



Октябрь 1982

10

За рулём

За рулем

10

Октябрь 1962. Год издания 20-й.

ЕЖЕМЕСЯЧ
ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРА

- ПОПУЛЯРНЫ
ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО



В этом номере

Торжество идей великого Ленина	1
И. Рященко. Равнение на малки	2
Н. Левитин. Набирая силы	3
За миллион специалистов в год	4
Л. Дубовский. Первые шаги нештатного отдела	5
А. Грибанов. Когда обязательства приняты	6
Инициатива находит отклик	7
Ян Полищук. В клубе хорошее настроение	8
На двух заводах Ленинграда	9
Н. Васильев. Стартует юность	10
К. Атоян. Львовские междугородные автобусы	12
Ю. Гофман. Новые трассы, новые чемпионы	14
В. Фомин. У Кубка дружбы — новый адрес	17
М. Коробченко. Дальний рейс	17
Г. Иванов. «Новороссы»	18
К. Турбабо. Модели финишируют в Лужниках	20
Советы бывалых	22
Н. Юмашев. Перед площадью	24
Е. Туров. Воины-ракетчики	25
Н. Скворцов. Главный итог — мас-совость	26
Н. Николаев. На озере Панчарево	27
П. Разживин. «Татранский рейд»	28
А. Хохлачев. Упущенная победа	29
Новости зарубежной техники	30
Календарь автолюбителя. В бездорожье	32

На первой странице
обложки: советские легко-
вые автомобили на ВДНХ.
Фото А. Канашевича.



На Красной площади.

Фото А. Канашевича.

ТОРЖЕСТВО ИДЕЙ ВЕЛИКОГО ЛЕНИНА

В жизни нашего государства навсегда останутся незабываемые октябрьские дни прошлого года, когда в Кремлевском Дворце съездов в Москве проходил исторический XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза. Съезд ленинской партии всколыхнул весь мир, вошел в жизнь каждого советского человека, озарил его труд и планы немеркнущим светом великой программы коммунистического строительства.

Для народов нашей великой Родины решения XXII съезда, новая партийная Программа открыли величественную и реальную перспективу построения коммунизма. Советские люди всем сердцем и разумом одобрили Программу КПСС — выдающийся документ творческого марксизма-ленинизма.

Программа КПСС явилась могущественным идейным оружием трудящихся капиталистических стран в их борьбе за освобождение от эксплуатации, за преобразование мира на основе действительной свободы и социалистического братства. Мы кует наше счастье не в одиночку, а в монолитной семье государств социалистического содружества. На нашей планете волею и разумом людей труда сложилась мировая система социализма. Какое величие кроется в этих словах! Ведь мировая система социализма — это социальное, экономическое и политическое содружество свободных, суверенных народов, идущих по пути социализма и коммунизма, объединенных общностью интересов и целей, тесными узами международной социалистической солидарности.

В замечательное время мы живем! Если попытаться кратко охарактеризовать его, то наше время можно было бы назвать героическими буднями. В самом деле, жизнь наша настолько богата событиями грандиозными, масштабными по самой сути своей, необыкновенными по смелости дерзаний, что ежедневно и ежечасно в летопись нашей Родины вписываются все новые и новые замечательные страницы. Мы так привыкли к героическим делам наших современников — строителей коммунизма, что часто воспринимаем эти дела как обыденное явление. Настолько широк наш шаг, настолько смел наш размах!

Решения XXII съезда КПСС вдохновили трудящихся нашей страны на достижение новых успехов в хозяйственном и культурном строительстве, подняли их на борьбу за создание материально-технической базы коммунизма. Вся наша великая Родина находится на крутом подъеме. Успешно завершена первая половина семилетнего плана. Идет упорная борьба за дальнейший подъем сельского хозяйства.

На всех участках коммунистического строительства вместе со всем советским народом самоотверженно трудятся и миллионы членов нашего патриотического Общества. Воодушевленные великими победами нашей Родины, они умножают свои успехи на производстве, все более настойчиво овладевают техническими знаниями и техническими видами спорта, необходимыми для высокопроизводительного труда и умелой защиты своей любимой Отчизны.

Советские люди, щедро одаренные духовными и физическими силами, строят самую справедливую, самую счастливую жизнь на земле. Воспитанные Коммунистической партией, они отчетливо сознают, что трудом, и только трудом создает человек все прекрасное на Земле и в космосе.

Поистине величественны наши успехи! И только платные пропагандисты капитализма, все еще прикидываясь наивными, продолжают сами себе задавать загадки: почему первой в освоении космоса идет Советская страна?

«Не ищите загадок, господа, их нет. — Ответил им Никита Сергеевич Хрущев на митинге 18 августа 1962 года в честь встречи героев-космонавтов. — Советская страна сделала это первой потому, что первой стала на путь социалистического строительства. Она первой свергла капиталистический строй, создала широкие возможности для каждого советского человека проявить свои таланты, свои способности. Советский народ вздохнул полной грудью, развернул свои могучие плечи и показал исполинскую силу». Нужна была Великая Октябрьская социалистическая революция, которая зажгла над миром желанную зарю свободы, чтобы человек обрел гордые крылья и устремился в неизведанный путь к звездам.

За 45 лет Советской власти наша страна добилась выдающихся побед. Окиньте мысленно взором нашу Родину, сравните ее с тем, какой она была в прошлом, и вы увидите, как разительно изменился ее облик, какой великий путь прошли советские люди за это время.

Теперь Советский Союз стал страной с высокоразвитой промышленностью, механизированным сельским хозяйством. У нас произошла подлинная культурная революция, небывалого расцвета достигли наука, искусство, литература.

В нашей стране победил социализм, который впервые в истории обеспечил человеку право на труд, на отдых, на материальное обеспечение в старости, в случае болезни и потери трудоспособности, право на образование. Социализм дал советским людям великое чувство уверенности в своем будущем.

Приятно и радостно сознавать, что наш народ, наша Родина идут в авангарде всего человечества в использовании достижений науки и техники на благо народов всей планеты. Враги мира раздувают военную истерию. Они стремятся превратить космическое пространство в арену агрессии, в плацдарм преступных, античеловеческих авантур. Советские исследования космического пространства преследуют исключительно мирные цели, знаменуют собой непреклонную волю, непоколебимое стремление нашего народа к миру. Свои успехи в покорении космоса советские ученые, инженеры, техники и рабочие ставят на службу научному прогрессу, интересам всех людей Земли.

Наши достижения в исследовании космоса — замечательное свидетельство могущества советского народа. Они отражают закономерное шествие победоносного коммунизма. Коммунизм неудержимо движется вперед. И нет такой силы в мире, которая могла бы помешать неукротимому движению человечества к своему светлому будущему.

Исполинская сила наша складывается из усилий советских людей, окрыленных великой общей целью — построением коммунизма, на знамени которого начертано: Мир, Труд, Свобода, Равенство, Братство и Счастье всех народов.

