодний победитель соревнований польский гонщик И. Галера, опередивший призера первенства Европы Г. Шульца (ГДР).

Удачным обещало быть выступление советских скутеристов в классе СВ (рабочий объем двигателя 350 см³). Наши гонщики, впервые стартовавшие в таких крупных соревнованиях, сразу сделали заявку на победу. В первом же заезде В. Жиров закончил дистанцию третьим, а Э. Индрицан — шестым (ему не удалось сразу запустить мотор). На финише второго заезда первым был В. Жиров, блестяще прошедший всю дистанцию. Четвертым финишный створ пересек Э. Индрицан. Но радость оказалась преждевременной. Наших мастеров подвел недостаток опыта в международных соревнованиях по правилам УИМ. Оба спортсмена допустили досадные ошибки, сущность которых ясна из приведенной схемы. В. Жиров, обхо-

дя в стартовой зоне соперника, обогнул буй «входных ворот» справа, а не слева. Э. Индрицан, сумевший запустить мотор после того как взвилась стартовая ракета, засуетился и вошел в зону старта сбоку, что запрещено правилами. Эти ошибки обошлись дорого: результаты, показанные нашими спортсменами в первой гонке, были аннулированы. В итоге В. Жиров занял общее третье, а Э. Индрицан седьмое место. Победителем в этом классе стал известный гонщик из ФРГ Б. Генке.

В заключение состоялись заезды скутеров класса СЦ (рабочий объем двигателя 500 см³), где первенствовали шведские спортсмены на двухтактных скутерах оригинальной конструкции с новыми моторами «Кёниг». По визуальной оценке эти суда развивали скорость на прямой до 140 км/час.

Какие же выводы можно сделать, анализируя итоги соревнований на Висле? Наши гонщики по технике прохождения поворотов, по скоростной подготовке могут успешно соперничать с европейскими спортсменами. Несмотря на освоившиеся с трудностями старта в непривычных условиях, они во втором заезде действовали уверенно и заняли места в первой шестерке.

Советские скутеристы показали, что умеют готовить суда к серьезным встречам. Пять гонщиков из шести закончили эти трудные соревнования.

В то же время международная встреча еще раз подчеркнула изъяны в подготовке спортсменов. Это прежде всего касается их действий в стартовой зоне. При большом количестве участников они теряются, допускают ошибки. Гонщикам предстоит еще многое сделать, чтобы повысить надежность запуска моторов, обеспечить безотказность магнето, а главное — найти дальнейшие резервы роста скоростей, в частности за счет увеличения коэффициента полезного действия гребных винтов.

Обо всем этом говорилось уже не раз. Но заметных сдвигов пока нет.

Такое ответственное международное соревнование, как варшавское, требовало хорошо продуманной подготовки. Однако тренировочный сбор из-за неудачно выбранного времени не оправдал возложенных на него надежд: спортсменам не удалось тренироваться в таких условиях, как этого требуют правила УИМ.

Техническая комиссия Федерации не обобщает передовой отечественный и зарубежный опыт по строительству судов и моторов, медленно решает инженерные вопросы развития водно-моторного спорта.

Польские товарищи оказали советской делегации исключительно теплый прием. Мы встречались с руководителями польского Союза водно-моторного спорта, участвовали в консультационном совещании руководителей союзов и федераций водно-моторного спорта социалистических стран. Совещание показало, что настало время подумать о вступлении нашей Федерации в международный союз, членами которого уже состоят Польша, ГДР, Болгария, Румыния, Чехословакия, Куба.

Поездка на Вислу многому нас научила. Федерация, ее тренерский совет, члены сборной команды СССР должны извлечь уроки из первого выступления в официальных водно-моторных соревнованиях.

ЗАМЕНИМЫ ЛИ РЕЗИНОВЫЕ ВТУЛКИ?

Читатели Б. М. Титов из Томска, В. М. Савельев из Москвы и другие спрашивают, можно ли заменять изношенные резиновые втулки передней подвески автомобиля «Москвич-407» другими втулками тех же размеров. Ответ на этот вопрос дает ведущий конструктор Московского завода малолитражных автомобилей инженер И. Новоселов.

Резиновые втулки (дет. 402—2904040—А), запрессованные в нижние рычаги, после сборки с осью поджимаются гайками до упора плоской шайбы в торец оси (рис. 1). Поскольку длина втулок в свободном состоянии на 4 мм больше, чем в собранном, резина получает значительное осевое сжатие и прижимается к оси и втулке рычага так плотно, что повороты рычагов на 10—15 градусов происходят за счет закручивания резины, без скольжения ее по поверхности втулки и оси.

Проскальзывание резины по каким-либо причинам вызывает повышенный износ резиновых втулок. Поэтому важно, чтобы поверхности втулок и сопряженных деталей были чистыми и несмазанными, а окончательная затяжка гаек производилась при положении рычагов, соответствующем полной статической нагрузке автомобиля. Тогда втулки будут работать в наиболее благоприятных условиях, симметрично с углами закручивания не более 15 градусов в ту или другую сторону. Если же гайки затягивать при другом положении рычагов, угол закручивания может быть больше 20 градусов и бурты втулок будут преждевременно изнашиваться.

Резиновые втулки отличаются простотой и надежностью конструкции, бесшумностью в работе. Они гасят вибрацию и смягчают удары, а также «поглощают» неточности сборки и полностью устраняют люфты в соединении.

Срок службы втулок при нормальной эксплуатации превышает 40 тысяч км пробега автомобиля. Ввиду постоянной вертикальной нагрузки втулки начинают постепенно изнашиваться в верхней части и в конце концов протираются насквозь. Износ втулок можно заметить по оседанию нижних рычагов на оси. Эксплуатация автомобиля с изношенными втулками передней подвески недопустима, так как это приводит к нарушению углов установки передних колес и преждевременному износу шин, а также цапф осей нижних рычагов.

Втулки изготавливаются на заводе «Каучук» с большой точностью, из высококачественной маслостойкой резины. Изготовление их кустарным путем весьма затруднительно. Возникает вопрос: можно ли заменить их втулками, выполненными из пластмасс, бронзы, стали и т. д.?

Пластмассы (капрон, полиамид) непригодны для изготовления втулок, так как

не обладают упругостью и склонны к текучести под влиянием постоянно действующей радиальной нагрузки. Пластмассовые втулки-подшипники пригодны лишь при наличии тонких стенок (0,8—1,5 мм).

Применение гладких бронзовых втулок также нецелесообразно. В этом случае конструкция становится слишком жесткой: появляется необходимость в дополнительных деталях для осевой фиксации рычагов и в жидкой смазке с соответствующими уплотнениями.

Казалось бы, наиболее правильным техническим решением (если нет новых резиновых втулок) является применение стальных резьбовых втулок нижних рычагов автомобилей «Волга» и «Победа» с резьбой М22×2,5. Однако в этом случае необходимо изготавливать новую ось нижних рычагов для нарезки на цапфах специальной притупленной резьбы М22×2,5 (резьба должна быть цинкована) и новые стальные втулки для замены старых, приваренных к рычагам. Все это сложно и трудоемко. А главное, жесткость резьбовых шарнирных соединений (так же, как и бронзовых втулок) при движении по плохим дорогам приводит к большим нагрузкам на все детали передней подвески. Штампованные рычаги автомобилей «Москвич» (в отличие от кованых рычагов автомобилей «Волга» и «Победа»), рассчитанные на эластичные шарниры, могут при этом деформироваться, а

иногда (при неосторожной езде) даже сломаться.

Вот почему нельзя допускать изменения существующей конструкции нижних шарниров передней подвески.

Как временный выход из положения можно рекомендовать применение кустарных резиновых втулок, изготовленных в пресс-форме из лучших резиновых смесей (например, предназначенных

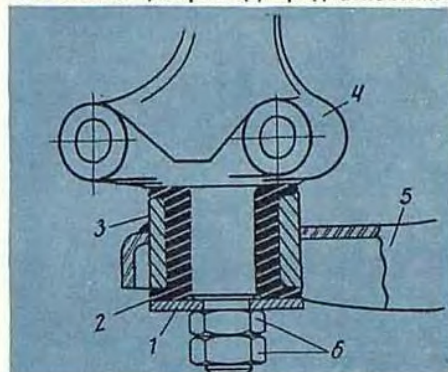


Рис. 1. Установка нижних рычагов на оси: 1 — шайба, 2 — резиновая втулка, 3 — втулка рычага, 4 — ось нижних рычагов, 5 — рычаг, 6 — гайки.

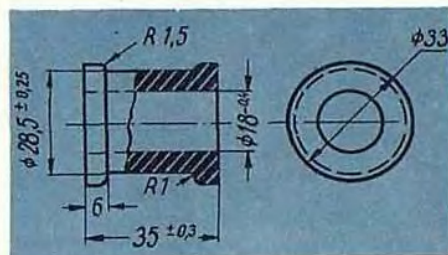


Рис. 2. Резиновая втулка осей нижних рычагов.

для ремонта шин). Конечно, срок службы их будет значительно меньшим и потребует более частой проверки углов установки передних колес автомобиля. К тому же в этом случае необходимо тщательно следить, нет ли оседания втулок, чтобы предотвратить износ осей нижних рычагов передней подвески.

Инженер И. НОВОСЕЛОВ.

