



С е н т я б р ь 1 9 6 2



За рулем



В этом номере:

Обращение Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Правительства Советского Союза	1
А. Скворцов. Выше знамя советского автоспорта!	3
Дал слово — сдержки, взял обязательство — выполнил!	6
Н. Киселев. Ленинградский тур мирового чемпионата	8
Интервью после финиша	10
Ю. Подвальный. Флаги девяти стран над «Шмерли»	11
Ю. Клеманов. На трассах Кавказа	12
З. Байчурин. Бельцкий самодеятельный	14
В. Андрианов. Наследники	15
Р. Граховский. Кондиционирование воздуха в автомобилях	16
В. Ватлецов. Общественный инструктор	18
А. Сабинин. Баскунчай — трасса рекордов	18
В. Березкин. «Запорожец» включен в классификацию	19
А. Стерпул. Новые нормативы рекордов по автомобильному и мотоциклетному спорту	19
Ю. Король. Снова заводская марка	20
Н. Однотелько. Мотоциклы держат экзаме	21
Г. Жемочкин. Тем, кто ездит на тяжелых мотоциклах	22
А. Халтурин. Новая подвеска мотоцикла	23
В. Рогожин. Реванш на кольце	24
Г. Протасовский. Школьникам — технические знания	25
А. Павлов, Э. Гольденберг. Хозрасчет. А как его организовать?	26
Г. Приеде. Мопедам — дорогу в спорт	28
Стартуют автоделуисты	28
А. Вошинин. Скутер МАИ	29
Новости зарубежной техники	30
Книжная полка	32

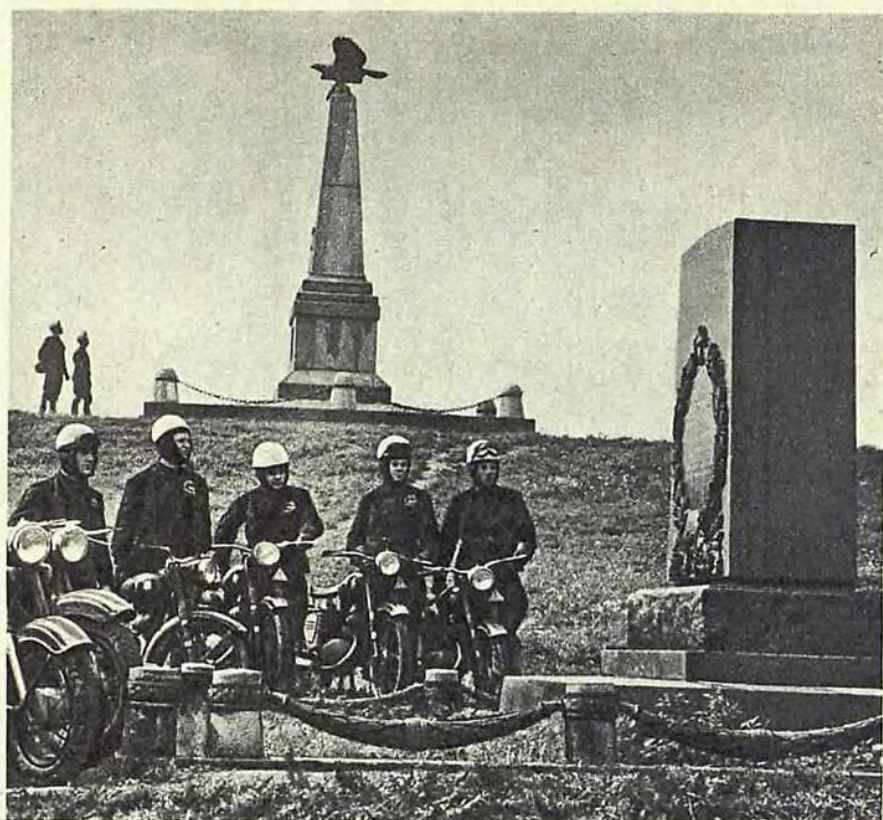
На первой странице обложки: токарь автоматного цеха Московского завода малолитражных автомобилей комсомолец Владимир Симонов — неоднократный участник соревнований на мотоциклах, активист оборонно-массовой работы. Владимир Симонов имеет второй разряд по мотоспорту.

Фото А. Канашевича

В честь состоявшегося в Москве Всемирного Конгресса за всеобщее разоружение и мир на Лужниковском кольце Центрального стадиона имени В. И. Ленина были проведены гонки на приз Советского комитета защиты мира.

Этот почетный трофей в трудной борьбе завоевал мастер спорта Юрий Чвилов (общество «Труд»). На снимке: Юрий Чвилов среди спортсменов своей команды после вручения приза.

Фото Е. Тиханова



150 лет назад, во время Отечественной войны 1812 года, в жестоких битвах с полчищами Наполеона ярко проявились беспредельное мужество и массовый героизм, невиданная стойкость и горячий патриотизм нашего народа, с честью отстоявшего независимость своей Родины. Бородинская битва, как известно, явилась самым памятным событием Отечественной войны 1812 года.

На поле Бородина жизнь вписала славные страницы в историю русского народа. Здесь героическими деяниями перекликаются век минувший и наше столетие. На тех же позициях, где русская армия нанесла поражение дотле непобедимым наполеоновским войскам, советские люди самоотверженно защищали Москву от нашествия гитлеровских орд.

На Бородинском поле установлено много памятников — реликвий русской воинской славы. После реконструкции открылся и Бородинский мемориальный музей, в котором собраны ценные экспонаты, рассказывающие о героическом прошлом русского народа.

В дни, предшествующие 150-летию Отечественной войны, на Бородинском поле побывали многочисленные экскурсии со всех концов нашей страны. На снимке вы видите группу мотоциклистов Московского клуба юных автомобилистов у памятника советским воинам, погибшим в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 годов. Вдали — обелиск, установленный на месте командного пункта М. И. Кутузова.

Фото А. Канашевича



К КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ И НАРОДАМ СОВЕТСКОГО СОЮЗА!

К народам и правительствам всех стран!
Ко всему прогрессивному человечеству!

Обращение Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Правительства Советского Союза

В летопись освоения космического пространства вписана новая славная страница. Впервые в мире советские летчики-космонавты осуществили на кораблях-спутниках героический, беспрецедентный по своей сложности и продолжительности групповой полет в космос.

11 и 12 августа 1962 года могучие советские ракеты вывели на орбиты вокруг Земли корабли-спутники «Восток-3» и «Восток-4», пилотируемые летчиками-космонавтами — гражданами Союза Советских Социалистических Республик, коммунистами товарищами Николаевым Андрияном Григорьевичем и Поповичем Павлом Романовичем.

Проявив величайшее мужество и героизм, товарищи Николаев и Попович совершили многодневный групповой полет вокруг Земли, блестяще выполнили намеченную программу и успешно приземлились в заданном районе на территории нашей Родины — Союза Советских Социалистических Республик.

Космический корабль-спутник «Восток-3», управляемый товарищем Николаевым, за 95 часов, то есть почти за четверо суток, облетел более 64 раз вокруг земного шара и прошел расстояние более 2 миллионов 600 тысяч километров.

Космический корабль-спутник «Восток-4», управляемый товарищем Поповичем, за 71 час, то есть почти за трое суток, облетел более 48 раз вокруг нашей планеты и прошел расстояние около 2 миллионов километров.

Совместный полет двух космических кораблей проходил на близком расстоянии друг от друга. Между летчиками-космонавтами осуществлялась непосредственная устойчивая двусторонняя радиосвязь. Взлет и посадка кораблей-спутников совершены в строгом соответствии с намеченными планами. Аппаратура кораблей в течение всего пребывания в космосе действовала безотказно. Состояние здоровья обоих космонавтов во время полета было отличным, настроение бодрое, работоспособность сохранялась полностью. Во время полета они выполнили большую программу научных исследований. Здоровье летчиков-космонавтов после возвращения из сложного космического полета хорошее.

Такой групповой полет обеспечен прежде всего совершенством космических кораблей, точностью научных расчетов, исключительной четкостью и слаженностью работы всех советских людей, участвовавших в выполнении этого ответственного задания.

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза, Президиум Верховного Совета СССР и Правитель-

ство Советского Союза с величайшей радостью и удовлетворением отмечают, что советские летчики-космонавты, ученые, конструкторы, инженеры, техники и рабочие, участвовавшие в создании космических кораблей и обслуживании их полетов в космосе, с честью выполнили свой долг перед Родиной, перед прогрессивным человечеством.

Многодневный групповой полет вокруг Земли знаменует новый этап в исследовании космоса. Впервые во время полетов была осуществлена радиосвязь не только космического корабля с Землей, но и между находящимися в полете космическими кораблями на различных дистанциях. Наука обогащается ценнейшими данными о состоянии человеческого организма в условиях космического полета. Два космонавта, совершавшие одновременно групповой полет, поддерживая между собой связь и управляя кораблями, координировали друг с другом свои действия, обменивались сведениями об обстановке, о работе аппаратуры, сравнивали результаты наблюдений. Теперь уже совершенно очевидно, что советским летчикам-космонавтам подвластны расстояния, исчисляемые миллионами километров. Приближается время, когда они поведут могучие космические корабли к планетам солнечной системы.

Великий подвиг товарищей Николаева и Поповича поднимает еще выше славу нашего Отечества, ярко демонстрирует достижения высокоразвитой советской экономики, передовой советской науки и техники, неоспоримые преимущества социалистического строя.

Советские герои космоса — это люди, вышедшие из глубин народа, воспитанные в рядах нашей славной Коммунистической партии. Они воспитаны на высоких идеалах социализма и коммунизма, до конца преданы своему народу, своей Родине. Они воплощают нерушимую дружбу социалистических наций СССР. Вслед за русскими товарищами Гагариным и Титовым космос штурмовали сын чувашского народа товарищ Николаев и сын украинского народа товарищ Попович. В единой братской семье народы Советского Союза строят коммунизм, в едином строю они идут и на штурм космоса в интересах мира и прогресса, счастья всего человечества.

Имена коммунистов Юрия Гагарина, Германа Титова, Андрияна Николаева и Павла Поповича стали олицетворением героизма, творческого гения и трудолюбия нашего народа. Советские космонавты — верные и достойные сыны нашей Родины, великой ленинской Коммунистической партии. Это



Андрей Григорьевич
НИКОЛАЕВ



Павел Романович
ПОПОВИЧ

люди непоколебимого мужества, больших знаний, высокой культуры и моральной чистоты.

Теперь весь мир видит, что коммунисты уверенно идут в авангарде человечества на земле и в космосе, что социализм — это и есть та надежная стартовая площадка, с которой Советский Союз успешно направляет в космос свои мощные совершенные космические корабли.

Новые выдающиеся успехи в освоении космоса убедительно показывают, что коммунизм одерживает одну победу за другой в мирном соревновании с капитализмом. Воодушевленный решениями XXII съезда, новой Программой партии, советский народ уверенно строит коммунистическое общество, прокладывая всему человечеству путь к светлому будущему.

Сбывается предвидение великого Ленина о преобразующей роли науки, техники и культуры в развитии общества. «Раньше, — говорил Владимир Ильич, — весь человеческий ум, весь его гений творил только для того, чтобы дать одним все блага техники и культуры, а других лишить самого необходимого — просвещения и развития. Теперь же все чудеса техники, все завоевания культуры станут общенародным достоянием, и отныне никогда человеческий ум и гений не будут обращены в средства насилия, в средства эксплуатации. Мы это знаем, — и разве во имя этой величайшей исторической задачи не стоит работать, не стоит отдать всех сил? И трудящиеся совершат эту титаническую историческую работу, ибо в них заложены дремлющие великие силы революции, возрождения и обновления».

Наша партия, наш народ идут по пути, указанному Лениным. Теперь все видят, какие чудеса совершают пробужденные революцией гигантские творческие силы свободных народов Советской Родины.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ
КОМИТЕТ
КПСС

ПРЕЗИДИУМ
ВЕРХОВНОГО
СОВЕТА СССР

СОВЕТ
МИНИСТРОВ
СССР

В наше время наука и техника открывают безграничные возможности для овладения силами природы и всестороннего их использования на благо человека. Великие открытия науки только тогда могут служить улучшению условий жизни, когда они используются в мирных целях, во имя счастья людей.

Советское государство последовательно и настойчиво борется за прочный мир во всем мире. С мирными целями совершены и новые полеты советских космических кораблей.

Человечество жаждет прочного мира на земле, и ни одно правительство не может не считаться с этим. Насколько велика ненависть народов к врагам мира, ярко показал Всемирный конгресс за всеобщее разоружение и мир, недавно состоявшийся в Москве. От имени всех народов конгресс гневно осудил милитаристские круги западных держав и призвал к активной борьбе за всеобщее и полное разоружение под строгим международным контролем, за запрещение навечно испытаний ядерного оружия.

Советское правительство вновь торжественно заявляет, что оно полностью поддерживает требования народов об обеспечении прочного мира во всем мире и делает все необходимое для осуществления этих справедливых требований.

Советское правительство снова обращается ко всем правительствам и народам с призывом еще настойчивее бороться за избавление человечества от угрозы термоядерной войны, за нерушимый мир на земле. Советские люди уверены в том, что своей упорной борьбой народы отстоят дело мира.

Героические подвиги летчиков-космонавтов товарищей Николаева и Поповича наполняют сердца советских людей, всех честных людей мира радостью и гордостью, зовут наш народ к новым успехам в коммунистическом строительстве!

Вперед, к торжеству дела мира и прогресса!

жение, когда из каждых ста владельцев автомобилей спортом занимается не более 4—5 человек.

В увеличении рядов автоспортсменов большую роль может сыграть картинг — самый молодой вид автомобильных соревнований. Дешевые, простые в изготовлении машины, карты, открывают дорогу в спорт нашей молодежи. Опыт автомобилистов Латвии, за короткий срок создавших большой парк гоночных микроавтомобилей, говорит о перспективности картинга.

Особое внимание надо уделить вопросам организации соревнований. Они должны стать праздником и школой для спортсменов и зрителей. Интересная программа, яркая реклама, хорошо поставленная информация о ходе состязаний нужны на каждом соревновании, независимо от его масштабов.

Увеличение числа соревнований связано с очень важной проблемой — самоокупаемостью. Уже в прошлом году от продажи билетов на состязания по автоспорту было выручено около 300 тысяч рублей. Особенно хорошо организуют такие состязания в Уфе, Львове и некоторых других городах. Этот положительный опыт должен тщательно изучаться и внедряться повсеместно.

Нужно держать курс на то, чтобы в ближайшие два-три года отказаться от государственных дотаций на автоспорт и проводить все соревнования только на средства, вырученные от продажи билетов. В этом деле важная роль принадлежит общественности.

Наряду с увеличением количества соревнований могучим резервом массовости является широкое приобщение школьников, учащихся школ ФЗО и технических училищ к овладению навыками управления мотоциклом, мотороллером, автомобилем. Автомобильные и мотоциклетные кружки и секции должны быть созданы при школах, Домах пионеров, станциях юных техников. Тренеры, опытные спортсмены, инструкторы в начале нового учебного года должны пойти в школы и внешкольные учреждения. Надо заинтересовать пионеров и школьников моторными видами спорта, помочь в создании материальной базы.

Прочное место в школах должен занять автомоделизм. Наш молодой автомодельный спорт заканчивает период своего становления. За время последней Спартакиады по техническим видам спорта автомоделисты провели свыше 2 тысяч соревнований разного масштаба, в которых участвовало 27 922 спортсмена. Однако подготовка разрядников разворачивается еще очень медленно, особенно в Эстонской, Литовской, Молдавской, Туркменской и Таджикской республиках.

Что нужно сделать, чтобы этот вид спорта получил широкое развитие? Прежде всего необходимо установить самый тесный контакт с республиканскими министерствами просвещения, Домами пионеров и детскими техническими станциями с тем, чтобы распространить автомоделизм среди школьников. Следует также установить связь с добровольным спортивным обществом «Трудовые резервы» и всячески пропагандировать моделизм в технических училищах и школах ФЗО. Необходимо добиться увеличения выпуска высококачественных моторчиков всех кубатур, шестеренок и хороших наборов посылок для массового изготовления автомоделей.

Коренные вопросы массовой спортивной работы должны решаться в низовых коллективах — первичных организациях ДОСААФ. Авторитет и влияние их определяется прежде всего тем, как здесь работают секции по отдельным видам спорта. Формально созданные мото- или автосекции еще мало. Надо, чтобы в ней ключом была спортивная жизнь, регулярно проводились тренировки и соревнования. Только тогда можно говорить о существовании полноценного спортивного коллектива.

Решение задач, поставленных V съездом ДОСААФ по повышению массовости, невозможно без создания боевых, жизнедеятельных спортивных коллективов и команд в первичных организациях — на заводах, фабриках, в учебных заведениях, совхозах и колхозах.

Новым явлением в спортивной жизни организаций ДОСААФ являются спортивно-технические автомотоклубы, создаваемые при крупных первичных организациях, горкомах и райкомах патристического Общества. Многие самостоятельные клубы (в Латвии, Башкирии и других республиках) успешно развивают автоспорт на общественных началах. Но есть и такие «клубы», которые превратились в рядовые хозрасчетные школы по подготовке водителей и никакого участия в спортивной жизни не принимают. Комитеты ДОСААФ не могут мириться с этим.

Общественный клуб — это форма проявления творческой инициативы энтузиастов автоспорта, помогающих воспитывать тысячи бесстрашных, сильных и умелых спортсменов.

Нужно всячески содействовать плодотворной деятельности этих клубов, помогать им.

О том, какое широкое поле деятельности открывается сейчас перед спортивной общественностью, свидетельствует инициатива Витебского автомотоклуба, о которой сообщалось в июльском номере журнала «За рулем». Совет этого клуба обсудил свои задачи, вытекающие из решений V Всесоюзного съезда ДОСААФ, и взял конкретные обязательства по дальнейшему развитию спортивной работы.

Патристический почин витебских досаафовцев был одобрен бюро Президиума ЦК ДОСААФ и нашел уже самый горячий отклик. Спортсмены Тбилиси, Липецка, Харькова, Горького и других городов делом откликнулись на обращение своих белорусских товарищей. Хороший почин обрел широкие крылья, и теперь тысячи досаафовцев соревнуются за новый подъем спортивной работы в Обществе.

Борьба за массовость неотделима от борьбы за высокое мастерство спортсменов. Массовость — это фундамент, на котором воздвигается прочное здание мастерства.

В последние годы уровень спортивных результатов наших автоспортсменов несколько поднялся, благодаря чему стало возможным участие их в ряде крупных международных соревнований. Успешно выступали мотоциклисты в гонках на льду. Еще в 1960 году они значительно уступали шведским гонщикам — сильнейшим в этом виде соревнований. А минувшей зимой в десяти международных встречах спортсмены СССР восемь раз поднимались на верхнюю ступеньку пьедестала почета.

Серьезную конкуренцию стали оказывать сильнейшим гонщикам мира наши спортсмены, выступающие на гравейной дорожке. Среди 16 финалистов первенства мира этого года вновь оказался уфимский спортсмен Игорь Плеханов. Две победы в международных шоссейно-кольцевых гонках одержал недавно заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов.

Неплохо зарекомендовали себя советские раллисты. В 1960 году, впервые приняв участие в международных авто-ралли, проходивших под девизом «За мир и дружбу!», они заняли первое место, а в прошлом — второе.

Однако этим по существу и исчерпываются наши достижения на международной арене. Советские мотоциклисты и автомобилисты еще не порадовали Родину почетными победами в мировых чемпионатах и первенствах.

Случайно ли это? Нет. Мы еще очень медленно растим подлинных мастеров автоспорта. Автомотоклубы из года в год не реализуют планов по воспитанию спортсменов высокой квалификации — перворазрядников и мастеров спорта. В прошлом году было подготовлено не более тысячи мотоспортсменов первого разряда и мастеров спорта.

Столь же невысок уровень спортивной подготовки автомобилистов. На 1 мая этого года среди них было всего 184 мастера спорта, причем в 1962 году это почетное звание получили только 12 автомобилистов. Значительно превысив обязательства по подготовке спортсменов-разрядников за счет спортсменов третьего разряда, автомотоклубы выполнили планы воспитания спортсменов первого разряда только на 23 процента, а спортсменов второго разряда — на 41 процент. Такое положение дальше нетерпимо. Оно тормозит наше продвижение вперед на международной спортивной арене.

Пробелы в подготовке спортсменов наиболее отчетливо проявились на чемпионате мира по мотокроссу в этом году. В пяти этапах ни один из гонщиков не смог набрать более четырех очков. Оправдывать их неудачи незнакомством с трассами было неправильно. Ведь у себя дома, в Юкках, на десятом этапе первенства никто из них не смог подняться выше шестого места.

На фоне выступлений сильнейших кроссменов мира явно были видны недочеты в индивидуальном мастерстве наших гонщиков. Они уступали лидерам чемпионата не только в скорости, но и в выносливости. Им не хватало тактической зрелости, умения вести борьбу в предельно высоком темпе на всем протяжении дистанции.

Поражение кроссменов нельзя оправдать и обычными ссылками на конструктивные недостатки мотоциклов. Если спортсмен недостаточно подготовлен физически, не владеет современными техническими и тактическими средствами ведения борьбы на трассе, самый лучший мотоцикл не спасет дела. В этом убеждают выступления наших спортсменов в другом виде соревнований — шоссейно-кольцевых гонках. Здесь мы располагаем мотоциклами, обладающими отличными мощностными и динамическими показателями. Однако, за исключением Н. Севостьянова, у нас нет пока гонщиков, которые могут конкурировать с сильнейшими кольцевиками мира.

Индивидуальное мастерство подводит и спортсменов, выступающих в многодневных гонках, не получивших, к слову сказать, еще массового распространения. Более чем скромны успехи автомобилистов. Особенно огорчают выступления спортсменов в шоссейно-кольцевых гонках. Эти соревнования проводятся на невысоком спортивном уровне, в списках гонщиков фигурируют одни и те же фамилии.

В последние годы условия соревнований значительно усложнились. Участие в них требует от спортсменов огромного физического и нервного напряжения. Теперь не прожить только на напоре и боевом задоре. Эти качества не могут быть продуктивны без атлетизма, высокого мастерства и серьезной волевой подготовки.

Пришло время более серьезно отнестись к научно обоснованным методам тренировок, которые до сих пор не нашли применения даже в практике работы тренеров сборной страны. Необходимо на основе последних достижений физиологии, теории и практики спорта разработать коренные вопросы подготовки автоспортсменов. Нужно создать подлинно научную методику преподавания и тренировок, ибо в этой области мы очень сильно отстали.

Нужда в обобщенных материалах по организации и методике учебно-тренировочной работы, по научному обоснованию норм для тренировок, по наблюдению за состоянием организма спортсмена очень велика. Никаких рекомендаций по этим вопросам автоспорто клубы и секции не получают. Большой упрек в связи с этим следует высказать в адрес Центрального автоспорто клуба СССР, его тренерского коллектива. К сожалению, ЦАМК не стал еще тем учебно-методическим центром автоспорта в стране, каким он должен быть, и не оказывает необходимой помощи республиканским федерациям, автоспорто клубам и низовым коллективам.

Явно недостаточное внимание уделяется у нас борьбе за установление новых рекордов. Как ни странно, но в этой области систематически работает лишь горсточка энтузиастов — заслуженные мастера спорта Э. Лорент, Н. Шумилин, мастера спорта В. Никитин и И. Тихомиров. Усилиями этих спортсменов за последнее время обновлен ряд всесоюзных рекордов; некоторые из них превышают высшие международные достижения. Но этого еще очень мало. Уровень «рекордной» работы никак не соответствует нашим возможностям и масштабам развития автоспорта в стране. К борьбе за новые рекорды надо активно привлекать способных спортсменов, механиков, молодежь. Начинать нужно с рекордов клуба, области, республики. Все эти рекорды следует пропагандировать самым широким образом.

В соревнованиях этого года заслуженные победы одержали молодые спортсмены. Впервые среди победителей и призеров крупнейших зимних кроссов и международных товарищеских соревнований появились ранее неизвестные имена Ю. Агеева, Ю. Романова, В. Арбекова, В. Горулько и других. Это представители молодой поросли нашего мотоспорта, от которой следует ожидать больших успехов.

Ведущие мастера рано или поздно должны будут уступить место молодым. Поэтому нужно постоянно заботиться о подготовке юного резерва. Сколько молодых талантов сможет обрести наш спорт, если в каждом автоспорто клубе будут созданы группы юных спортсменов, а в больших городах — юношеские спортивные школы! Без такого дальнего прицела мы не сможем поспевать за общим движением вперед.

Недопустимо мало внимания уделяется работе с молодыми автомобилистами. Даже такой крупный клуб, как московский городской, за последние два года не воспитал ни одного молодого мастера.

Долг каждого тренера, каждого мастера спорта — иметь одного-двух учеников, обучать их, передавать свои знания и опыт, словом, кропотливо возиться с «зеленой» молодежью. Она, конечно, не сразу осваивается с жесткими требованиями, которые предъявляются в больших спортивных встречах, но бояться этого нечего. Необходимо смелее выдвигать талантливых спортсменов, молодежь в сборные команды областей, республик, страны. Наш автоспорт от этого только выиграет.

Автомобильный, мотоциклетный и автомоделный спорт не может успешно развиваться без материально-технической базы. А с техническим оснащением этих видов спорта дело обстоит у нас все еще неблагоприятно. Одерживать серьезные победы на международных соревнованиях, особенно на чемпионатах мира, можно только на специальных машинах, но созданием таких машин наши заводы почти не занимаются, а если что и делают, то очень робко и медленно.

Пятый съезд поручил Центральному комитету ДОСААФ разработать и осуществить ряд мероприятий по производ-

ству спортивной техники высокого класса. Своевременно осуществлять эти мероприятия можно будет только при непосредственной помощи со стороны широкой спортивной общественности и в первую очередь специалистов наших научно-исследовательских институтов, автомобильных и мотоциклетных заводов.

Во всех делах по развитию спортивной работы инициативу и энергию должна проявлять общественность — спортсмены, тренеры, судьи.

Современный этап спортивного движения характеризуется решительным повышением роли общественного актива. Большие права и обязанности получили общественные органы по руководству спортом — федерации, секции. Они должны идти в авангарде борьбы за массовость и мастерство, поднимать принципиальные вопросы развития спорта и добиваться их разрешения.

Важную роль в этом должна была сыграть Федерация автоспорта СССР. Но нужно прямо сказать, что своими правами она пользовалась слабо. Многие насущные вопросы развития автоспорта Федерация только обсуждала, но почти никогда не доводила дела до конца, не добивалась нужных решений, не проявляла инициативы и настойчивости в практическом претворении в жизнь ряда хороших начинаний.