Всеми своими победами наш народ обязан родной Коммунистической партии, которая уверенно ведет его по пути, указанному Лениным. Великие достижения Советского Союза в строительстве социализма и коммунизма — это показатель силы наших идей, силы марксизма-ленинизма. На этих благородных идеях воспитывались и воспитываются советские люди. Победы нашего народа и на Земле и в космосе достигнуты благодаря идеям марксизма-ленинизма, идеям и гению великого Ленина. Это он — создатель нашей партии и нашего государства совершил самый дерзновенный полет в будущее, на какой только способен человек. И каждая наша победа — это триумф социализма, торжество идей великого Ленина.

Равнение на маяки

И. РЯЩЕНКО,
председатель Харьковского
областного комитета ДОСААФ

После V Всесоюзного съезда ДОСААФ в жизни оборонных организаций Харьковской области произошли значительные изменения: активизировалась деятельность районных комитетов и многих первичных организаций Общества. Они стали больше проявлять инициативы, конкретнее решать вопросы военно-патриотического воспитания молодежи; более тесной стала связь с партийными, профсоюзными, комсомольскими и хозяйственными организациями. Тысячи новых энтузиастов активно пропагандируют решения XXII съезда КПСС, Программу нашей партии среди членов ДОСААФ, на общественных началах помогают готовить технические кадры.

Заметно поднялся авторитет патриотического Общества в глазах трудящихся. Областная организация за последние четыре года выросла почти на 400 тысяч человек и в настоящее время объединяет в своих рядах свыше одного миллиона человек. Причем десятки тысяч трудящихся вступили в ряды ДОСААФ уже после V съезда.

Большую помощь оказывают наши организации предприятиям, колхозам и совхозам в подготовке кадров массовых технических профессий. Достаточно сказать, что после IV съезда Общества только специальность шофера без отрыва от производства получило около 30 тысяч человек. Кроме того, на курсах ДОСААФ обучены тысячи трактористов и комбайнеров, мотористов и мотоциклистов.

Имеется уже немало колхозов и совхозов, которые полностью обеспечили себя механизаторами за счет выпускников досоафовских школ, курсов, автомотоклубов. Оборонные организации Харьковщины прочно утвердили свое право быть на переднем крае борьбы за выполнение задач, поставленных партией и правительством по крутому подъему сельского хозяйства.

За последнее время в области выросли замечательные коллективы ДОСААФ,

опыт которых заслуживает широкого распространения. Интересен, в частности, пример досоафовцев Петровского района.

Несколько лет назад областной комитет ДОСААФ совместно с обкомом комсомола обратились к молодежи с призывом овладеть сельскохозяйственной техникой. Тогда-то и был создан первый в Петровском районе самодеятельный автомотоклуб. Он возник при первичной организации артели «Донец». Правление артели выделило помещение для занятий, необходимые агрегаты, механизмы. Опытные специалисты решили помочь молодежи приобрести практические навыки.

Полезное начинание, отвечающее жизненным интересам колхозов, получило широкий размах. На учебу в клуб стала приходить молодежь из соседних артелей. Уже в первый год было выпущено 80 шоферов, 30 трактористов и 35 мотоциклистов.

Цифры эти, разумеется, небольшие, но в то время они свидетельствовали о значительных возможностях, которыми располагают наши коллективы.

Петровский райком партии (секретарь — Герой Социалистического Труда И. Гетманенко) одобрил инициативу досоафовцев колхоза «Донец» и предложил организовать здесь подготовку механизаторов для колхозов всего района. Самодеятельный клуб при первичной организации артели «Донец» был преобразован в районный. Разумеется, это потребовало укрепления материальной базы, перестройки всего учебного процесса.

Областной и районный комитеты Общества помогли укрепить молодым силам. Клубу была выделена необходимая техника, агрегаты, наглядные пособия. Это позволило повысить качество обучения. На следующий год здесь было выпущено уже 102 шофера, 52 тракториста, 35 комбайнеров и 74 мотоциклиста. А всего за время своего существования клуб подготовил около 500 шоферов, 258 трактористов, 100 комбайнеров и около 300 мотоциклистов.

Воспитанники клуба В. Шехенцов, Н. Черный, П. Тюльпа, В. Троян и многие другие ныне являются ударниками коммунистического труда, маяками сельскохозяйственного производства.

Опыт организации технической учебы в Петровском районе переняли комитеты ДОСААФ Валковского, Зачепиловского, Лозовского и других районов, также широко развернувших техническое обучение молодежи.

Первичные организации ДОСААФ стали лучше учитывать потребность в кадрах, готовить таких специалистов, в которых больше всего нуждаются колхозы, совхозы, предприятия.

Не так давно в артели «Украина» Сахновщинского района некоторые механизмы простаивали из-за нехватки специалистов. Партийная, комсомольская и досоафовская организации решили начать подготовку механизаторов. Этот вопрос обсудили на общем собрании членов Общества. Вскоре в артели были открыты курсы. Правление колхоза выделило необходимое количество машин, ремонтные мастерские.

Через несколько месяцев 17 юношей получили специальность трактористов, 21 стали мотоциклистами. Бригадир В. Македон, активисты-общественники

Г. Щербина и А. Будко — взялись преподавать на курсах. С большим интересом колхозники изучали технику, учились самостоятельно производить ремонт. Теперь большинство кружковцев умело управляет машинами на полях артели.

Хорошо обстоит дело в колхозе «Пятилетка» этого же района (председатель комитета ДОСААФ С. Плахотин). Только за один год здесь получили специальность тракториста 31 человек и 30 юношей занимаются на курсах шоферов.

Добрая слава идет о тех, кто после окончания курсов управляет машинами. Так, Николай Рясный, работая прицепщиком, мечтал сесть за руль трактора. Одним из первых он пошел учиться. Теперь Н. Рясный — передовой тракторист. Хорошими специалистами зарекомендовали себя недавно окончившие курсы трактористы Леонид Голиков, Тимофей Овсяников, Евгений Касьян, Леонид Штефа и многие другие.

Председатель колхоза «Пятилетка» С. П. Шарафан рассказывает:

— Готовя специалистов для колхоза, наш досоафовский коллектив принимает непосредственное участие в борьбе за крутой подъем сельского хозяйства. Теперь у нас нет нужды отрывать людей от работы и посылать их на учебу в школы механизации. Без отрыва от производства колхозники на месте становятся специалистами.

Так поступают и многие другие руководители колхозов. В артели имени Кирова Золочевского района широко известно имя Владимира Кашеева. Молодой досоафовец работает шофером на машине ГАЗ-51. Он отлично изучил технику, водит автомобиль в любую погоду, днем и ночью. Известны в этом районе и фамилии передовых водителей — Николая Люткина, Ивана Кутицкого, Владимира Попова, Ивана Галия и многих других, которые, окончив досоафовские курсы, показывают образцы самоотверженного труда.