Из редакционной почты

ТРИДЦАТЬ ЛЕТ ЗА РУЛЕМ

Когда над Куринской низменностью нависают тучи, идут дожди — а это бывает довольно часто, — дорога становится скользкой, опасной для движения. Чтобы вести по ней машину, нужно иметь большой опыт, зоркий глаз, быструю реакцию.

Водитель-отличник Сальянской автобазы Ибрагим Аскеров обладает всеми этими качествами. Он тридцать лет безупречно работает здесь шофером. На автобусе «АХ 79—76» он занят перевозкой рабочих рыбокомбината имени Кирова. Недавно администрация перевела было Ибрагима Аскерова на другую линию. Но по настоятельной просьбе рабочих комбината это решение пришлось отменить.

Фото В. Колинко.
Азербайджанская ССР.



КАК ЧИТАТЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ СХЕМЫ

Изучающим
автомобиль

При чтении схем электрооборудования различных марок автомобилей курсанты испытывают известные трудности. Происходит это потому, что каждую новую электрическую цепь они рассматривают в отрыве от ранее изученных путей тока.

Поэтому мы познакомим преподавателей автодела с новым методом обучения чтению схем электрооборудования, который применяется нами уже в течение ряда лет и дает хорошие результаты.

На первом уроке преподаватель знакомит слушателей с монтажными и принципиальными схемами электрооборудования автомобилей. Он обращает внимание на расположение и условные обозначения электрических приборов в схемах и подчеркивает, что все пути тока подчиняются общей схеме, которую он тут же вычерчивает или использует заранее подготовленную.

Так, например, в схеме электрооборудования автомобилей ГАЗ (см. рисунок) путь тока в электрической цепи следующий: минус аккумуляторной батареи (АКК), «масса» автомобиля, потребитель (ПР), замок зажигания (ЗЗ), центральный переключатель света (ЦПС), амперметр (А), клемма стартера (КСТ), плюс аккумуляторной батареи (АКК).

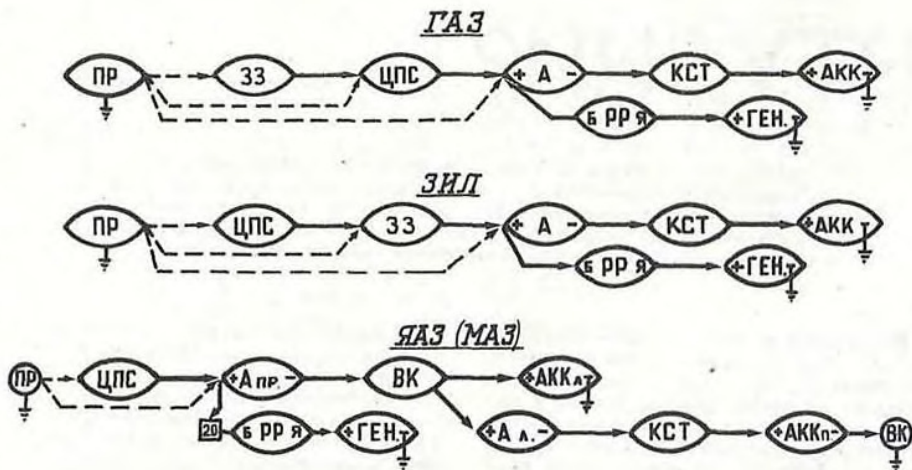
Другие возможные пути тока указаны на схеме пунктиром. Например, от фар, минуя ЗЗ, к ЦПС и далее к источнику тока.

Преподаватель поясняет, что указанные точки в схеме являются «узловыми», последовательность которых всегда должна быть сохранена. Первую из них легко найти по проводнику от названного потребителя, а затем, пользуясь схемой, несложно проследить и весь дальнейший путь тока.

С помощью схемы можно быстро добиться хорошего усвоения учебного материала и уверенного показа электрической цепи любого автомобиля. У грузовиков ЗИЛ, например, она будет отличаться лишь переменной мест точек ЗЗ и ЦПС, а у автомобилей ЯАЗ и МАЗ этих особенностей больше — отсутствует точка ЗЗ, вместо КСТ в цепи левого аккумулятора включатель стартера — (ВК), в цепь к генератору введен предохранитель на 20 а, и от точки ВК идет дополнительная цепь, в которой правый аккумулятор (АКК пр.) соединяется с «массой» через выключатель (ВК).

Усвоив типовые схемы, курсанты легко ориентируются в электрооборудовании любого автомобиля. В схемах сохранен цвет проводов, что облегчает поиски участка цепи в общей системе электрооборудования, а обозначение узловых точек изображением приборов или лампочками делает их еще более наглядными.

Хорошее знание путей тока необходимо для правильного технического об-



служивания и ремонта электрооборудования автомобилей. Большую помощь в этом оказывают публикуемые выше схемы.

Надо отметить, что в некоторых учебных пособиях и руководствах для обнаружения неисправностей в электрической цепи рекомендуют начинать поиски с потребителя. Этот метод, по нашему мнению, не дает желаемых результатов при обучении. Например, нормальная работа фар может быть нарушена вследствие ослабления креп-

ления клемм аккумуляторной батареи или в других местах электрической цепи. Поэтому было бы ошибочным искать неисправность в фарах, когда источник тока отключен. Мы учим курсантов в таких случаях пользоваться схемой узловых точек и, взяв контрольную лампу, начинать поиски с источника тока.

В. ЯГОВКИН,
преподаватель.

г. Острогожск,
Воронежская область.

БЕЗ ДВОЙНОГО УПРАВЛЕНИЯ

Шофером-любителем можно стать, не только закончив курсы или пройдя подготовку в автомотоклубе. Обучать вождению автомобиля в порядке индивидуального ученичества разрешено сейчас любому опытному водителю со стажем не менее двух лет. Это и записано в статье 101-й Правил движения транспорта.

Такие занятия нередко проводятся на собственных автомобилях, не имеющих добавочных педалей сцепления и тормоза, что создает определенные трудности и связано с риском. Однако практика показала, что необходимая безопасность их может быть обеспечена дублированием лишь одной педали тормоза.

Портативное и несложное приспособление для затормаживания автомобиля с места обучающего разработал и создал инженер Ю. Зборовский. Состоит оно из следующих деталей (фото 1):

1. Рукоятка (длина — 720 мм, диаметр — 16 мм).
2. Хвостовик.
3. Вилка тяги.
4. Тяга.
5. Планка тяги.
6. Зажимной барашек.

Установка приспособления на автомобиле показана на фото 2. Если вместо

зажимного барашка поставить вторую планку (как у струбцины), оно может быть использовано на автомобилях любых марок.

А. ПАВЛОВ,
старший методист автомотоклуба.

г. Москва.

Фото 1

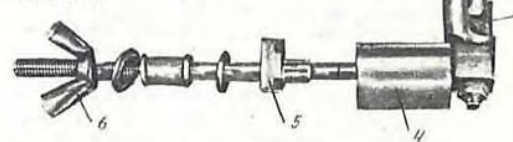


Фото 2



НА ДВОЙКУ С МИНУСОМ

По следам
одного письма

Из станицы Ново-Минской Краснодарского края в редакцию журнала пришло письмо. Учащийся курсов мотоциклистов тракторист Николай Ковтун сообщил нам о запущенности в работе станичной организации ДОСААФ и, в частности, о неблагоприятном положении дел в подготовке мотоциклистов, низком качестве обучения, грубых нарушениях программы. Есть случаи, писал он, когда курсанты сдают экзамены по три-пять раз, и все безуспешно. Впустую тратятся время, силы и средства...

В Ново-Минской мы побывали вместе с председателем райкома ДОСААФ Б. Ромасом. В ней он, кстати, и живет. Ехали туда на мотоцикле, которым управлял сам председатель.

— На наших просторах эта штука незаменима, — говорил он.

Вокруг, и правда, расстилалась необозримая ширь полей. Попробуй, скажем, председатель артели или бригадир объехать на лошади или обойти пешком колхозные владения — потребуются многие часы, а то и дни. Другое дело — на машине, а сподручнее всего — на мотоцикле. Действительно, необходим он на селе! Только в одном Каневском районе, в котором находится станица Ново-Минская, свыше трех тысяч владельцев мотоциклов. Это руководители колхозов и совхозов, бригады и рядовые члены артелей.

По дороге Ромас с увлечением рассказывал о том, как сам обучился езде на этой машине, полюбил ее. И мне подумалось: кто-кто, а уж он, наверное, сумел как следует организовать подготовку мотоциклистов в районе. Даже сомнение вкралось — не ошибся ли автор письма?

Нет, ни ошибки, ни бездоказательных обвинений в письме не было. Факты полностью подтвердились.

...Ново-Минская — большая станица, в ней свыше десяти тысяч жителей. Много молодежи, которая стремится овладеть трактором, автомобилем, мотоциклом. И если подготовка шоферов и трактористов в районе ведут училище механизации, школы, то обучением мотоциклистов почти никто, кроме организаций ДОСААФ, не занимается. Сотни жителей станицы имеют собственные мотоциклы. Как тут было не организовать курсы! Вот их и создали. Но как?

Председатель первичной организации Общества при станичном совете А. Мартыненко переписал желающих учиться, организуя этим всю свою деятельность по руководству курсами. Никто толком не позаботился о наглядных пособиях, квалифицированных преподавателях, программе обучения...

Может быть, то были неполадки начального периода? Увы, шло время, а в работе курсов ничего не менялось.