На состоявшемся недавно пленуме Федерации автоспорта СССР по предложению Центрального комитета ДОСААФ было принято решение о разделении этой Федерации на две — Федерацию автомобильного спорта и Федерацию мотоциклетного спорта. Это решение принято в целях повышения роли общественного актива в руководстве автомобильным и мотоциклетным спортом, приближения руководства к широким массам спортсменов. Оно, безусловно, будет способствовать подъему работы, совершенствованию методов руководства, сделает организаторскую деятельность федераций более конкретной.

Комитеты ДОСААФ должны помогать федерациям и секциям, поддерживать их полезные начинания и инициативу, но ни в коем случае не подменять их, не заниматься мелочной опекой.

Под руководством партийных организаций, работая в тесном контакте с комсомолом, союзами спортивных обществ и организаций, профсоюзам, опираясь на опыт и силы общественности, мы сможем еще выше поднять знамя советского спорта, добиться завоевания мировых первенств и установления новых рекордов, достойных нашей великой Родины.

МОСКВА — КАЗАХСТАН — МОСКВА

27 учащихся московских школ были отобраны для участия в пробеге Москва — Казахстан — Москва. Это — победители городского конкурса на лучшего юного автолюбителя, посвященного 40-летию пионерской организации имени В. И. Ленина. Посланцы нашей столицы отъезжают в поселок Комсомолец Кустанайской области, Целинного края, подарки москвичей — учебное оборудование для школ и игры для пионеров и школьников.

В совхозе, где заканчивался маршрут автопробега, юные автомобилисты работали на строительстве и на полях. Они ознакомились с устройством некоторых сельхозмашин, беседовали с передовыми водителями.

Комитет профсоюза совхоза от имени рабочих и служащих поблагодарил московских школьников за организацию пробега и подарки и просил передать трудящимся Москвы, что свое обязательство по сдаче государству более двух миллионов пудов хлеба коллектив с честью выполнит.

Всего по дорогам Чувашии, Татарии, Удмуртии, Башкирии, Урала, Казахстана и центральных областей нашей Родины пройдено более пяти тысяч километров. Техника вождения автомобиля у всех участников пробега значительно возросла.

На снимке: заслуженный мастер спорта Е. Косматов вручает грамоту МК ВЛКСМ победительнице конкурса на лучшего юного автомобилиста учащейся 175-й московской школы Татьяне Зимаковой.



МНОЖИТЬ РЯДЫ
СПОРТСМЕНОВ,
СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ
ИХ МАСТЕРСТВО!

ДАЛ СЛОВО — СДЕРЖИ,

Удобного почина — широкие крылья! — под таким аншлагом в прошлом номере нашего журнала было опубликовано постановление бюро Президиума ЦК ДОСААФ и первые отклики на призывы совета Витебского автомотоклуба о развертывании соревнования за дальнейший подъем спортивной работы. С тех пор прошел месяц. Срок, казалось бы, и небольшой, однако за это время почин витебцев нашел много последователей. Со всех концов страны в редакцию поступают сообщения об обязательствах автомотоклубов, принятых в ответ на обращение активистов из Витебска.

Воодушевленные приветствием ЦК КПСС V съезду ДОСААФ и решениями съезда патриотического Общества,

коллективы автомотоклубов, спортсмены, тренеры, общественные инструкторы, принимая конкретные обязательства, стремятся внести свой вклад в дело массового развития автоспорта и на этой основе роста рядов разрядников и повышения их мастерства.

Сейчас многие автомотоклубы ДОСААФ включились в соревнование. Дело теперь за тем, чтобы, не теряя ни одного дня, по-деловому взяться за претворение в жизнь принятых обязательств. Сдержат свое слово, конкретными делами ответить на высокую оценку, данную партией работе патриотического Общества, — к этому должны быть направлены усилия каждого энтузиаста спорта, каждого автомотоклуба.

В СОРЕВНОВАНИЕ ВСТУПАЮТ НОВЫЕ КОЛЛЕКТИВЫ

Отвечают спортсмены Кабардино-Балкарии

Внимательно обсудив обращение витебцев, мы наметили уже до конца текущего года подготовить не менее двухсот спортсменов третьего разряда, 20 — второго и 7 — первого, а также одного мастера спорта. Для того чтобы выполнить эту задачу, необходимо резко увеличить количество соревнований. Надо сказать, что летний сезон текущего года был для нас напряженным. В течение только одного июля на территории республики было проведено два крупнейших соревнования по автомобильному ралли — первенство Российской Федерации и первенство СССР, в котором участвовало более двухсот спортсменов из 12 союзных республик, Москвы и Ленинграда.

Многие активисты автомотоклуба были заняты на этих соревнованиях в качестве судей на дистанциях и в комиссиях судейской коллегии, а также проделали большую организационную работу. На первенстве Российской Федерации команда Нальчика заняла второе место, а спортсмены клуба в личном зачете вышли на второе, третье и четвертое места. Успешно выступили представители клуба и на первенстве СССР. Эти соревнования обогатили нас опытом, способствовали пропаганде автоспорта в городах и селах Кабардино-Балкарии.

Теперь надо закрепить достигнутое. Поэтому актив клуба решил в этом году провести еще 16 соревнований, в том числе мотокросс четырех автономных республик и заезды на установление республиканских рекордов на дистанциях в один и три километра со старта с места и с хода.

Организация соревнований и подготовка спортсменов-разрядников потребует усиленного внимания к повышению квалификации судей и общественных инструкторов-тренеров. Решено в этом году провести четыре семинара и создать курсы для общественников из первичных организаций. Мы наметили подготовить в этом году 60 спортивных судей и 15 общественных инструкторов по автоспорту.

До конца 1962 года силами клуба и общественности обязуемся построить в Нальчике ипподромную дорожку для мотоциклетных соревнований, а в течение будущего года — гравевую дорожку.

А. ПАШОВ, начальник республиканского автомотоклуба; К. ВЫСОЦКИЙ, председатель президиума коллегии судей, судья республиканской категории; Х. ЭЛЬБЕРДОВ, член совета клуба, начальник таксомоторного парка; О. АКОПОВ, член совета клуба, управляющий автотрестом; М. СЕННИКОВ, С. ЛОМОВ, члены совета клуба; В. АРТЕМОВ, В. ЕВСЮКОВ, А. ГЛАВАЦКИЙ, А. ГОРКОВЕНКО, призеры первенства РСФСР по ралли; Е. САЖИН, тренер.

г. Нальчик.

Построим автомотодром

Расширенное заседание совета Ивановского областного автомотоклуба в ответ на обращение витебцев решило: подготовить в этом году двух мастеров спорта, пять перворазрядников, восемь спортсменов второго разряда и 35 — третьего;

до конца года провести дополнительно шесть соревнований по автоспорту;

в течение этого года подготовить 70 общественных инструкторов;

создать два спортивно-технических клуба и один мото-клуб;

построить автомотодром и уже в будущем году иметь свою собственную спортивную базу для проведения соревнований;

провести областные соревнования на побитие рекордов на один километр с хода и с места для мотоциклов и автомобилей.

Н. ВЛАСЕНКО, начальник автомотоклуба.

г. Иваново.

Будет гравевая дорожка

В соревновании с Пермским автомотоклубом ДОСААФ мы приняли обязательство подготовить по сто спортсменов-разрядников по автомобильному и мотоциклетному спорту, 20 автомоделлистов и 50 судей по автоспорту. Тогда же обязались помочь 14 первичным организациям ДОСААФ в городе и области организовать соревнования по автомобилю и мотоциклу.

Сейчас, ознакомившись с обращением Витебского автомотоклуба, мы взяли на себя дополнительные обязательства:

подготовить еще 50 спортсменов-разрядников по автоспорту;

провести на полной самоокупаемости все предусмотренные календарем мотогонки по льду в Свердловске: встречу городов Российской Федерации, первенство РСФСР по мотоциклам в классе 125 и 350 см³, финал первенства страны в классе мотоциклов до 125 см³ и международные соревнования в классе мотоциклов до 500 см³.

На стадионе пионеров и школьников мы приступили к оборудованию гравевой дорожки, для чего уже завезено 100 машин шлама. Это даст возможность в дальнейшем шире проводить соревнования по гравевой дорожке, которые также будут организованы на полной самоокупаемости.

Б. РЯЗАНОВ, начальник автомотоклуба; П. БОРИСОВ, В. ЛИПСКАЯ, члены совета клуба.

г. Свердловск.

ВЗЯЛ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО — ВЫПОЛНИ!

Федерация мотоспорта о почине витебских спортсменов

Президиум Федерации мотоспорта СССР обсудил на своем заседании обращение витебских спортсменов и поддержал их ценную инициативу.

В своем постановлении президиум ФМС рекомендовал всем федерациям автоспорта и секциям мотоспорта АССР, краев и областей Российской Федерации совместно с комитетами ДОСААФ оказывать помощь автомотоклубам, первичным организациям Общества, спортивным клубам и коллективам ДСО и ведомств в организации социалистического соревнования за лучшее выполнение решений V съезда ДОСААФ по дальнейшему развитию технических видов спорта.

Президиум Федерации обратился к центральным советам ДСО и руководителям ведомств с просьбой развернуть в добровольных спортивных обществах и ведомствах социалистическое соревнование по дальнейшему развитию мотоспорта, увеличению числа спортсменов-мотоциклистов, росту их мастерства, созданию спортивной материально-технической базы.

Федерации автоспорта союзных республик, секции мотоциклетного спорта АССР, краев и областей по решению президиума ФМС до 1 октября с. г. должны сообщить редакции журнала «За рулем» сведения о клубах, включившихся в социалистическое соревнование, а до 1 марта 1963 года подвести итоги соревнования и представить в Федерацию мотоспорта СССР клубы, добившиеся наиболее высоких показателей, для определения победителей.

Для подведения итогов социалистического соревнования президиум Федерации счел целесообразным организовать объединенную комиссию федераций мотоциклетного и автомобильного спорта СССР и поручить ей разработать и опубликовать перечень показателей, по которым будут подводиться итоги социалистического соревнования клубов.

Президиуму Всесоюзной коллегии судей совместно с комиссиями по видам соревнований поручено подготовить исходные нормативы для регистрации районных, городских, областных рекордов по мотоспорту и опубликовать их в печати.

Еще один резерв!

Доброе дело начали витебские спортсмены, призвав включиться в соревнование за новый подъем спортивной работы!

Резервы для дальнейшего развития автоспорта в стране повсюду неисчерпаемы. Они имеются не только на крупных заводах и фабриках, не только на селе, но и в высших и средних учебных заведениях, где учатся тысячи молодых людей, горячо любящих технику и спорт. К сожалению, до сих пор этот важный резерв по-настоящему не приведен в действие.

Поэтому, горячо поддерживая почин витебских автомотоспортов, беря на себя повышенные обязательства по подготовке разрядников, общественных судей и мотоциклистов, мы призываем спортивные клубы и комитеты ДОСААФ высших и средних учебных заведений включиться в соревнование и достичь успехов на этом участке спортивного движения.

В том, что это реально, убедительно показывает опыт мотоциклетной секции Московского инженерно-физического института.

Сейчас мотосекция спортклуба МИФИ — одна из сильнейших не только в столице, но, пожалуй, и в стране. Семь мастеров спорта, 20 перворазрядников, 20 спортсменов второго и 50 третьего разряда подготовлено за несколько лет в МИФИ.

В нашем низовом коллективе выросли гонщики, сумевшие завоевать почетное звание чемпиона страны и чемпиона РСФСР. Мотосекция института выставляет на первенство СССР команды, успешно соперничающие с самыми сильными коллективами автомотоклубов Москвы и союзных республик.

Об этих успехах мы пишем не ради того, чтобы похвастаться достижениями, а чтобы каждый увидел: мастеров спорта и

перворазрядников можно растить и в низовых коллективах — секциях и клубах.

Никаких особых «секретов» подготовки спортсменов у нас нет. Боевой спортивный актив — главный источник сил и жизнедеятельности нашей секции.

Бюро секции, состоящее из энтузиастов мотоспорта, само составляет план тренировок и календарь, который предельно насыщен различными мероприятиями.

Все наши перворазрядники и мастера — общественные тренеры.

Каждый общественный тренер помогает новичку достичь мастерства. Не проходит ни одного собрания секции, на котором бы мы не слушали отчеты учителя и ученика, не решали бы сообща, что нужно сделать, чтобы помочь молодому гонщику.

Секция оборудовала тренировочную трассу, где проводятся и открытые первенства клуба по мотокроссу.

Мы убеждены, что в каждом институте и техникуме можно найти мотоциклистов, желающих участвовать в соревнованиях, заниматься спортом. Если это будет сделано — ряды мотоспортсменов значительно вырастут.

Откликаясь на призыв витебских спортсменов, наша секция решила подготовить в этом году 2 мастера спорта, 4 перворазрядника, 8 спортсменов второго и 8 третьего разряда; организовать семинар для подготовки общественных судей, подготовить на общественных началах около 100 мотоциклистов.

Ю. БУРЛАКОВ, председатель бюро секции Московского инженерно-физического института; В. МАТВЕЕВ, член бюро секции; В. ПОКРОВСКИЙ, тренер; М. ФАЙКОВ, член бюро секции.

СЛОВО РАЙОННЫХ КЛУБОВ

В ответ на обращение Витебского автомотоклуба в редакцию журнала поступают сообщения от самостоятельных районных спортивно-технических клубов. Активисты, энтузиасты автоспорта принимают на себя повышенные обязательства, направленные на дальнейший подъем спортивной работы.

СПАРТАКИАДА ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ВИДАМ

Ознакомившись с обращением Витебского автомотоклуба, совет самодеятельного спортивно-технического клуба Ленинского района города Горького обязался подготовить в этом году одного мастера спорта, семь спортсменов первого разряда, 15 — второго, 50 — третьего разряда. Из них четыре спортсмена второго разряда и 10 третьего будут выращены из числа учащихся. Кроме этого, мы решили обучить 10 судей второй и 20 судей третьей категории, а также 60 инструкторов-общественников.

До конца года проведем спартакиаду по техническим видам спорта, а также восемь соревнований по автоспорту и одно по водно-моторному спорту.

В. ЛЯШКОВ, председатель совета клуба; М. КАПКИН, председатель автосекции; Е. БАГУНИН, председатель водно-моторной секции.

25 СУДЕЙ ПО АВТОМОТОСПОРТУ

Совет самодеятельного автомотоклуба Московского района Харькова, обсудив обращение витебцев, включился в соревнование за дальнейший подъем спортивной работы в организациях ДОСААФ. Мы решили до конца года подготовить 60 спортсменов третьего разряда, 25 судей по автоспорту, 25 общественных инструкторов по мотоспорту и 20 общественных инструкторов по автоспорту. Кроме того, мы проведем три районных соревнования по фигурному вождению мотоцикла.

С. ХОТНЯНСКИЙ, председатель совета клуба; И. ТЕБЕЛЕВ, И. ШЛАЙФЕР, Ю. СТЕБЧЕНКО, члены совета клуба; Н. КОМИССАРОВ, Ю. БОЛЕНКО, Л. КОНДРАТЬЕВА, И. СТЕБЧЕНКО, спортсмены-разрядники.

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ТУР МИРОВОГО

Н. КИСЕЛЕВ,
главный секретарь соревнований,
судья всесоюзной категории

Свыше 150 тысяч ленинградцев собрались в Юкки посмотреть соревнования сильнейших кроссменов мира.



Задолго до начала X этапа чемпионата мира по мотокроссу в классе 250 см³ главные проспекты и улицы Ленинграда запестрели плакатами и афишами, призывавшими жителей посетить 24 июня Юкки, где должны были встретиться сильнейшие кроссмены мира.

За два дня до соревнования на улицах города появились автомобили с иностранными номерами. Они буксировали легкие прицепы с мотоциклами. Это прибывали участники чемпионата. Среди них лидеры первенства англичане Джефф Смит и Артур Лэмпкин, швед Торстен Халльман; хорошо знакомые ленинградцам по прошлым выступлениям в городе чемпион Чехословакии Властимил Валек и его коллега экс-чемпион Европы Яромир Чижек, кроссмены Австрии, Болгарии, Венгрии, ГДР, Голландии, Норвегии, Польши, Румынии, Финляндии.

В этом году впервые в чемпионате мира принимали участие советские гонщики и среди них неоднократные чемпионы СССР И. Григорьев, А. Дежинов, С. Кадушкин.

И вот день, которого с волнением ждали болельщики, наступил. С раннего утра, несмотря на капризы ленинградского лета, мощная лавина любителей мотоспорта — и не только ленинградцы, но и многочисленные гости из Эстонии и Латвии — устремилась в Юкки. Задолго до начала соревнований более 150 тысяч зрителей расположились на живописных холмах, как бы образующих трибуны огромного естественного стадиона. Эта солидная цифра — рекорд даже для выдавшей виды юккской трассы.

...В палаточном городке спортсменов, украшенном национальными флагами стран — участниц чемпионата, все кипит в ожидании предстоящей борьбы. Придирчиво проверяют мотоциклы судьи, суетятся механики в ярких шапочках с названиями клубов и фирм, в последний раз оценивающе поглядывают на трассу гонщики. Впереди два труднейших заезда, по 12 кругов каждый.

Круты юккские горки! Ниточка флажков, указывающая спортсменам путь, то взлетает на вершины холмов, то исчезает в низинах, поросших кустарником. Трудная трасса! Ну что ж, тем интереснее борьба и почетнее победа.

В 13 часов 30 минут под звуки Государственного гимна чемпион СССР мастер спорта Андрей Дежинов поднимает флаг Советского Союза. X этап чемпионата мира открыт!

Под горой судьи натянули на колышках бумажную ленту — линию старта. 39 сильнейших кроссменов мира в классе 250 см³ с нетерпением ждут сигнала. И вот взмыла вверх резинка механического стартера — путь свободен. Вперед! Бешено взревели моторы, фонтанами полетела грязь из-под колес, окутался дымом первый подъем. Как только в этом ревущем клубке машин на узкой полоске земли каждый находит дорогу?! Вверх, вниз, один вираж, другой... Где на одном колесе, вздыбив машину, где в прыжках по воздуху по 8—10 метров проносятся гонщики.

Пройдены четыре круга. В лидеры выходит швед Т. Халльман на «Хускварне». Вплотную за ним следуют англичане Д. Смит и А. Лэмпкин, чехи К. Пилар и В. Валек. Шестым идет чемпион страны С. Кадушкин на «ЭСО».

Темп гонки чрезвычайно высок. Круг длиной в 2,6 км кроссмены проходят со скоростью около 50 км/час, и это по абсолютному бездорожью, непрерывно сменяющимся друг друга отвесным подъемам, трамплинным спускам и крутым поворотам. Виртуозно надо владеть техникой езды, чтобы выдержать такую гонку в течение 12 кругов! И все-таки до конца заезда в группе лидеров изменений не происходит и спортсмены в том же порядке финишируют.

Неудачно сложились дела у наших кроссменов. Н. Соколов, устранив неисправности своего «ЭСО», сумел начать гонку, когда лидеры уже завершали первый круг. Вскоре после старта сошел с дистанции И. Григорьев: не выдержало заднее колесо мотоцикла К-250. Лишь двенадцатым пересек линию финиша Р. Решетникс. Подвел «ЭСО» и А. Дежинова. Он пришел четырнадцатым.

В перерыве между заездами чемпионата был проведен международный мотокросс на мотоциклах 125 и 175 см³. В упорной борьбе победили молодые советские спортсмены В. Арбеков и Ю. Романов. Хорошая смена растет нашим мастерам-«международникам»!

ЧЕМПИОНАТА

Второй заезд чемпионата был решающим. Нервы гонщиков напряжены до предела. Третье устремлялись они на вершину подъема, не дожидаясь стартового сигнала и, остановившись красным флагом судьи, возвращались на место. Наконец, все правила соблюдены, и гонщики ринулись вперед. Темп такой же, как и в первом заезде. Даже хлынувший дождь не снизил скорости. Вначале лидирует В. Валек, но буквально на колесе у него победитель первого заезда Т. Халльман. Ошибка В. Валека — и швед снова возглавил гонку. Третьим идет К. Пилар, за ним — А. Лэмкин и Д. Смит. Замыкает ведущую группу И. Григорьев, который стартовал где-то в начале третьего десятка и стремительно наверстывал упущенное. К. Пилар обходит В. Валека, но тут же падение отбрасывает его на шестое место.

А дальше все было так, «как будто второй раз смотришь один и тот же знакомый фильм», как образно писала одна из ленинградских газет. Первым снова финиширует Т. Халльман, за ним в том же порядке, как и в первом заезде, — Д. Смит, А. Лэмкин, К. Пилар, В. Валек. Только шестым на этот раз был не С. Кадушкин, а И. Григорьев. Мотоцикл «Ковровец» во втором заезде с честью выдержал испытание, что, на наш взгляд, говорит о первых успехах наших мотоциклистов в создании современной кроссовой модели. С. Кадушкин закончил заезд восьмым, обеспечив себе шестое место по сумме двух заездов.

Итак, победителем ленинградского этапа чемпионата мира по мотокроссу стал 22-летний чемпион Швеции Торстен Халльман, студент Высшей технической школы в Стокгольме. Победа принесла ему 8 зачетных очков. Д. Смит получил 6 очков, А. Лэмкин — 4, Пилар — 3, Валек — 2 и Кадушкин — 1 очко. Таким образом, после десятого этапа чемпионата мира впереди по-прежнему остались англичане Д. Смит (50 очков) и А. Лэмкин (40). Т. Халльман на третьем месте; у него теперь 34 очка.

Советские мотоциклисты не смогли добиться настоящего успеха ни на одном из пяти этапов первенства мира, в которых принимали участие. Каковы же причины этого?

Во-первых, ведущие зарубежные гонщики пока превосходят наших спортсменов в искусстве управления мотоциклом на больших скоростях, в умении «чисто» проходить повороты и крутые спуски с террасами и трамплинами, сохранять высокий темп на протяжении всей гонки. Они гибко пользуются разнообразными техническими приемами. Например, препятствия вовсе не обязательно преодолеваются стоя. Подчас спортсмены сидят на подушке седла и лишь время от времени слегка поднимаются. После прыжка гонщики не всегда приземляются на заднее колесо, не редки случаи приземления на два колеса. Все подчинено одному — сохранить высокую скорость.

Во-вторых, высоким достижениям наших соперников способствует то обстоятельство, что машины лучших иностранных марок имеют малооборотные двигатели с большим крутящим моментом, жесткие рамы и отличную тормозную систему.

Но главную причину неудач советских кроссменов следует искать, по нашему мнению, в отсутствии у них того качества, которое в легкой атлетике принято называть «скоростной выносливостью».

Волевая подготовка наших гонщиков, исходя из практики отечественных соревнований, строится на основе мобилизации всех сил на отдельных, обычно самых сложных и опасных участках трассы, в ответственный момент соревнований. Затем, как правило, следует период расслабления. Гонки же на всех этапах первенства мира складываются настолько напряженно, проходят в таком стремительном темпе, что не позволяют сделать передышку даже на самом легком отрезке пути.

Наши мотоциклисты в волевом отношении оказались не подготовленными к этому. И дело здесь вовсе не в том, что они плохо тренированы или у них мала выносливость. Наши спортсмены добились наивысших успехов в соревнованиях на первенство мира как раз на самых тяжелых песчаных трассах Польши и Голландии, требующих огромного физического и психического напряжения. Однако, повторы, качества, необходимые для длительной борьбы в высоком тем-



На сложном участке трассы.

пе, у них развиты слабо, и такие поединки они, как правило, проигрывают. Видимо, причина этого кроется в практике наших первенств и в обусловленном ею характере тренировок и подготовке к соревнованию. Надо сказать, что до сих пор в этой области мы еще движемся ощупью, не имеем сколько-нибудь разработанной научной системы.

Чтобы добиться серьезных успехов в борьбе за мировое первенство, нам надо не только тщательно изучить и осмыслить опыт сильнейших зарубежных мастеров, глубоко проанализировать свои недостатки, но в ближайшее же время подвести под тренировки серьезную теоретическую базу, которая даст возможность выбирать обоснованный, оптимальный вариант подготовки спортсмена в каждом конкретном случае.

Очевидно, наряду с сильнейшими спортсменами, следует смелее привлекать к учебно-тренировочным сборам молодежь, потому что она более восприимчива к новому, чем зрелые, сложившиеся гонщики, опыт которых подчас не может полностью компенсировать пробелы в «спортивном образовании» (им еще мешают устаревшие взгляды и навыки).

Необходимо проводить соревнования на первенства республик и Советского Союза в условиях, отвечающих требованиям первенства мира.

Что же касается материальной части, то надо срочно побеспокоиться о том, чтобы преодолеть существенные недостатки в конструкции мотоцикла К-250, который при хороших динамических качествах, легкой устойчивой ходовой части, еще недостаточно надежен.

Если со всей ответственностью взяться за дело, вдумчиво и в то же время смело решать узловые вопросы, то можно рассчитывать, что уже в будущем году положение коренным образом изменится и наши мотокроссмены порадуят Родину отличными победами на трассах мировых первенств.



Победитель X этапа чемпионата мира шведский гонщик Торстен Халльман.

Интервью после финиша

Закончились соревнования X этапа чемпионата мира по мотокроссу. Гонщики разъехались в свои страны, опустели живописные склоны местечка Юкки под Ленинградом. Улеглись страсти у спортсменов и многочисленных зрителей.

После соревнований наш корреспондент побеседовал с руководителями спортивных делегаций Германской Демократической Республики, Англии и Чехословакии.

Руководителем делегации Германской Демократической Республики был Хорст Швертфегер. Одновременно он выполнял и обязанности механика команды. В ГДР Швертфегер известен еще и как прогрессирующий от соревнований к соревнованиям гонщик, участник многих мотоциклетных кроссов.

— Мотокросс под Ленинградом был проведен на отличной трассе, — сказал Хорст Швертфегер. — Наши гонщики получили от этих соревнований большую пользу. Они познакомились с представителями мотоциклетного спорта различных стран, приобрели богатый опыт. Результатами немецких гонщиков я доволен.

Большое впечатление произвело на меня гостеприимство советских людей. Зрители с большим вниманием следили за всеми перипетиями спортивной борьбы и дружно приветствовали победителей этого трудного этапа чемпионата.

Имя Гарольда Тейлора хорошо известно любителям мотоспорта в Англии. Он член спортивной комиссии Международной федерации мотоспорта, один из руководителей Британского союза мотоциклистов. Тейлор был неоднократным чемпионом Англии и Шотландии по многодневным гонкам и кроссу.

— В Советском Союзе мне довелось побывать впервые, — сказал Гарольд Тейлор. — Должен сказать, что дни, проведенные в Советском Союзе, оставили у меня на всю жизнь неизгладимое впечатление. Я очень ценю все то, что сделала Федерация мотоциклетного спорта СССР, чтобы наше пребывание здесь было наиболее приятным.

Больше всего мне запомнилась атмосфера дружбы, которая сразу установилась между представителями Англии и спортсменами СССР.