Однако жизнь идет вперед, настоятельно требуется от комитетов Общества поисков новых резервов и возможностей для высококачественной подготовки технических кадров. Вот почему мы взяли курс на объединение разрозненных кружков и курсов в крупные учебные организации, встали на путь создания новых самодеятельных спортивно-технических клубов с хозрасчетными курсами.

Положительный опыт в этом отношении накоплен в Харьковском районе области. Здесь обучение техническим специальностям ведется не в малочисленных кружках, как это делалось раньше, а при самодеятельном клубе, имеющем свои филиалы (председатель совета клуба Н. Гура). Интересно отметить, что активисты клуба взяли обязательство обучить управлению мотоциклом всех командиров сельскохозяйственного производства района — председателей колхозов, бригадиров, агрономов. Только в первой половине текущего года было обучено 345 мотоциклистов. В 1963 году клуб подготовит большой отряд шоферов, трактористов, комбайнеров.

Укрупняются учебные организации в ряде других районов области.

Опыт передовых коллективов Общества, наших маяков, со всей убедительностью говорит о том, что взятое на V съезде ДОСААФ обязательство подготовить один миллион специалистов в год будет успешно выполнено.

НАБИРАЯ СИЛЫ

Однажды в заводском комитете ДОСААФ собрались мотоциклисты-любители: инженеры Ю. Казанский, А. Сорокин, секретарь комитета комсомола Б. Акишин, аппаратчик Г. Стефанов. Некоторые из них имели свои мотоциклы и совершили немало дальних пробегов.

— Пора нам учить молодежь езде на мотоциклах, — сказал тогда Ю. Казанский. С ним согласились все: ведь желающих овладеть вождением мотоцикла на заводе было много — молодые слесари, токари, судосборщики. Но перед собравшимися встал довольно сложный вопрос: как помочь молодежи овладеть техникой вождения мотоцикла, если в заводской организации ДОСААФ был лишь один, да и тот неисправный, мотоцикл?

Все же решили создать одну небольшую учебную группу. Нашлись специалисты, которые отремонтировали машину, оборудовали учебный класс. Привлекли к этому делу досафовцев, имеющих свои мотоциклы. И вот началась учеба. А через несколько месяцев появились первые выпускники курсов.

Говорят, аппетит приходит во время еды. И верно. Первый выпуск всколыхнул молодежь. Создали самостоятельный автомотоклуб. В совете клуба — энтузиасты оборонно-массовой работы Г. Стефанов, Б. Акишин, С. Исаченков и другие — всего 9 человек. Председателем совета клуба является инженер Казанский.

На первых порах пришлось приложить много труда, чтобы хорошо оборудовать классы для подготовки мотоциклистов и автомобилистов. Ребята сами делали столы, скамейки, наглядные пособия. Активное участие в создании материальной базы приняла администрация завода. Нам был выделен автомобиль ГАЗ-51 для учебной езды, горючие и смазочные материалы, предоставлена возможность проводить практические работы в гараже предприятия.

Первым преподавателем по устройству автомобиля и правилам уличного движения была инженер-автомобилист И. Попова, инструктором по вождению — шофер I класса, демобилизованный воин З. Гудлевский.

Выпуск курсантов-автомобилистов и мотоциклистов укрепил авторитет само-

деятельного автомотоклуба, в жизненность которого не все верили. Многие рабочие завода, получившие специальность шоферов, стали работать в гараже завода: среди них В. Римденко, А. Шелгунов, Э. Войнич. Пополнился за счет наших выпускников и актив городского автомотоклуба.

Шло время, жизнь ставила перед самостоятельным автомотоклубом более сложные задачи по подготовке шоферов-профессионалов, любителей, мотоциклистов. Администрация предоставила нам другое, лучшее помещение для автоклассов. Мы купили два новых мотоцикла. Республиканский комитет ДОСААФ выделил два автомобиля.

За четыре года самостоятельный автомотоклуб подготовил более 200 шоферов-профессионалов и любителей, около 240 мотоциклистов. Общественными инструкторами автомотоклуба переподготовлено по новым правилам уличного движения 250 водителей бесплатно, в общественном порядке. Члены клуба оказывают помощь подшефной 46-й школе г. Риги в изучении материальной части мотоцикла.

Постоянное внимание и помощь мы ощущаем со стороны районного и городского комитетов ДОСААФ. Так, например, президиум Пролетарского райкома неоднократно обсуждал вопрос о работе нашей организации и оказывал ей практическую помощь. В 1961 году райком ДОСААФ принял решение создать на базе нашего самостоятельного клуба кустовой автомотоклуб, где можно было бы готовить технические кадры из молодежи других предприятий.

У нас крепкая связь с комсомольской организацией завода. Комсомол активно участвует в пропаганде технических знаний. Многие комсомольцы охотно идут учиться на курсы шоферов, мотоциклистов, водителей мотолодок. В прошлом году на собранный комсомольцами металлолом мы купили мотоцикл ИЖ-56 для автомотоклуба.

Наш клуб сейчас имеет 4 автомобиля, 8 мотоциклов, хорошо оборудованный автокласс, много учебных пособий. Активисты клуба — это преимущественно передовики производства, члены бригад коммунистического труда, умело сочетающие производственную и досафовскую работу.

Все более массовым на заводе становится и мотоспорт.

Два года назад мы провели агитационный мотопробег по маршруту Рига — Таллин — Ленинград — Псков — Рига, посвященный XX-летию Советской Латвии. Он положил начало спортивной деятельности нашего клуба.



Преподаватель автодела С. Болотов объясняет курсантам устройство двигателя.

Фото В. Гусарова.

Только перед V съездом ДОСААФ наши мотоциклисты провели 3 заводских мотокросса, 2 соревнования по фигурному вождению мотоцикла, а также приняли участие во многих мотоциклетных соревнованиях заводов. Соревнования закаляли наших мотоциклистов, и они уже не раз выступали в числе сильнейших на районных, городских и даже на республиканских состязаниях.

За последнее время на заводе стал популярным водно-моторный спорт. Если несколько лет назад морской клуб занимался только парусным и шлюпочным спортом, то сейчас в почете и водномоторники. Большая заслуга в этом руководителе водно-моторной секции коммуниста инженера А. Шенинша. Наши водномоторники имеют 15 скутеров и мотолодок, 9 моторов различных марок и другое оснащение. Из числа лучших спортсменов созданы команды. Пять спортсменов клуба носят значки чемпионов района по водно-моторному спорту за 1961 год. Это стюард Айвар Калныньш, инженеры Александр Сорокин и Ольга Гиргель, разметчик Евдоким Погдин, Ролан Упатникс. В прошлом году на первенстве Прибалтийских республик Е. Погдин и О. Гиргель заняли в классе мотолодок МА-250 первое место. Все наши водномоторники выступали в семи межреспубликанских и других соревнованиях.