Учеба проходила без всякого плана, занятия нередко срывались или откладывались на неопределенное время, велись они то ежедневно, а то через два, три, пять дней. И как результат — больше половины обучающихся не выдерживали экзамены в ГАИ.

— Не учение получается, а сплошное мучение, — заявляют курсанты. — Занимаемся, занимаемся, а подходят экзамены — двойка с минусом!

Такое положение не только в Ново-Минской. Не могут похвастаться хорошими результатами и соседи. В совхозе «Красногвардеец» и станице Привольной из 90 человек, допущенных к экзаменам в марте этого года, сдали их лишь 52 курсанта, в станице Ново-Деревянской из 67 — только 32, в Старо-Деревянской из 45 — 22... В целом по Каневскому району в 1960 году из каждых 100 человек выдерживали экзамены 57 человек, а в прошлом году и того меньше. Б. Ромас и его заместитель П. Глушенко пытаются объяснить столь низкое качество подготовки непосильными требованиями экзаменаторов. Однако причины этого совсем другие.

Первая из них — грубейшие нарушения программы подготовки мотоциклистов. Что ни группа, то новая, созданная «собственными» силами программа. В станице Ново-Минской вместо 122 часов курс обучения составляет лишь 80 часов, в другой — 72, в третьей — 48 и т. д. Выяснилось также, что в процессе учебы курсанты не овладевают ни устройством мотоциклов, ни приемами управления ими — все сведено, оказывается, к своеобразному минимуму по правилам движения.

— Видите ли, — объясняет председатель райкома ДОСААФ, — большинство курсантов имеют мотоциклы и уже ездят на них, поэтому мы решили занятий по устройству и вождению машин на курсах не проводить.

Однако на проверку оказывается далеко не так. Из 50 курсантов, провалившихся на последних экзаменах, десять не смогли ответить на вопрос по устройству мотоцикла и регулировке его агрегатов. Из остальных — еще десять не справились с вождением. А все вме-

сте они составили почти половину тех, кто не выдержал экзамена. Достаточно убедительный ответ: нужно ли изучать устройство и вождение мотоциклов!

Все же большинство неудовлетворительных отметок — результат слабого знания курсантами правил движения транспорта. А здесь-то, казалось бы, все должно обстоить благополучно: ведь на курсах их изучают зачастую по 70—80 часов вместо 48, предусмотренных программой. В чем же дело?

В квалификации преподавателей. Они в большинстве своем шоферы-профессионалы, нередко с солидным трудовым стажем. Но разве этого одного достаточно, чтобы руководить подготовкой технических специалистов? Многим из этих преподавателей недостает необходимых педагогических навыков, порой сами они не имеют удостоверений на управление мотоциклом, не знают элементарных вопросов планирования и организации учебного процесса.

Подготовка кадров общественных инструкторов мотодела в районе до сих пор не налажена. Райком ДОСААФ не провел ни одного семинара с председателями первичных организаций, не разъяснил им, как правильно строить и планировать учебную работу. Многие из них не имеют программ подготовки мотоциклистов, не знакомы с основными положениями по организации хозрасчетных курсов. А ведь именно с этой работы следовало начинать создание технических курсов и кружков.

И наконец, причиной многих недостатков является отсутствие контроля за практической деятельностью курсов. Правда, работники райкома время от времени появляются на занятиях, но их интересуют любые вопросы, кроме учебных.

У Всесоюзный съезд ДОСААФ призвал советскую молодежь двинуться в поход за овладение массовыми техническими специальностями. Решения съезда подняли активность организаций Общества, мобилизуя сейчас все силы и резервы для того, чтобы внести свой достойный вклад в дело выполнения почетной задачи по подготовке миллиона специалистов в год.

Только в обучении мотоциклистов у досаафовцев Ново-Минской и других станиц Каневского района ничего не изменилось. Десятки молодых людей и теперь не могут получить удостоверения подателей мотоциклов исключительно по вине организаторов курсов. Многие начинают считать учебу на них делом безнадежным и перестают посещать занятия.

Хотелось бы знать в заключение: если крайком ДОСААФ проверит работу Каневского районного комитета Общества, которым руководит Б. Ромас, а заодно и деятельность председателя комитета ДОСААФ Ново-Минского станичного совета А. Мартыненко, какую оценку выведет им за такую организацию подготовки мотоциклистов в районе?

Г. ЗИНГЕР,
наш спец. корр.

Станица Ново-Минская,
Краснодарский край.

ЖИЗНЬ ВНОСИТ ПОПРАВКИ

Полтора года назад были утверждены единые для всего Советского Союза правила движения транспорта. В отличие от ранее действовавших они предоставили водителям более широкую инициативу, освободили их от запоминания большого числа различных ограничений и в целом лучше обеспечивают безопасность движения на автомагистралях страны.

Однако и эти правила, как показывает опыт, не свободны от ряда недостатков. За последнее время Госавтоинспекция Главного управления милиции МВД РСФСР, да и наши органы на местах, получают много писем и предложений о пересмотре и дополнении некоторых положений и статей правил движения. Мы имеем уже около 600 замечаний и свыше 50 дополнительных предложений, уточняющих ряд статей действующих правил.

Они касаются в основном общих обязанностей водителя, правил перевозки людей, проезда трамвайных остановок и нерегулируемых перекрестков, сигналов водителя, скорости движения, обгона, сигналов светофора и регулировщика, дорожно-сигнальных знаков. Причем наряду с редакционными замечаниями предлагаются дополнения и изменения принципиального характера.

Так, вносится предложение в статье 40-й указать, что звуковой сигнал может подаваться в случае крайней необходимости (при опасности наезда или столкновения). Много замечаний по правилам обгона транспорта. В частности, указывается на необходимость расширить в статье 52-й перечень условий, в которых запрещен обгон, этот наиболее опасный маневр водителя (на подъемах, ближе 20 м от перекрестка, на узких улицах и дорогах с интенсивным движением транспорта и т. д.).

Авторы многих писем предлагают также приравнять по скоростным ограничениям мотоциклы к легковым автомобилям.

Согласно ныне действующим правилам, число рядов движущихся транспортных средств определяют сами водители, и это возражений не вызывает. Однако на практике шоферы зачастую ведут автомобили так, что оставляют первый ряд свободным. Это затрудняет движение другого транспорта, снижает пропускную способность улиц и дорог.

Справедливо поэтому предложение твердо установить расстояние, не далее которого должен двигаться транспорт в первом от края дороги ряду (1 метр) и останавливаться (0,4 метра).

Признается неудачной и редакция XII раздела правил «Сигналы светофора и регулировщика». Видимо, следует изменить изложение статей 109—119, разделив объяснения значений жестов

регулировщиков и сигналов светофоров.

Наконец, многие работники автомобильного транспорта указывают на необходимость существенно упростить зоны действия запрещающих знаков. Предлагается действие запрещающих знаков распространить до следующего перекрестка или населенного пункта (на дорогах), а также до знака «Конец ограничений» или на расстояние, указанное в дополнительной табличке.

С этим нельзя не согласиться. Действительно, множественность зон действия дорожно-сигнальных знаков лишь усложняет эксплуатацию автотранспорта и не способствует безопасности движения.

Недавно в Киеве состоялось всесоюзное совещание преподавателей учебных автокомбинатов и автошкол, работников госавтоинспекций, общественности автомобильных хозяйств и представителей других организаций по вопросу улучшения правил движения транспорта. Участники его также подчеркивали в своих выступлениях недостаточную четкость, чрезмерную сложность формулировок многих статей правил движения, высказали немало полезных пожеланий и предложений по дальнейшему совершенствованию правил. По мнению выступавших, в статье 4-й вместо ссылки на ряд документов (Правила технической эксплуатации, Правила по охране автомобильных дорог и дорожных сооружений и т. п.) следует изложить основные их требования, разрешить движение транспорта через перекресток в прямом направлении из любого ряда, более четко определить транспорт, имеющий преимущественное право проезда нерегулируемых перекрестков, обязать шоферов перекрестков включать свет фар с дальнего на ближний не за 150, как указано в правилах, а за 250 метров.

Серьезные претензии на совещании были предъявлены к вышедшим за последнее время учебным пособиям, в которых обнаружено много путаницы, разнобоя и расхождений с текстом правил. Высказано требование, чтобы вся литература по правилам движения подвергалась квалифицированному редактированию и рецензированию в едином методическом центре и издавалась бы с ведома ГАИ РСФСР. Такой методический центр мог бы быть создан, например, при Центральном правлении НТО городского хозяйства и автомобильного транспорта.

Итак, мнение одно: правила движения транспорта надо улучшить. При этом следует учесть положительный опыт, накопленный лучшими шоферами, преподавателями автошкол, автоинспекторами и другими работниками автомобильного транспорта, шире использовать современные научные данные для

решения целого ряда технических и юридических вопросов. Необходимо предъявить больше требовательности и к иллюстрациям, сопровождающим текст, так как схемы и рисунки сейчас еще не выполняют полностью свое назначение — способствовать быстрому пониманию правил любым водителем без каких-либо дополнительных пособий.

Но читатель вправе спросить: кто же должен этим заниматься и какие сроки потребуются для такой работы?

Сейчас при ГАИ Главного управления милиции МВД Российской Федерации приступила к работе редакционная комиссия. Она внимательно изучит и учтет предложения работников автомобильного транспорта, и можно рассчитывать, что в начале следующего года ее рекомендации будут внесены в текст правил.