Я побывал почти на всех этапах чемпионата и видел, что когда страна проводит свой первый Гран При, она встречает-

ся со многими трудностями. К чести советских организаций должен сказать, что соревнования были подготовлены блестяще. Трасса, выбранная вблизи города Ленинграда, идеальна настолько, насколько этого можно желать. Она предоставляла совершенно равные возможности для всех гонщиков и отвечала всем требованиям для проведения международных соревнований. Могу с уверенностью сказать, что она была одной из лучших, какие мне довелось видеть за свою спортивную карьеру.

Большое впечатление произвели на меня ленинградские зрители. Ни в одной стране я не видел такого большого количества поклонников мотоциклетного спорта!

Теперь несколько слов о выступлениях гонщиков. Должен сказать, что представители моей страны Джефф Смит и Артур Лэмкин справились с поставленными перед ними задачами, хотя они и выступали на мотоциклах, которые уже ими использовались на прошлых соревнованиях. Мне кажется, что наши спортсмены могли бы выступить успешнее. Они имеют для этого большие возможности. Их недостаток заключается в том, что они слишком крепко держатся за руль, или, точнее, слишком напряженно едут по трассе. Им надо чаще участвовать в соревнованиях, больше тренироваться на трудных трассах.

Владимир Лангер — один из организаторов мотоциклетного спорта в Чехословакии. Он неоднократно бывал в нашей стране в качестве руководителя спортивных делегаций и работал в составе международных жюри.

— В Советский Союз, — сказал Владимир Лангер, — чехословацкие спортсмены приезжают как к себе домой. Здесь великолепные зрители, которые болеют за наших гонщиков, подбадривают их на трассе. Это мы чувствовали и на соревнованиях в Юкках под Ленинградом.

Подводя итоги нынешних соревнований, должен отметить рост мастерства наших гонщиков и в первую очередь Игоря Григорьева и Сергея Кадушкина, который стартовал на чешском мотоцикле «ЭСО».

Наиболее известный представитель нашего мотоспорта Яромір Чижек занял лишь седьмое место. Молодые чешские гонщики Карел Пилар и Властимил Валек, выступавшие на «Чезетах», заняли соответственно четвертое и пятое места. Результатами их я доволен, хотя можно было ожидать и большего.

Отрадно, что на арену чемпионата мира по кроссу выходят представители Германской Демократической Республики. Немецкий гонщик Пауль Фридрихс, выступая под Ленинградом, показал отличные качества и успешно соревновался с сильнейшими кроссменами других стран.

Молодой армейский гонщик Юрий Романов стал победителем международного товарищеского кросса.

Фото А. Канашевича





ФЛАГИ ДЕВЯТИ СТРАН НАД „ШМЕРЛИ“

Дружба — это слово часто звучало в дни рижского международного мотокросса и в палаточном лагере, где готовили свои машины спортсмены, и в гостинице, где они жили. Атмосфера товарищества царилась и на самих гонках. Слово «дружба» стало не только официальным названием традиционных соревнований, но и их лейтмотивом и основным результатом.

Четвертый раз мне довелось комментировать ход спортивной борьбы на трассе «Шмерли», и снова с удовлетворением можно было отметить, как растет популярность мотоциклетного спорта в Советской Латвии. Четверть миллиона (по самым скромным подсчетам) объективных и темпераментных болельщиков побывало в эти дни на международном кроссе.

В первый день стартовали участники на мотоциклах классов 125 и 350 см³. Трудно было предсказать победителя в классе легких машин. Можно было лишь ожидать, что это будет один из наших гонщиков. Пять первых мест, которые они распределили между собой за неделю до этого в Ленинграде, вселяли уверенность в успех советских спортсменов.

И вот первый старт... Но здесь, пожалуй, надо отвлечься от борьбы на дистанции и сказать несколько слов о трассе соревнований. В пятый раз вышли на нее спортсмены. За пять лет появилось много нового в мотоциклетном спорте — изменился характер кроссовых трасс, намного уменьшилась длина круга, кроссы стали более скоростными. Естественно, появились новые приемы вождения, более высокими стали требования к двигателям, и к ходовой части. Старой осталась только кроссовая трасса «Шмерли»: узкие лесные тропинки с выбитой до корней почвы чередуются с песочными завалами. Она отнимает у гонщиков много сил и притом небезопасна. А ведь в «Шмерли» можно подобрать новую, современную трассу — и не одну, а десятки. Тогда не пришлось бы И. Григорьеву, В. Мельнику, С. Кадушкину и другим уезжать домой с травмами. Да и для зрителей нынешняя трасса неудобна, она скрыта от них на девять десятых.

Но вернемся к первому заезду. С ближайшего КП поступает сообщение — впереди № 3. Со второго КП сообщают то же самое. Итак, лидирует Шандор Немеш (Венгерская Народная Республика) на мотоцикле «Данувия». На первом круге несколько раз меняется ли-

дер — Ш. Немеш, А. Яковлев, снова Немеш, и опять Яковлев. Наш гонщик в отличной спортивной форме и полной решимости победить. Он делает меньше ошибок, а венгр заметно волнуется, да к тому же на высокооборотной «Данувии» вести борьбу в «Шмерли» не так-то легко. Побеждает А. Яковлев.

С нетерпением ждем второго заезда. Со старта А. Яковлев уходит первым и сразу старается оторваться от соперников. Но вот с третьего КП сообщают — впереди № 4, Дьюла Надь. Венгерский гонщик до конца не уступил никому лидерства и первым пересек финиша. Но он не закончил дистанции в первом заезде и потому не мог претендовать на победу. Вторым был Александр Яковлев, который и встал на верхнюю ступеньку пьедестала почета. Места рядом с ним заняли Владимир Лаврентьев и победитель ленинградских соревнований Виктор Арбеков. Шандор Немеш, неудачно выступивший во втором заезде, оказался за чертой призеров.

Интересными были соревнования и в классе 350 см³. Всех волновал вопрос: кто будет первым, Яромир Чижек или Зигурд Калькис, экс-чемпион Европы или чемпион Советского Союза? После ленинградского кросса казалось, что Чижек устал. Трудно было чем-либо другим объяснить седьмое место в X этапе чемпионата мира.

И вот старт. Куда девалась скованность движений? От кажущейся усталости не осталось и следа. Блеснув неуязвимым мастерством, 35-летний заслуженный мастер спорта СССР Я. Чижек (он неизменно выступает на «Яве») выиграл этот заезд и стал победителем в классе 350 см³. На втором месте наш Калькис, и надо отдать ему должное — он выжал все из своего «ЭСО».

Второй день соревнований. Снова имя Чижека звучит во всех репродукторах. Он становится победителем и в классе 250 см³. В четверке призеров ни одного нашего гонщика, и только пятым — В. Решетник.

Класс 175 см³. Первый заезд за Владиславом Горюлько (Советский Союз). Мало кто сомневался в его победе, когда давался второй старт. Но польский гонщик Евгениуш Фрелих, финишировавший третьим в первом заезде, спутал все карты. Блестяще взяв старт, он стал лидером. Попытки наших спортсменов обогнать его кончились неудачей. В. Горюлько — то на четвертом, то на пятом месте. Если так будет продол-

жаться, победителем соревнований станет польский спортсмен. Ситуация не меняется до последнего круга. Но вот В. Горюлько делает отчаянный рывок и перемещается на третье место вслед за Ю. Агеевым. Так они и заканчивают заезд — Е. Фрелих, Ю. Агеев, В. Горюлько. Теперь у В. Горюлько и Е. Фрелиха одинаковая сумма очков — по 4. По положению судьбу первого места решает сумма времени двух заездов. На стороне советского гонщика преимущество в две десятые доли секунды.

Еще не улеглись страсти, как началась заключительная борьба в классе 500 см³ (первый заезд выиграл чех Йозеф Хара). Плохо берет старт Р. Решетник — он на девятом месте. Лидирует Хара. С большим напором Решетник из глубокого тыла перемещается в группу лидеров. На четвертом круге он идет уже вторым, но большего сделать не может. Правда, за 150 метров до финиша был момент, когда казалось, что он вырвет победу. На предпоследнем повороте Хара упал, но он все же выиграл на финише у Решетника около десятка метров.

Итак, соревнования закончены. Александр Яковлев опускает флаг. Что можно сказать в заключение?

Высокой оценки заслуживает организация соревнований. Отлично выступила наша молодежь. У маститых растет достойная смена.

Всего из двух спортсменов состояла на этот раз чехословацкая делегация, но увезли они три первых приза, и наши гонщики не смогли оказать им достойной конкуренции.

Ю. ПОДВАЛЬНЫЙ,
судья республиканской категории,
спортивный радиокomentатор.

На снимках: вверху — стартуют участники кросса «Дружба»; внизу — победитель заездов в классах 250 и 350 см³ заслуженный мастер спорта СССР Яромир Чижек.

Фото Ж. Граубица





НА ТРАССАХ КАВКАЗА

ПЕРВЕНСТВО СССР ПО РАЛЛИ 1962 года

Ралли все более по праву называют автомобильным многоборьем. Оно включает в себя, — правда, порой в небольших дозах, — почти все виды современного автомобильного спорта, начиная от фигурного вождения и кончая кольцевыми и линейными гонками на шоссе, причем роль этих скоростных элементов (которые еще не так давно именовались дополнительными) в общем зачете результатов ралли с каждым годом возрастает. Более того, по характеру выбираемых трасс оно нередко изобилует прямо-таки кроссовыми участками, как это было, например, при последнем розыгрыше первенства Москвы. Одним словом, нет сейчас такого вида автомобильного спорта, которым не должен овладеть спортсмен, желающий добиться успеха в ралли.

И все же главными в ралли были и остаются дорожные соревнования, умение спортсмена хорошо ориентироваться на местности, соблюдать заданный (в той или иной форме) график движения, свободно владеть тремя «принципами ралли».

Дорогу осилит идуший... по графику

Это еще раз со всей очевидностью показало проведенное в конце июля на трудных трассах Кавказа первенство СССР по ралли. Почти во всех классах автомобилей победили спортсмены, против имен которых в зачетной графе «Дорожные очки» значились минимальные цифры. Разумеется, победители — новые чемпионы страны и призеры первенства — имели, как правило, также и достаточно высокие результаты по скоростным соревнованиям. Но не это определило их заслуженный успех. Характерно ведь, что ни Н. Кудлаев и Л. Васильев, показавшие второй результат по скоростным соревнованиям в классе «Москвичей», ни даже В. Щавелев и Н. Сучков, награжденные за лучший суммарный результат по ипподромной гонке, не стали призерами первенства. Победили в ралли те, кто был силен на дороге — ведь дистанция про-

стиралась на 2500 км и время «чистого движения» составило 48 часов!

О том, какую роль играет в успехе соревнования «дорожная» подготовка, красноречиво свидетельствует факт, когда девять (!) экипажей не сумели найти на первом кольце... пункт контроля времени в Моздоке, который в той или иной мере благополучно миновали остальные 92 экипажа. И причиной столь странного «исчезновения» целого пункта КВ для этих девяти экипажей было самое элементарное неумение «привязываться» к километровым столбам. Для каждого раллиста, не пренебрегающего дорожной подготовкой, путь к пункту КВ в Моздоке был ясно обозначен соответствующими знаками на километровых столбах. Тем не менее заблудившиеся (участники первенства страны!) затратили на поиски этого КВ больше часа и в результате были сняты с дистанции. А ведь среди них было немало таких, которые показали отличные результаты в первой скоростной гонке по ипподрому и в последовавшем за ней фигурном вождении.

Нет, в ралли главное — это дорога. Ее «осилит идущий», но идущий по графику, со знанием дела и отличным умением ориентироваться на местности.

Нашего полку прибыло

Нынешнее первенство СССР по ралли было более представительным, чем когда-либо раньше. Оно собрало на старте, который был дан на этот раз в Нальчике, более 200 участников из 12 союзных республик и городов Москвы и Ленинграда, представленных четырнадцатью сильными командами; кроме того, в командном зачете боролись за победу 47 клубных команд из 23 городов страны. Среди участников было более 40 мастеров спорта, в том числе 17 спортсменов, завоевавших в разное время высокое звание чемпионов страны по шоссейно-кольцевым гонкам и ралли. И наконец, основную массу участников составили опытные спортсмены-перворазрядники, большинство которых можно было видеть еще пять лет тому назад на старте первого всесоюзного ралли. Они как бы оттеняли небольшую

группу молодых спортсменов, выступавших на автомобилях «Запорожец», которые были впервые допущены к такому крупному и ответственному соревнованию.

Все это — свидетельство того, что ралли в нашей стране становится все более массовым видом автомобильного спорта. Ведь согласно Положению, утвержденному Федерацией автомобильного спорта, непременным условием допуска к соревнованиям на первенство страны в нынешнем году было участие в розыгрыше республиканских первенств (а также первенств Москвы и Ленинграда) по ралли. Правда, Федерация была вынуждена пойти на многочисленные отступления от этого условия, но в массе своей участники первенства СССР прошли предварительные отборочные соревнования. Достаточно сказать, что незадолго до первенства СССР в том же Нальчике давался старт ралли на первенство РСФСР, которое собрало более 130 участников, в том числе и из других республик. Еще не так давно подобного количества участников не собирали и всесоюзные соревнования по ралли.

«Климат» соревнований

На следующий день после окончания соревнований в коридорах гостиницы «Нальчик» и в просторных комнатах кооперативного техникума, где были размещены участники, можно было услышать оживленные дискуссии о том, какое из четырех колец, составивших трассу ралли на первенство СССР, было самым трудным. Наиболее активными спорщиками явились, разумеется, спортсмены, сошедшие с дистанции (а таких оказалось немало — около 35 экипажей) и живописавшие исключительные трудности именно того кольца, которое оказалось для них «роковым».

Думается, что споры эти были беспредметными. Каждое из колец трассы было по-своему трудным и каждое имело свои характерные, неповторимые особенности. Но в общей сложности трасса и условия нынешнего ралли были действительно по плечу только очень сильным раллистам, имеющим, кроме опыта и мастерства, еще и достаточную физическую подготовку. Для многих участников едва ли не самым опасным противником стала изнурительная жара — температура воздуха доходила до 40 градусов в тени; в сочетании с низким качеством дорожного покрытия на ряде участков и сложной конфигурацией трассы «климат» соревнований становился порой поистине суровым и борьбу на дорогах могли выдержать только сильные люди.

И все же «климат» соревнований на трассах Кавказа определялся отнюдь не только атмосферными условиями. Здесь разгорелась подлинно жаркая спортивная борьба, в ходе которой сразу же после стартовой ипподромной гонки и первого фигурного вождения определились лидеры и аутсайдеры, претенденты на звание чемпионов и опасные для них «преследователи». Достаточно сказать, что после первого кольца разрыв в очках между лидером в III классе автомобилей (экипаж К. Рюютель — Р. Хольм) и последующим экипажем составлял всего 0,68 очка, а во II и в IV



На трассе ралли. После трудной дорожной борьбы экипаж горьковчан В. Гурьева и Е. Лисафьева завоевал серебряную медаль в IV классе автомобилей.

классах соответствующий разрыв не превышал 5—6 очков. Не менее «жарко» было и на следующих «этажах»: шедший на втором месте во II классе экипаж В. Кроник — Э. Лифшиц опережал ленинградцев А. Крынкина — А. Кучмистого всего на 0,72 очка, а шедшие на третьем месте в IV классе москвичи А. Терехин и В. Орлов уступали опередившим их горьковчанам Л. Дегтяреву и М. Метелеву всего 0,9 очка. «Голова в голову» шли и лидеры этих трех основных классов, боровшиеся одновременно за абсолютно лучший результат — между «Волгами» (К. Рюютель — Р. Хольм) и «Москвичами» (А. Бренцис — А. Жилин) разрыв составлял 4 очка, а Г. Добровольский и Э. Васильевич, шедшие на специально подготовленном автомобиле (то есть в IV классе), выигрывали у К. Рюютеля и Р. Хольма 1,46 очка. Иначе, правда, обстояло дело в I классе автомобилей («Запорожцы»), где разница в очках после первого же кольца исчислялась десятками и даже сотнями, но об этом — разговор особый.

Победы реальные и условные

Первое кольцо, следовательно, показало, что основные противники достойны друг друга и рассчитывать на легкую победу никому не приходится. Это еще более убедительно подтвердило второе кольцо, но... у лидеров оказались уже другие соперники — во всех четырех классах произошла смена вторых и третьих «номеров». Во II классе на второе место выдвинулись ленинградцы В. Боровик и Л. Рабинович, в III классе — литовцы В. Яниховский и И. Вантенас, в IV классе — литовцы П. Шатас и А. Курдзикаускас. Такая же картина повторилась и после третьего кольца — «преследователи» как бы выдвигали из своей среды все новые и новые резервы. Во втором классе начали «поджимать» лидеров Ю. Олека и А. Рябчинский, в III классе — С. Симонян и

Ю. Левинкас, в IV классе — горьковчане В. Гурьев и Е. Лисафьев.

Читатель заметит, что из шести названных выше экипажей четыре состояли из литовских спортсменов. Они как бы широким фронтом пошли в наступление, постепенно наращивая успех. Забегая вперед, можно сказать, что это завершилось общей победой команды Литовской ССР, но лидеры так и остались недосягаемыми. Отлично пройдя всю дистанцию, стали чемпионами страны в IV классе автомобилей горьковчане Г. Добровольский и Э. Васильевич. Не допустив ни малейшей оплошности, продолжали лидировать вплоть до последней отмашки клетчатым флагом на нальчикском ипподроме эстонские спортсмены К. Рюютель и Р. Хольм, ставшие чемпионами СССР в III классе автомобилей. Не уступили лидерства литовским спортсменам Ю. Олека и А. Рябчинскому (блестяще проведшим заключительную гонку) и московские досаафовцы А. Бренцис и А. Жилин. Они стали чемпионами СССР во II классе автомобилей.

Что касается I класса автомобилей, то здесь речь идет уже о совершенно другом уровне техники и спорта. Конечно, очень отраднo, что «Запорожцы» наконец-то вышли на старт крупного соревнования в количестве, достаточном для розыгрыша первенства страны. Но дебют, прямо скажем, был не очень удачным. И не только потому, что из шести стартовавших машин дошли до финиша только три, экипажи которых и «распределили» между собой золотые, серебряные и бронзовые медали первенства. Главная беда была в полном отсутствии спортивной борьбы и низком еще уровне спортивного мастерства экипажей. Ведь факт, что по количеству набранных очков (233,21) новые чемпионы страны в этом классе А. Крамаренко и Ф. Гориславский стоят на уровне... самых последних мест, занятых спортсменами, выступавшими в других классах, а «бронзовые» призеры I класса вообще не имеют себе «равных» в этом отношении среди всех 72 финишировавших экипажей (386,5 очка!).

Нам вовсе не хочется умалять успех молодых спортсменов завода «Коммунар». Они проявили не меньше спортивного пыла, чем другие, и победили, если не соперников, то... невыносимую жару и сложную трассу. Однако нельзя этим обольщаться. Сделан лишь первый и притом робкий шаг на трудном пути. А подлинный успех, несомненно, еще придет, если спортсмены будут упорно повышать свое мастерство, а руководители Запорожского и Мелитопольского заводов начнут уделять больше внимания автомобильному спорту, играющему важную роль в развитии и совершенствовании автомобильной техники.

Сильные крылья у «Чайки»

Итоги прошедшего ралли были, безусловно, с большим интересом встречены на Московском заводе малолитражных автомобилей и на Горьковском автозаводе. И пусть не огорчаются руководители и коллектив МЗМА результатами своих трех команд — причиной было лишь неудачное стечение обстоятельств, против которого оказались бесспорными и незаурядное спортивное мастерство заводских раллистов и подлинное мужество, проявленное некоторыми из них (Н. Сучковым, В. Щавелевым, Р. Чертовым, Ю. Лисовским) в трудной обстановке. В общей же массе автомобили «Москвич» вновь зарекомендовали себя с лучшей стороны, также, впрочем, как и «Волги», на которых особенно отличились спортсмены Горьковского автозавода. В IV классе, например, они полностью доминировали, заняв все три призовых места (серебряные медали завоевали В. Гурьев и Е. Лисафьев, бронзовые — А. Матиссен и В. Мосолов). Горьковский спортивный клуб «Чайка» оказался победителем в зачете клубных команд.

И в заключение несколько слов о самом крупном успехе в личном зачете, которого добились на этот раз эстонские раллисты К. Рюютель и Р. Хольм. За абсолютно лучший результат (125,1 очка) им был вручен специальный приз журнала «За рулем». Думается, однако, что этим в дальнейшем не следует ограничиваться. Ведь практически эстонские спортсмены стали абсолютными чемпионами страны по ралли, причем победа была одержана на стандартной «Волге». Даже с учетом поправочного коэффициента 1,03, введенного для результатов специально подготовленных автомобилей (IV класса) в скоростных состязаниях, К. Рюютель и Р. Хольм имели преимущество перед Г. Добровольским и Э. Васильевичем на несколько десятых долей очка. Пройдя огромную дистанцию с минимальным количеством «дорожных очков» (всего 2) и показав наилучший суммарный результат по скоростным соревнованиям (123,1), они поистине не имели себе равных в этом первенстве страны. Так почему же не назвать вещи своими именами (то есть официально ввести титул абсолютного чемпиона страны по ралли) и венчать подобный спортивный подвиг соответствующей наградой — ну, скажем, большой золотой медалью?

Ю. КЛЕМАНОВ.



БЕЛЬЦКИЙ САМОДЕЯТЕЛЬНЫЙ

Опыт лучших — всем автотоклубам!

«Поучителен опыт Бельцкого самодеятельного клуба Молдавской ССР (председатель совета клуба тов. Байчурин), который в минувшем году наряду с подготовкой спортсменов по морскому, автомото-, радио- и стрелковому спорту подготовил для народного хозяйства большой отряд шоферов-профессионалов».

(Из отчетного доклада ЦК ДОСААФ V съезду).

Объявление, извещавшее о предстоящем мотокроссе на приз имени космонавта Ю. А. Гагарина, кое-кого из любителей мотоспорта нашего города смущало: ведь в состав сборных команд входили сильнейшие гонщики таких крупных областных центров Украины и Молдавии, как Одесса, Херсон, Винница, Луганск, Кишинев. И вдруг... Бельцы. «Где нам тягаться с такими силами?» — рассуждали скептики.

Откровенно говоря, и у нас, членов совета самодеятельного спортивно-технического клуба, не было большой уверенности, что наши спортсмены выдержат трудный экзамен.

Однако результаты кросса превзошли наши ожидания: команда клуба выступила организованно и добилась хороших показателей. Этот успех окрылил спортсменов. Мотоциклетная секция улучшила свою работу. Только в этом году она подготовила 22 спортсмена-разрядника, постоянно участвует в районных, республиканских и межреспубликанских соревнованиях. Развернула активную работу и другая секция — автомобильная. Автомобилисты тоже постоянные участники различных состязаний. Спортсмен А. Комков выступает в сборной команде Молдавии в соревнованиях на первенство СССР.

Но мне хотелось бы поделиться опытом подготовки технических специалистов на самодеятельных началах.

Пожалуй, сейчас нет такого колхоза в Бельцком районе, где бы не было водителей, окончивших курсы при нашем клубе. В течение прошлого года и за первое полугодие этого года мы подготовили 463 шофера-профессионала и 76 шоферов-любителей. Кроме того, обучили около 600 человек вождению мотоцикла и переподготовили по новым правилам уличного движения 943 человека.

Несмотря на то, что цифры эти выглядят довольно внушительно, члены совета клуба считают, что можно было сделать больше. Мы и прилагаем сейчас свои силы к тому, чтобы выполнить решения V съезда ДОСААФ, внести свой вклад в подготовку одного миллиона специалистов в год.

Наш самодеятельный спортивный клуб организовался в начале 1961 года. Поводом к этому послужили многочисленные просьбы энтузиастов автотоклуба города и колхозов. Начало было не легким: мы не имели ни помещения, ни учебных пособий, ни преподавателей. Вначале было решено организовать курсы мотоциклистов. Через республиканский комитет ДОСААФ получили два мотоцикла и одну автомашину ГАЗ-51. Горисполком выделил нам временно подвальное помещение. Активисты оборудовали его. Затем было проведено собрание любителей мотоциклетного и автомобильного

спорта, избран совет клуба, начали готовить одну группу мотоциклистов и одновременно собирали списанные детали и агрегаты автомобилей. Первый выпуск мотоциклистов прошел успешно.

Потом набрали группу шоферов III класса, тоже на хозрасчетных началах. А на полученные средства стали пополнять учебные пособия. Учащиеся в часы слесарных работ и после занятий делали разрезные экспонаты. Наши начинания поддержал республиканский комитет Общества. Он выделил еще два автомобиля и два мотоцикла. Теперь мы стали готовить одновременно три группы мотоциклистов и шоферов.

Энтузиасты-общественники, преподаватели, инструкторы приложили много усилий для повышения качества подготовки учащихся. Рос авторитет клуба. К нам стали обращаться колхозы и совхозы, присылать молодежь для учебы. Мы охотно готовили и готовим сейчас механизаторов для села. По мере накопления средств укреплялась и материально-техническая база. Недавно, например, мы приобрели еще два автомобиля и четыре спортивных мотоцикла.

Укрепились у нас связи с партийными, советскими, комсомольскими организациями, директорами предприятий, председателями колхозов. Это позволяет совету клуба успешнее решать многие вопросы учебной и спортивной работы.

Недавно исполком горсовета выделил для клуба хорошее помещение с гаражом, складами. Силами преподавателей и учащихся оборудовали два класса по устройству автомобиля, классы по правилам уличного движения, слесарных, разборочно-сборочных работ, мастерскую по ремонту мотоциклов, гараж для мотоциклов. Сейчас мы создаем цех горючей регулировки двигателей.

Ведущие инструкторы и преподаватели клуба Ш. Судак, А. Геллес, В. Рыжков, Е. Луценко умело передают свои знания учащимся, борются за высокое качество обучения. Результатом их труда является то, что в большинстве групп все курсанты сдают экзамены на «хорошо» и «отлично».

Мы не справились бы со своей задачей, не сгруппировав вокруг совета клуба многочисленный актив. Сейчас больше ста шоферов, мотоциклистов и других специалистов являются членами клуба. Многие общественники ведут техническую пропаганду на предприятиях и в колхозах, привлекают молодежь к изучению техники, помогают досаафовским организациям в создании кружков и курсов. С помощью этих активистов нам удалось открыть технические курсы в 11 колхозах.

Кто эти энтузиасты оборонно-массовой и спортивной работы?

Вот мастер одного нашего завода Г. Дунский. В свободное время он актив-

но занимается технической пропагандой — проводит беседы, доклады, преподает на курсах мотоциклистов. Другой активист-общественник, В. Соловьев, работает заведующим отделом нормирования и зарплаты ремонтного завода Министерства сельского хозяйства республики и на общественных началах готовит мотоциклистов.

Сейчас мы уже не ограничиваемся рамками только своего района. Члены совета клуба и активисты по просьбе некоторых колхозов Рышканского района организовали курсы шоферов и мотоциклистов. Успешно идут занятия в артелях имени Мичурина и «Заря коммунизма».