Отлично выступал на городских и республиканских соревнованиях на скутере СА-250 А. Новикс — спортсмен I разряда. За истекшие 2 года 26 водномоторников получили спортивные разряды. Решения V Всесоюзного съезда ДОСААФ явились для всего нашего коллектива новым стимулом в подготовке технических кадров, развитии технических видов спорта, в оживлении всей оборонно-массовой работы.

Н. ЛЕВИТИН,
председатель комитета ДОСААФ
судоремонтного завода.

г. Рига.

Фото Т. Рабо.



ТЕХНИКОЙ ОВЛАДЕВАЕТ МОЛОДЕЖЬ

По утрам над степью встает солнце, огромное, чистое. Навстречу ему по широким улицам центральной усадьбы свиноводческого совхоза «Линевский» идут люди. На полях, фермах, в механической мастерской начинается новый трудовой день.

Нынешняя осень особенная в совхозе. Никогда еще на полях не созрел такой богатый урожай, как в этом году.

— Раньше в нашем хозяйстве многие сотни гектаров засеивались овсом, — рассказывает секретарь партийной организации С. Я. Клепиков. — Мы даже снижали в районе славу «овсяных рыцарей». С нынешней весны, после мартовского Пленума ЦК партии, кормовая база строится на другой основе. Если раньше под бобами у нас было занято всего 28 гектаров, то теперь — 450. Гороха вообще не знали. Сейчас под него отведено 98 гектаров. Около двух тысяч гектаров занимает кукуруза.

Увеличение площадей, занятых под этими кормовыми культурами, потребовало более широкого применения техники, умелого ее использования.

Как пополнить кадры механизаторов? Об этом задумались партийная, профсоюзная организации и комитет ДОСААФ. Было решено открыть курсы трактористов и комбайнеров. Создали группу желающих овладеть специальностью тракториста. Обучать молодежь взялся заведующий механической мастерской совхоза И. П. Попов.

Среди будущих трактористов были ребята, которые впервые брались за изучение техники. Вот Владимир Михель. Он был в совхозе сначала разнорабочим, потом строителем. Но парня тянуло к машинам. Он с завистью смотрел на механизаторов. И вот мечта Владимира осуществилась. Владимир Михель сейчас успешно закончил курсы. Дали ему трактор ДТ-54. На нем и выехал моло-

Один из лучших трактористов совхоза, активист ДОСААФ Леонид Панов в поле.



Рано начинается трудовой день в совхозе «Линевский». Молодые механизаторы спешат на работу.

На снимке (слева направо): А. Фролов, В. Горенинская, Г. Печенин, Ф. Тера и В. Михель. Все они получили технические специальности на курсах ДОСААФ.

Фото В. Кулакова

дой механизатор на первую в своей жизни пахоту. До сих пор он с улыбкой вспоминает, как от волнения дрожали руки, как поминутно тянуло оглянуться назад, на темную полосу свежеспаханной земли. А теперь ему доверяют любые работы, потому что знают — не подведет. Даже многие опытные трактористы не дают такой высокой выработки, как Владимир Михель. За отличную работу ему вручили почетную грамоту райкома комсомола.

Такой же путь прошли и другие совхозные специалисты — трактористы М. Тихонов, В. Шубин, Н. Ильясов, Л. Панов, шофер комсомолец А. Ляйбель. Теперь свои механизаторы есть на каждой ферме. Сейчас, в страдную пору, они садятся за руль трактора или комбайна и помогают совхозу в уборке урожая.

Все они довольны своими специальностями и работают так, чтобы не подвести тех, кто дал им технические знания. А заслуга в этом председателя совхозной организации ДОСААФ, учителя средней школы Г. Трофимова, главного инженера А. Киселева, заведующего механической мастерской И. Попова. Это они явились инициаторами создания курсов трактористов и комбайнеров, которые закончили уже десятки юношей совхоза.

Геннадий Трофимов, кроме того, организовал курсы мотоциклистов. Сам и учил молодежь. Команда линеvских мотоциклистов — одна из сильнейших в районе.

Есть в совхозе и спортсмены-автомобилисты. Их возглавляет совхозный шофер А. Печенин.

Каждое утро по улицам на поля и фермы идут совхозные труженики. Среди них шагают и те, кто получил технические специальности в первичной организации патристического Общества. Вместе со всеми рабочими и работниками совхоза они вносят свой вклад в увеличение производства сельскохозяйственных продуктов.

Л. БОРИСОВ.

Совхоз «Линевский»
Смоленского района,
Алтайского края.

ИХ ВСТРЕЧАЮТ РАДУШНО

Около двух лет назад во вновь созданный тогда самостоятельный автотоклуб при организации ДОСААФ поселка Юдино пришли бывший возчик А. Маркин и сантехник В. Трофимов.

— Хотим стать шоферами, — заявили они.

Их приняли на курсы, но сказали:

— Учебу придется сочетать с работой по оборудованию клуба... Видите, мы только начинаем...

Желание приобрести новую специальность было настолько велико, что такое предупреждение не остановило Маркина и Трофимова. Вместе с членами совета клуба, преподавателями Г. Маликовым, Л. Антоновым, Р. Сагдеевым будущие водители энергично взялись за изготовление наглядных пособий, оборудование классов. Вскоре к ним присоединились курсанты Н. Шигалов, В. Александров, С. Мирончук.

И вот — выпуск курсантов. Все 45 человек, обучавшихся в первом наборе, получили права шофера III класса. Многие сейчас работают по новой специальности, в том числе и создатели нашего клуба — А. Маркин, В. Трофимов, Н. Шигалов и другие.

После этого на курсах обучилось еще около 200 шоферов и мотоциклистов, более 300 водителей мотолодок. В значительной степени обновился состав клуба, расширился его актив, но выпускники первого набора — всегда желанные гости клуба.

После V съезда ДОСААФ коллектив юдинского самостоятельного автотоклуба взял обязательство подготовить в 1962/63 учебном году не менее 100 шоферов и столько же мотоциклистов. Новое пополнение курсантов в клубе встречают так же радушно, как и тех, кто окончил здесь курсы два года назад.

Г. ЛАШИН,

инструктор райкома ДОСААФ.

Пос. Юдино
Зеленодольского района,
Татарской АССР.

ПЕРВЫЕ ШАГИ НЕШТАТНОГО ОТДЕЛА

Мысль о создании в Гомеле нештатного отдела обкома ДОСААФ по работе среди школьной молодежи возникла в дни подготовки к V Всесоюзному съезду Общества. Стремление встретить съезд новыми успехами в труде, учебе, в спорте породило много интересных начинаний. Все возрастающий интерес молодежи к овладению техникой привел к возникновению многочисленных кружков, секций и спортивно-технических клубов.

Оживилась деятельность и школьных комитетов Общества. Однако в военно-патриотическом воспитании учащейся молодежи, в том числе в технической пропаганде среди школьников, еще немало недостатков. Отчасти они объясняются тем, что районные и городские комитеты ДОСААФ мало обращали внимания на школьные коллективы ДОСААФ, да и у нас в обкоме, например, не было людей, хорошо знакомых со спецификой школьной работы.