Здесь рассказано лишь об основных предложениях и направлениях по дальнейшему совершенствованию правил движения. Несомненно, что они будут содействовать выполнению задач увеличения производительности труда на автотранспорте, повышению безопасности его работы.

Н. ЮМАШЕВ,
госавтоинспектор Главного
управления милиции МВД РСФСР.

*По следам
неопубликованных писем*

ПРОДАЖА МОТОЦИКЛОВ БУДЕТ УПОРЯДОЧЕНА

Мотолюбитель А. Уляницкий из поселка Богословка Суевского района Алтайского края написал в редакцию о грубом нарушении правил торговли мотоциклами в этом районе. Письмо тов. Уляницкого редакция направила для проверки в управление торговли крайисполкома.

Как нам сообщил заместитель начальника управления тов. Савченко, факты, изложенные в письме, подтвердились. Председателю крайпотребсоюза дано указание упорядочить продажу мотоциклов. Руководство райпотребсоюза предупреждено, что при повторном нарушении правил торговли мотоциклами будут приняты более строгие меры.

В Ялте



Автомобильные туристы выбирают разные маршруты, но большинство стремится к южному солнцу, к морю. И поэтому пути их нередко сходятся в Ялте, этой жемчужине Крымского полуострова.

Ялта гостеприимна. Для приезжих автомобилистов и мотоциклистов здесь открыты кемпинг, пансионат, станция технического обслуживания, стоянки машин.

Кемпинг расположен на обращенном к морю горном склоне, в старом парке Массандры. На его бетонированных площадках размещается до ста автомобилей, а в находящейся неподалеку палатках живут водители и пассажиры. Для технического обслуживания машин имеются мойка и смотровая канава.

Туристы могут получить в кемпинге все необходимое для хорошего отдыха. «Благодарим работников автокемпинга за те прекрасные дни, которые мы провели здесь» — такую запись оставила в книге отзывов группа туристов из Чехословакии.

Пансионат располагается в черте города, имеет стационарную гостиницу. Правда, и здесь при желании можно жить в палаточном городке.

Станция технического обслуживания имеет 14 рабочих мест. Работа здесь организована так, что автолюбителю не приходится долго ждать, когда займутся его автомобилем.

Это семья автолюбителей из Киева. Главный архитектор «Киевпроекта» Г. И. Копоровский и его жена — врач Лидия Ивановна путешествуют вместе со своими детьми — инженером-механиком Я. Г. Копоровским и инженером-строителем Р. Г. Копоровской.

Фото Б. Борисова.



Площадка технического обслуживания автомобилей в пансионате. Свердловский автомобилист И. М. Корнилов промывает радиатор своего автомобиля.

Слесарь В. Лапаев (справа) проверяет электрооборудование автомобиля, принадлежащего Р. Айрапетяну, шоферу Каджарского медно-молибденового комбината (Армянская ССР).



Рабочий Курской картонажной фабрики А. Леонов проделал на мотоцикле со своей женой Тамарой уже немалый путь. В Ялту они приехали, побывав в Сухуми, Сочи, Новороссийске.

КАРБЮРАТОР «ЙИКОВ»

Для новых моделей автомобиля «Шкода» чехословацкие инженеры модернизировали известный карбюратор «Йиков», конструкция которого содержит теперь все элементы, характерные для лучших образцов современного карбюраторостроения. Дополнительные приспособления, имеющиеся в карбюраторе, обеспечивают пуск холодного двигателя, трогание с места и движение автомобиля при холодном двигателе, работу холостого хода, эластичный переход с холостого хода на режимы частичной нагрузки и обогащение смеси при работе двигателя на полную мощность.

Карбюратор имеет центральный выпуск воздуха почти во всех своих элементах. Воздух поступает при всех режимах работы двигателя в чистом виде, пройдя предварительно через фильтр и охлаждающую поплавковую камеру. При этом исключаются все возможности загрязнения воздуха внутри карбюратора. Лишь пусковой карбюратор получает воздух, не прошедший через воздухоочиститель, что, впрочем, не имеет значения, поскольку процесс пуска весьма кратковремен.

Для пуска холодного двигателя этот карбюратор, работающий по существу, самостоятельно, имеет пусковой топливный жиклер 13 и пусковой воздушный жиклер 8, а также плоскую заслонку 7, которая регулирует подвод топлива и воздуха. В положении пуска воздух благодаря возникающему разрежению во всасывающем канале отсасывается из поплавковой камеры через жиклер. В камере, образуемой перед пусковой заслонкой 7, создается пусковая смесь, которая попадает по каналу 9 во всасывающий канал 2 (во впускную трубку двигателя). Чтобы пусковой карбюратор действовал надежно, дроссельная заслонка 11 должна оставаться закрытой; педаль акселератора, следовательно, трогать при пуске нельзя. Через специальный вырез в заслонке 7 пускового карбюратора осуществляется обеднение пусковой смеси при трогании с места, что является важным преимуществом по сравнению с известными до сих пор конструкциями. Постепенное выдвижение кнопки управления воздушной заслонкой на щитке приборов автомобиля обеспечивает соответствующее обеднение смеси и таким образом облегчает трогание автомобиля с места при холодном двигателе.

Система холостого хода представляет собой особый вспомогательный карбюратор, работающий совершенно независимо от главной дозирующей системы. Состав рабочей смеси холостого хода определяется топливным жиклером холостого хода 18, воздушным жиклером холостого хода 17 и коническим установоч-

ным винтом 24, изменяющим количество эмульсии, захватываемой потоком воздуха, который протекает через просветы 10 по обеим сторонам дроссельной заслонки 11. Жиклеры 17 и 18 находятся над уровнем топлива, что характерно для самых современных тенденций проектирования карбюраторов. Регулируется, следовательно, только количество поступающей эмульсии, т. е. одним винтом 24. (Большинство систем работает только с жиклером холостого хода и постоянным воздушным отверстием, пропускная способность которого регулируется установочным винтом.)

Как и с любым другим карбюратором, двигатель работает и в данном случае на холостом ходу с почти прикрытой дроссельной заслонкой. При помощи упорного винта она поддерживается всегда чуть приоткрытой, образуя просветы 10. Потребное топливо отсасывается из главной дозирующей системы (главного жиклера 14) через топливный жиклер холостого хода 18, а необходимый воздух — через воздушный жиклер холостого хода 17.

В канале холостого хода 21 образуется эмульсия, попадающая отсюда в верхнее 30 и нижнее 22 отверстия. Верхнее отверстие находится над просветами почти прикрытой дроссельной заслонки, а нижнее связано со всасывающим каналом вблизи фланца крепления.

Это отверстие и перекрывает винт 24, который регулирует количество эмульсии для режима холостого хода. Как только дроссельная заслонка открывается, эмульсия отсасывается из этого отверстия и смешивается с протекающим через просветы дроссельной заслонки воздухом. Соответственно размерам этих просветов устанавливается число оборотов холостого хода; оптимальный холостой ход двигателя достигается поворотом установочного винта влево или вправо.

Главная дозирующая система состоит из главного жиклера 14, эмульсионной трубки 19 (и коррекционного воздушного жиклера 4), диффузора 20, распылителя 3 и экономайзера. Топливо подается как обычно — из поплавковой камеры через главный жиклер 14 в нижнюю часть эмульсионной трубки 19. Одновременно через коррекционный воздушный жиклер 4 подводится воздух и в результате образуется «предэмульсия», попада-

ющая отсюда к распылителю 3. (Подобный центральный распылитель с двойной смесительной камерой применяется уже во многих современных карбюраторах, как например Солекс, Вебер, Зенит и др.). При отрывании дроссельной заслонки 11 в диффузоре 20 и центральном распылителе 3 возникает разрежение. В полость, расположенную между диффузором и стенками главного канала карбюратора, подводится дополнительный воздух. Он проходит через три калиброванных отверстия, одно из которых 29 представляет собой сменный воздушный жиклер. Этот дополнительный воздух создает при малых скоростях протекания смеси защитную оболочку, предотвращающую конденсирование топлива на стенках впускного патрубка.

Для получения максимальной мощности двигателя (то есть соответствующего обогащения смеси) в карбюраторе предусмотрено экономайзерное устройство, которое вступает в действие, когда дроссельная заслонка находится в положении, близком к полному открытию. Экономайзер встроен в ускорительный насос. Начало действия экономайзера, определяемое положением дроссельной заслонки, может изменяться в пределах, ограничиваемых шплинтом, входящим в одно из трех отверстий, имеющихся в тяге ускорительного насоса. Когда шплинт устанавливается в последнем отверстии тяги, процесс обогащения начинается приблизительно при открытии дроссельной заслонки на 50 градусов (нормальная регулировка). При перестановке шплинта во второе отверстие обогащение начинается при открытии дросселя на 70 градусов. И наконец, когда шплинт вставляется в третье отверстие, экономайзер прекращает действовать. При этом одновременно уменьшается количество топлива, впрыскиваемое ускорительным насосом.

Регулируемыми элементами экономайзерного устройства являются, следовательно, топливный жиклер 28 и шплинт, устанавливаемый в различные положения в отверстиях тяги ускорительного насоса.