В целях лучшего обучения шоферов III класса управлению автомобилем совет клуба решил направлять курсантов на практику в городские автохозяйства. В течение недели курсанты работают совместно с передовыми шоферами, изучают их опыт.

Сейчас в Молдавии подходит к концу уборка урожая. Грузовики с зерном непрерывно движутся на элеваторы. И среди водителей автомобилей — много получивших специальность шофера в нашем самодеятельном клубе.

Вот к току колхоза имени Кирова подъезжает машина с номерным знаком МДБ 57-05. За рулем автомобиля — выпускник клуба комсомолец Николай Куку. Еще в октябре прошлого года он работал прицепщиком. Колхоз направил его учиться на курсы, а сейчас он уже один из передовых шоферов.

А вот с молочной фермы этой же артели на молочной завод торопится машина-молоковоз. За рулем автомобиля — молодой шофер Иван Гыска. Он успевает за день сделать пять-шесть рейсов. Уверенно водят автомобили А. Главан, В. Тодеркин и другие. Только в одном колхозе имени Кирова трудится 12 наших воспитанников.

В новом учебном году клуб решил подготовить еще 300 шоферов III класса и 350 мотоциклистов. Активисты усиленно готовят материальную базу для повышения квалификации шоферов. Кроме того, клуб организует заочное обучение мотоциклистов.

Бельцкий самодеятельный клуб вызвал на социалистическое соревнование Кишиневский и Бендерский самодеятельные спортивно-технические клубы. Идет упорная борьба среди самодеятельных клубов за переходящее знамя ДОСААФ республики. Думаем, что в этой борьбе мы не отстанем.

З. БАЙЧУРИН,
председатель совета самодеятельного спортивно-технического клуба.

г. Бельцы,
Молдавской ССР.

Наследники

Весь о приезде Ивана Михайловича Пешехонова всколыхнула весь полк. Особенно волновались, поджидая гостя, в роте капитана Круглова. Еще был! Ведь сын Ивана Михайловича гвардии младший сержант Василий Пешехонов навечно зачислен в списки личного состава первой роты.

Как принять отца героя, чем его порадовать? Толковали об этом много и на собраниях, и на комсомольском бюро. Предложений было много.

— Что, если подготовить спектакль о подвиге Пешехонова? — пришла кому-то в голову заманчивая идея.

Ротный коллектив художественной самодеятельности приступил к репетициям. За основу взяли театрально-музыкальный монтаж, написанный офицером-политработником Брызгаловым, внесли свои режиссерские коррективы.

Незабываемой была встреча с отцом героя. В тот день седобородого старика в окружении молодых танкистов, видели всюду: и в казарме, и в столовой, и в огневом городке.

А вечером танкисты привели его в солдатский клуб. Погасили в зале огни. Вспыхнул голубоватый луч прожектора и будто выхватил из глубины сцены далекую страничку фронтовой летописи: девятнадцатилетний паренек-горьковчанин Василий Пешехонов зачислен в стрелковое подразделение, входящее в танковую часть. Вот он перед гвардейским знаменем дает клятву на верность Родине.

Снова все погружается в темноту, а, когда занавес раздвинулся опять, глазам зрителей открылась заснеженная лесная поляна, где проходил бой. Грохот артиллерийской канонады, ружейная пальба, приближающееся «ура». Цепи атакующих советских бойцов.

Но что это? Из вражеской огневой точки огненным кинжалом полоснул пулемет. Пришлось залечь. Еще одна попытка подняться в атаку — и опять неудача.

Время идет. Боевую задачу надо выполнить. И тут все увидели, как от цепи стрелков отделилась фигура в белом маскхалате. Это гвардии младший сержант Василий Пешехонов. Он быстро продвигается вперед и грудью бросается на огнедышащую амбразуру дзота. Фашистский пулемет умолк. Путь открыт! Советские воины устремились на врага...

— Василий — наша гордость, наша слава. Мы учимся у него, как нести службу, выполнять воинский долг, — говорят молодые танкисты.

Они познакомили Ивана Михайловича со спальным помещением роты. На правом фланге здесь стоит аккуратно заправленная кровать. Над ней портрет Василия Пешехонова. В стеклянной рамке — Приказ Министра обороны СССР.

Каждый раз на вечерней поверке ветеран части фронтовик старшина Игнат Прокопенко называет имя героя. Тотчас же с правого фланга слышится взволнованный голос заместителя командира взвода:

— Герой Советского Союза гвардии младший сержант Пешехонов пал смертью храбрых в бою за свободу и независимость нашей Родины!

Боевые традиции! Они обладают удивительной вдохновляющей силой, всегда глубоко волнуют тех, кому они достались в наследство. Богата ими гвардейская Кантемировская танковая дивизия.

Каждый, кто бывает в военном городке, невольно останавливается у танка, возвышающегося на каменном пьедестале. Это гордый боевой символ танкистов — знаменитая «тридцатьчетверка». Прежде чем стать памятником, она прошла нелегкий путь по дорогам сражений от Волгограда до Праги. Водил ее Герой Советского Союза Геннадий Виноградов, который, уволившись в запас, успешно трудится в народном хозяйстве, поддерживает переписку с однополчанами.

Живыми свидетелями боевых подвигов кантемировцев являются ветераны дивизии старшины сверхсрочной службы Василий Андреевич Заборовский и Михаил Степанович Руфов. Им есть что вспомнить. Они знали многих героев-фронтовиков. Часто на политзанятиях, в беседах ветераны рассказывают о подвигах фронтовых товарищей, героически защищавших свою любимую Родину. А сколько этих подвигов было совершено! Зайдите в комнату боевой славы дивизии. Здесь собраны многочисленные материалы и документы. Пестрят заголовки газет: «Ночной бой», «Подвиг парторга», «Смелый рейд», «Машина дойдет до Берлина!». Что ни имя — то увлекательная боевая история или эпизод гвардейского мужества и бесстрашия.

Давно отгремели бои. Многие бывшие герои-фронтовики трудятся сейчас на переднем крае строительства коммунизма. А под боевые гвардейские знамена встает молодое поколение танкистов. Грозное оружие отцов приняли их сыновья.

В одном из подразделений дивизии проходит службу гвардии лейтенант Александр Шибанков — сын прославленного командира бригады. После окончания Суворовского училища он командует взводом, неся службу под тем же боевым знаменем, под которым сражался и его отец Герой Советского Союза полковник Шибанков.

Звания Героя Советского Союза удостоился в рядах Кантемировской танковой дивизии и командир роты Иван Петрович Фролов. Сейчас прославленный танкист — в запасе, работает председателем местного Совета в поселке Береславка Городищенского района, Волгоградской области. А сын его Петр служит механиком-водителем в той же части, где воевал отец. Служит безупречно. Недавно ему присвоено звание младшего сержанта.

Мастером меткого огня, отличным наводчиком танкового экипажа слывет рядовой Николай Носенко. С первого снаряда научился он поражать цели. Солдат служит первый год, а его портрет уже красуется на доске отличников подразделения. Николай стремится овладеть мастерством, быть достойным наследником славы своего отца-танкиста Григория Носенко, героически погибшего в боях за Родину.

Служба в танковом подразделении имеет свои особенности. Чтобы добиться успеха в боевой подготовке, надо научиться слаженности, четкости в работе всех членов экипажа, уметь быстро обнаруживать цели, определять до них расстояния, своевременно производить зарядку и наводку. Механик-водитель при стрельбе должен уметь правильно оценивать местность в направлении движения, выбирать наиболее удобное место для остановки. Чувство ответственности и борьба за общий успех — драгоценные и неотъемлемые качества танкистов.

Не так давно в роте капитана Круглова, той самой, где навечно зачислен в список герой Василий Пешехонов, довелось участвовать в тактических учениях.

Танковая рота действовала в головной походной заставе. Была поставлена задача: быстро занять выгодный рубеж, обеспечить остальным подразделениям выход в заданный район.

Длительный марш в тяжелых дорожных условиях прошел организованно. По дорогам и без дорог, через речки с обрывистыми берегами и глубокие лощины вели боевые машины механики. По многу часов не выпускали они из рук рычаги управления. Не успев отдохнуть после марша, танкисты получили приказ совершить стремительный маневр с выходом во фланг «противнику». Рота быстро перегруппировалась и, приняв боевой порядок, нанесла «удар». Задача была выполнена успешно.

Уверенно шагают к воинскому мастерству наследники боевой славы. Они всегда начеку, всегда готовы сокрушительным ударом встретить агрессора, если он попытается нарушить мирный созидательный труд советских людей.

Майор В. АНДРИАНОВ.

На снимке: командир отделения младший сержант Н. Кириченко (слева) объясняет рядовым А. Юцко и А. Бромину порядок осмотра ходовой части артиллерийского тягача. Фото В. Москвина



КОНДИЦИОНИРОВАНИЕ

Как создать и затем поддерживать определенные климатические условия в том или ином помещении? Наиболее эффективное средство — кондиционирование, под которым обычно понимают либо полную, либо частичную обработку воздуха: охлаждение, нагревание, увлажнение, осушку, ионизацию и т. п.

В последние годы кондиционирование воздуха получает все большее распространение в автомобилях. Специальные установки (УКВ), служащие для этой цели, обеспечивают, как правило, не только охлаждение воздуха в кузове, но одновременно вентиляцию кузова и фильтрацию поступающего в него воздуха. Некоторые установки осушают либо увлажняют воздух.

Для охлаждения и осушки воздуха в кузовах автомобилей обычно применяют холодильные машины, в которых рабочим телом (хладагентом) служит газ фреон-12. Такие машины дорого стоят, имеют много агрегатов, их эксплуатация связана с известными трудностями. Вот почему сейчас начинают использовать более простые установки, работа которых основана на непосредственном испарении воды. Кроме того, ищут пути применения для охлаждения и осушки воздуха полупроводниковых термоэлементов.

Принцип действия УКВ с холодильной машиной заключается в свойстве сжиженных газов при испарении поглощать тепло. Фреон-12 безвреден, не имеет запаха, безопасен в пожарном отношении. При относительно небольшом давлении и охлаждении он переходит в жидкое состояние, а при разрежении и нагревании снова превращается в газ.

Принципиальная схема УКВ с фреоново-холодильной машиной изображена на рис. 1. Установка состоит из компрессора, конденсатора, воздухоохладителя (испарителя), ресивера, фильтра-осушителя, терморегулирующего вентиля и электромагнитной муфты. Когда компрессор 3 сжимает пары фреона до 10—15 кг/см², температура их повышается до 100—110 градусов. Сжатые пары поступают в конденсатор 1, где они охлаждаются до 40—50 градусов, переходя в жидкое состояние. Охлажденный и сконденсированный фреон скапливается в ресивере 9, откуда через фильтр-осушитель 7 и терморегулирующий вентиль 6 попадает в испаритель 5. Фильтр-осушитель предназначен для удаления твердых частиц и воды, которые могут случайно оказаться в системе.

Терморегулирующий вентиль дросселирует жидкий фреон, поступающий в испаритель, в трубках которого создается низкое давление (1—2 кг/см²). В результате фреон испаряется, отнимая тепло от воздуха, проходящего через испаритель. Из него газообразный фреон, имеющий температуру около 0 градусов, вновь засасывается компрессором. На выходе из испарителя установлен датчик температуры 4, который управляет терморегулирующим вентилем.

Для контроля за работой УКВ перед испарителем установлено смотровое стекло 8.

Таким образом, фреон все время циркулирует в замкнутой системе, в одной части которой тепло отдается наружному воздуху, а в другой — отнимается от воздуха, проходящего через испаритель. Система циркуляции хладагента герметична и поэтому не требует пополнения.

Воздух, попадающий в испаритель, обычно осушается, так как температура его опускается ниже точки росы и при этом из него выпадает излишняя влага.

Компрессор УКВ малой и средней мощности приводится в действие посредством клиноременной передачи от шкива коленчатого вала двигателя. Между шкивом компрессора и его валом устанавливается электромагнитная муфта 2, разъединяющая их при выключении установки. На мощных автобусных УКВ компрессор иногда приводится от вспомогательного двигателя внутреннего сгорания.

Охлаждающие элементы конденсатора и воздухоохладителя, как правило, устроены одинаково. Они выполнены в виде оребренного змеевика. На большей части автомобилей конденсатор устанавливается перед радиатором двигателя.

Воздух проходит через воздухоохладитель либо за счет вентиляторов, встроенных в него, либо под действием скоростного напора.

На рис. 2 показано размещение агрегатов УКВ на автомобиле ЗИЛ-111.

Четырехцилиндровый V-образный компрессор 3 установлен с правой стороны двигателя. Он имеет электромагнитную муфту и приводится клиновид-

ным ремнем от шкива коленчатого вала. Конденсатор 1 — однорядный трубчатый змеевик с пластинчатыми ребрами — расположен перед радиатором системы охлаждения двигателя. Ресивер 2, представляющий собой стальной

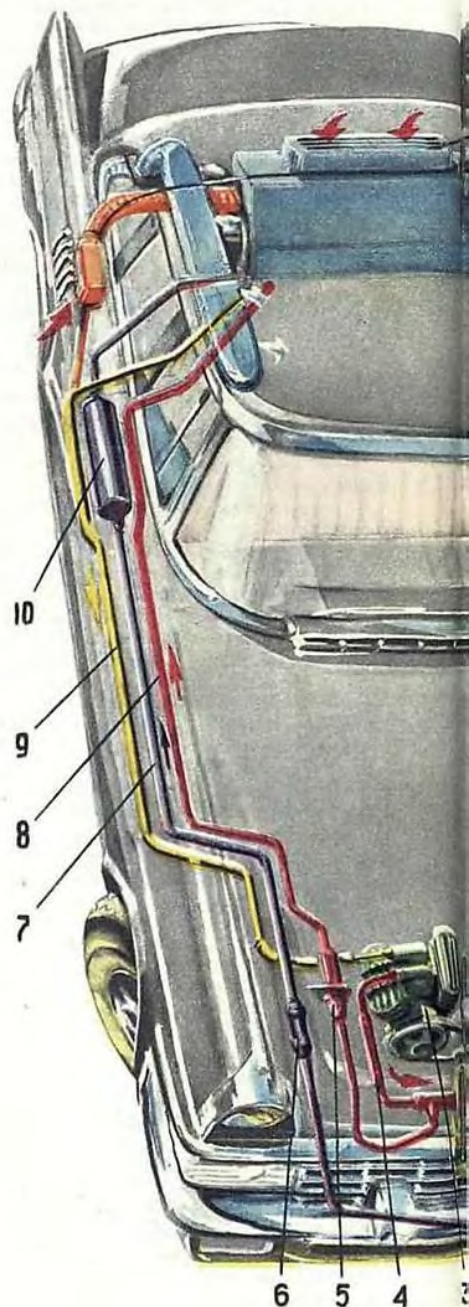
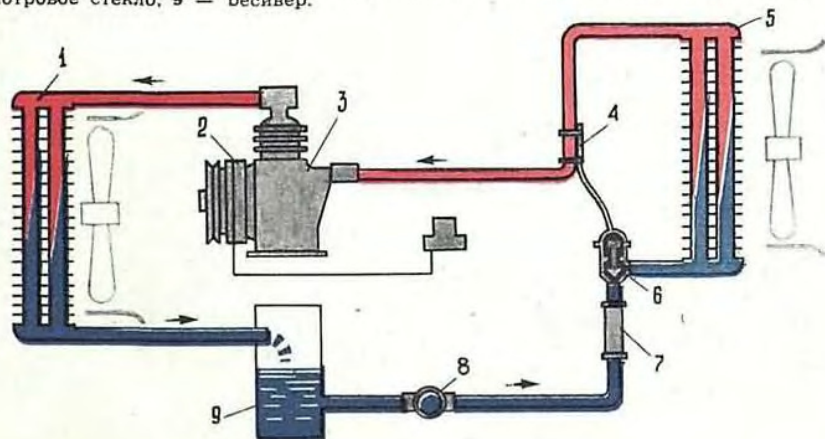


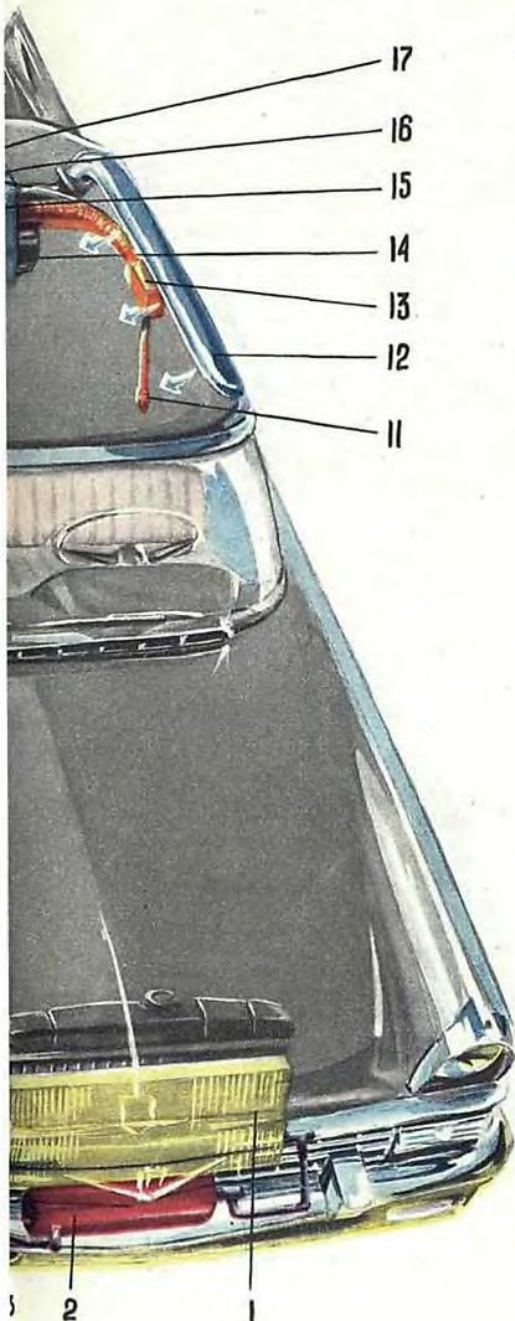
Рис. 2. Схема установки кондиционирования воздуха на автомобиле ЗИЛ-111. 1 — конденсатор, 2 — ресивер, 3 — компрессор, 4 — датчик температуры, 5 — испаритель, 6 — терморегулирующий вентиль, 7 — фильтр-осушитель, 8 — трубка перепускного клапана, 9 — ресивер, 10 — смотровое стекло, 11 — дренажный шланг, 12 — заборник свежего воздуха, 13 — заборник свежего воздуха, 14 — заборник свежего воздуха, 15 — воздухоохладитель, 16 — заборник свежего воздуха, 17 — заборник свежего воздуха.

Рис. 1. Принципиальная схема установки кондиционирования воздуха: 1 — конденсатор, 2 — электромагнитная муфта, 3 — компрессор, 4 — датчик температуры, 5 — испаритель, 6 — терморегулирующий вентиль, 7 — фильтр-осушитель, 8 — смотровое стекло, 9 — ресивер.



ВОЗДУХА В АВТОМОБИЛЯХ

цилиндрический баллон, установлен под конденсатором. Фильтр-осушитель 10 укреплен на наружной правой стенке правого лонжерона рамы. Воздухоохладитель 15 расположен в багажнике непосредственно за спинкой заднего сиденья.



дняя. Внутри его кожуха помещен испаритель, выполненный в виде трубчатого-ребристого радиатора высокого давления.

Воздух попадает в воздухоохладитель сверху через заборник 17. Большая часть его поступает из кузова через решетку полки в задней части, а меньшая (свежий воздух) — из заборников 13 в крыльях задних колес. В заборниках 13 имеются заслонки, посредством которых может быть прекращена подача свежего воздуха в воздухоохладитель.

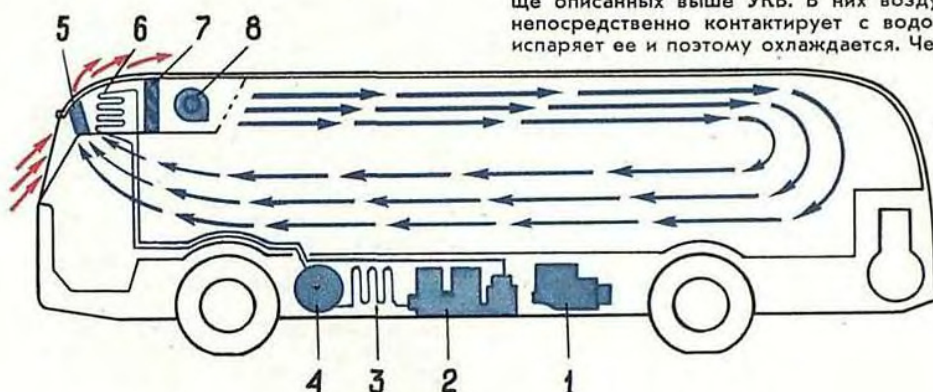


Рис. 3. Схема установки кондиционирования воздуха в автобусе: 1 — силовая установка, 2 — компрессор, 3 — конденсатор, 4 — ресивер, 5 — воздушный фильтр, 6 — воздухоохладитель, 7 — увлажнитель, 8 — электровентилятор.

В верхней части последнего над испарителем расположена рамка воздушного фильтра с металлическими сетками.

Конденсат, выделяющийся из воздуха, стекает в поддон кожуха воздухоохладителя, а оттуда по двум дренажным трубкам выходит наружу.

По бокам воздухоохладителя в нижней его части установлены два электровентилятора 14. Они обеспечивают циркуляцию как теплого, так и охлажденного воздуха. Рамка выхода охлажденного воздуха в воздуховоде 12 имеет по две створки и одному направляющему рожку. При включенной установке створки открываются полностью. Чтобы дополнительно получить направленную струю охлажденного воздуха, пассажир должен вытянуть рожок и направить его в желаемом направлении.

Для автоматической регулировки установки предусмотрен клапан 5, который может перепускать часть парового хладагента мимо конденсатора, понижая тем самым холодопроизводительность. Перепускной клапан управляется электромагнитом, который включается термостатическим включателем, действующим в зависимости от температуры воздуха в воздухоохладителе. Второй термостатический включатель основан на том же принципе. Он управляет электромагнитной муфтой компрессора, включая его при переохлаждении воздуха в воздухоохладителе.

На рис. 3 представлен один из вариантов размещения УКВ в автобусе. Установка имеет независимый силовой привод от специального карбюраторного двигателя. Это создает большие удобства

ва. Во-первых, исключается перегрузка двигателя автобуса и аккумуляторной батареи, во-вторых, становится возможным кондиционирование воздуха при неработающем двигателе.

УКВ с фреоновыми холодильными машинами вполне обеспечивают комфортабельность езды в автомобилях, эксплуатируемых в условиях жаркого климата. Холодопроизводительность УКВ для легковых автомобилей малого класса составляет 1500—2000 килограмм-калорий в час, для автобусов до 30 000 килограмм-калорий в час; мощность, затрачиваемая на привод компрессора, — от 1,5 до 30 л. с., вес установок — от 15 до 600 кг.

На некоторых автомобилях для охлаждения воздуха применяются испарительные установки. Они гораздо проще описанных выше УКВ. В них воздух непосредственно контактирует с водой, испаряет ее и поэтому охлаждается. Чем

больше относительная влажность наружного воздуха, тем меньше охлаждающий эффект.

При влажности 20 процентов и температуре 37 градусов воздух может быть охлажден в испарительной установке на 10—12 градусов. Однако уже при 60 процентах влажности перепад температур будет равен лишь 4—5 градусам. Поэтому испарительная система охлаждения приемлема в основном для сухого климата, где относительная влажность воздуха не превышает 40 процентов. Такие установки хорошо очищают воздух от пыли.

В термоэлектрических УКВ используется так называемый эффект Пельтье, заключающийся в том, что при прохождении тока через термопару последняя в месте спая охлаждается. Применение этого способа, отличающегося большой простотой, сдерживается низким коэффициентом полезного действия термопар. Достижения полупроводниковой техники несколько улучшили коэффициент полезного действия термоэлементов. Но высокая стоимость и технологические трудности при массовом изготовлении еще ограничивают их распространение.

Еще одно препятствие заключается в отсутствии на автомобиле мощных источников электроэнергии.

Но если иметь в виду не полное, а частичное кондиционирование, то потребная мощность может быть значительно уменьшена. Так, для индивидуальной УКВ с холодопроизводительностью 100 килограмм-калорий в час понадобилось бы только 40 вт.

Инженер Р. ГРАХОВСКИЙ.

здания воздуха автомобиля ЗИЛ-111: 1 — конденсатор, 2 — компрессор, 3 — ресивер, 4 — трубка высокого давления (жидкость), 5 — трубка низкого давления (пар), 6 — фильтр-осушитель, 7 — фильтр-осушитель, 8 — фильтр-осушитель, 9 — фильтр-осушитель, 10 — фильтр-осушитель, 11 — фильтр-осушитель, 12 — воздухопровод, 13 — вентилятор, 14 — вентилятор, 15 — ручка привода управления заслонкой воздуха из кузова.



Общественный инструктор

Александр Васильевич Давыдов, авиационному технику, в грозные годы Великой Отечественной войны пришлось обслуживать боевые самолеты, ремонтировать их. Одновременно он учился управлять автомобилем и мотоциклом.

После войны Давыдов вернулся в родной Халтуринский район Кировской области, стал шофером. С давних пор у него права водителя первого класса.

Зная любовь этого человека к технике, райком ДОСААФ поручил Давыдову создать первый в городе мотокружок при Доме пионеров. Пятьдесят школьников изучили устройство мотоцикла и правила уличного движения.

За последние годы в райцентре, в колхозах района появились мотоциклы, мотороллеры, но управлять ими мало кто умел. При райкоме ДОСААФ решено было создать постоянно действующий курсы мотоциклистов и шоферов. Руководить ими стал общественный инструктор Александр Васильевич Давыдов. Им подготовлено уже 215 мотоциклистов и 20 шоферов-профессионалов.

Александр Васильевич является также общественным автоинспектором. За многолетнюю плодотворную деятельность по подготовке кадров массовых технических специальностей он награжден нагрудным знаком ДОСААФ «За активную работу».

По итогам социалистического соревнования А. В. Давыдов признан лучшим в области общественным инструктором.

В. ВАТЛЕЦОВ,
нештатный корреспондент
журнала «За рулем».

Халтуринский район,
Кировской области.

На снимке: А. В. Давыдов принимает зачет по правилам уличного движения от курсантки Лидии Шалагиной, экспедитора Халтуринского торгового пункта.

Фото автора

БАСКУНЧАК—ТРАССА РЕКОРДОВ

Третий год подряд на соляном озере Баскунчак проводятся заезды на установление рекордов по автомобильному и мотоциклетному спорту. В нынешнем году эти заезды принесли менее обильный «урожай», чем в прошлом, поскольку гонщиков и организаторов соревнований сильно «подвела» погода.