Создание нештатного отдела при обкоме ДОСААФ, на наш взгляд, поможет устранить многие пробелы и недостатки.

В апреле 1962 года такой отдел был утвержден президиумом областного комитета ДОСААФ. В него вошли: инструктор обкома И. Мурашко, инструктор аэроклуба И. Руденков, методист института усовершенствования учителей Я. Ермолаев, заведующий школьным отделом райкома КПСС Центрального района г. Гомеля Н. Карчемный, инструктор облвоенкомата Л. Шинкаренко и инструктор школьного отдела обкома ВЛКСМ А. Дмитриев.

Такой представительный состав отдела дает возможность успешно решать многие вопросы патриотического воспитания школьников, вовлечения их в технические кружки и секции.

Конечно, наш нештатный отдел еще очень молод. К тому же он приступил к работе тогда, когда учебный год в школах уже заканчивался. Поэтому нашей ближайшей задачей явилось развитие оборонно-массовой работы в пионерских лагерях. В течение лета актив помог начальникам лагерей, пионервожатым создать во многих пионерских лагерях кружки по военно-прикладным видам спорта, провести встречи школьников с Героями Советского Союза, участниками гражданской и Великой Отечественной войн.

В десяти пионерских лагерях мы организовали военизированные походы, создали автомобильные, планерные и другие кружки. Наши общественники провели среди школьников сотни бесед, докладов, спортивных игр, соревнований.

Теперь, когда начался новый учебный год, мы намерены усилить техническую пропаганду среди учащихся. Намечены нами мероприятия по улучшению военно-патриотического воспитания школьной молодежи обсуждались на областном семинаре оборонного актива. В составленном нами плане значительное место отведено пропаганде ис-

торических решений XXII съезда КПСС, а также материалов XIV съезда ВЛКСМ и V съезда ДОСААФ. Кроме того, предусмотрена организация тематических оборонных вечеров, походов и экскурсий по памятным местам, вечеров воинской славы, встреч с ветеранами войн и отличниками воинской службы.

Вместе с этим нештатный отдел сейчас занят созданием необходимой материальной базы для занятий технических кружков и для проведения соревнований по различным видам спорта. С помощью нештатных отделов райкомов ДОСААФ были проверены также все школьные технические кружки, их оснащенность необходимыми инструментами и материалами.

В своей деятельности мы руководствуемся указанием V съезда ДОСААФ о том, чтобы каждый выпускник средней школы научился водить автомобиль, мотоцикл, комбайн, овладел одним из военно-прикладных видов спорта.

Сейчас по инициативе нештатного отдела при городских и районных отделах народного образования созданы группы пропагандистов-общественников из числа офицеров запаса, пенсионеров, учителей. С помощью этого актива мы стремимся вовлечь в ряды Общества большинство учащихся и преподавате-

лей, помочь им овладеть техническими специальностями, заняться спортом.

Отдел предполагает провести в начале учебного года пятидневный семинар руководителей школьных технических кружков, помочь им в методических и организационных вопросах. В этом году при станции юных техников будет создан заочный клуб. Он окажет необходимую помощь кружкам сельских школ области.

Улучшению военно-патриотического воспитания учащихся будет в значительной мере способствовать развернувшееся сейчас социалистическое соревнование между досаафовскими коллективами школ. Итоги его мы рассчитываем подвести в конце учебного года.

V съезд ДОСААФ призвал в течение двух-трех лет организовать нештатные отделы по важнейшим направлениям оборонно-массовой и учебной работы. Создание нештатного школьного отдела при Гомельском обкоме ДОСААФ — первый практический шаг по осуществлению этого решения V съезда Общества.

П. ДУБОВСКИЙ,
зав. нештатным отделом
обкома ДОСААФ.

г. Гомель.

В дружбе с техникой

Не только хорошими успехами в учебе известна в нашей стране Павлишская одиннадцатилетняя школа Кировоградской области. Педагогический коллектив во главе с директором школы членом-корреспондентом Академии педагогических наук РСФСР В. А. Сухомлинским настойчиво прививает своим ученикам любовь к труду, технике.

Школьный класс машиноведения, созданный с помощью шефа — ремонтно-технической станции, оборудован необходимыми наглядными пособиями: двигателями автомобилей, тракторов и различными узлами транспортных машин; на стенах — плакаты и диаграммы. Здесь старшеклассники учатся собирать мотор, коробки передач, карбюратор, исправлять неполадки в машинах.

После теории начинается практика: сначала водение мотоцикла, автомобиля, а затем и трактора. Среди сдающих экзамены на право управления ими немало и девочек. Многим из учащихся вручаются также права комбайнеров.

Полученные знания и навыки применяются уже во время учебы. Поля, которые закреплены за школой, полностью обслуживаются юными механизаторами. В этом году они вспахали и засеяли более 100 гектаров земли, участвовали в уборке урожая.

Кончатся уроки, а жизнь в школе не затихает. Работают технические кружки и секции ДОСААФ, в которых для умелых и любознательных всегда найдется интересное, увлекательное за-

нятие. Например, из узлов и агрегатов мотоциклов старшеклассники собрали легковой автомобиль-малютку для своих младших товарищей — учащихся 5—6 классов. Теперь и малыши имеют возможность учиться на «своем», хотя и маленьком, автомобиле.

П. ЗАХАРЕВСКИЙ.

Пос. Павлиш,
Кировоградской области.

Фото автора

Володя Андреев вытачивает деталь для школьной автомашины. Справа — мастер производственного обучения А. А. Ворошило.



СОРЕВНОВАНИЕ РАЗ

КОГДА ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПРИНЯТЫ

Небольшое кирпичной кладки белое здание с черепичной крышей затерялось среди многочисленных строений. Внимание привлекает лишь дощечка с надписью «Мотосекция» и выразительной фигуркой мотоциклиста. Это «штаб-квартира» спортсменов Калининского автомотоклуба. Каждый вечер собираются они здесь, чтобы вместе отправиться на тренировку, еще раз проверить машины, а иногда и просто поговорить о своих делах.

...Недавно калининские спортсмены обсудили обращение совета Витебского автомотоклуба и приняли в ответ на него конкретные обязательства. Решено до конца года подготовить одного мастера спорта, шесть перворазрядников, 23 спортсмена второго разряда, 95 третьего и двух юных разрядников. К 1963 году 35 человек получат судейские категории, четверо станут общественными тренерами-инструкторами. Спортсмены примут участие дополнительно в пяти соревнованиях, из которых три будут проведены на личных автомобилях и мотоциклах и одно — на основе самоокупаемости. Возобновятся соревнования на установление рекордов (заезды на 1 км с хода и с места), агитпробеги по районам области.