Ускорительный насос мембранного типа связан с осью дроссельной заслонки системой тяг и рычагов. При закрытой дроссельной заслонке мембрана насоса 27 отжимается пружиной кнаружи. Полость насоса соединяется с поплавковой камерой через возвратный конический клапан 15. Когда дроссельная заслонка открывается, система тяг воздействует на мембрану 27 и топливо через жиклер насоса, клапан 23 и впускную трубку 1 впрыскивается в смесительную камеру карбюратора. При быстром открывании дроссельной заслонки впрыскивается дополнительно еще до 1,5 см³ топлива. Если же нажимать на педаль акселератора медленно, то топливо перетечет по возвратному каналу 16 в поплавковую камеру.

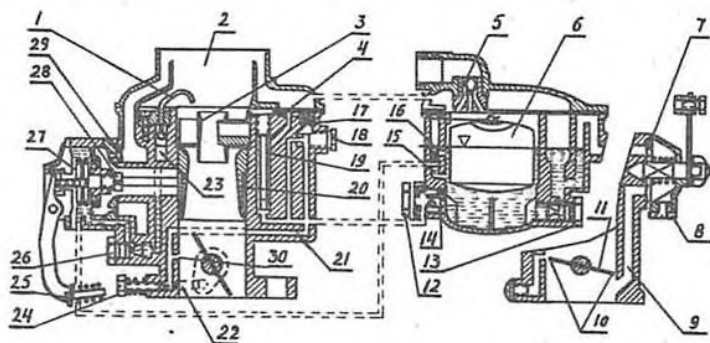
Количество возвращаемого в поплавковую камеру топлива определяется ободным жиклером 16, временем процесса впрыска, величиной жиклера насоса 26 и силой пружины на тяге привода ускорительного насоса. В качестве нагнетательного клапана ускорительного насоса служит стеклянный шарик 23 под трубкой впрыска 1, удерживаемый пружиной. Этим устраняется дополнительное всасывание топлива в двигатель при работе на нормальных режимах.

Карбюратор «Йиков» выпускается для четырехтактных двигателей в двух вариантах — с диаметром впускного патрубка 26 мм и 32 мм.

УДОБНЫЙ БАГАЖНИК

Показанный на фото багажник может быть с помощью регулируемых растяжек и зажимов легко установлен на крыше легкового автомобиля.

Багажник плотно закрывается легкой крышкой из стеклопластика с нестандартным замком и может быть снят с крыши автомобиля только после открытия крышки. Платформа багажника выполнена из фанеры, длина его — 1370 мм, ширина — 1280 мм, высота — 35,6 мм.



Чехословацкий карбюратор «Йиков», модели 1962 года.

1 — трубка впрыска; 2 — всасывающий канал; 3 — распылитель; 4 — коррекционный воздушный жиклер; 5 — клапан поплавка; 6 — поплавок; 7 — заслонка пускового карбюратора; 8 — пусковой жиклер; 9 — пусковой канал; 10 — просветы у дроссельной заслонки; 11 — дроссельная заслонка; 12 — оправка главного жиклера; 13 — пусковой топливный жиклер; 14 — главный жиклер; 15 — обратный клапан; 16 — ободный жиклер; 17 — воздушный жиклер холо-

стого хода; 18 — топливный жиклер холостого хода; 19 — эмульсионная трубка; 20 — диффузор; 21 — канал холостого хода; 22 — выходное отверстие холостого хода; 23 — шариковый клапан; 24 — установочный винт холостого хода; 25 — отверстие для шплинта; 26 — топливный жиклер ускорительного насоса; 27 — мембрана; 28 — жиклер экономайзера; 29 — воздушный жиклер; 30 — верхнее отверстие.

ШАРНИРЫ, НЕ ТРЕБУЮЩИЕ СМАЗКИ АВТОМОБИЛЯ

За последнее время в проектировании автомобилей в США все более четко намечается тенденция к уменьшению числа узлов, требующих периодического обслуживания. Это достигнуто в основном путем усовершенствования конструкции и улучшения уплотнения подшипников, применения новых антифрикционных материалов для их изготовления, а также новых смазочных материалов.

В двигателях не производится периодическая смазка подшипников генератора и валина привода распределителя зажигания. Смену масла в двигателе производят через 8 тыс. км пробега, а в коробках передач масло меняется только после первого периода обкатки, затем оно заливается на весь срок эксплуатации.

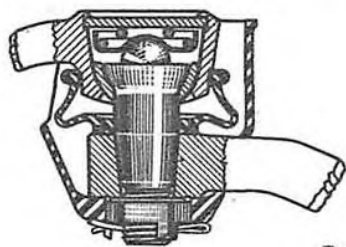


Рис. 1.

На рисунках показаны характерные конструкции шарниров тяг рулевого управления автомобилей последних моделей. Полусферический палец шарниров рулевой тяги автомобилей Додж Дарт и Лансер модели 1962 года (рис. 1) работает в паре с тонкими стальными сухарями и поджимается пружиной. Шарнир

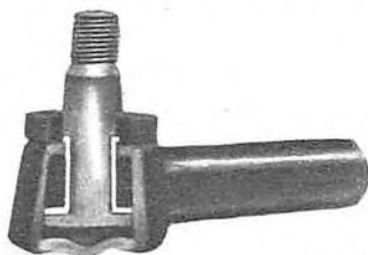


Рис. 2.

заполняется смазкой на заводе, закрывается резиновыми чехлами и рассчитан на работу без замены смазки до 40 тыс. км. На рис. 2, 3 и 4 показаны шарниры рулевых тяг английских автомобилей, в которых пальцы работают в нейлоновых сухарях и втулках. Палец 1 шарнира поперечной рулевой тяги, показанный на рис. 3, имеет полусферическую стальную головку с полусферической накладкой 4 из нейлона, между ко-

торыми помещается пружина 5, прижимающая обе полусферы к нейлоновой втулке 2 и металлическому сухарю 3, установленным в головке тяги. Как по-

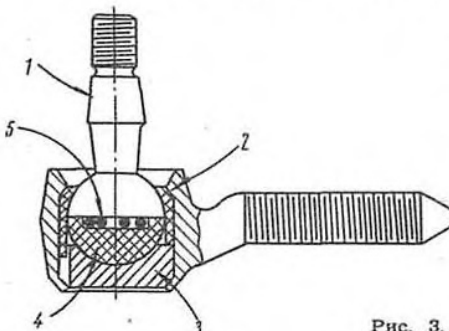


Рис. 3.

казали испытания, после пробега 32 тыс. км без смазки шарнир не имел признаков износа.

Для удлинения периодичности смазки применяются уплотнители и чехлы из синтетической хлоропреновой резины со стальной проволокой.

Нейлон плохо проводит тепло и способен поглощать воду. Поэтому нейлоновые подшипники приходится защищать водонепроницаемыми сальниками или наполнять маслом. В последнее время создан новый синтетический подшипниковый материал «тефлон», во многих отношениях превосходящий нейлон. Он обладает очень низким коэффициентом трения, высокой прочностью и износостойкостью, не меняет своих свойств при очень низких и высоких температурах.

Разработаны также новые виды смазок, позволяющие реже производить смазочные операции. Наибольшее значение из них имеет литиевая смазка с добавкой сернистого молибдена. Сернистый молибден добавляется в настоящее время и в картерное масло в период обкатки двигателя.

Общим недостатком новых шарниров, не требующих смазки, является то, что для выполнения смазочных операций необходимо специальное дорогостоящее оборудование, а также дорогие сорта масел и смазок.

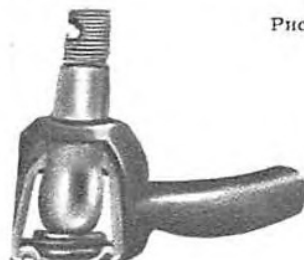


Рис. 4.

СОВРЕМЕННАЯ БЕНЗОРАЗДАТОЧНАЯ КОЛОНКА

В Чехословакии начался выпуск бензораздаточной колонки новой конструкции, отличающейся высокой производительностью (60 литров в минуту) и точностью отмера до 0,5%. Обтекаемая форма колонки и большое панорамное окно из изогнутого стекла придают ей привлекательный внешний вид. Легкосъемная облицовка корпуса колонки выполнена откидной в вертикальной плоскости (наподобие дверцы) и снабжена замком. Удачной компоновкой достигается легкий доступ ко всем агрегатам и деталям. Мерный механизм выполнен заодно с газоделителем. Счетный механизм, обеспечивающий показания цены

за отпущенный потребителю бензин, является совершенно новой конструкцией, на которую выдан патент. Он дает возможность регулировки на 999 вариантов цен за один литр отпускаемого топлива. Счетчик показывает количество топлива и стоимость отпущенного топлива при любой установленной на него цене.

Другим преимуществом этой колонки является автоматическое включение приводного электромотора при снятии раздаточного пистолета с его подвески. Это сделало излишним устройство возвратного трубопровода. Насос может короткое время работать и при закрытом раздаточном пистолете, например перед началом или после окончания выдачи топлива.

Новости ЗАРУБЕЖНОЙ техники

МОТОРОЛЛЕР «ХЕЙНКЕЛЬ-150»

В Штутгарте (ФРГ) начался серийный выпуск новых мотороллеров «Хейнкель-150» с двухтактным двигателем, развивающим мощность 9 л. с. при 5750 об/мин. Одноцилиндровый двухтактный двигатель имеет рабочий объем 150 см³ (ход поршня — 58,8 мм, диаметр цилиндра — 57 мм). Алюминиевый цилиндр с хромированными стенками выполнен заодно с головкой цилиндров. Поршневой палец вращается в игольчатом подшипнике. Охлаждение обеспечивается вентилятором. Двигатель установлен на трех резиновых подушках, что устраняет передачу вибраций на шасси.