Мастер спорта И. Тихомиров выступал на газотурбинном автомобиле в двух классах — до 500 кг и до 1000 кг. Заслуженный мастер спорта Э. Лорент подготовил свой автомобиль «Харьков-Л» для выступления в нескольких классах, заменяя на нем двигатели. Один из этих двигателей (с рабочим объемом до 350 см³) Э. Лорент установил на трехколесном гоночном мотоцикле. Мастер спорта В. Никитин представил интересную модель облегченного рекордно-гоночного автомобиля ХАДИ-3 с хорошо обтекаемым пластмассовым кузовом. Этот автомобиль построен группой студентов Харьковского автодорожного института; в качестве силового агрегата на нем установлен мотоциклетный двигатель ЭСО-500. Мастер спорта А. Амбросенков, как и в прошлом году, выступал на автомобиле «Звезда-6 НАМИ» с двухтактным двигателем.

Представленные автомобили были подготовлены для побития рекордов на все короткие дистанции, то есть на один, пять и десять километров со старта «с хода» и «с места». Однако климатические условия этого года позволили произвести рекордные заезды только на дистанции 1 километр. Обильные дожди сильно размыли соляную поверхность озера; образовалось большое число промоин и лунок, выравнивать которые было невозможно. Все это ограничивало длину трассы и вызвало уменьшение длины разгонных участков по обе стороны зачетной километровой дистанции; максимальная длина участка разгона не превышала двух километров. Отсутствие места для достаточного разгона не позволило, в частности, установить рекорды на дистанцию один километр со стартом «с хода» для автомобилей, имеющих высокооборотные двигатели с малым рабочим объемом цилиндров (250 и 350 см³). Двигатели этих автомобилей не успевали до выхода на мерную дистанцию набрать число оборотов, соответствующее максимальной мощности.

Наибольшего успеха гонщикам удалось достичь на тех автомобилях, двигатели которых обладали высокой приемистостью.

В первую очередь необходимо отметить достижение И. Тихомирова на газотурбинном автомобиле «Пионер-2». Два газотурбинных двигателя мощностью по 60—65 л. с. каждый обеспечили автомобилю хорошую приемистость и высокую максимальную скорость. В классе газотурбинных автомобилей весом до 1000 кг И. Тихомиров достиг наибольшей в СССР скорости при движении по земле, пройдя 1 километр со стартом «с хода» за 11,74 секунды, что соответствует средней скорости 306,5 км/час.

Для перехода в класс газотурбинных автомобилей весом до 500 кг И. Тихомиров снял с автомобиля часть оборудования и уменьшил запас топлива. В этом классе он также достиг высокой скорости,

пройдя 1 километр со стартом «с хода» за 11,9 секунды (302,5 км/час). Кроме того, И. Тихомиров выступал на той же дистанции со стартом «с места»; на газотурбинном автомобиле класса до 500 кг он показал скорость 130 км/час, а на автомобиле в 1000 кг — 134,8 км/час.

Материалы об этих трех достижениях направлены в Международную автомобильную федерацию для регистрации их в качестве международных рекордов, поскольку соответствующие рекорды пока еще ни в одной стране не были зарегистрированы.

Э. Лорент первоначально выступал на автомобиле с рабочим объемом двигателя до 500 см³ и установил два рекорда. Дистанцию 1 километр со стартом «с хода» он прошел со скоростью 247,06 км/час, что является новым всесоюзным рекордом. Заезды на 1 километр со стартом «с места» завершились установлением нового международного рекорда — 128,6 км/час. Старта «с места» на автомобиле с рабочим объемом двигателя до 250 см³ Э. Лорент прошел дистанцию 1 километр со скоростью 110,8 км/час. Это новый рекорд СССР.

Точно такой же по конструкции двигатель, но с рабочим объемом до 350 см³, был установлен на мотоцикле «ТР». Этот мотоцикл, построенный Харьковским клубом технических и моторных видов спорта ДСО «Трудовые резервы», представляет собой трехколесную модель с сильно вытянутым и хорошо обтекаемым фюзеляжем, полностью закрывающим гонщика. Двигатель с двумя вертикальными цилиндрами и водяным охлаждением хорошо вписывается в габариты мотоцикла по ширине и высоте. Выступавший на нем мастер спорта А. Саломатов установил всесоюзный рекорд скорости, пройдя 1 километр «с хода» со скоростью 219,09 км/час.

Работы, проводимые Харьковским клубом технических и моторных видов спорта по созданию гоночных автомобилей и мотоциклов под руководством Э. Лорента, заслуживают особого внимания.

Заезды на Баскунчаке вновь показали, что работа над созданием рекордно-гоночных автомобилей может принести много пользы для разработки прототипов гоночных автомобилей и проверки новых конструктивных решений в области скоростного автомобилестроения. Необходимо, чтобы все организации, работающие над созданием перспективных образцов автомобильной техники, и в первую очередь НАМИ, НИИАТ, научные институты шинной промышленности, электрооборудования, топливной аппаратуры, приняли в дальнейшем более активное участие в подготовке к заездам на установление рекордов.

А. САБИННИН,
спортивный комиссар Федерации
автомобильного спорта СССР.

Автомобиль «Харьков-Л»



Газотурбинный автомобиль «Пионер-2»



Классификационные нормы и требования по фигурному вождению автомобилей, введенные с января 1961 года, установлены для всех автомобилей, кроме «Запорожца». Поэтому недавно были рассмотрены и утверждены как дополнение к основной таблице размеры и габариты препятствий для проведения соревнований по фигурному вождению автомобилей «Запорожец-965».

Наименование препятствий и номера упражнений указаны в соответствии с требованиями Единой всесоюзной спортивной классификации.

Программа соревнований по фигурному вождению автомобилей (А — общие условия, Б — перечень упражнений и шкалы штрафных очков за качество выполнения упражнений, В — описание препятствий и упражнений) остается без изменений.

Впервые соревнования по фигурному вождению на автомобилях «Запорожец» провел Московский городской автомобильный клуб ДОСААФ. В соревнованиях участвовало двадцать спортсменов. Десять из них выполнили норму на присвоение спортивного разряда.

В. БЕРЕЗКИН,
судья всесоюзной категории,
член Президиума всесоюзной
коллегии судей ФАС.

„Запорожец“ ВКЛЮЧЕН В КЛАССИФИКАЦИЮ



Размеры и габариты препятствий

Препятствия	Номера упражнений	Параметры в метрах
«Площадка»	1	Ширина площадки — 4,7; длина — 10.
«Круг» и «восьмерка»	2, 3, 11 и 12	Радиус наружного круга — 5,6; радиус внутреннего круга — 3,2.
«Тоннельные ворота»	4 и 14	Ширина ворот — 1,6; расстояние между воротами — 2,02.
«Змейка»	5 и 6	Интервал между ограничителями — 5,4.
«Бокс»	7 и 15	Ширина бокса — 1,8; глубина бокса — 3,3; ширина площадки — 7,0; длина площадки — 8,6.
«Эстафета»	8	Расстояние между стойками — от 30 до 50.
«Доска»	9 и 17	Ширина доски — 0,2; длина доски — 8,0.
«Колея»	16, 18 и 20	Расстояние между стойками — 8,0; ширина между стойками — 0,24; высота стоек — 0,12.
«Пенек»	21	Высота пенка — 0,19.
«Контрольная линия»	22	Ширина коридора — 2,0; длина коридора — 15,0; расстояние между линиями — 1,0.
«Линия стоп»	10, 23 и 24	Ширина линии — 0,15; длина линии — 5,0.

НОВЫЕ НОРМАТИВЫ РЕКОРДОВ

ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ И МОТОЦИКЛЕТНОМУ СПОРТУ

За последние четыре года советскими спортсменами установлено 560 всесоюзных рекордов по техническим видам спорта, из которых 283 превышали мировые достижения. Только в 1961 году был установлен 181 всесоюзный рекорд, в том числе 101 превышает мировые.

В автомобильном и мотоциклетном спорте результаты более скромны. Так, почти из двухсот всесоюзных рекордов по техническим видам спорта, установленных в 1961 году, только 14 принадлежат автоспортсменам.

Объяснить это можно тем, что до сих пор подготовкой автомобильных и мотоциклетных рекордов были заняты лишь отдельные энтузиасты. Автомобильные и мотоциклетные заводы, конструкторские и научно-исследовательские организации стояли в стороне от этого дела.

С 1 июля 1962 года введены новые исходные нормативы всесоюзных рекордов по автомобильному и мотоциклетному спорту. Это будет способствовать усилению всей работы по подготовке всесоюзных и мировых рекордов.

А. СЕРПУЛ,
ответственный секретарь
Центральной спортивной комиссии.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

В классах машин в куб. см	Исходные нормативы на дистанциях [скорость в км/час] при старте								
	1 км с хода	1 км с места	5 км с хода	10 км с хода	50 км с места	100 км с места	200 км с места	500 км с места	1000 км с места
Св. 8000	500	150	450	400	280	250	230	210	200
до 8000	350	145	320	300	260	240	220	200	180
» 5000	330	143	310	290	250	230	210	195	175
» 3000	300	140	290	257,6*	220,3*	220	200	185	170
» 2000	290	138	274,9*	269,9*	218,7*	210	190	175	160
» 1500	280	135	260	250	215	200	180	170	150
» 1100	270	132	251,0*	248,4*	196,8*	192,4*	170	159,8*	140
» 750	260	130	240	230	190	170	160	150	130
» 500	247,06*	128,6*	230	230,9*	180	160	150	140	120
» 350	246,1*	120,0*	226,2*	234,8*	169,9*	153,9*	140	125	110
» 250	223,2*	110,8*	208,7*	220,9*	160,9*	148,0*	120	110	100

С газотурбинными двигателями

Вес в кг									
» 500	302,5*	135	260	250	215	200	180	170	150
» 1000	306,5*	140	290	280	240	220	200	185	170
» 1500	350	145	320	300	260	240	220	200	180
св. 1500	500	150	450	400	280	250	230	210	200

* Установленные рекорды (на 1/VIII 1962 г.).

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

В классах машин в куб. см	Исходные нормативы на дистанциях [скорость в км/час] при старте				
	1 км с хода	1 км с места	10 км с места	100 км с места	1000 км с места
До 50	120	60	110	105	80
» 75	160,642*	90,932*	130	110	90
» 100	172,744*	100,586*	144,694*	130	110
» 125	185	101,896*	151	140	115
» 175	190	105	165	145	120
» 250	200	130	191	160	125
» 350	230	140	194	170	130
» 500	280	155	260	200	150

Трехколесные мотоциклы

» 250	195	105	160	140	120
» 350	219,09*	117	188	150	130
» 500	243,1*	138,4*	223,9*	160	140
и выше					

* Установленные рекорды (на 1/VIII 1962 г.).



Снова заводская марка

Многодневные мотоциклетные соревнования возникли как состязания на первенство заводской марки. Эта идея определила их условия. Для машин различных классов в графике движения устанавливается разная средняя скорость, причем в основе зачета лежит очковая система. Спортсмен, выступающий на мотоцикле с двигателем рабочим объемом 125 см³, может на равных бороться за победу с противником, у которого машина имеет двигатель 350 см³.

Сравнение продукции разных заводов было в основе и первых многодневных, проведенных в СССР. Но в дальнейшем эти соревнования по существу превратились в обычные спортивные первенства.

В нынешнем году на первом плане снова была заводская марка, и в этом главная особенность многодневных мотоциклетных соревнований, проходивших в районе города Орджоникидзе. Так и были определены цели первенства в Положении: выявление лучших моделей и проверка качества мотоциклов и мотороллеров, выпускаемых отечественной промышленностью.

Кроме того, первенство должно было определить лучшие конструкторские бюро, создавшие наиболее перспективные конструкции, и выявить сильнейших спортсменов и команды мотоциклетных

заводов, союзных республик, ведомств, ДСО и клубов.

За шесть дней участникам предстояло пройти в сложных дорожных условиях около двух тысяч километров — по 300—400 километров в первые пять дней и 125 километров в шестой, последний день. Кроме того, в программу были включены дополнительные соревнования: на разгон и торможение, мотокроссы, скоростные подъемы на гору и шоссейно-кольцевая гонка. Таким образом, это было настоящее мотоциклетное многоборье, предъявлявшее очень высокие требования к машинам и участникам.

Шесть мотозаводов (Киевский, Минский, а также Владимирского, Кировского, Удмуртского и Тульского совнархозов), 14 союзных республик, 23 автомотоклуба, три добровольных спортивных общества выставили свои команды. Оговариваясь, что один спортсмен мог представлять одновременно и завод, и республику, и ДСО, и клуб. На старт вышло 167 машин.

В этом году было решено перенести соревнования с обжитых ужгородских трасс в районы Кавказа. И хотя такое перемещение было связано с известными «жестокими» в Ужгороде есть хорошая база для организации многодневных, опытные судейские кадры, чего еще нет в Орджоникидзе, оно оправдывалось необходимостью усложнить условия соревнований, еще больше приблизить их к международным.

Выбор трассы полностью себя оправдал. Горный рельеф, каменистое покрытие дорог, закрытые повороты, узкие тропинки, словом, все элементы традиционных международных многодневных ФИМ, на которых так часто «спотыкались» наши гонщики за рубежом, были обильно представлены здесь. Наверное, соревнования полностью достигли бы цели, если бы не одно обстоятельство.

Впервые в стране на старт многодневки вышли мотороллеры «Тула» и «Вятка». Этот сам по себе отрадный факт создал, однако, непредвиденные трудности для организаторов соревнований. Дело в том, что у нас не выпускают спортивных покрышек для мотороллеров. И чтобы создать всем участникам равные условия, решено было допускать к соревнованиям только машины со стандартными дорожными покрышками.

Как показал дальнейший ход событий, это решение было принято без достаточных оснований.

Дождь, почти не прекращавшийся в первый день гонок, резко усложнил условия мотоциклетного марафона. Для машин, «обутых» в стандартные шины, трасса стала труднопроходимой. На второй день крутой подъем в районе Малгобека оказался роковым для многих участников: они не смогли преодолеть его и выбыли из соревнования. Некоторые команды понесли такие потери, которые по существу сразу же лишили их шансов в борьбе за командное первенство.

В этих условиях известное преимущество получили мотороллеры, двигате-

ли которых благодаря принудительному обдуву лучше сохранились на трудных грязевых участках. Команды мотороллерных заводов сразу же оказались в числе лидеров. Особенно успешно действовали вятско-полянские гонщики. Составленная из заводских спортсменов-второразрядников, команда завода без единой потери (финишировали все шесть «Вяток») прошла сложную многодневную трассу и выиграла главный приз — заводской марки.

На втором месте оказалась команда, выступавшая на мотороллерах «Тула» (из шести машин финишировало пять), и лишь на третьем — ижевские гонщики, пять лет подряд державшие приз заводских коллективов.

Неожиданным для многих был итог выступления команд союзных республик. Оно закончилось убедительной победой молодого дружного коллектива Казахстана. Со второго дня он захватил лидерство, а к исходу четвертых суток был практически уже недосыгаем. Успех казахских гонщиков — результат продуманной тактики. Команда делала ставку не на отдельных спортсменов, а на усилия всего коллектива. Именно это позволило казахским гонщикам опередить команды Латвии и Москвы, в составе которых выступали чемпионы и призеры первенств страны.

Среди клубных коллективов хорошо проявили себя команды рижского автомотоклуба ДОСААФ и спортсмены Московского инженерно-физического института. Они заняли первое и второе места.

Многодневка в Орджоникидзе выявила много молодежи, которая с полным правом может претендовать на место в сборной команде страны. Здесь надо назвать казахских мастеров Р. Мухамедова и А. Антипа, эстонца Т. Сепла, первокурсника А. Овсянникова из Орджоникидзе и многих других.

Прошедшее первенство страны положило конец спорам о том, нужна ли нам многодневка. Оно убедительно показало, что эти соревнования необходимы для совершенствования конструкций новых мотоциклов и поэтому должны проводиться в первую очередь как первенство заводской марки.

В то же время эти соревнования являются отличной школой для наших спортсменов, выступающих за рубежом на трассах многодневных, включенных в календарь ФИМ.

Ю. КОРОЛЬ,
заслуженный мастер спорта.

ЧЕМПИОНЫ СССР ПО МНОГОДНЕВНЫМ ГОНКАМ

Класс	
125 см ³	м. с. К. Ошинь (Латвия).
175 см ³	м. с. Т. Сепп (Эстония).
350—500 см ³	м. с. С. Ястребов (РСФСР).
С колясками	з. м. с. Е. Косматов (Москва), м. с. И. Хохлов.
Мотороллеры	м. с. Е. Токаев (ЦНЭБ мотоциклетостроения).



На старте одного из этапов соревнований — водители мотороллеров.



У последнего КВ.

Фото Ю. Прелова

Мотоциклы держат экзамен



Мотоцикл для многодневных соревнований ИЖ-60М

Многодневные соревнования — это серьезный экзамен для мотоэкс-тов, проверка качества их продукции, зрелости конструкторской мысли.

Все заводы, принявшие участие в первенстве 1962 года, подготовили для соревнований новые машины, в конструкциях которых имеется много новых принципиальных решений.

Мотоцикл К-750С Киевского завода разработан специально для многодневных соревнований. Двигатель его мощностью около 40 л. с. имеет цилиндры из алюминиевого сплава с запрессованными в них гильзами. Размерность двигателя та же, что и у дорожной машины К-750. Ход поршня и диаметр цилиндра — 78 мм. Эффективный воздухоочиститель и «верхний» забор воздуха обеспечивают высокую износостойкость двигателя.

Ижевский мотоцикл ИЖ-60М (многодневный) имеет одноцилиндровый двигатель рабочим объемом 346 см³. Диаметр цилиндра — 72 мм, ход поршня — 85 мм, степень сжатия — 8. Максимальная мощность двигателя — 18 л. с. Мо-

на тормозная система, а на ободах колес сделаны специальные штифты, предупреждающие проворачивание шин.

Мотоцикл «Ковровец-175СМ» имеет двухтактный одноцилиндровый двигатель рабочим объемом 175 см³. Мощность его — 12—13 л. с., степень сжатия — 9,5. На «Ковровце» установлены четырехступенчатая коробка передач, генератор переменного тока. Рама нового мотоцикла — трубчатая, сварная. Размеры шин: передней — 2,5—19, задней — 3,25—19. Вес мотоцикла — 105 кг.

Впервые на подобных соревнованиях были представлены мотоциклы Минского завода М-204М с двухтактным одноцилиндровым двигателем, рабочим объемом 123 см³. При 5200—6000 об/мин двигатель развивает мощность 8—9 л. с. Цилиндр его — алюминиевый с чугунной гильзой.

Мотоцикл имеет трехступенчатую коробку передач и генератор переменного тока. Рама М-204М, так же как и у «Ковровца», трубчатая сварная.

Легкосъемные взаимозаменяемые колеса имеют шлицевое соединение с тормозным барабаном. Размеры шин: передней — 2,75—21, задней — 3,00—19. Седло водителя установлено на шарнире. Вес мотоцикла — 92 кг.

Большой интерес представляет дорожный мотороллер «Тула-250», опытный образец которого был использован командой завода Тульского совнархоза. В новой модели отдельные узлы от серийного мотороллера Т-200. Двигатель рабочим объемом 250 см³ развивает мощность 13 л. с. при 5000 об/мин. Зажигание батарейное. Карбюратор, масляный фильтр и аккумуляторы расположены в средней части мотороллера. Рама его — трубчатая сварная. Передняя вилка рычажная, толкающего типа; пружинно-гидравлическая задняя подвеска имеет ход 80 мм. Размер шин: 4,00—10. Сухой вес мотороллера (без запасного колеса) — 153 кг.

Успешно прошел трудную дистанцию многодневки и опытный образец нового мотороллера М-175, созданного в ЦКЭБ мотоцикlostроения на базе дорожного «Ковровца-175». В мотороллере использовано много деталей и узлов серийного мотоцикла: двигатель и коробка передач, колеса со ступицами и тормозами, электрооборудование, задняя подвеска и ее амортизаторы, рулевое управление. Рабочий объем двигателя мотороллера — 173,7 см³. При 5200—5500 об/мин он развивает максимальную мощность 9 л. с. Мотороллер снабжен генератором переменного тока. Передняя подвеска представляет собой длиннорычажную вилку с гидравлическими амортизаторами. Размер шин — 3,25—16. Вес мотороллера — 105 кг.

В целом представленная на соревнованиях новая техника выдержала экзамен, однако далеко не все мотоциклы заводских команд смогли финишировать.

У новых «Ковровцев» — лучших в своем классе — наблюдались поломки нижнего мостика передней вилки, кото-

рый конструктивно чрезмерно облегчен и изготовлен из обычной углеродистой стали марки 20. Из-за этого дефекта четыре мотоцикла прекратили соревнование. Один «Ковровец» сошел из-за выпадения стопора поршневого кольца.

Ижевские мотоциклы ИЖ-60МС и ИЖ-60М в многодневных соревнованиях не имеют себе равных. Но три из них все же не закончили дистанции: один по причине замыкания электропроводки в фаре после падения гонщика, второй — вследствие износа поршневой группы (из-за попадания грязи), у третьего поломался верхний мостик вилки.

Выбыли из борьбы и три машины Киевского мотоциклетного завода. Предварительные данные показывают, что причина этого — в некачественном изготовлении поршней.

Минский завод в течение долгого времени не выпускал спортивных мотоциклов. И хотя его команда выступила хуже других, приятно отметить, что в нынешнем году коллектив конструкторов провел значительную работу и создал мотоцикл для многодневных соревнований в классе 125 см³. У М-204М еще немало недостатков, основной из которых — низкое качество изготовления двигателя. Минские машины выбыли из гонки вследствие износа поршневых колец, разрушения коренного подшипника, заклинивания головки шатуна.

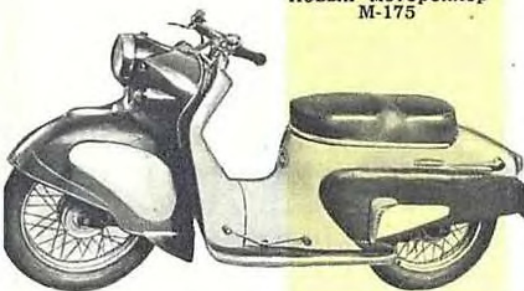
Прекрасно зарекомендовали себя мотороллеры, впервые вышедшие на большую спортивную арену. Надежно работали их двигатели, имеющие принудительный обдув. Они не перегреваются на тяжелых участках дороги, а поверхность цилиндров, защищенная капотом, не загрязняется.

Выступление заводских команд позволяет сделать некоторые замечания, касающиеся Положения о многодневных соревнованиях. Нам думается, что розыгрыш первенства марки среди мотоциклетных заводов надо проводить на серийных мотоциклах по облегченным трассам при меньших заданных скоростях. Одновременно заводы должны выставлять команды и на специально подготовленных машинах для участия в розыгрыше чемпионата страны наравне с командами союзных республик, клубов и спортивных обществ. Серийные мотороллеры целесообразно отнести к группе дорожных мотоциклов. Мотороллерным заводам имеет также смысл создать специальные спортивные модели для многодневных соревнований с тем, чтобы заводские спортсмены могли участвовать в лично-командном зачете чемпионата наравне с командами и гонщиками союзных республик, клубов и спортивных обществ, а также в международных многодневных соревнованиях.

Н. ОДНОЛЬКО,

судья всесоюзной категории, председатель технической комиссии.

Новый мотороллер М-175



тоцикл снабжен генератором переменного тока. Коробка передач — трехступенчатая. Размер шин: передней — 3,25—19, задней — 3,50—19. Сухой вес — 145 кг.

В отличие от старой модели, у этого мотоцикла трубчатая сварная рама, имеющая под седлом раздвоение для установки контактно-масляного воздухоочистителя. Пружинная подвеска с гидравлическими гасителями колебаний имеет ход 100 мм (вместо 140 мм у ИЖ-57М).

Второй ижевский мотоцикл ИЖ-60МС снабжен более мощным двадцатидвух-цилиндровым двигателем с шестиступенчатой коробкой передач, позволяющей лучше использовать крутящий момент в зависимости от дорожных условий. На двигателе установлен прямоточный карбюратор К99М (конструкции Центрального научно-исследовательского института топливной аппаратуры) с проходным сечением 32 мм. Усилие от коленчатого вала передается двумя цилиндрическими шестернями.

У ИЖ-60МС изменена конструкция кик-стартера, применено батарейное зажигание, на 3 кг облегчена передняя вилка. Кроме того, значительно улучше-

Тема

кто ездит НА ТЯЖЕЛЫХ МОТОЦИКЛАХ

Отечественные тяжелые мотоциклы дорожного типа пользуются доброй славой у потребителей благодаря своей надежности, высокой мощности двигателя, хорошей проходимости.

И все-таки мотоциклистам иногда приходится сталкиваться с различными неисправностями, возникающими в процессе эксплуатации машин.

Рассмотрим некоторые неисправности тяжелых мотоциклов Ирбитского и Киевского заводов (М-72, М-72М, М-72Н, М-61, М-62 и К-750) и способы их устранения.

НЕИСПРАВНОСТИ ХОДОВОЙ ЧАСТИ.

Довольно часто водители жалуются на облом спиц колеса. Это вызывается обычно недостаточным или же, наоборот, чрезмерным натяжением отдельных спиц. Между тем они должны быть натянуты равномерно, что легко определить по звуку при их подтягивании.

При износе втулок задней подвески мотоциклов М-72 и М-61 их надо заменить новыми. Чтобы извлечь старую втулку, следует ввернуть в нее метчик М-27, а затем ударить молотком по

штоку. После того как новые втулки запрессованы, их одновременно разворачивают разверткой размером 25 мм.

Передняя вилка должна проворачиваться в головке рамы свободно, без заеданий. Не следует допускать ни люфта передней вилки, ни чрезмерной затяжки гайки стержня рулевой колонки, так как это приводит к порче подшипников (на обойме появляются вмятины).

Неисправность тормозов тяжелых мотоциклов вызывается либо замасливанием тормозных колодок от того, что сальники пропускают масло, либо износом накладок колодок тормоза. Поэтому тормозные барабаны, особенно у заднего колеса, не должны иметь задиров и рисок. Для повышения эффективности тормозов можно сделать запылы ножовкой на накладке колодки, как это показано на рис. 1.

НЕИСПРАВНОСТИ ДВИГАТЕЛЯ И СИЛОВОЙ ПЕРЕДАЧИ.

Одной из довольно распространенных неисправностей является прогорание прокладки головки цилиндра вследствие слабой затяжки болтов. Поэтому ни в коем случае не следует затягивать болты на горячем двигателе. Нередко происходит и подгорание выхлопных труб. Причина этого — работа на бедной или богатой рабочей смеси, а также позднее зажигание.

Некоторые водители, стремясь уменьшить шум работы двигателя, отступают от заводской инструкции при регулировке клапанов и уменьшают до минимума зазор между толкателем и клапаном. Делать этого не следует, так как может произойти неплотная посадка клапана в гнездо, что, в свою очередь, ведет к перегреву двигателя и прогоранию клапана.