Следует отметить, что обращение витебцев оживило работу Калининского автомотоклуба. В клубе более активно стала работать мотосекция, действуют семинары по подготовке судей. Спортсмены уже побывали на первенстве РСФСР по ралли, участвовали в матчевых встречах городов в Новгороде и Мытищах. Проведено — и довольно успешно — одно соревнование на основе самоокупаемости (межобластные ипподромные гонки), а также областное ралли, в котором около 40 человек выполнили классификационные нормы на присвоение спортивного разряда. Уже начата подготовка юных спортсменов и общественных тренеров-инструкторов.

Таким образом, успехи у калининцев есть, и успехи эти радуют. И все же, работая над выполнением принятых обязательств, спортсмены и руководители клуба используют еще далеко не все свои возможности.

Взять, к примеру, секцию мотоциклетного спорта. В ней состоит 19 человек, в том числе перворазрядники и мастера спорта. Спортсмены участвуют в соревнованиях, три раза в неделю тренируются на кроссовой трассе, в их распоряжении имеются мотоциклы. Однако вся эта деятельность проходит, так сказать, «без руля и без ветрил». Вот уже два года в клубе не могут решить проблему тренера. На этой должности сменилось несколько человек. Настоящей тренерской и воспитательной работы в секции фактически нет, спортсмены предоставлены самим себе. Не этим ли следует объяснить медленный рост числа спортсменов высших разрядов и неудачное выступление калининцев в ряде ответственных состязаний, в частности в трехдневных мотосоревнованиях в Орджоникидзе?

Отсутствие квалифицированных тренеров — общая беда. Не случайно при Институте физкультуры в Москве создается факультет подготовки тренеров по автомотоспорту. Но он на первых порах не сможет возместить остроощущимый недостаток в тренерах. Очевидно, эту проблему надо пока решать собственными силами, выдвигая на тренерскую работу лучших спортсменов. Здесь напрашивается упрек и в адрес Центрального автомотоклуба СССР, который уже более четырех лет не проводит тренерских сборов.

Серьезных коррективов требует начатая в Калинин работе по подготовке юной смены. В мотосекцию, например, принимают только ребят, сдавших экзамены в ГАИ. До этого они, правда, ходят на занятия секции, выполняют черновую работу, наблюдают за тренировками спортсменов, но индивидуально никто из юношей не прикреплен к членам секции. Конечно, непосредственное общение со старшими товарищами полезно, оно приобщает ребят к спорту, однако система в занятиях и теоретическая подготовка отступают при таких условиях на задний план. Ребята вынуждены по существу до-

вользоваться отрывочными сведениями, получаемыми при самостоятельном изучении какого-нибудь пособия.

Но вот ребятам исполнилось 16 лет. Они получают мотоциклы, начинают принимать участие в соревнованиях. Они уже самостоятельны, но... не имеют понятия о тактике в спорте, о том, как готовить машину к соревнованиям. Пройдет немало времени, пока они уяснят истины, давно ставшие азбучными в большом спорте.

Сейчас калининцы не могут сказать, кто будет защищать спортивные цвета клуба, допустим, лет через пять. Между тем в клубе есть мастера спорта и перворазрядники, есть действительно хорошие спортсмены, обеспокоенные судьбами спорта. Может быть, им не стоит ждать, когда в клубе появится очередей воспитатель чемпионов, и взять дело подготовки юной смены в свои руки?

Спортсмены Витебска обещали, что каждый из них придет на помощь клубу в воспитании новых разрядников. Почему бы калининцам не сделать то же самое и не принять, например, такое обязательство: каждому спортсмену подготовить двух-трех юных разрядников. Может быть, начать с шефства «маститых» над юношами, а затем перейти к организации широкой сети кружков при клубе, автошколе, станции юных техников. Стоит подумать и о создании юношеской спортивной школы, как это сделали в Краснодарском автомотоклубе. Трудно дать сейчас калининцам точный совет, но ясно одно — поиски необходимы. Надо смелее привлекать к занятиям спортом учащихся школ, ФЗО и технических училищ.

Если мотоциклисты переживают трудности роста, то автомобильной секции в Калининском автомотоклубе вообще не существует. Правда, в районах области в результате однодневного ралли в нынешнем году подготовлено пять спортсменов второго разряда и 34 — третьего. Однако достигнутый успех надо закрепить, что вряд ли возможно без создания автомобильной секции.

В автохозяйствах, разбросанных по Калининской области, да и в самом Калининском, как показал опыт проведения областных ралли (в последнем из них участвовало около 70 человек), немало энтузиастов автомобильного спорта. Все говорит о том, что для создания автомобильной секции есть почва. Можно только удивляться тому, что это еще не сделано.

Перед нами «План спортивных мероприятий Калининского автомотоклуба»: 24 пункта — 12 соревнований с выездом в другие города, 12 — в Калинин. В основном это крупные соревнования: первенство РСФСР по многодневке, мотокросс на приз Минского мотозавода, зональное первенство по ипподромным гонкам. Конечно, спортсменов высших разрядов растить надо, и это возможно лишь в крупных соревнованиях. Да и стремление помериться силами с признанными мастерами вполне естественно. Но наряду с ответственными стартами необходимо проводить и внутриклубные соревнования. Не случайно ведь количество последних было настолько мало, что выполнение задания по подготовке спортсменов-разрядников двигалось крайне медленно. Клубом не проводились даже такие общедоступные состязания, как, например, фигурное вождение на мотоциклах. Вот почему трудно еще говорить о массовости автоспорта в Калининском.

Решать проблему массовости нужно, привлекая к соревнованиям многочисленных владельцев автомобилей и мотоциклов, укрепляя связи с автохозяйствами, предприятиями, районами города и области. До сих пор клуб регулярно помогал в организации соревнований лишь первичной организации вагонного завода, а ведь и на других предприятиях ждут его помощи. В торфяном институте работает мотосекция; можно найти спортсменов и на полиграфическом комбинате. Дело за активистами клуба, которые должны установить с ними действенные связи.

Большие задачи стоят перед Калининским автомотоклубом. И решить их можно будет только в том случае, если вся работа клуба будет опираться на широкий, боевой, работоспособный актив, с честью претворяющий в жизнь принятые обязательства в развернувшихся соревнованиях за наилучшее выполнение решений V съезда ДОСААФ.

А. ГРИБАНОВ,
наш спец. корр.

г. Калинин.

ГОРАЕТСЯ

ИНИЦИАТИВА НАХОДИТ ОТКЛИК

В редакцию продолжают поступать сообщения из автомотоклубов страны о новых обязательствах, принятых ими в ответ на обращение Витебского автомотоклуба, о развертывании соревнования за дальнейшее развитие автомобильного и мотоциклетного спорта. В этом номере журнала мы публикуем часть полученных откликов.

ПИНСК. Совет автомотоклуба решил в этом году подготовить одного мастера спорта, 5 перворазрядников, 10 спортсменов второго разряда и 120 — третьего. Принято обязательство воспитать из числа школьников и учащихся техникумов 15 разрядников. Кроме того, клуб подготовит 50 судей по мотоспорту и 10 общественных инструкторов-тренеров. До конца года будет проведено четыре соревнования по автомотоспорту.