Мотороллер «Хейнкель-150».

Управление трехступенчатой коробкой передач осуществляется вращением рукоятки на руле. Передаточные числа коробки передач: первой передачи — 17,73, второй — 8,47 и третьей — 5,80. При нагрузке в 150 кг мотороллер способен преодолевать на первой передаче подъемы до 18 градусов. Первичная и вторичная цепи работают в масляной ванне.

Под откидным сидлом мотороллера размещаются топливный бак емкостью 9,5 л и ящик для инструментов. На переднем щитке облицовки мотороллера установлена фара диаметром 130 мм, а в задней части облицовки — комбинация световых сигналов. Задняя облицовка легко демонтируется отвертыванием пяти болтов.

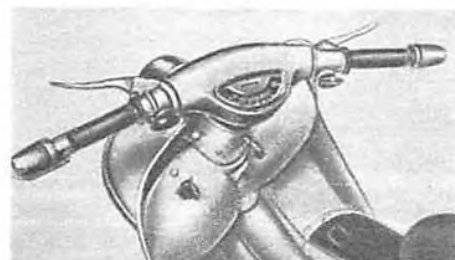
Колеса мотороллера выполнены с разделными плоскими ободами, имеют маятниковую подвеску. Передние и задние колеса взаимозаменяемы. При односторонней установке подвески заднего колеса ось вращения качающегося рычага лежит в той же плоскости, что и центр вала коробки передач. Благодаря этому цепь имеет всегда одинаковое натяжение и, как следствие, длительный срок службы (до 50 000 км). На руле монтируется щиток приборов — спидометр с контрольными лампочками.

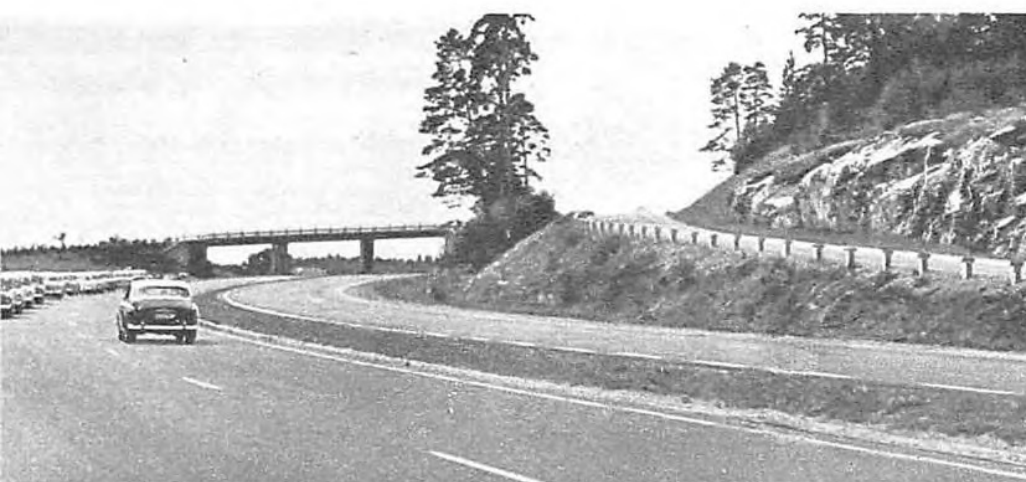
На мотороллере установлены так называемый «световой» сигнал (т.е. комбинационный с переключателем света), указатели поворотов, дистанционный утилитарный поплавок. Два аккумулятора размещаются под облицовкой слева и справа за передним щитком. Электрооборудование 12-вольтовое, пуск двигателя — от электростартера.

Благодаря мощному двигателю мотороллер развивает максимальную скорость до 85 км/час. Нормальный эксплуатационный расход топлива составляет 3,3 л. на 100 километров пробега. Рекомендуемая заводом-изготовителем пропорция смеси топлива и масла — 40:1.

Габаритные размеры мотороллера: длина — 1770 мм (без багажника), высота — 1150 мм (с зеркалом обратного вида), ширина — 870 мм, размер колес — 3,50—10. Сухой вес мотороллера — 118 кг, допустимая нагрузка — 182 кг.

Размещение приборов и органов управления мотороллера.





Обгонять на шведских дорогах приходится не слева, а справа, только справа.

Если ехать в Стокгольм...

Перспективы предупреждали: «Если едете в Стокгольм, не забудьте: все автомобили движутся по левой стороне дороги. Будьте внимательны!» Да, на дорогах Швеции — левостороннее движение. Эта укоренившаяся традиция стала уже анахронизмом, против которого ежедневно «возражает» статистика — число дорожных происшествий тут довольно велико, и попадают в них чаще всего туристы из других стран, не успевающие переучиться на ходу. Действительно, трудно привыкнуть к тому, что для правого поворота, например, необходимо... пересечь улицу.

Разветвленная сеть шоссейных дорог с твердым покрытием соединяет почти все основные города Швеции. На магистралях скорость движения, как правило, не ограничивается, но в городах и густонаселенных пунктах она не может превышать 50 километров в час. Правда, «потерянное» в городе время всегда можно наверстать, выехав на просторы шоссе. И хотя несколько непривычно нам было совершать обгон с правой стороны, мы уверенно обходили на своих «Москвичах» западные малолитражки.

Для некоторых автострад в Швеции разработаны особые правила движения. На десятикилометровом участке дороги Дендерюс—Ульна, например, запрещается движение со скоростью ниже 30 километров. Поэтому на автострате не увидишь сельскохозяйственных и учебных машин, буксиров, велосипедов и конных повозок.

Все дороги пронумерованы. Это дает возможность водителю легко найти нужную дорогу и быстро ориентироваться на самых путаных перекрестках. Карты дорог издаются несколько раз в год. Они печатаются на простой бумаге, очень дешево и поэтому широко распространены. На них отмечаются все изменения, которые произошли в

том или ином округе после предыдущего издания карты.

Все знаки на автострадах бело-голубого цвета. Отсутствие разноголосицы помогает водителям. И уж если что отвлекает внимание, так это реклама на городских магистралях, которая порой просто подавляет своим многоцветным хаосом и крикливой навязчивостью.



Счетчики! Оставил машину на несколько минут — плати.

В Стокгольме много автомобилей; на центральных улицах они вынуждены передвигаться со скоростью пешехода. Владельцы машин предпочитают оставлять автомобили у въезда в город, а в городе пользоваться метро, автобусом, трамваем. Стоянок в городе много, но все они — платные. Если вы оставили автомобиль, не забудьте опустить монету в щель счетчика. И помните, что он, как правило, включается всего лишь на полчаса. Через 30 минут нужно заплатить такую же сумму — иначе вас оштрафуют. Поэтому-то так популярны в Стокгольме брелоки для ключей, в которые вмонтированы часы с заводом на несколько десятков минут. Вы оставили машину, опустили монету, и тут же заводите эти часы. Прошло 30 минут — они настойчиво напоминают вам, что вы рискуете заплатить штраф.

Теснота на улицах Стокгольма сделала особенно популярными малолитражные автомобили, которые к тому же более экономичны. А бензин и масло в Швеции очень дороги; привыкшие счи-



Переход типа «зебра» на одной из улиц Стокгольма. Над проезжей частью висят светящиеся таблички с названиями улиц и площадей, на которые можно проехать от этого места.

тать каждый ёре шведы знают, во что обходится литр бензина. На бензоколонках Швеции отпускается не только литрами, но и порциями до 100 граммов. Соответственно нанесены деления бензомеров — в граммах. Владелец машины не уедет до тех пор, пока из шланга не стечет весь бензин — до последней капли.

К. БАРИКИН.

Нортелье — Стокгольм —
Кальмар — Мальмё.

Фото автора

За последние годы выпуск мотоциклов увеличился в несколько раз. Созданы новые, более совершенные модели. Тысячи юношей и девушек изучают мототехнику на курсах ДОСААФ. Поэтому следует всячески приветствовать инициативу Удмуртского издательства, опубликовавшего книгу об ижевских мотоциклах*. Книга эта тем более заслуживает похвалы, что в ней наряду с известной моделью ИЖ-56 описан и новый мотоцикл «ИЖ-Юпитер», недавно сошедший с конвейера завода. Таким образом, мотоциклисты своевременно получили нужное руководство.

Рассказывая о конструкции и эксплуатации ижевских мотоциклов, авторы дают практические рекомендации по ремонту узлов и агрегатов. Страницы книги, посвященные обслуживанию кривошипно-шатунного механизма, электрооборудования, силовой передачи и ходовой части, разборке и сборке двигателя, коробки передач и передней вилки, — ценный материал для тех, кто ездит на ижевских мотоциклах. Авторы приводят также конкретный план по уходу и смазке машин. В нем указана периодичность обслуживания и дано краткое описание работ. Выполнение этого плана позволит увеличить срок службы мотоциклов. Практическим руководством для мотолюбителей послужат приведен-

* М. Исаев, В. Забелин. Мотоциклы «ИЖ-56» и «ИЖ-Юпитер». Удмуртское книжное издательство. Ижевск, 1961, 207 стр., цена 57 коп.