Многие жалуются на то, что двигатель мотоцикла К-750 сильно перегревается. Действительно, он более форсирован,

при выжиме сцепления. В случае возникновения такой неисправности прежде всего нужно проверить систему привода сцепления и, только убедившись в ее исправности, снять коробку передач и посмотреть, не поступает ли масло из картера.

Если фетровый сальник маховика пропускает масло, то сальник необходимо заменить или в крайнем случае подложить под него прокладку из проволоки толщиной 3 мм. Эта операция производится при помощи съемника (рис. 2), который необходим также для ряда других работ. Нужно следить за тем, чтобы закерновка наружного диска в шлицы винтов была произведена тщательно.

Бывает, что при выжиме сцепления появляется резкий металлический звук. Это объясняется выработкой отверстий промежуточного диска сцепления и не влечет за собой серьезных последствий.

Самопроизвольное выключение передачи свидетельствует о неисправности механизма ножного переключения коробки передач. Его можно отрегулировать с помощью винтов. Если же самопроизвольное включение происходит и при ручном выключении, то придется разбирать коробку и заменять вышедшие из строя детали (чаще всего кулачки и муфту). В тех случаях, когда снимают коробку передач на ирбитских мотоциклах выпуска 1957—1960 гг., имеет смысл заменить сапун на сапунную трубку, подняв ее на 30 мм.

Если при нажатии на рычаг ножного переключения не переключаются передачи, то, по всей вероятности, обломался зуб храповика; следует повернуть храповиковую муфту на 180 градусов. Если же после этого педаль не будет возвращаться в прежнее положение, значит, сломана возвратная пружина. Следует помнить, что втулка рычага ножного переключения изнашивается после 12—15 тысяч километров пробега. Надо также иметь в виду, что на мотоциклах последних выпусков Ирбитского завода (М-61 и М-62) установлены коробки с мелкошлицевым включением передач. Их детали отличаются от деталей прежних коробок и не подходят к ним.

При езде по асфальту можно использовать накат мотоцикла с помощью нейтральной передачи, расположенной между третьей и четвертой передачами. Для этого между ними нужно сделать углубление, как показано на рис. 3.

В тех случаях, когда обнаруживается течь воротникового сальника, его поворачивают на 180 градусов, укорачивая спиральную пружину и пробив отверстие для стекания масла.

Опыт показывает, что жесткий шарнир кардана целесообразнее смазывать нигролом (через масленку), а не солидолом.

НЕИСПРАВНОСТИ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ.

Основным источником электроэнергии является генератор. Неисправности в его работе могут возникнуть из-за того, что изнашивались щетки или отпаялись их провода, либо концы проводов обмоток якоря отпаялись от пластин коллектора. В первом случае достаточно заменить щетки или припаять концы проводов, во втором — генератор придется разобрать. Отремонтированный генератор следует проверить, как показано на рис. 4.

Бывает, что подвижное основание прерывателя при повороте в положение «рано» не возвращается назад под дей-



Рис. 1. Запылы на накладке тормозной колодки.
Рис. 2. Универсальный съемник с набором приспособлений (слева направо): для снятия корпуса заднего подшипника, маховика, шестерен, сборки и разборки сцепления, выпрессовки коленчатого вала.
Рис. 3. Углубление между канавками III и IV передач.
Рис. 4. Способ проверки генератора.
Рис. 5. Дополнительный сетчатый фильтр на бензокранике.

чем двигатель мотоцикла М-72, и потому требует точного следования заводской инструкции при выборе горючего и масла, а в период обкатки — особо тщательного ухода, причем обкатку следует производить по более легкой трассе.

Применение для двигателей М-61 масел высокой вязкости (МС или МК) недопустимо, так как оно вызывает нарушение работы клапанный-распределительного механизма, что, в конечном счете, влечет за собой выход двигателя из строя.

Нарушение нормальной работы муфты сцепления происходит из-за неисправности троса или заедания ползуна

ствием возвратной пружины. Для устранения этой неисправности прерыватель-распределитель следует разобрать и зачистить место заедания подвижного основания, а затем слегка смазать.

Реле-регулятор типа РР-31 зарекомендовал себя как очень надежный прибор, поэтому обычно нет необходимости вскрывать его. Когда же неисправность работы электрооборудования связана с реле обратного тока и регулятора. Если аккумулятор «кипит», то при помощи регулировочной гайки уменьшают натяжение пружины реле-регулятора, если же зарядный ток недостаточен и не обеспечивает все потребители (фары, габаритные фонари, сигнал и т. д.), то пружину следует подтянуть.

ПРОЧИЕ НЕИСПРАВНОСТИ. Уход за системой управления мотоцикла сводится к периодической смазке тросов управления жидким маслом. Иногда в пути трос (чаще всего трос сцепления) обрывается. На этот случай хорошо иметь в запасе зажим такого типа, как в замке зажигания, который позволяет соединить трос в месте разрыва. На худой конец, можно использовать для этой цели зажимную клемму от заднего фонаря коляски.

Для лучшей фильтрации бензина имеет смысл установить на бензокранике дополнительный сетчатый фильтр, показанный на рис. 5.

Мы остановились лишь на некоторых, большей частью не отмеченных в инструкции неисправностях. Для тех водителей тяжелых машин, которые более подробно интересуются этими вопросами, мы рекомендуем книгу М. Гинцбурга и С. Павлова «Эксплуатация и ремонт мотоциклов» (М. Машгиз, 1956) и книгу А. Позднякова «Мотоцикл К-750» (Киев, Машгиз, 1961).

Г. ЖЕМОЧКИН,
механик.

Новая подвеска мотоцикла

Одна из наиболее актуальных проблем, стоящих перед создателями новых мотоциклов, — совершенствование подвесок. Конструкция их в значительной мере предопределяет и комфортабельность мотоцикла, и его надежность. За последнее время все более широкое применение в качестве упругого элемента подвески на автомобилях и мотоциклах находит резина. Известны различные конструктивные варианты резиновых подвесок. Одни из них работают на растяжение, другие — на сжатие, третьи — на концентрическое кручение, четвертые — на сложные комбинированные нагрузки. Но наибольшее распространение нашла торсионная подвеска, работающая на круговой сдвиг.

Примером такой конструкции может служить независимая подвеска колеса одного из английских микролитражных автомобилей. Резиновый элемент ее, как это видно на рис. 1, состоит из внутреннего стального вала (сечение А—А), резинового кольцевого слоя и наружной разрезной стальной обоймы. Такой резиновый торсион крепится к раме болтами; при этом обе наружные половины обоймы стягиваются, несколько сжимая резиновый слой. Проведенные исследования показали, что это обеспечивает более выгодные условия работы резины и повышение долговечности подвески. Поддрессирование колеса осуществляется в этом случае за счет поворота внутреннего вала относительно обоймы.

Какие же достоинства имеет резиновая торсионная подвеска? Она упрощает конструкцию и уменьшает неподдрессированные массы, ибо резиновый элемент совмещает сразу две функции: направляющего устройства и упругого элемента, чего нет в других типах подвесок. Резина обладает значительным внутренним трением, что способствует гашению колебаний и позволяет ставить более слабые, простые по конструкции амортизаторы, а в ряде случаев вообще отказаться от них. Новая подвеска обладает высокой удельной энергоемко-



Экспериментальный ирбитский мотоцикл с резиновой торсионной подвеской.

стью, обеспечивающей малый вес упругого элемента (это объясняется способностью резины значительно деформироваться), она весьма долговечна, не чувствительна к воздействию воды, грязи, пыли и совершенно не требует ухода в процессе эксплуатации.

Первые опыты по применению таких подвесок в конструкции мотоцикла проведены на Ирбитском мотоциклетном заводе.

На базе узлов и агрегатов М-61 был спроектирован и изготовлен опытный мотоцикл с рычажной подвеской заднего колеса, в которой в качестве упругого элемента применен резиновый торсион (рис. 2). Последний состоит из внутренней трубы 3 и двух штампованных накладок 2. Резиновый слой вулканизируется с одной стороны к внутренней поверхности накладок, а с другой — к наружной поверхности трубы 3. После запрессовки готового торсиона в раму наружные накладки торсиона упираются своими краями в два выступа, выполненные по всей длине внутренней поверхности трубы 1, что препятствует проворачиванию.

Штампованные рычаги подвески 4 и 5 — съемные и расположены снаружи рамы, что упростило конструкцию деталей подвески и рамы. Для гашения колебаний установлены гидравлические гасители 6.

Испытания полностью подтвердили все преимущества резиновой подвески, о которых говорилось выше.

Общий пробег машины составил 45 000 км, причем, как правило, испытания проводились во время осенней и весенней распутицы. Несмотря на это, задняя подвеска не требовала ухода и практически не имела износа.

Проверялась также возможность работы подвески без гидравлических гасителей (амортизаторы снимались с мотоцикла). Резиновый торсион достаточно эффективно гасил колебания на обычных проселочных и булыжных дорогах. Опытный мотоцикл с отключенными амортизаторами оказался значительно комфортабельнее серийного М-61, который одновременно проверялся на тех же дорожных участках.

Конечно, у резиновых подвесок есть свои недостатки. Под действием продолжительной переменной нагрузки резиновый торсион имеет склонность к небольшой осадке (остаточной деформации). Поэтому в ряде зарубежных конструкций предусматривается специальное устройство, позволяющее регулировать положение рычагов подвески в процессе эксплуатации. Однако у резинового торсиона опытного ирбитского мотоцикла осадки во время испытаний не наблюдалось. Что же касается повышенной чувствительности резиновых подвесок к воздействию масла и бензина, то и она может быть существенно уменьшена путем конструктивных мероприятий, усовершенствования технологии производства и изменения рецептуры резины.

А. ХАЛТУРИН,
инженер-конструктор,
нештатный корреспондент
журнала «За рулем»
на Ирбитском мотоциклетном заводе.

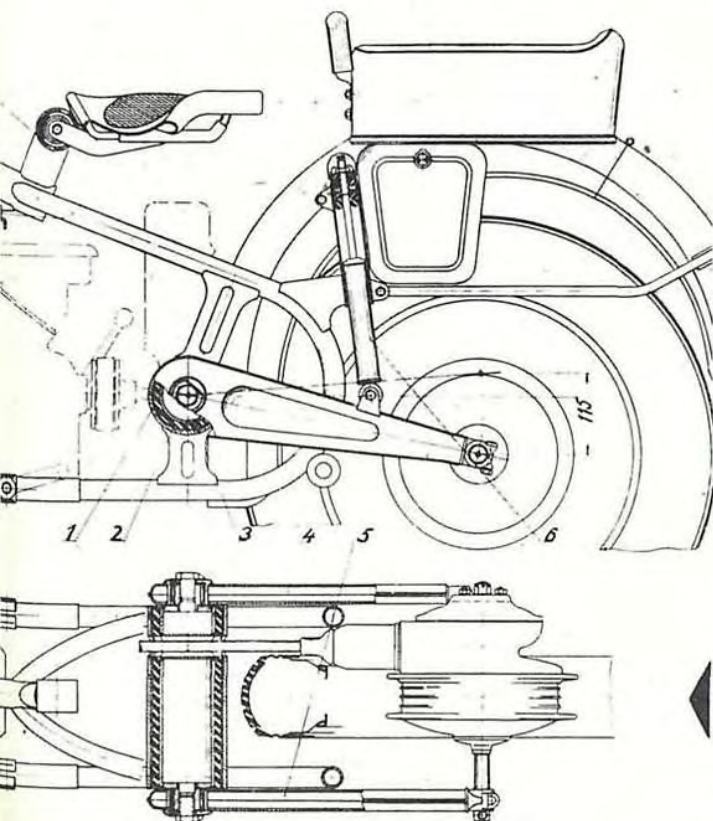


Рис. 1. Подвеска колеса, работающая на круговой сдвиг.

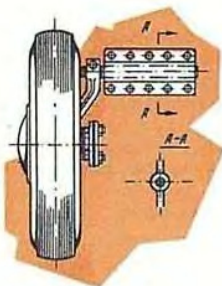


Рис. 2. Рычажная подвеска заднего колеса ирбитского мотоцикла с резиновым торсионом.

РЕВАНШ НА КОЛЬЦЕ

Этих соревнований мы ждали давно и, честно говоря, немного волновались за их исход. Еще ни разу в нашей стране не собирався такой представительный форум мастеров шоссейно-кольцевых гонок, еще ни разу на таллинской трассе не было такого богатого «ассортимента» гоночных мотоциклов, как в этом году.

Международные кольцевые гонки в Таллине, включенные в календарь ФИМ, проводились в трех классах мотоциклов: 125, 250 и 350 см³. На старт вышли лучшие гонщики Венгрии, ГДР, Польши, СССР, Финляндии и Чехословакии. Список участников мог бы украсить любой этап чемпионата мира.

Несмотря на то, что плохая погода значительно усложнила условия соревнований, скорости, показанные гонщиками, были высокими.

Первый заезд на мотоциклах класса 125 см³ проходил под непрекращающимся дождем. С первого и до последнего круга здесь лидировали гонщики ГДР Х. Фишер и В. Мусиол на мотоциклах МЦ-125. Они заняли первое и второе места. Однако рекорд трассы, установленный советским спортсменом В. Катоминим в прошлом году, им побить не удалось.

Третье место занял финский гонщик Т. Вайнио на мотоцикле «Бультако». Неудачно выступил экс-чемпион СССР В. Катомин на мотоцикле ЦКЭБ-125. По всему было видно, что у него отсутствуют навыки езды на мокрой трассе. Ему удалось занять лишь пятое место. На четвертом — чехословацкий спортсмен С. Малина, призер крупнейшего мирового соревнования — гонки «Турист-Трофи».

Наиболее интересным был заезд на мотоциклах класса 250 см³. Здесь подобрался ровный и в то же время очень сильный состав участников, выступавших на машинах с примерно одинаковыми техническими характеристиками. Успешному ходу гонки способствовала и благоприятная погода. В упорной борьбе между Н. Севостьяновым и Ф. Счастливым родились новые рекорды трассы Пирита. Занявший первое место заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов на мотоцикле ЦКЭБ-250 прошел дистанцию со средней скоростью 124 км/час, а «лучший круг» — за 125,4 км/час. Эти результаты значительно превосходят прежние высшие достижения на таллинском кольце (119 и 121,4 км/час), установленные им же в 1961 году.

Второе место занял призер чемпионата мира прошлого года Ф. Счастливый на мотоцикле «Ява-250». Третьим был советский спортсмен Э. Кийса. Последующие два места разделили между собой немецкие гонщики В. Мусиол и Х. Фишер, стартовавшие на МЦ-250.

Можно было ожидать, что гонка в классе 350 см³ также принесет новые рекорды. Но этого не случилось: в ход борьбы снова вмешался дождь, что значительно снизило скоростные пока-

затели. Первенство в заезде опять завоевали советские гонщики Н. Севостьянов и Э. Кийса. На третье место вышел чемпион Финляндии Т. Леппо на английском мотоцикле АЖС. Ф. Счастливый прекратил гонку на пятом круге из-за неисправности заднего колеса.

Итак, в трех международных заездах лучшие результаты показали наши спортсмены, причем Н. Севостьянов выиграл трудный поединок у такого мастера шоссейных гонок, как Ф. Счастливый, который по праву считается вторым кольцевиком мира. Это, несомненно, радостный итог, свидетельствующий о том, что советские спортсмены обретаю силу и опыт, необходимые для выступлений на зарубежных кольцевых трассах.

Победа радует еще и потому, что она явилась реваншом за то поражение, которое потерпели наши мастера на этой же трассе в 1959 году, во время первых крупных международных шоссейно-кольцевых соревнований в Таллине. Тогда победителями во всех классах мотоциклов оказались чехословацкие гонщики Ф. Счастливый (350 см³), И. Коштин (250 см³) и С. Малина (125 см³).

В перерыве международных соревнований проходили национальные заезды с участием одних лишь советских гонщиков. В классе 175 см³ мастер спорта Н. Михайлов на экспериментальном мотоцикле С2-175 конструкции ЦКЭБ мотоциклостроения показал среднюю скорость 108,3 км/час и скорость «лучшего круга» 110 км/час, что явилось новыми рекордами трассы.

Большой интерес вызвали соревнования на машинах, изготовленных на базе серийных, а также построенных самими гонщиками (класс 350 см³, группа «Б»). Эти гонки наглядно продемонстрировали успехи наших рядовых кольцевиков в овладении мастерством и техникой подготовки мотоциклов к соревнованиям. Достигнутые здесь скорости превзошли результаты, показанные чемпионами СССР в 1950—1956 годах на специальных машинах.

Проведенные в Таллине международные соревнования дали большой новый материал для дальнейшего совершенствования наших мотоциклов. Гонки еще раз показали, что советский гоночный мотоцикл ЦКЭБ-350 по своим техническим данным и надежности стоит на уровне самых лучших моделей, принимающих участие в чемпионате мира.

Хорошо зарекомендовали себя и мотоциклы ЦКЭБ-250, хотя они еще уступают некоторым лучшим образцам гоночных машин (МЦ-250 и др.).

Из четырехтактных мотоциклов, представленных на соревнованиях, заслуживают внимания чешские «Явы», хотя они и имеют несколько меньшую мощность двигателя, чем мотоциклы ЦКЭБ (примерно на 1 л. с.). Характерно, что мотоциклы известных английских фирм «Нортон» и АЖС (класс 350 см³) выпуска 1961—1962 годов не могли соперничать ни с советскими, ни с чехословацкими машинами.

Соревнования в то же время выявили и наше отставание в создании легких точных мотоциклов. Машины класса 125 и 175 см³ по ряду показателей отстают еще от лучших зарубежных образцов. Советским конструкторам в ближайшее время необходимо улучшить эти конструкции.

Большой интерес представили новые мотоциклы МЦ-250, на которых выступали гонщики ГДР Х. Фишер и В. Мусиол. Эти мотоциклы имеют двухцилиндровые двухтактные двигатели с вращающимся золотником на выпуске. Охлаждение цилиндра водяное, а головки цилиндра — воздушное. Двигатели снабжены двумя радиаторами для охлаждения, которые расположены по обе стороны передней трубы рамы. Мощность двигателей — 45 л. с. На этих мотоциклах гонщики ГДР выступают в соревнованиях чемпионата мира. Мотоциклы МЦ класса 125 см³ имеют мощность 24 л. с.

Из других машин, стартовавших на таллинском кольце, следует упомянуть «Хонду-125» (спортивная модель) и двухтактный «Бультако-125».

Дирекция соревнований и судейская коллегия обеспечили образцовую организацию гонок. По единодушному мнению членов международного жюри, уровень проведения этих соревнований полностью отвечает требованиям чемпионата мира. Если несколько расширить таллинскую трассу и улучшить покрытие, говорили гости, то на ней вполне можно проводить один из этапов чемпионатов мира.

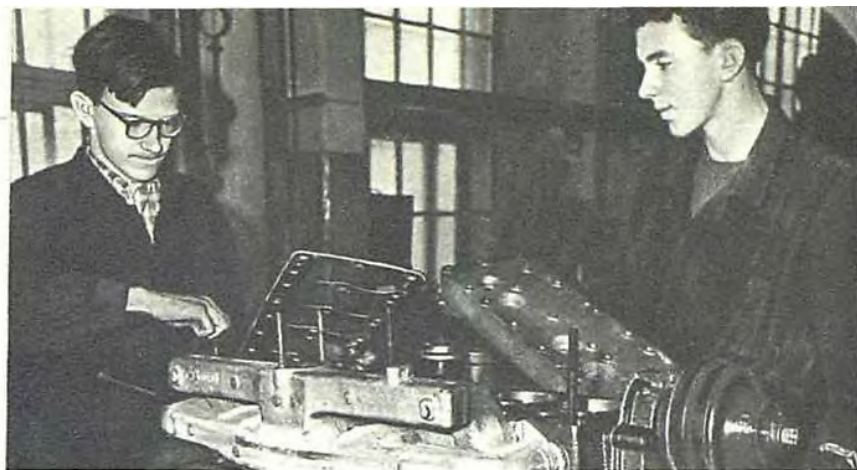
В. РОГОЖИН,
судья всесоюзной категории,
председатель международного
жюри соревнования.

Результаты победителей

Класс	Гонщик	Марка мотоцикла	Средняя скорость	Скорость лучшего круга
125 см ³	Х. Фишер (ГДР)	МЦ	106,7	109,5
125 см ³	В. Мусиол (ГДР)	МЦ	103,2	104,8
250 см ³	Н. Севостьянов (СССР)	ЦКЭБ	123,0 (рекорд)	125,4 (рекорд)
250 см ³	Ф. Счастливый (ЧССР)	ЯВА	120,8	124,7
350 см ³	Н. Севостьянов (СССР)	ЦКЭБ	111,2	113,6
350 см ³	Э. Кийса (СССР)	ЦКЭБ	108,8	111,6

ШКОЛЬНИКАМ-ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗНАНИЯ

Г. ПРОТАСОВСКИЙ,
старший инженер Института методов
обучения Академии педагогических
наук РСФСР



Девятиклассники средней школы № 503 г. Москвы В. Рожков и А. Ростов собирают двигатель ЗИЛ-121 на автозаводе им. Лихачева

Фото автора

Закон об укреплении связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы народного образования в СССР открыл новую страницу в истории советской школы. Производственное обучение предоставляет выпускникам возможность не только получить квалификацию, но главное — воспитывает у них любовь к труду, избранной профессии, помогает развиваться способностям и талантам молодежи.

В 1965 году закончилась перестройка всех средних общеобразовательных 10-летних школ в 11-летние с производственным обучением. Вместе с аттестатом зрелости выпускники будут получать и свидетельства о профессиональной квалификации. Однако уже сейчас в нашей стране таких школ около 15 тысяч. По 700 специальностям, рекомендованным Госкомитетом по профтехобразованию при Совете Министров СССР и Академией педагогических наук РСФСР, в них занимаются свыше 800 тысяч учащихся. Только за последние три года около 470 тысяч выпускников средних школ получили свидетельства о присвоении производственного разряда.

Общеобразовательная школа открыла новые возможности и в подготовке для народного хозяйства рабочих автотранспортных профессий. В учебных планах многих из них — такие специальности, как шофер-автослесарь, слесарь-авторемонтник, слесарь по топливной аппаратуре автомобильных двигателей и слесарь-кузовщик. О большом стремлении школьников освоить эти профессии говорит, в частности, опыт московских школ. В 79 из них в этом учебном году обучается более 5 тысяч будущих шоферов и автослесарей.

Техническая подготовка в общеобразовательных школах обладает рядом преимуществ. Во-первых, все учащиеся имеют законченное восьмилетнее образование, а это значительно облегчает изучение автомобильной техники. Во-вторых, 1356 учебных часов, которые отведены в IX—XI классах на общетехническое и производственное обучение, позволяют школьникам не только получить квалификацию шофера, но и приобрести смежную специальность слесаря-авторемонтника.

Наряду с этим приходится преодолевать и известные трудности. Одной из них является слабость учебно-материальной базы. Располагая хорошими по-

мещениями, квалифицированными преподавателями и налаженной административно-хозяйственной службой, школы нуждаются сейчас в помощи предприятий по оснащению специальных кабинетов, мастерских, учебных цехов, по подготовке инструкторского состава. В создании учебно-производственной базы, необходимой для подготовки шоферов, должны оказать содействие общеобразовательным школам и Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог союзных республик.

И, наконец, еще одна трудность — возрастной ценз. Дело в том, что удостоверение шофера третьего класса выдаются молодым людям в 17,5 лет, а этого возраста школьники достигают только в XI классе. Это значит, что они могут участвовать в производственном труде только в качестве авторемонтных рабочих, но не шоферов. Давно пора Госавтоинспекции снизить возрастное ограничение до 16,5—17 лет.

Как же проходит подготовка специалистов автотранспорта в политехнических школах?

Программа подготовки шофера-автослесаря, которую разработал Институт производственного обучения Академии педагогических наук РСФСР, а Министерство просвещения РСФСР утвердило и согласовало с Госавтоинспекцией, предусматривает теоретическое обучение по специальности, практическое производственное обучение и производительный труд учащихся. Она рассчитана на три года.

На первой ступени — в IX классе — школьники знакомятся с устройством автомобиля и обслуживанием его, выполняют слесарные и разборочно-сборочные работы, а также техническое обслуживание автомобилей. Учебные часы на теоретическое и практическое обучение делятся в этот период приблизительно поровну: 190 и 200.

В X классе число часов на производственное обучение возрастает в сравнении с теоретическим курсом вдвое: 312 против 156. Они целиком отводятся на работы по техническому обслуживанию и эксплуатационному ремонту автомобилей. После такой солидной практики учащиеся держат проверочные испытания на право допуска к самостоятельной работе.

Теоретический курс последнего года обучения невелик — всего 70 часов. Учащиеся заканчивают изучение правил движения, знакомятся с механизацией

и автоматизацией производственных процессов и передовыми методами труда на автотранспорте. Основное же учебное время (280 часов) занимает самостоятельная работа школьников на техническом обслуживании и ремонте автомобилей.

В школьной программе для обучения вождению автомобиля на каждого ученика отводится 70 часов. Эти практические занятия ведутся в течение всего времени подготовки, распределяясь таким образом: IX класс — 11 часов, X — 39 и XI класс — 20 часов.

Теоретический курс программы обеспечивает тот круг знаний, который необходим как шоферу, так и слесарю-авторемонтнику. Опыт передовых педагогических коллективов, уже несколько лет осуществляющих подготовку автомобилистов, подтверждает наличие неплохих возможностей для обучения специалистов высокой квалификации.

Так, учащимся 751-й московской школы, проходившим производственную практику на ремонтном заводе, была доверена такая серьезная работа, как сборка автомобилей из отремонтированных агрегатов. Школьники успешно справились с ней, а лучшим — А. Петрову, А. Ставрицкому и В. Ермакову — был присвоен второй производственный разряд.

Хороших результатов добивается из года в год и средняя школа № 9 города Риги. Около 100 ее выпускников уже получили специальности шоферов, слесарей-сборщиков, мотористов. И таких примеров много.

Широкое распространение технических знаний среди молодежи, подготовка кадров массовых технических профессий, необходимых для народного хозяйства и обороны страны, приобретает сейчас большое значение. В этой работе у школ немало общих задач с организациями ДОСААФ.

У съезд ДОСААФ призвал советскую молодежь двинуться в поход за повышение своего культурно-технического уровня, за овладение массовыми техническими профессиями. Следует добиваться, записано в решениях съезда, чтобы учащиеся старших классов научились управлять автомобилем, трактором, мотоциклом, самоходным комбайном.

На этом пути перед педагогическими коллективами школ и организациями ДОСААФ большое поле деятельности.

ХОЗРАСЧЕТ. А КАК ЕГО ОРГАНИЗОВАТЬ?