БАРАНОВИЧИ. Взято обязательство вырастить одного мастера спорта, 3 спортсменов первого разряда, 10 — второго и 150 — третьего. До конца года будет проведено пять соревнований по автомотоспорту, из них два на личных машинах и мотоциклах. Решено также своими силами закончить оборудование гаражной дорожки.

СЕМИПАЛАТИНСК. До конца года автомотоклуб воспитает 55 разрядников, из них двух спортсменов первого разряда. Будет проведено 15 соревнований по автомобильному и мотоциклетному спорту. Совет клуба окажет помощь первичным организациям ДОСААФ в проведении шести соревнований на личных мотоциклах. До конца года будет создано два самостоятельных клуба при первичных организациях и совершенно два агитационных пробега.

ВЫБОРГ. Автомобильное ралли по Прибалтике проведет совет автомотоклуба. В городе будет подготовлено 63 спортсмена-разрядника и 10 судей по автомотоспорту. Методом народной стройки решено соорудить мотодром и уже в этом году провести на нем соревнование. Совет учредит переходящий командный приз, которым будут награждаться победители в соревнованиях на установление местных рекордов.

КУТАИСИ. Совет автомотоклуба принял обязательство подготовить 29 разрядников, 40 судей и 45 общественных инструкторов, создать на автомобильном заводе автомодельный кружок. Кроме того, в городе будет проведено шесть соревнований по кроссу и ипподромным гонкам с участием сильнейших гонщиков, а также состязания на установление рекордов.

Хорошие обязательства принимают на себя энтузиасты автомотоспорта! Все говорит о том, что активисты патриотического Общества полны решимости претворить в жизнь задачу, поставленную в Приветствии ЦК КПСС V съезду ДОСААФ — дальше развивать автомобильный, мотоциклетный, водно-моторный и другие виды спорта, воспитывающие у нашей молодежи смелость, отвагу, физическую выносливость, любовь к труду, знаниям и технике.

Дело теперь за выполнением принятых обязательств. Нужно еще шире пропагандировать спорт среди трудящихся, и особенно молодежи, привлекать общественность, больше проводить соревнований, добиваться укрепления материально-технической базы. Только при этом условии можно добиться подлинно массового развития автомобильного и мотоциклетного спорта в нашей стране.

Всесоюзное добровольное содействие армии, авиации и флоту

ВИТЕБСКИЙ ОБЛАСТНОЙ АВТОМОТОКЛУБ

ПРОИЗВОДИТ

НАБОР

В ЮНОШЕСКУЮ ШКОЛУ МОТОСПОРТСМЕНОВ

из числа юношей и девушек рожденья 1944—45 и 46 годов. Обучение бесплатное. Обучению будут проводить лучшие мастера спорта СССР и спортсмены I разряда Витебской области, на специально выделенных для этой цели спортивных мотоциклах, юности и девушки. Вступать в члены школы и мотоциклетный клуб можно в любом возрасте. Занятия проводятся по адресу: г. Витебск, ул. Коммунаров, 32. Телефон 30-88. Автомотоклуб.



ВИТЕБЦЫ
ВОСПИТЫВАЮТ
МОЛОДЕЖЬ

приучать с детских лет. К занятиям с подростками они привлекают широкий актив общественников, и в первую очередь мастеров спорта и поровозраждников. Овладевать искусством вождения мотоциклов ребята будут также под руководством опытных тренеров. Для занятий выделены спортивные мотоциклы.

Школьники, учащиеся технических училищ и ФЗО — неисчерпаемый резерв для роста спортивных рядов. Сейчас, после V съезда ДОСААФ, принявшего программу развития автомотоспорта в стране, ни один комитет патриотического Общества не должен стоять в стороне от подготовки юной смены. Организовать юношескую мотошколу можно в любом автомотоклубе, любой крупной первичной организации. Молодежный спорт должен получить новый размах, стать подлинно массовым.

КАЖДОЕ ВОСКРЕСЕНЬЕ — СПОРТИВНОЕ

Чтобы успешно выполнить задачи, поставленные V съездом ДОСААФ, требуются совместные усилия всех спортсменов, всех клубов и первичных организаций Общества. Вот почему коллектив нашего клуба горячо поддерживает инициативу совета Витебского автомотоклуба, взявшего на себя повышенные обязательства по подготовке спортсменов, тренеров, судей и общественных инструкторов по автомобильному и мотоциклетному спорту.

Обсудив обращение совета Витебского автомотоклуба и взвесив свои возможности, мы решили подготовить в этом году 5 мастеров спорта, 15 спортсменов первого разряда, 25 — второго и 55 — третьего. Следует сказать, что в первом полугодии нынешнего года шесть членов нашего клуба уже стали мастерами спорта, семь — перворазрядниками. Клуб подготовил также более 20 спортивных судей.

Этих результатов мы добились, проведя 15 соревнований по мотоциклетному, автомобильному и автомодельному спорту, в которых приняло участие свыше 500 спортсменов. Однако для того, чтобы выполнить намеченные нами обязательства, необходимо проводить еще больше соревнований. Поэтому совет клуба решил проводить в нынешнем году соревнования каждое воскресенье, организуя встречи спортсменов Риги с мотоциклистами, автомобилистами и картингистами Елгавы, Лиепая, Даугавпилса, Валмиеры, Мадоны и других городов. При этом мы будем добиваться самокупаемости соревнований.

Продолжая работу по воспитанию судей и общественных тренеров-инструкторов, мы обязуемся подготовить в этом году 50 судей по мотоциклетному спорту, 25 — по автомобильному и 15 — по автомодельному.

Придавая большое значение распространению технических знаний среди учащейся молодежи, мы решили организовать курсы по подготовке шоферов в десяти школах Риги, подготовить из числа школьников 100 спортсменов юношеского разряда.

П. КАЛАЧЕВ, начальник республиканского автомотоклуба ДОСААФ Латвийской ССР; О. ВАЛБЕРГ, старший инструктор-тренер; А. КАРАМЫШЕВ, тренер по автоспорту; П. ГРАУЗЕ, председатель совета клуба; К. СТРАЗДИНЬШ, председатель судейской секции; Р. РЕШЕТНИК, заслуженный мастер спорта, тренер по мотоспорту; З. КРАСТС, председатель мотоциклетной секции, мастер спорта; А. ШВАЧКО, председатель автомобильной секции, мастер спорта; А. ЕГЕРС, инструктор по автомоделизму.

ХОРОШЕЕ НАСТРОЕНИЕ

Когда до старта остается всего двадцать четыре часа, а предстоит еще сделать уйму дел, каждая минута невольно покажется короче воробьиного носа. И надо ли удивляться тому, что на лицах распорядителей соревнований начертана деловитая озабоченность, а у подъезда автомотоклуба нетерпеливо урчат машины?