ОТ „К-125“ ДО „КОВРОВЦА-175“

Издательство машиностроительной литературы выпустило недавно новую книгу «Мотоциклы К-125, К-175 и их модификации»*. Написанная группой работников завода, она дает полное представление о дорожных и спортивных мотоциклах «Ковровец».

В эксплуатации находится много машин выпуска 1951—1957 гг.: К-125М, К-55 и К-58. Авторы последовательно и довольно подробно рассказывают об этих моделях. Значительное место посвящено конструкции новых моделей К-175 и К-175А. Кроме общего описания конструкции и детального разбора узлов и агрегатов, в книге помещены рекоменда-

ции по уходу за двигателем, силовой передачей и механизмами управления. Вопросам эксплуатации — подготовке мотоцикла к выезду, обкатке и вождению — авторы отводят специальный раздел. Значительное внимание уделено спортивным мотоциклам.

До сих пор не было справочной литературы по взаимозаменяемости узлов мотоциклов К-125, К-175 и их модификаций. С выходом этой книги любители получили каталог взаимозаменяемых деталей. Это значительно облегчит эксплуатацию мотоциклов.

Задача, поставленная издательством, — ознакомить читателя с устройством мотоциклов «Ковровец», их эксплуатацией и восполнить пробел в справочной литературе — решена. Новая книга — хорошее пособие как для мотолюбителей, так и для спортсменов.

Приобрести сборник можно в книжных магазинах и по заявкам, направляя их по адресу: Москва, Б-78, Садовая-Спасская, 21. Магазины «Железнодорожная книга».

Хорошее впечатление, которое остается после прочтения книги, снижается от «замеченных» и незамеченных издательством опечаток. Они встречаются с первых же страниц.

Несмотря на это, со вкусом оформленная и, главное, содержательная книга поможет любителям мотоциклов правильно эксплуатировать технику, а изучающим конструкцию даст основные представления об их устройстве.

Было бы хорошо, если бы примеру Удмуртского издательства, создавшего хорошее пособие для мотоциклистов, последовали другие местные издательства.

„ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЯ „МОСКВИЧ-407“

Так называется новая книга*, выпущенная недавно Автотрансиздатом. Шоферы-любители и профессионалы, слушатели курсов и работники клубов ДОСААФ найдут в ней много полезных сведений о вождении, техническом обслуживании и ремонте автомобиля.

Нередко у шоферов, не имеющих достаточного опыта, при пуске двигателя возникает трудности. Молодые водители не могут иногда завести мотор даже при температуре воздуха выше 0°. Причиной, как правило, является чрезмерное обогащение рабочей смеси. Как избежать «пересоса»? Об этом начинающий шофер сможет узнать из книги С. Марголис.

Зимой многие автолюбители ставят свои машины «на прикол», главным образом из-за того, что в сильные морозы нелегко завести двигатель. Показав, что пуск и эксплуатация холодного двигателя сокращает срок его службы, автор описывает несколько способов подогрева.

Тепловой режим двигателя во многом влияет на износ деталей и расход бензина. К сожалению, многие водители не придают этому должного значения. На убедительных примерах автор доказывает необходимость соблюдать правильный тепловой режим и рекомендует способы поддержания нужной температуры двигателя в зависимости от конкретных условий эксплуатации.

На учащихся автомобильных курсов и школ рассчитан материал о вождении автомобиля — приемах трогания с места, технике переключения передач, торможении. Полезны сведения о движении по скользким и плохим дорогам, в условиях плохой видимости, на постах технического обслуживания.

В книге содержится необходимые данные по техническому обслуживанию автомобиля. Автор дает конкретные рекомендации по уходу за «Москвичами» и в наиболее ответственный период эксплуатации — во время обкатки. Приводятся сведения о допустимой скорости, нагрузке машины.

Ценный материал изложен в главе «Эксплуатация шин». Известно, что на многих автомобилях шины выходят из строя раньше положенного срока. Причиной этого водители нередко считают их низкое качество. В действительности же преждевременный износ покрышек является результатом несоблюдения правил эксплуатации автомобиля и ухода за шинами. Приведенные в книге рекомендации по регулировке углов развала и схождения колес, по разборке и сборке шин, схема перестановки колес и другие сведения помогут шоферам и работникам гаражей продлить срок службы шин. Особенности ухода за бескамерными шинами и покрышками с вулканизированными протекторами отведены специальные разделы книги.

Много полезных сведений содержится также в главах, посвященных текущему ремонту, экономии топлива, технике безопасности при эксплуатации автомобиля.

* С. Марголис. Эксплуатация автомобиля «Москвич-407». М. Автотрансиздат, 1962, стр. 112, цена 21 коп.

ПОЛЕЗНЫЙ СПРАВОЧНИК

Недавно вышел в свет сборник «Единые нормы времени на ремонт автомобилей М-20 «Победа», М-21 «Волга» и ГАЗ-12 в условиях автохозяйств» (Экономиздат, М., 1962, 132 стр., цена 31 коп.). Он рассчитан для использования в автохозяйствах и в нем говорится главным образом о легковых машинах. Однако этот сборник будет поле-

зен и работникам автомотоклубов, школ, курсов ДОСААФ, связанных с ремонтом автомобилей.

Приобрести сборник можно в книжных магазинах и по заявкам, направляя их по адресу: Москва, Б-78, Садовая-Спасская, 21. Магазины «Железнодорожная книга».

На конгрессе ФИА в Вене

Красива и гостеприимна Вена. Туристы наводнили ее улицы, сады и скверы. Буйно цветут сирень и каштаны. Непрерывным потоком движутся автомобили самых различных марок и моделей. «Пробки» в уличном движении возникают часто — ведь за год через Вену проезжает до 800 000 туристских автомобилей.

В Вене много стоянок, но в центре города время стоянки не должно превышать 1,5 часа. Для контроля за временем применяют «диски» со стрелками. Эти диски водитель располагает у ветрового стекла и обозначает на них время постановки автомобиля на стоянку. Скорость движения в городе ограничена до 50 км/час.

Интересна и, на мой взгляд, удачна система подачи сигналов светофорами. В конце действия зеленого сигнала начинается мигание; водители знают, что сейчас произойдет смена сигнала и появится красный свет. В конце действия красного сигнала загорается еще и желтый, что означает предстоящую перемену сигнала на зеленый. Улицы хорошо размечены. В местах посадки на автобусы нанесена «белая зона» — здесь остановка другого транспорта запрещена.

В дни работы конгресса трудовая Вена восторженно встречала первого в мире космонавта Героя Советского Союза Ю. А. Гагарина. В этой волнующей встрече ярко проявились симпатии австрийского народа к нашей великой стране.

Новое в автомобильном спорте

Международная спортивная комиссия ФИА обсудила перспективы развития автомобильного спорта на ближайшее время.

На 1964—1965 годы продлено действие ныне существующей I гоночной формулы (рабочий объем цилиндров до 1500 см³). С 1964 года вводятся новые II и III международные гоночные формулы.

Автомобили II формулы должны иметь двигатели с рабочим объемом любого числа цилиндров до 1000 см³ и вес не менее 420 кг, а автомобили III формулы (известные ранее под названием «Юниор») — двигатели с рабочим объемом цилиндров до 1100 см³ и весом не менее 400 кг или до 1000 см³ и весом не менее 360 кг.

Однако для автомобилей III формулы вводятся ограничения, которых не было для «Юниоров». Так, все подшпильники качения должны быть взяты только с базового автомобиля, двигатель серийного производства может иметь только один карбюратор, диаметр впускной трубы допускается не более 36 мм для двухтактных двигателей и не более 40 мм для четырехтактных, коробка передач может иметь не более четырех ступеней. В остальном требования к автомобилям III формулы не отличаются от ранее установленных для автомобилей «Юниор».

В 1962 году проводится розыгрыш ряда мировых и европейских первенств.

Состоится чемпионат мира для гонощиков, выступающих в личном зачете на гоночных автомобилях I формулы. Он разыгрывается, как обычно, в десяти шоссейно-кольцевых гонках на Большие призы стран — Голландии, Монако, Бельгии, Франции, Англии, ФРГ, Италии, Испании, США и Южной Африки.

«Кубок конструкторов» в нынешнем году заменен чемпионатом мира для автомобилей «Большого туризма» (в трех классах — до 1000 см³, до 2000 см³ и до 3000 см³). Он разыгрывается в 16 соревнованиях, из них в пяти встречаются только автомобили I класса, в девяти — автомобили II и III классов и в двух — автомобили всех трех классов. Одновременно учрежден так называемый «мировой трофей для прототипов», то есть для автомобилей, выпущенных в единичных экземплярах как образцы будущих лет. Практически к этой же группе примыкают спортивные автомобили, для которых сохранены обычные ограничения (рабочий объем цилиндров двигателя до 3000 см³). Этот «трофей» оспаривается в четырех из упомянутых шестнадцати соревнований, а именно — 12-часовая гонка в Себринге (США), гонка Тарга — Флоридо (Италия), 1000-километровая гонка по Нюрбургскому кольцу (ФРГ) и 24-часовая гонка в Ле-Мане (Франция).

Чемпионат Европы по ралли проводится как на серийных легковых автомобилях, так и на автомобилях типа «Большого туризма». В зависимости от рабочего объема двигателей установлены следующие классы автомобилей:

Серийные легковые автомобили

- I класс — до 700 см³,
- II класс — от 700 до 850 см³,
- III класс — от 850 до 1000 см³,
- IV класс — от 1000 до 1300 см³,
- V класс — от 1300 до 1600 см³,
- VI класс — от 1600 до 2000 см³,
- VII класс — от 2000 до 3000 см³,
- VIII класс — свыше 3000 см³.