Коллективы Общества приступили сейчас к претворению в жизнь решения V съезда ДОСААФ о ежегодной подготовке миллиона технических специалистов. В выполнении этой ответственной и почетной задачи значительный вклад наряду со штатными автомотоклубами вносят самодеятельные спортивно-технические клубы и курсы при первичных организациях ДОСААФ, которые строят свою работу на общественных началах и принципах хозрасчета.

В большинстве своем они неплохо справляются с плановыми заданиями по подготовке кадров массовых технических профессий. Однако качество обучения, как отметил съезд ДОСААФ, продолжает еще оставаться низким. Нередко это результат того, что организации Общества, приступая к хозрасчетной подготовке, не знают с чего ее начать, на какой материально-технической базе и как правильно построить учебный процесс.

При Московском городском автомотоклубе для оказания организационной и методической помощи коллективам ДОСААФ столицы создана специальная хозрасчетная инструкторско-методическая группа. Она контролирует весь учебный процесс, ведет учет и регистрацию курсов по подготовке шоферов и мотоциклистов, проводит внутренние экзамены.

Некоторым опытом по организации хозрасчетной подготовки нам хочется поделиться в этой статье.

НА ПЕРВОМ ЭТАПЕ

Для нормальной работы курсов целесообразно иметь два класса: один площадью 40—50 кв. метров — для проведения теоретических занятий и другой, приблизительно такой же величины, — для слесарных, разборочно-сборочных работ и технического обслуживания агрегатов автомобиля.

Класс теоретической учебы обычно оборудуется так: ученические столы, стулья или скамейки на 30—35 человек, стол для преподавателя, классная доска, магнитный стенд или стол для решения задач по разводке транспорта, шкаф для хранения приборов и инструмента, стеллажи и стенды для деталей и узлов автомобиля.

Для подготовки шоферов III класса, кроме полного комплекта агрегатов автомобилей ГАЗ-51А и ЗИЛ-164 (в разрезе), необходимо иметь топливный насос, насос-форсунку с деталями привода и нагнетателем воздуха, регулятор числа оборотов и приборы подогрева воздуха двигателя ЯАЗ-204. Из других наглядных пособий достаточно приобрести комплекты плакатов по маркам изучаемых автомобилей, дорожные сигнальные знаки, таблицы и один — два набора по правилам движения транспорта.

Во втором классе, где будут проводиться разборочно-сборочные, слесарные работы и техническое обслуживание агрегатов автомобиля, разместятся верстаки с тисками, стенды с агрегатами (в сборе) автомобилей ГАЗ-51 и ЗИЛ-164 (двигатели, трансмиссии, узлы ходовой части, механизмы управления), два-три комплекта слесарного инструмента и комплект инструмента шофера.

Наша инструкторско-методическая группа постоянно заботится о том, чтобы производственную практику (ежедневное обслуживание, ТО № 1, ТО № 2 и сезонное обслуживание) курсанты проводили только на автобазе под руководством преподавателя и инструктора производственного обучения. На использование автохозяйства в качестве учебной базы администрация должна дать разрешение, оформленное приказом.

Практика показала, что для занятий по вождению необходимо иметь не менее двух учебных автомобилей на каждую группу обучающихся.

Особое внимание мы обращаем на подбор квалифицированных преподавателей. В большинстве это люди, имеющие диплом об окончании высшего или среднего специального учебного заведения, а преподаватели правил движения транспорта и инструкторы практической езды — специальные удостоверения госавтоинспекции.

Инструкторско-методическая группа контролирует и состояние финансовой дисциплины на хозрасчетных курсах.

Обучение на этих курсах производится за счет самих обучающихся, а также средств, выделенных первичной организацией ДОСААФ, местным комитетом профсоюза или администрацией предприятия. Плата не должна превышать: для шоферов — 60, а для мотоциклистов — 22 рублей.

Решение об открытии курсов комитет ДОСААФ согласовывает с администрацией, партийной и профсоюзной организациями предприятия и обсуждает на общем собрании членов Общества. На нем утверждаются состав группы, трудовые соглашения с преподавателями, порядок и сроки денежных взносов учащихся, приходяно-расходная смета.

В общей части приходяно-расходной сметы указывается, кого готовят курсы, при какой первичной организации ДОСААФ они созданы, количество обучаемых, распределение часов по разделам программы и, наконец, срок обучения. В приходной части сметы записывается, сколько средств выделяют на организацию курсов первичная организация, профсоюз или администрация предприятия и сколько поступит в виде взносов от самих обучающихся. Средства на приобретение горюче-смазочных материалов, запасных частей, наглядных пособий, амортизацию учебных автомобилей, оплату инструктора, преподавателей и хозрасчетной инструкторско-

методической группы — содержание третьей, расходной части сметы.

В трудовом соглашении, которое подписывают председатель первичной организации и преподаватель (инструктор), определяются сроки обучения, недельная почасовая нагрузка, наименование предмета, оплата и юридические адреса сторон. Нередко в трудовых соглашениях мы оговариваем ответственность преподавателя за выполнение всего курса обучения и успешную сдачу курсантами выпускных экзаменов.

К занятиям на курсах допускаются члены Общества, подавшие личные заявления с обязательством уплаты за обучение в установленные сроки, документы об образовании, медицинскую справку о пригодности к выбранной специальности. Возраст поступающих на курсы по подготовке шоферов — не менее 17,5 лет, мотоциклистов — 16 лет. Численность группы — 25—35 человек. До начала занятий первичные организации регистрируют группы в городском автомотоклубе, который сообщает данные о количестве групп в госавтоинспекцию.

Для регистрации группы требуется выписка из решения первичной организации о формировании группы с ходатайством районного комитета ДОСААФ; журнал, где указывается фамилия, имя, отчество, год рождения, образование и специальность каждого курсанта; приходяно-расходная смета и трудовые соглашения с преподавательским и инструкторским составом. Работники клуба и ГАИ, проверив представленные документы, знакомятся с учебно-материальной базой курсов и, если она достаточна, разрешают начать занятия. Без такого разрешения открывать курсы нельзя.

ПЛАНИРОВАНИЕ

Продуманный и правильно составленный тематический план в значительной мере определяет качество подготовки будущих специалистов. Московский городской автомотоклуб разработал примерный тематический план с поурочной разбивкой программы. Однако мы рекомендуем группе составлять свой план, который учитывает особенности ее подготовки, срок обучения (количество учебных дней в неделю), наличие классов и состояние материальной базы.

Коротко о составлении тематического плана по 624-часовой программе. Подчеркиваем, что главное — ухватить по срокам (неделям и дням) последовательность прохождения курса устройства автомобиля, разборочно-сборочных работ и технического обслуживания, а также занятий по правилам движения транспорта и вождению автомобиля. Излагать учебный материал рекомендуется в таком порядке: сначала — устройство того или иного узла автомобиля, затем — разборка и сборка и только после этого — техническое обслуживание этого узла.

Приведем примеры.

Двигатель. Изучить устройство кривошипно-шатунного и газораспределительного механизмов, охлаждение и смазку двигателя (темы 2, 3, 4, 5 и 6), а затем провести разборочно-сборочные работы по этим темам (1, 2 и 3).

Система питания. Изучить 7, 8, 9, 10 и 11-ю темы по устройству, затем 4, 5 и 6-ю темы по разборочно-сбо-

рочным работам и после этого выполнить задания темы № 1 по техническому обслуживанию.

В этой же последовательности изучаются электрооборудование, силовая передача, ходовая часть и механизмы управления.

Прежде чем приступить к практическому вождению автомобиля, на наш взгляд, необходимо сообщить учащимся определенный минимум знаний по правилам движения транспорта.

На этот предмет программой отведено 68 часов. За счет времени, предназначенного для экзамена, можно увеличить число часов до 78, распределив их по неделям следующим образом. В течение первых пяти недель следует изучить материал 1, 2, 3, 4-й тем и части 5-й, что займет 18—20 учебных часов, после чего параллельно можно начинать занятия по вождению автомобиля. С 6-й по 25-ю учебную неделю можно отводить на правила движения по два часа, а в оставшиеся — по четыре.

Приступив к вождению с четвертой недели, планируем для каждого курсанта 50 часов можно распределить так: месяцы — 1 2 3 4 5 6 7 8, часы — 1 5 6 6 7-8 8 9.

Продолжительность одного занятия вначале должна составлять 30 минут, затем — 1 час, и только с пятого месяца — 1,5—2 часа.

При планировании следует иметь в виду, что продолжительность одного теоретического занятия не должна превышать двух часов, а практического — четырех. Опыт показал, что почти все хозрасчетные курсы работают 4—5 дней в неделю по четыре часа ежедневно, то есть 20 учебных часов в неделю. Следовательно, общая продолжительность обучения по 624-часовой программе составит 31 неделю или около 8 месяцев. Так определяются сроки обучения.

Кроме того, мы рекомендуем сделать поурочную разбивку тем программы. Сам тематический план должен быть развернут по понедельно, а неделя — по количеству учебных дней. Такой продуманный план будет готовым документом для составления расписания занятий.

Составление тематического плана для подготовки шоферов-любителей и мотоциклистов не представляет особых трудностей. Программа для них рассчитана на 122 часа, из них:

устройство автомобиля	
(мотоцикла)	— 49 часов,
правила движения	
транспорта	— 48 часов,
вождение автомобиля	
(мотоцикла)	— 25 часов.

(Из 25 часов вождения на групповую лекцию у автомобилистов отводится 2 часа, у мотоциклистов — 4 часа.)

Если занятия проводить три раза в неделю по четыре часа, срок обучения составит 2 месяца и 10 дней. Вождение автомобиля (мотоцикла) во всех случаях мы проводим в дневное время, по возможности не в дни теоретических занятий. Правила движения транспорта рекомендуется планировать в течение 8 недель по четыре часа в неделю и последние две недели по восемь часов. Остальное время отводится на устройство автомобиля (мотоцикла).

ЭКЗАМЕНЫ

Завершают учебный процесс выпускные экзамены по всем предметам. Эк-

замены принимают представители нашего автомотоклуба совместно с представителями профсоюзной и комсомольской организации данного предприятия. Проводятся они по билетам (к 624-часовой программе) отдельно по устройству автомобиля и техническому обслуживанию и по правилам движения транспорта. Затем назначаются экзамены по вождению. После окончания их составляется протокол, в котором указываются состав комиссии, преподаватель, выполнение программы, фамилии и инициалы всех слушателей, их экзаменационные оценки. Протокол подписывают все члены комиссии.

Лица, успешно выдержавшие экзамены, получают свидетельства установленного образца об окончании курсов и допускаются к экзаменам в ГАИ. Сами свидетельства об окончании курсов прав на управление автомобилем не дают.

Не позднее 10—20 числа каждого месяца первичные организации представляют в автомотоклуб заявку на экзамен госавтоинспекции. За три—четыре дня до него председатель первичной организации проводит окончательное оформление группы в госавтоинспекции, представляя журнал группы, протокол выпускного экзамена, свидетельства об окончании курсов, справки медицинской комиссии, квитанции об уплате государственного сбора за экзамены (1 руб. 50 коп.), личные карточки курсантов (бланки выдаются в ГАИ) и две фотокарточки размером 3×4 см (для автолюбителей и мотоциклистов свидетельства об окончании курсов не представляют).

Госавтоинспекция принимает экзамены по правилам движения транспорта и вождению автомобиля. Нужно помнить, что несдавшие правила движения транспорта к экзамену по вождению не допускаются. Зачет по правилам движения действителен для экзаменационной проверки навыков вождения в течение одного года, а затем его надо подтверждать вновь. Курсанты, которые не получили зачета по вождению, могут сдавать экзамен повторно через 10 дней. Новая переекзаменовка разрешена также через 10 дней. Время это нужно использовать для дополнительных занятий с курсантами. При каждой переекзаменовке обучающиеся обязаны уплатить государственный сбор. Только те курсанты, которые сдали экзамены в ГАИ и получили удостоверение на право управления автомобилем, могут считаться закончившими курс обучения.

КОНТРОЛЬ И ЕЩЕ РАЗ КОНТРОЛЬ

Мы уже говорили о том, что весь учебный процесс и финансовую деятельность курсов контролируют вышестоящие комитеты Общества. Каких положений и установок придерживаются они в этой работе? Денежные взносы обучающихся должны поступать в сберкассу на счет первичной организации и учитываться в книге финансово-материального учета. Казначей первичной организации принимать плату за обучение от курсантов не имеет права. При неуплате очередного взноса вопрос о дальнейшем обучении курсанта решает комитет ДОСААФ. Обучающемуся, отчисленному по этой причине, деньги обратно не возвращаются. Во всех иных случаях вопрос о возврате денег решает комитет ДОСААФ. Он несет всю материальную



Немало шоферов-любителей подготовили хозрасчетные курсы при первичной организации ДОСААФ, где председателем комитета К. И. Ковалев. На снимке (слева направо): преподаватель Н. Меломед объясняет курсантам В. Чиркову, В. Демидову, О. Чирве и Е. Купцову устройство и работу приборной системы зажигания автомобиля.

ответственность за финансово-хозяйственную деятельность курсов.

Оплата преподавателей производится два раза в месяц. Для этого на основании журнала учета занятий составляется контрольный лист. В нем указываются фамилия и инициалы преподавателя, его специальность, наименование первичной организации и предмета, число часов теории и практики, даты занятий. Подписывают контрольный лист председатель первичной организации, староста группы и преподаватель.

Поступление и расходование денежных средств должны производиться строго в пределах утвержденной сметы и подтверждаться документами.

К контролю за деятельностью курсов мы привлекаем ревизионные комиссии и широкую общественность, принимая строгие меры, исключающие какие бы то ни было злоупотребления.

Председатель районного (городского) комитета ДОСААФ проводит документальную бухгалтерскую ревизию деятельности курсов не менее одного раза в квартал. После окончания занятий комитет первичной организации составляет финансовый отчет, который вместе с актом ревизионной комиссии рассматривает и утверждает общее собрание членов ДОСААФ. Утвержденные документы представляются в районный или городской комитеты Общества.

Проверка учебного процесса на курсах проводится систематически. В ней участвуют председатель и члены комитета первичной организации ДОСААФ, специалисты из общественного актива. Периодически заслушивают председателя первичной организации ДОСААФ о ходе подготовки шоферов и мотоциклистов партийная, профсоюзная организация предприятия.

А. ПАВЛОВ, Э. ГОЛЬДЕНБЕРГ, старшие методисты Московского городского автомотоклуба.



МОПЕДАМ— дорогу в спорт!

В этом году рижские любители мотоспорта, посетившие соревнования на первенство Латвии по шоссейно-кольцевым гонкам, впервые познакомились с новым классом машин — мопедами (рабочий объем двигателя — 50 см³). Знакомство это оказалось приятным. На трассе можно было видеть напряженную борьбу равных по силе соперников. Так же, как и в других классах, гонщикам приходилось применять здесь самый разнообразный арсенал приемов ведения гонки. Скорости на отдельных участках приближались к 70 км/час и в среднем составляли 60 км/час. Победитель определился лишь в самом конце заезда. Словом, по накалу борьбы состязания на мопедах не уступали обычным мотогонкам на кольце.

Дебют микролитражных мотоциклов убедительно показал, что мопед может занять достойное место в ряду спортивных машин, предназначенных для шоссейно-кольцевых гонок. Двигатель его надежен, имеет резервы для дальнейшей форсировки, а ходовая часть после частичной переделки способна выдерживать динамические нагрузки в процессе гонки.

Но, пожалуй, самый важный и обнадеживающий итог этих соревнований состоит в том, что они открыли новый резерв роста массовости рядов спортсменов в таком увлекательном виде мотоспорта, каким являются шоссейно-кольцевые гонки.

В рижском Межапарке было разыграно первенство Латвии в шоссейно-кольцевых гонках на мопедах.

На снимке: момент соревнования. Впереди — Г. Приеде (№ 95), завоевавший звание чемпиона республики.

Фото А. Крастиньша

Сейчас имеются большие возможности для организации многочисленных соревнований на мопедах. В ближайшие годы выпуск их возрастет до 200 тысяч штук в год. Невысокая стоимость, простота управления, несложность переделки для спортивных целей — все это позволяет вывести на старты состязаний новые тысячи спортсменов.

На заводе «Саркана Звайгзне», выпускающем мопеды «Рига», под руководством начальника лаборатории дорожных и стендовых испытаний Х. Голдшмита началась разработка конструкции мопеда «Спорт». Но предстоит еще многое сделать. В эту работу должен включиться коллектив Шяуляйского мотовелозавода, изготавливающий двигатель Ш-50 для мопедов. Большую помощь может оказать и ЦКЭБ мотоцикlostроения.

Наряду с этим имеются еще и другие проблемы. Кроме досаафовцев «Саркана Звайгзне», никто ни в Латвии, ни в других республиках не готовится к соревнованиям на мопедах. Между тем клубы и первичные организации ДОСААФ могут уже сейчас начать популяризацию новых соревнований.

В существующей спортивной классификации класс мотоциклов 50 см³ отсутствует, следовательно, спортсмены, участвующие в гонках на мопедах, не имеют возможности выполнить нормативы и получить спортивные разряды.

Думается, что Федерация мотоспорта внесет дополнения в классификацию, узаконит новую кубатуру с тем, чтобы уже в будущем году у нас появились первые чемпионы страны в классе самых легких машин — мопедов.

Г. ПРИЕДЕ,
конструктор завода «Саркана Звайгзне»,
чемпион Латвии по шоссейно-кольцевым гонкам в классе 50 см³.

СТАРТУЮТ

На первенство Российской Федерации

В Москве, на Центральном стадионе имени В. И. Ленина, состоялась лично-командное первенство Российской Федерации по автомоделному спорту. В нем приняли участие 53 моделиста из восьми областей и краев; вне конкурса выступали юные конструкторы Первомайского района столицы. Каждая команда должна была выставить по одной гоночной модели класса 1,5 см³, 2,5 и 5 см³, радиоуправляемую модель или полумакет класса 1,5 или 2,5 см³, а также модель с электродвигателем.

Хорошо подготовленную команду представила Ярославская область. Модели ярославцев уже на техническом осмотре обратили на себя внимание тщательностью исполнения. Не случайно, что представители этой области заняли призовые места почти во всех заездах, а в классе гоночных моделей 2,5 см³ стали абсолютными призерами. Им было присуждено первое командное место.

На второе место вышла команда Московской области (сформированная в основном из молодых спортсменов г. Жуковского), на третье — ростовчане.

В личном зачете лидировал ярославский спортсмен А. Крылов. Этот быстро прогрессирующий моделист получил алую ленту чемпиона по гоночным моделям класса 2,5 см³ и завоевал первое место в заездах гоночных класса 5 см³. Чемпионом по гоночным моделям класса 1,5 см³ стал представитель Московской области О. Горобец.

Соревнования явились хорошей проверкой результатов работы автомоделстов РСФСР за прошедший год. Однако следует сказать, что не все областные организации Общества ее выдержали. Вызывает удивление то, что из заявленных к участию в соревнованиях пятнадцати команд в Москву прибыло только восемь. Но и они не были достаточно подготовлены к выступлениям. Этот факт говорит о том, что в ряде областей комитеты ДОСААФ еще плохо пропагандируют автомоделлизм, не содействуют его развитию.

Надо принять меры к тому, чтобы этот увлекательный вид спорта нашел широкое распространение во всех организациях Общества.

Ю. БЕХТЕРЕВ,
главный секретарь соревнований.

Чемпион РСФСР по гоночным моделям класса 2,5 см³ ярославский спортсмен А. Крылов (справа) и руководитель команды Г. Сербин.



АВТОМОДЕЛИСТЫ Четвертые казахские...

В Алма-Ате состоялись Четвертые республиканские соревнования по автомоделному спорту. На старт недавно построенного кордодрома республиканского комитета ДОСААФ вышло 11 команд, представлявших 10 областей Казахстана. В итоге острой спортивной борьбы первое место завоевала команда Кокчетавской области. Ей присужден переходящий кубок по автомоделному спорту и вручен диплом первой степени.

В ходе соревнований было установлено семь республиканских рекордов.

Модели спортсменов Алма-Аты, Кокчетав, Семипалатинска и Актобинска отличались грамотностью исполнения, динамичностью формы, остроумными конструктивными решениями узлов и агрегатов.

Наряду с достигнутыми успехами необходимо отметить недостатки, которые мешают развитию моделизма в Казахстане. Надо признать, что нам до сих пор не удалось добиться подлинно массового развития этого вида спорта. Так, за четыре года в республиканских встречах ни разу не принимали участие представители Целинного края, Павлодарской, Западно-Казахстанской и Гурьевской областей. Некоторые области представляют на соревнования слабо подготовленных спортсменов. Например, несколько лет подряд приезжают на соревнования моделисты Джамбулской области. Но нет ни одного протокола, который бы фиксировал выход джамбульцев на старт.

Для того чтобы добиться массовости в автомоделном спорте, необходимо прежде всего в каждой области подобрать руководителей-инструкторов, выдвигая на эту работу молодых, инициативных людей. Давно уже пора построить в каждой области специальные кордодромы, оборудовать лаборатории, мастерские, обеспечить моделистов необходимыми инструментами. Многие из перечисленного можно сделать силами самих автомоделлистов.

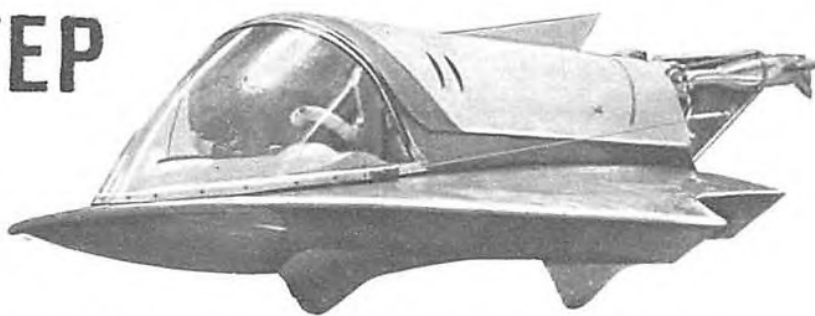
Все это поможет маленьким автомобилям выйти на большие старты, вовлечь в этот увлекательный вид технического спорта широкие круги молодежи.

С. ПЛОХОВ,
председатель Федерации
автомобильного спорта Казахской ССР.
г. Алма-Ата.

На снимке: руководитель автомоделной группы республиканского Дома пионеров (справа) Николай Ямашев со своим воспитанником Анатолием Рыбаком. Они установили два новых республиканских рекорда. Их модель класса 2,5 см³ на дистанции 500 метров показала скорость 100 км в час, а модель класса 5 см³ — 90 км/час.

Фото И. Краснова

СКУТЕР МАИ



В последнее время спортсмены-водномоторники выступают в соревнованиях на трехточечных скутерах, которые обладают большим преимуществом перед обычными, двухреданными. При трехточечной схеме днище в корме встречает невозмущенный поток, благодаря чему улучшаются условия работы гребного винта, увеличивается остойчивость. Все это позволяет развивать высокие скорости.

Однако трехточечные скутера, имеющие широкую носовую часть, недостаточно устойчивы: при встречном ветре и волнении воды они иногда взлетают в воздух на высоту до 5—6 м. Чтобы устранить это явление, корпуса проектируют с передней центровкой, что уменьшает возможность опрокидывания. Примером такой конструкции служит экспериментальный трехточечный скутер МАИ-2, построенный студентами и аспирантами Московского авиационного института. На нем установлен гоночный мотор рабочим объемом до 175 см³.

В новом скутере спортсмен находится в горизонтальном положении (на животе), что устраняет опасность взлета скутера в воздух. При таком расположении снижается центр тяжести и сопротивление воздуха, повышается остойчивость судна.

При правильном погружении гребного винта и необходимом наклоне подводной части мотора корма скутера отжимается от поверхности воды под давлением воздуха, проходящего по тоннелю между поплавками. При этом корпус касается воды только несущими участками поплавков и идет, как принято говорить, «верхом на винте». Гидродинамическое сопротивление движению существенно уменьшается, что резко увеличивает скорость.

Несущие площадки поплавков — постоянной ширины, причем в районе редана они имеют нулевую килеватость. По мере приближения к бортовому поясу килеватость увеличивается, что улучшает выход скутера на волну. Кормовая часть днища — плоская, также с нулевой килеватостью. На внутренней вертикальной скуле поплавок установлены дюралюминиевые отсекатели, которые способствуют созданию «воздушного клина» под днищем скутера при движении и предотвращают замыкание краев кормовой площадки струями из-под поплавков. У переднего редана отсекатели переходят в плавники-стабилизаторы. Они улучшают устойчивость скутера при движении по прямой и устраняют дрейф при циркуляции. Для достижения остойчивости на поворотах днище имеет скос скулы на поплавках и в кормовой части.

Скутер оборудован управлением штурвального типа. Для лучшего обзор

ра в верхней части штурвала сделан вырез. Слева на нем установлен самосбрасывающийся рычаг газа, а справа — тумблер выключения зажигания. На приборной доске расположены тахометр и манометр. За транцем имеется откидной заборник полного давления, соединенный с манометром прозрачным шлангом.

При управлении скутером гонщик ногами упирается в транец. На кокпите укреплен профилированная подушка из пенопласта, оклеенного толстым паролоном. Руки и ноги гонщика расположены в углублении этой подушки, а грудь и подбородок — на возвышающемся мягком упоре. На фальшборте также установлены боковые паролоновые накладки. Топливный бак укреплен около транца между ногами скутериста. Таким образом обеспечивается плотное, удобное и безопасное размещение спортсмена в скутере.

Для улучшения аэродинамической формы корпуса применен прозрачный лобовой фонарь из оргстекла толщиной 4 мм и дюралюминиевый обтекатель, закрывающий кокпит. При опрокидывании корпуса (что, однако, мало вероятно) обтекатель открывается и гонщик отделяется от скутера.

Корпус скутера — деревянный. Поперечная и продольная части сделаны из сосновых брусьев, обшивка — из березовой водостойкой фанеры. Поперечный набор состоит из 10 шпангоутов с переменной шпацией. В районе переднего и заднего реданов, где особенно велики гидродинамические нагрузки, длина шпации уменьшена до 180 мм. Обшивка днища толщиной 4 мм, палубы — 1,5 мм. Все соединения выполнены на шурупах, заклепках, гвоздях и клее ВИАМ-БЗ. Днище снаружи покрыто этим же клеем и для уменьшения трения отполировано.

Новый скутер экспонировался на Выставке достижений народного хозяйства СССР.

Инженер А. ВОЩИНН.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СКУТЕРА МАИ-2 (в мм)

Длина — 2600
Ширина — 1300
Наибольшая высота (без киля на обтекателе) — 550
Расстояние между реданами — 1300
Ширина несущей площадки поплавка — 200
Высота поплавок — 60
Расстояние между поплавками — 660
Ширина заднего редана — 600
Наибольшая ширина кокпита — 450.