Автомобили «Большого туризма»

- I класс — до 1000 см³,
- II класс — от 1000 до 1300 см³,
- III класс — от 1300 до 1600 см³,
- IV класс — от 1600 до 2500 см³,
- V класс — свыше 2500 см³.

Чемпионом становится спортсмен, набравший наибольшее количество очков в соревнованиях, но при условии, что он не менее трех раз занимал одно из первых пяти мест. Очки начисляются только в том случае, если в классе было не менее 10 стартовавших автомобилей. Интервал между отдельными соревнованиями должен быть не менее семи дней.

Начиная с 1964 года, намечено проводить чемпионаты мира по ралли и «европейские критериумы» для «юниоров». Основные условия для них будут рассмотрены на следующем заседании спортивной комиссии.

Международная спортивная комиссия согласилась с предложением Международной технической комиссии по опре-

делению рабочего объема двигателя Ванкеля (роторно-поршневой двигатель внутреннего сгорания).

В качестве рабочего объема установлен объем камеры сгорания (разность максимального и минимального объемов трех рабочих камер), который рассчитывается по специальной формуле.

Автомобили с роторно-поршневыми двигателями решено допускать к соревнованиям только в своем классе.

Вопросы техники и движения

На конгрессе обсуждались различные вопросы, касающиеся безопасности движения. В частности, речь шла о цвете стекол и яркости света указателей поворотов, которые должны не ослеплять водителей, отличаться по цвету и свету от стоп-сигналов. Наиболее целесообразным для указателей поворотов признан цвет «амбра», причем сила света ночью и днем должна быть различной. Рассматривались также вопросы о стандартизации высоты бамперов и предельно допустимом износе шин. Было установлено, что шины должны иметь видимый рисунок протектора с глубиной канавок не менее 1 мм.

Приз ФИА за безопасность движения

Как уже сообщалось в журнале «За рулем», ФИА решила ежегодно награждать переходящим призом один из автомобильных клубов за лучшую организацию работы по обеспечению безопасности движения. Впервые этот почетный приз присужден Австрийскому клубу туристов-автомобилистов.

Такое решение было принято на основе изучения результатов деятельности клуба, благодаря которой в Австрии значительно сократилось количество дорожных происшествий. Клуб объединяет более 40 процентов всех владельцев автомобилей в стране. Организованные им 24 станции «безопасности движения» обслуживают около 300 населенных пунктов Австрии. 145 дежурных автомобилей ежедневно патрулируют в городах и на основных магистралах. В 1961 году техническая служба клуба оказала помощь 400 тысячам автомобилистов.

Основанный при клубе в 1957 году Научно-технический совет по безопасности движения (так называемый «Кураториум») выпускает в большом количестве брошюры, плакаты, листовки, которые сыграли свою роль в уменьшении дорожных происшествий. «Кураториум» организовал обучение педагогов методике преподавания правил движения, ведет систематический контроль на дорогах и улицах, а также разрабатывает технические проекты реконструкции опасных мест на дорогах и перекрестках с целью обеспечения безопасности движения.

Л. АФАНАСЬЕВ,
член Комитета ФИА.

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

Художественно-технический редактор И. Г. Имшенник.

Корректор Т. Л. Легостаева.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4. Тел. К 5-52-24, Б 9-61-91.

Сдано в набор 2.07.62 г.
Г-81106.

Бум. 60 X 92¹/₂, 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 360 000 экз.

Подп. к печ. 24.07.62 г.

Цена 30 коп.

Зак. 311.

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

УКАЗАТЕЛИ ПОВОРОТОВ НА МОТОЦИКЛАХ И МОТОРОЛЛЕРАХ



Рис. 1. Передний указатель поворота на ветровом стекле мотоцикла: 1 — фонарь правого указателя; 2 — переключатель.

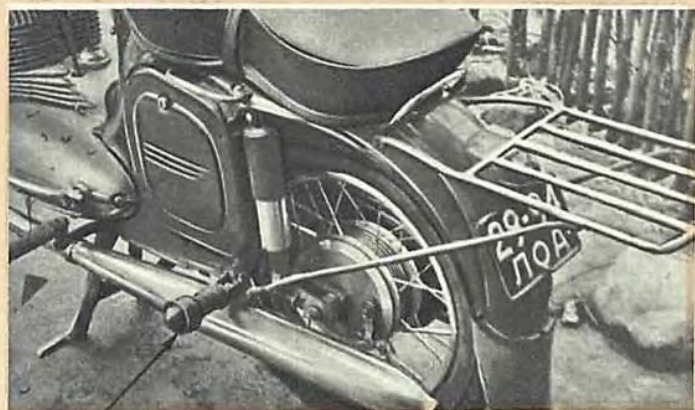


Рис. 2. Задний фонарь указателей поворота, смонтированный в откидной подножке для пассажира.

Мотоцикл или мотороллер должен иметь два передних и два задних указателя. Передние сигналы размещают на руле или на ветровом стекле (рис. 1). Задние фонари на мотоциклах можно вмонтировать в откидные подножки для пассажира (рис. 2). На мотороллерах их лучше разместить по бокам корпуса. Но в любом случае световые сигналы желательно располагать на расстоянии не менее чем 400 мм от земли. Включатель указателей поворота надо установить на руле около ручки газа.

Следует помнить, что сигналы должны быть хорошо видны на большом расстоянии (до 100—150 м) и при прямом солнечном освещении. Для этого лампочки мощностью не менее 21 вт целесообразно снабдить отражателями, а фонари — козырьками. Стекла передних указателей могут быть белые или оранжевые, а задних — красные или оранжевые.

Указатели поворотов на коляске удобно совместить с ее габаритными фонарями, установив там двухнитевые лампочки.

В соответствии с существующими требованиями указатели должны быть мигающими. Для этого в схему вводят шестивольтовое тепловое реле типа РС-56, помещая его в фару.

Владельцам мотороллеров «Тула-200» следует применять двенадцативольтовое реле РС-55 или же РС-57 (рис. 3), которое, предварительно отрегулировав, можно использовать и на мотоциклах с шестивольтовым электрооборудованием.

Провод от замка зажигания подсоединяют к клемме Б на реле. Клемму СЛ соединяют с переключателем, а затем с лампочками. Осторожно вращая регулировочный винт, добиваются такого положения, при котором реле включает лампы с нужными интервалами. Завертывая этот винт, увеличивают натяжение теплового элемента, вывертывая — ослабляют.

Может оказаться, что при включении цепи лампочки загораются, но не мигают. В этом случае следует осторожно натянуть тепловой элемент, медленно ввертывая регулировочный винт до тех пор, пока они не начнут мигать примерно 50—120 раз в минуту.

На улицах городов и дорогах страны сейчас нередко встретишь мотоциклы и мотороллеры с указателями поворотов. Эта забота мотолюбителей о безопасности движения вполне понятна: дорожные происшествия чаще всего происходят во время обгона, поворота и разворота, то есть в тех случаях, когда нужно подать сигнал о маневрировании.

Наши мотозаводы пока что не оборудуют машины указателями поворотов, поэтому водители мотоциклов и мотороллеров делают это сами.

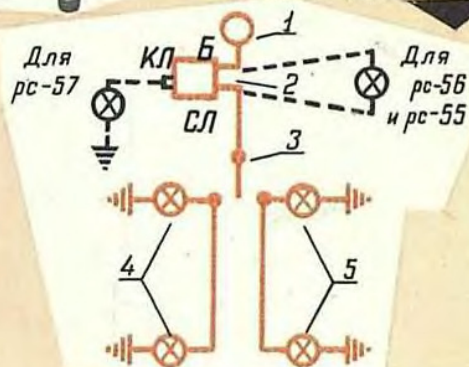
Редакция получила много предложений по установке таких указателей. Одно из них, рекомендованное Научно-исследовательским институтом автомобильного электрооборудования и приборов, публикуется.



Рис. 3. Реле РС-57: 1 — винт; 2 — тепловой элемент.

Рис. 4. Схема включения ламп указателей поворота: 1 — замок зажигания; 2 — реле; 3 — переключатель; 4 — лампы левых указателей; 5 — лампы правых указателей.

Пунктиром показано подключение контрольных лампочек к различным типам реле.



Бывает и так, что лампочки не загораются вообще. Тогда нужно ослабить натяжение теплового элемента, для чего медленно вывертывают регулировочный винт до включения ламп.

Если передние указатели не видны с места водителя, целесообразно установить контрольную лампочку мощностью 1 вт. Ее укрепляют на задней части фары или на руле мотоцикла так, чтобы даже при наличии ветрового щитка, она была хорошо видна.

При использовании реле РС-56 к клемме параллельно подсоединяют провода от патрона контрольной лампочки (его необходимо предварительно изолировать от массы). В реле РС-57 для этой цели предусмотрена специальная клемма, имеющая обозначение КЛ. Один провод от контрольной лампочки подключают к этой клемме, другой — к массе (рис. 4).

Приведенные здесь рекомендации проверены на практике.

Инженер В. ВОЛЖСКИЙ.

Ленинград.



АВГУСТ 1962

За рулем

На озере Рича.
Фото В. Алексеевко