МОТОЦИКЛ ЧЗ-250 ДЛЯ КРОССА

В Чехословакии подготовлена новая модель мотоцикла ЧЗ для соревнований на кроссовых дистанциях в классе до 250 см³. В конструкции его учтены требования, которым должен отвечать современный кроссовый мотоцикл — малый общий вес, легкая управляемость в условиях бездорожья и кроссовых трасс, высокая мощность двига-



теля. Большим достоинством конструкции является наличие в ней ряда унифицированных деталей и узлов, заимствованных у спортивных мотоциклов той же марки. Это облегчило не только освоение новой машины в производстве, но и подготовку ее к соревнованиям в условиях автомотоклубов и низовых спортивных организаций.

Рама нового мотоцикла — закрытого типа; она выполнена из стальных труб (специальной хромомолибденовой стали) и отличается большой прочностью, чему способствует также наличие двойного бруса — под седлом и под двигателем. Характерной особенностью конструкции рамы является малый дорожный просвет, что практически вполне оправдано, поскольку гонщики, проходящие кроссовую трассу в современной манере, обычно преодолевают крупные препятствия прыжками, используя хорошую динамику разгона и скорость.

На мотоцикле установлен новый мощный двигатель ЧЗ-250, имеющий ряд специфических особенностей, продиктованных его назначением. Среди них следует прежде всего сказать об увеличении момента инерции, обеспечивающем более плавную работу двигателя (что особенно важно при движении по скользкой дороге), и усилении коленчатого вала, рассчитанном на неизбежные в условиях кросса повышенные нагрузки. Двигатель — двухтактный, короткоходный, одноцилиндровый, с рабочим объемом цилиндра 246 см³ (ход поршня — 64 мм, диаметр цилиндра — 70 мм). Степень сжатия — 10,3, максимальная мощность — 25 л. с. при 6500 об/мин.

Увеличение момента инерции двигателя достигнуто установкой тяжелого наружного бронзового маховика, на котором к тому же имеются магниты магдино. Усиленный коленчатый вал вращается в двух односторонних шариковых подшипниках (слева) и радиально-упорном шарикоподшипнике (с правой стороны). Нижняя головка шатуна соединена с шатунной шейкой коленчатого вала роликовыми подшипниками без сепаратора; ролики вращаются в гнезде, образуемом между внутренней поверхностью нижней головки шатуна и поверхностью шейки коленчатого вала.

Большое внимание конструкторы уделили достижению оптимальной конфигурации каналов в чугунном цилиндре двигателя; они подвергаются к тому же весьма тщательной технологической обработке. Это обеспечило хорошее наполнение цилиндра и соответствующую

кроссовым условиям внешнюю характеристику двигателя, при которой нарастание мощности происходит на всем диапазоне оборотов плавно, без «провалов». Той же цели были подчинены и другие нововведения в системе газораспределения; соответствующей регулировкой впуска и выпуска достигнута «плоская» характеристика мощности. Поршень двигателя снабжен двумя компрессионными кольцами, головка цилиндра выполнена из алюминиевого сплава.

На кроссовом двигателе ЧЗ-250 установлен карбюратор «Йиков» с диаметром диффузора 30 мм и воздушный фильтр с инерционной камерой и закрытым подводом воздуха. Этот воздушный фильтр, снабженный двумя микроочистителями, был спроектирован специально для мотоцикла ЧЗ-250, так как опыт показал, что обычные воздухофильтры с сетчатой набивкой не обеспечивают достаточно эффективной очистки воздуха, который при кроссовых соревнованиях сильно насыщен пылью. Кроме того, воздухофильтры с сетчатой набивкой требуют особенно точной «приработки» с двигателем и могут поэтому оказывать вредное влияние на мощность, снижая ее порой на 1—2 л. с. Многообразные испытания нового двигателя на стенде и в искусственно созданных особо трудных условиях кроссовых трасс показали, что наличие нового воздухофильтра существенно повышает износостойкость двигателя. Для предотвращения попадания грязи в воздухофильтр заднее крыло мотоцикла выполнено очень глубоким.

Сцепление мотоцикла ЧЗ-250 имеет увеличенные размеры (по диаметру); передача крутящего момента от коленчатого вала на ведущий барабан сцепления осуществляется без промежуточной шестерни (характерной для других конструкций мотоциклов ЧЗ) и выполнена прямым зубом; благодаря отсутствию промежуточной шестерни, имевшей консольную установку оси, достигнуто снижение шумов двигателя; изменилось также направление вращения двигателя, что способствует получению более высокой мощности и уменьшению потерь на трение в шестеренчатой передаче.

Медно-асбестовые и стальные диски сцепления работают в масляной ванне. Механизм выключения сцепления состоит из шестерни с рейкой, выполняющей одновременно функции одного из колец упорного подшипника.

Коробка передач нового кроссового мотоцикла — трехступенчатая; по конструкции она мало отличается от тех, которые устанавливаются на мотоциклах ЧЗ, предназначенных для многодневных соревнований. Однако и в ней есть изменения, продиктованные условиями кросса: понижено передаточное число первой передачи, усилены шестерни второй и третьей передач, а также вилка переключения. В систему переключения передач введен так называемый «тормоз переключения», исключающий «перескакивание» через одну передачу при очень резких включениях, что нередко практикуется на соревнованиях по кроссу.

Подвеска колес мотоцикла ЧЗ-250 выполнена по обычной для ЧЗ схеме — телескопическая передняя вилка и маятниковая задняя колеса с упругими элементами, — но имеет некоторые изменения в размерах и конструкции. Задняя маятниковая вилка (ход ее равен 90 мм) снабжена широкой опорой и имеет держатель, предназначенный для крепления тяги реактивного рычага заднего тормоза; подвеска переднего колеса осуществляется на телескопах передней вилки, ход вилки переднего колеса — 128 мм. Обод переднего колеса значительно усилен; на обоих колесах имеются мощные одноколодочные тормоза диаметром 180 мм. На переднем колесе устанавливаются шины размером 3,00—19, а на заднем размером 3,50—21. База мотоцикла — 1380 мм.

В конструкции мотоцикла широко применена пластмасса, усиленная стекловолокном. Из стеклопластика, в частности, выполнены топливный бак (емкостью 8 л.), каркас седла, крылья, камера воздушного фильтра и другие детали, обычно штампуемые из стального листа. Все это дало значительное снижение веса мотоцикла без ущерба для его прочности.

Сухой вес мотоцикла равен всего 106 кг.

МИКРОВЕЗДЕХОД-АМФИБИЯ

С весны 1962 года в Канаде выпускается миниатюрный вездеход, отличающийся рядом необычных конструктивных решений. «Джиггер» — так названа эта машина — имеет шасси с шестью непересоренными ведущими колесами и пластмассовый кузов-оболочку, внутри которого расположены два двухтактных двигателя мощностью по 5,5 л. с. Каждый из этих двигателей приводит по три колеса (слева или справа), а также один из двух винтов, обеспечивающих движение машины по воде. Между обоими двигателями не имеется никакого механического соединения. Управление вездеходом осуществляется, как на гусеничных машинах, т. е. притормаживанием ведущих колес на одной или другой стороне. Сухой вес машины составляет всего 90 кг, а габаритная длина кузова-оболочки не превышает 1900 мм. Передаточные числа подобраны так, что при



Канадский микровездеход-амфибия.

полной нагрузке в 200 кг «джиггер» может преодолевать подъемы до 45 градусов. На дороге его максимальная скорость достигает 45 км/час, а по воде «джиггер» плывет со скоростью 12 км/час.

Этот вездеход-амфибия не имеет ни подвески, ни управляемых (в обычном смысле этого слова) колес. Шины сидящих на жестких осях колес представляют собой не обычные пневматики, а своеобразные воздушные шланги без каркасов, снабженные лишь протекторами со специальным «вездеходным» профилем. Благодаря тому, что с обеих сторон имеется по три колеса, каждое из которых является ведущим, контакт их с почвой практически обеспечивается в любом положении автомобиля и на любой неровности дороги. Небольшие по своему диаметру, но имеющие широкую беговую дорожку, эти шесть мягко накачанных «шин» дают очень малое удельное давление, чему способствует и благоприятное распределение общего веса, не превышающего 300 кг. Малое удельное давление обеспечивает хорошую проходимость по снежному покрову, болотам и сыпучим пескам.

При движении по воде плавучесть «джиггера» обеспечивается практически не только легкостью пластмассовой оболочки, но и воздушными камерами шин.

Осуществленный в машине принцип привода от отдельных двигателей весьма облегчает управление автомобилем и сделал излишним применение блокирующих дифференциалов и узлов трансмиссии. Передача усилий от двигателя осуществляется при помощи клиноременной передачи с переменным диаметром шкивов, наподобие того, как это выполнено в голландском малолитражном автомобиле ДАФ, описание которого было в свое время приведено в журнале «За рулем» (№ 6 и 9 за 1958 г.). В отличие от голландской конструкции, соотношения бесступенчатых регулируемых передач устанавливаются здесь не автоматически, а с помощью рычага, в зависимости от конкретно складывающихся условий движения. Привод на колеса осуществляется цепями. Поскольку колеса не имеют подвески, отпадают сочленения, которые обычно во время езды по бездорожью сильно загрязняются.

Управление «джиггером» осуществляется с помощью одного лишь Т-образного рычага, а регулирование подачи газа — вращающейся рукояткой, как на мотоциклах. Движением рычага вперед или назад обеспечивается изменение пере-



ВОЗДУХООЧИСТИТЕЛЬ «ВАРТБУРГ» С ГЛУШИТЕЛЕМ ШУМОВ ВСАСЫВАНИЯ

Новости ЗАРУБЕЖНОЙ техники

Как уже сообщалось в журнале «За рулем» (№ 4 за 1962 год), на новом автомобиле «Вартбург-312», выпускаемом с начала 1962 года народным предприятием «Автомобильный завод в Эйзенахе» (ГДР), устанавливается воздушный фильтр со специальным глушителем шумов всасывания. В зависимости от времени года фильтр можно поворачивать в различные положения, чтобы обеспечить соответствующую температуру подводящего к двигателю воздуха. Зимой верхняя часть прибора поворачивается так, чтобы воздух засасывался в раструб фильтра непосредственно из полости радиатора двигателя. Благодаря этому обеспечивается хорошее распыление топлива в карбюраторе даже при весьма низких температурах окружающего воздуха, что противодействует повышению расхода бензина, которое обычно характерно для эксплуатации автомобилей в зимнее время. Немаловажно также и то, что подобным подогревом воздуха устраняется опасность обледенения карбюратора. В летние месяцы, когда подогрев поступающего в карбюратор воздуха нежелателен, раструб воздушного фильтра устанавливается в положение (рис. 1), при котором воздух засасывается, минуя радиатор.

Ниже приводятся более подробные сведения о новом приборе и результатах его экспериментальных испытаний. На рис. 2 показаны в разобранном виде воздушные фильтры двигателей «Вартбург» старого и нового образца. В устанавливавшимся ранее глушителе шумов всасывания (справа) применялся дисковый патрон воздухоочистителя с отражательными пластинами в качестве

способность масла определялась при расходе воздуха до 200 кубометров в час и составила 16 граммов, в то время

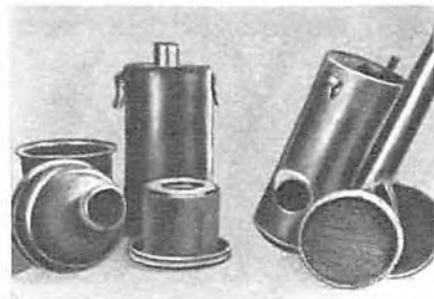


Рис. 2 — Воздухоочистители «Вартбург» нового (слева) и старого (справа) образца.

как при испытаниях старого фильтра в тех же условиях она не превышала 4,5 грамма. Засорение фильтра наступило при расходе воздуха 150 м³/час (содержание пыли в количестве 0,1 грамма на 1 кубический метр воздуха) и привело к уменьшению коэффициента полезного действия фильтра на 50 процентов. В таблице приводятся некоторые сравнительные результаты этих испытаний, причем в первой графе указаны данные старого фильтра, а во второй — нового.

Количество подведенной пыли в г	20	236
Количество поглощенной пыли в г	14	178
Средний коэффициент полезного действия	70	75

Если принять в среднем потребление двигателем воздуха в 150 м³/час и содержание пыли в воздухе равным 0,005 г/м³, то, по расчетным данным, срок службы старого фильтра будет равен 27 часам работы, а срок службы нового — 315 часам. Иными словами, новый фильтр потребует замены или чистки лишь после 20 тысяч километров пробега автомобиля.

Существенно повысилась эффективность глушителя. На рис. 3 показана сравнительная диаграмма снижения шумов всасывания в зависимости от числа оборотов при установке на двигатель старого и нового приборов. Как видно из диаграммы, на наиболее употребительном в эксплуатации диапазоне оборотов двигателя при новом глушителе, по сравнению со старым, достигается снижение шумов всасывания в среднем на 7—10 децибел. Это означает, что шум всасывания перекрывается шумом двигателя и таким образом почти не воспринимается водителем и пассажирами автомобиля.

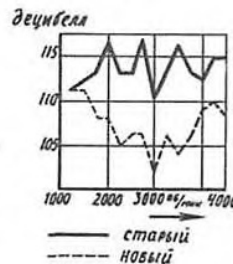


Рис. 3 — Сравнительная диаграмма снижения шумов всасывания глушителями старой и новой конструкции.

На народном предприятии в Эйзенахе были произведены сравнительные испытания нового фильтра и глушителя всасывания с подобным же прибором, устанавливаемым на западногерманском автомобиле «Ауто-Унион» того же класса, что и «Вартбург» (двигатель с рабочим объемом цилиндров 1000 см³). Испытания показали, что новый фильтр автомобиля «Вартбург» имеет существенные преимущества по всем основным параметрам сравнения.

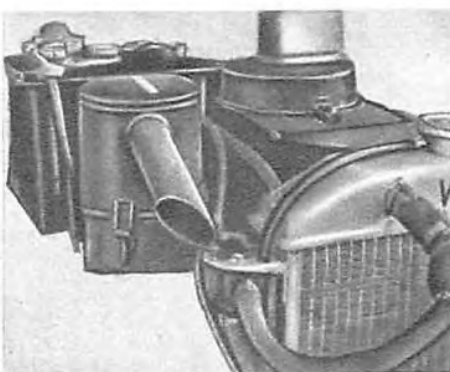


Рис. 1 — Положение раструба воздухоочистителя на автомобиле «Вартбург» в летнее время.

фильтрующего элемента, плоскость которого расположена горизонтально. Такая конструкция имела ряд недостатков, поскольку поглощаемая патроном воздухоочистителя пыль могла при тряске автомобиля, а также в результате колебаний двигателя проникать в его цилиндры и картер (особенно в случае утечки масла из фильтра).

Новый прибор, показанный на рисунке слева, снабжен поршнеобразным контактным воздухоочистителем, устанавливаемым в вертикальной плоскости. Благодаря применению стальной сетки в качестве фильтрующего элемента и увеличению рабочей площади достигнуто значительное улучшение степени очистки поступающего в двигатель воздуха. На рисунке виден также дополнительный «патрубок отведения» нового прибора. Испытание прибора проводилось, согласно существующим в ГДР техническим условиям, в непустыряющем потоке воздуха. Патрон фильтра был заполнен моторным маслом вязкостью в 100 (по Энглеру), а в качестве испытательной пыли использовалась наносная зола с максимальной величиной зерна 150 микрон. Задерживающая

дач. Для приведения в действие тормозов имеются клавиши: когда хотят повернуть машину, то прибавляют поворотом рукоятки газ и нажимают большим пальцем другой руки на тормозную клавишу. «Джигер» может, наподобие гусеничных машин, поворачиваться на месте. Он описывает при этом круг, диаметр которого равен длине машины.

При движении по воде привод от обоих двигателей переключается на два задних винта, размещенных в углублениях пластмассовой обложки кузова. Изменение направления движения в этом случае происходит также за счет различия в числах оборотов винтов. Выход с водной поверхности даже на крутой берег не представляет трудностей, поскольку привод от двигателя может осуществляться одновременно на колеса и на винты.

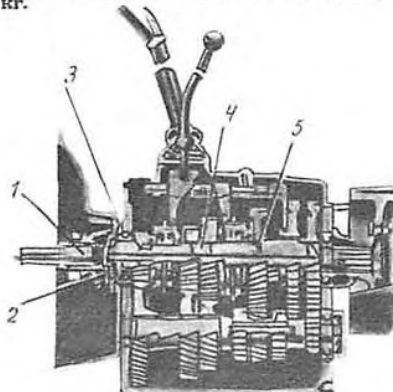
«Джигеры» получают в Канаде широкое применение при сельскохозяйственных работах и пользуются популярностью среди охотников и рыбаков. Малый вес «джигера» (90 кг) позволяет легко перевозить его на крыше автомобиля или на небольшом багажном прицепе.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ СО СМАЗКОЙ ПОД ДАВЛЕНИЕМ

На некоторых американских грузовых автомобилях, работающих в тяжелых условиях и перевозящих грузы на большие расстояния, установлены пятиступенчатые коробки передач, имеющие самостоятельную систему смазки под давлением. На заднем конце первичного вала такой коробки предусмотрен роторный насос, состоящий из ротора, приводимого от первичного вала, пластины, свободно скользящей в пазу ротора, и корпуса, образующего крышку подшипника первичного вала.

Ротор насоса установлен эксцентрично относительно его корпуса. При вращении ротора пластины прижимаются центробежной силой к корпусу насоса и выталкивают масло в канал, просверленный вдоль оси вторичного вала, откуда оно по радиальным каналам поступает к шестерням. Давление, создаваемое насосом, усиливается по мере увеличения оборотов вала. Вытекающее из сверлений масло разбрызгивается и смазывает остальные трущиеся поверхности в коробке передач, а также попадает в имеющийся внутри коробки лоток, откуда оно самотеком стекает обратно в насос.

Емкость картера коробки передач — 9,5 кг.



1 — первичный вал, 2 — роторный пластинчатый насос, 3 — входная сторона насоса, 4 — продольный канал во вторичном вале, 5 — радиальные каналы.



Мотоцикл — верный помощник нашей милиции. Днем и ночью, в зной и стужу несут свою вахту на мотоциклах сотрудники Госавтоинспекции, работники милиции, члены народных дружин по охране общественного порядка.

Чтобы задержать нарушителя, вовремя оказаться на месте происшествия, нужно отлично управлять мотоциклом, уметь водить его по бездорожью, на высоких скоростях.

Именно поэтому в ежегодные соревнования «милицейское многоборье» наряду с плаванием, бегом и другими видами спорта включена и мотоциклетная фигурка. Участники соревнования должны без штрафных очков пройти на мотоцикле с коляской «колейный мост», «змеиную», пронести эстафету и выполнить другие упражнения на мастерство вождения мотоцикла.

На снимке: момент соревнований по «милицейскому многоборью» на первенство Московской области.

Фото В. Егорова

Книжная полка

О МОТОКРОССАХ ОТ „А“ ДО „Я“

За последние годы в деятельности автотоклубов все большее место занимает спортивная работа — учебно-тренировочные занятия, организация различных соревнований. Повсюду растет число мотоспортсменов. Один за другим возникают самостоятельные клубы. Немалые трудности испытывают руководители клубов, их актив, не имеющие опыта организации и судейства соревнований. Оказать им помощь в этом деле могут толковые пособия, составленные квалифицированными людьми.

Примером может служить выпущенная издательством ДОСААФ книга «Мотоциклетные кроссы»*. Авторы ее судьи всесоюзной категории Г. Афремов и А. Виноградов справедливо указывают в предисловии, что мотокроссы имеют большое прикладное значение: «Не везде еще встретишь дороги с усовершенствованным покрытием, но почти нет уголка, куда не проник бы мотоцикл... Роль мотоцикла как средства транспорта, особенно в сельских местностях, еще очень велика. И, конечно, эффективно пользоваться им смогут прежде всего мотоциклисты — участники соревнований по кроссу». Кроссы легче организовать, чем другие состязания. Поэтому и завоевывают они все большую популярность.

Книга адресована тем, кто готовит и проводит соревнования — их организаторам и судьям. Но уже при первом знакомстве с ней становится ясно: круг читателей значительно шире. Пособие принесет пользу и тренерам, и руководителям секций, и самим спортсменам. Авторы обобщили и достаточно подробно из-

ложили опыт многочисленных соревнований, включая всесоюзные и международные. Положения, которые могут служить инструктивными указаниями, в книге не просто излагаются, а дополняются комментариями, советами, примерами.

Полнота изложения, множество подробностей, примеры из практики, подробный разбор наиболее трудных в организации соревнований и судействе моментов — все это позволяет выбрать правильные, применительно к местным условиям и возможностям, решения, начиная с подготовки Положения о соревнованиях и выбора трассы и кончая награждением победителей.

Открывается пособие разделом «План работы». С этого начинается подготовка к проведению кросса. Он содержит 39 пунктов. Конечно, далеко не все из них могут понадобиться организаторам того или иного соревнования. Но зато здесь ничего не упущено. Он годится (естественно, с соответствующими исключениями) для организации и простейших соревнований, и первенства республиканского масштаба. Широкая возможность выбора — это черта, характерная для книги в целом.

Авторы не навязывают своих советов читателю. Излагая рекомендации, они не поучают читателя, а убеждают его примерами из практики, стараются помочь ему самому разобраться в существе дела — то есть оставляют возможность для творческого решения вопросов. В этом — другое достоинство пособия.

Достаточно подробно рассказывают авторы о том, как выбрать трассу кросса, как ее оборудовать и разметить, обеспечить безопасность, наладить связь, принять противопожарные меры, организовать медицинское обслуживание участ-

ников, их питание и размещение, как подготовить спортивно-судейскую документацию.

Из книги можно узнать не только как готовить и проводить кроссы, но также, что должны делать администратор на соревнованиях, комедант, начальник дистанции, члены судейской коллегии, технической комиссии. Авторы рассказывают о работе судей на старте, на дистанции и контрольных пунктах, судей — счетчиков кругов, хронометристов, секретариата.

Пособие снабжено необходимыми приложениями. Читатель найдет здесь таблицу очков, начисляемых команде за места, занятые ее членами, образцы положения о лично-командном соревновании и табеля хозяйственного оборудования и спортивного инвентаря, форму списка участников, таблицу изменений рабочих объемов двигателей мотоциклов в результате расточки (шлифовки) цилиндров, разрядных требования по мотоциклетному спорту.

Тем, кто будет пользоваться пособием, надо иметь в виду, что с момента подготовки рукописи до выхода ее в свет прошло около двух лет. В целом оно вполне современно, но отдельные положения его устарели (теперь не создаются мандатные комиссии; при старте с работающими двигателями, как показала практика, нецелесообразно давать предварительные команды и др.).

Книга Г. Афремова и А. Виноградова предназначена в первую очередь для массового читателя (хотя полезно заглядывать в нее и более опытным организаторам и судьям). Тем обиднее, что тираж ее всего 6000 экземпляров.

Б. МАНДРУС.

* Г. Афремов, А. Виноградов. Мотоциклетные кроссы. Издательство ДОСААФ. М., 1962, стр. 128. Цена 19 коп.

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 30.07.62 г.
Г-81234.

Бум. 60 × 90¹/₂ 2,25 бум. л = 4 печ. л. Тираж 360 000 экз. Подп. к печ. 14.08.62 г.
Цена 30 коп. Зак. 366.

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

ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ НА ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ ДОСААФ на 1963 год

Советский ПАТРИОТ

С 1 октября 1962 года открывается подписка на газету «Советский патриот» на 1963 год.

Подписная цена: на 12 месяцев — 3 рубля 12 копеек, на 6 месяцев — 1 рубль 56 копеек, на 3 месяца — 78 копеек, на 1 месяц — 26 копеек.

Издательство газеты «Советский патриот»

ВОЕННЫЕ ЗНАНИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ
НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
ЖУРНАЛ

В журнале публикуются статьи, очерки и корреспонденции, рассказывающие о славных боевых традициях Советской Армии и Флота; о современном оружии и боевой технике, военных знаниях; о передовом опыте организационно-массовой, пропагандистской, учебной и спортивной работы организаций ДОСААФ и их клубов; о стрелковом, водном, водно-моторном и подводном спорте, морском моделизме и спасательной службе на водах; о подготовке населения по нормам гражданской обороны.

На страницах журнала выступают прославленные советские полководцы и военачальники, Герои Советского Союза, ученые, инженеры и техники, мастера спорта и спортсмены-разрядники, писатели, поэты и военные журналисты, общественные инструкторы и тренеры, председатели организаций, работники клубов ДОСААФ, активисты оборонно-массовой работы.

Журнал выходит один раз в месяц объемом 5 печатных листов и хорошо иллюстрируется.

Подписная цена: на 3 месяца — 90 копеек, на 6 месяцев — 1 рубль 80 копеек, на год — 3 рубля 60 копеек.

За рулем

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ
ЖУРНАЛ

В 1963 году на страницах журнала «За рулем» будут публиковаться материалы: о жизни и опыте работы автомотоклубов и первичных организаций ДОСААФ; о воспитании и подготовке водителей, изучении автомототехники; о новых советских автомобилях, мотоциклах, мотороллерах, спортивных судах и моделях; об автомобильных, мотоциклетных, водно-моторных соревнованиях и проблемах развития технических видов спорта.

Полезные советы автолюбителям; описания различных усовершенствований в автомобилях и мотоциклах; репортажи о гонках, кроссах, ралли и других соревнованиях; рассказы, очерки и корреспонденции из жизни автолюбителей, спортсменов, активистов ДОСААФ; статьи в помощь автомоделстам; информацию о новинках зарубежной техники; сообщения о международных соревнованиях — все это вы найдете в журнале «За рулем» в 1963 году.

Подписная цена: на год — 3 рубля 60 копеек, на 6 месяцев — 1 рубль 80 копеек, на 3 месяца — 90 копеек. Цена одного номера — 30 копеек.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
АВИАЦИОННО-СПОРТИВНЫЙ
ЖУРНАЛ

Журнал широко освещает вопросы самолетного, парашютного, вертолетного, планерного и авиамodelьного спорта, рассказывает молодежи о жизни Военно-Воздушных Сил и гражданского воздушного флота, печатает статьи, посвященные достижениям космонавтики, авиационной науки и техники.

Журнал хорошо иллюстрирован.

Подписная цена: на год — 3 рубля 60 копеек, на 6 месяцев — 1 рубль 80 копеек, на 3 месяца — 90 копеек. Цена одного номера — 30 копеек.

Подписка принимается в пунктах подписки «Союзпечать», почтамтах, конторах и отделениях связи, общественными распространителями печати на заводах и фабриках, шахтах, промыслах и стройках, в колхозах, совхозах, учебных заведениях и учреждениях.



С е н т я б р ь 1 9 6 2

За рулём

Имя столяра Владимира Васильева хорошо известно на мебельной фабрике города Смоленска. Он хорошо работает на производстве, систематически перевыполняет задания. Свободное время Владимир Васильев посвящает водно-моторному спорту. Недавно, участвуя в городских соревнованиях на скутерах, он занял первое место.

Фото А. Канашевича