Пожалуй, даже по некоторым внешним признакам можно себе представить уровень будущих гонок. Не так-то это просто — взобраться быстрым автомобильным аллюром на крутолобые холмы Вышгорода, расторопно получить в штабе все необходимое и ринуться опрометь по узким извилистым улочкам старого Таллина вниз, к поселку Локса, где расположен плацдарм предстоящих состязаний харьюских спортсменов.

Впрочем, мастерства начальнику Харьюского автомотоклуба Феликсу Кивьямиги и его ближайшим сподвижникам не занимать. Но даже им не поспеть всюду в эти насыщенные предстартовые часы. Как же быть? В клубе утверждают, что это очень просто. Недаром Харьюский автомотоклуб славится чуть ли не на всю Эстонию своим боевым составом общественников. Вот и сейчас мы можем увидеть на любом ответственном участке энтузиастов автомобильного спорта.

Но прежде чем мы расскажем о том, как актив клуба готовится к очередным авто- и мотористалидам, позвольте на минуту заглянуть в штаб соревнований.

Вопреки ожиданиям, в штабе нас встретила не ошеломляющая суета, а спокойная тишина.

В не очень просторной классной комнате клуба шло занятие. Подле схем, изготовленных руками самих слушателей, стоял инструктор и будничным голосом объяснял урок. Двое курсантов со школьным прилежанием перетирали в углу части мотоцикла. Матово поблескивали на свету «наглядные пособия» — собранные своими руками коробки передач, двигатели. Клуб жил своей повседневной жизнью.

Начальник клуба Феликс Кивьямиги, только что возвратившийся из Локса, усмехнулся, приметив наше недоумение:

— Жизнь клуба, как вы сами понимаете, состоит не только из соревнований... Учимся, учимся каждый час... Впрочем, после уроков и курсанты превратятся в организаторов завтрашних гонок.

Учатся, учатся каждый час... И недаром — автомотоклуб может похвастаться немалыми успехами. В качестве свидетельства позвольте привести некоторые цифровые выкладки. Они представлены на четкой таблице в кабинете начальника клуба и доступны для поучительного обозрения каждому.

В нынешнем году Харьюский клуб взял обучить вождению машин и мотоциклов четыреста пятьдесят человек. Разве не порадуется членов клуба, что уже к августу двести семьдесят восемь чело-

век получили на руки желанные права шоферов-любителей? В нынешнем году Харьюский клуб решил подготовить в помощь селу двадцать пять трактористов. Разве не стоит доброго слова тот факт, что двадцать три из них уже способны вести по полям республики мощные ЧТЗ и ХТЗ? Теперь бросим любознательный взгляд на так называемую спортивную часть таблицы. Из десяти «запланированных» общественных инструкторов десять уже обрели дерматинные книжечки дипломов. Добавим еще, что два члена клуба получили второй спортивный разряд, семнадцать — третий, и картина станет еще более впечатляющей.

Но довольно цифр. Ведь времени до начала соревнований осталось так немного. Как же его распределить наиболее рационально?

Едва преподаватель Ринальдо Карль произнес свое заключительное: «Урок окончен. Все свободны!», как класс стал походить на расстроенный улей. Захлопали крышки парт, защелкали замки портфелей... Не правда ли, в повадках учащихся — независимо от возраста и общественного положения — всегда есть что-то школярское?..

* * *

Те, кого после занятий ждала работа на предприятии или в учреждении, поспешили на улицу. Оставшиеся сгрудились в тесной комнате начальника клуба в ожидании штабных распоряжений. Мы неспроста повторяем это слово. Клуб в эти часы напоминал подлинный штаб. Трасса гонок, начертанная на полотно калыки, походила на штабные кроки. Начальник клуба становился командующим. Активисты превращались в младших начальников.

— Даа человека, — слышен короткий приказ Феликса Кивьямиги, — захватите афиши. Вы и вы...

И два члена клуба, подхватив кипу плакатов, популяризирующих автоспорт, через минуту уже мчатся вниз к поселку Локса.

Главный судья, работник гаража Эстонского радиокомитета Херберт Селглайт уже давно держит собственную машину в боевой готовности. Последнее напутствие — и, усадив в кабину своих коллег, он отправляется на место соревнований. Предстоит последний инспекторский осмотр трассы.

Еще несколько минут, и в путь отправляются все активисты. Одному предстоит выступить по местному радио, чтобы произнести несколько темперamentных слов о значении предстоящих гонок, другому — расставить знаки, третьим, четвертым, пятым — проверить готовность районных филиалов к этому турниру мастерства, умения, знаний.

В утреннем старте примут участие де-

сятки автомобилистов. Рядом с молодежью встанут многие ветераны. Секция ДОСААФ колхоза «Терас» выставляет не только новообращенных спортсменов, но и такого многоопытного бойца, как комбайнер Роддла Аре. Куусалский ремонтный завод поручил возглавить группу своих спортсменов разряднику Эйнарту Вильпиксу. Словом, есть с кем помериться силами членам клуба и новичкам из Харьюской округи!

Но что же это за такой особый клуб, сумевший поднять на ноги, а точнее на колеса всю округу? Чем он отличен от других? Чем знаменательна его кипучая деятельность?

Харьюский самостоятельный автомотоклуб объединяет автомобилистов и мотоциклистов нескольких сельских районов, смежных со столицей Эстонии — Таллином. Сто восемьдесят восемь его членов являются не просто любителями увлекательнейшего вида спорта, но и теми «дрожджами», которые будоражат, заставляют кипеть, пениться, жить сельские и поселковые организации ДОСААФ. Призыв последнего съезда патристического Общества здесь получил, пожалуй, наиболее зримое, осязаемое, весомое выражение в той части, которая касается создания массового и действенного актива общественности. «Ни шагу без общественности!» — этот девиз положен в основу всей работы клуба.

И, может быть, поэтому там, где иным клубам надо приложить титанические усилия для организации спортивных соревнований и учебных занятий, здесь все делается быстро и спорно. Суметь за первое полугодие провести два автокросса, три мотокросса, пять соревнований по фигурному вождению машин — суметь это можно было только при помощи добровольных помощников, энтузиастов. Создать автомотосекции при ремонтном заводе в Куусалу, на целлюлозно-бумажном комбинате в Кехре, электромеханическом заводе в Раазику, Маардуском комбинате, Локсаском судоремонтном заводе, в колхозе «Терас» — для этого надобно не только множество автомобилей и мотоциклов, но и непрерывная работа активистов.

...Ранним утром на трассе соревнования застыла тишина. Еще не видны на обочинах волнующиеся ряды зрителей, еще не слышны рулады оркестра, предшествующие началу захватывающего зрелища, еще только подбираются к месту старта машины спортсменов, — но всюду можно увидеть бодрствующих судей и инструкторов. Многих из них мы приметили в штабе Харьюского клуба. Тогда они выслушивали твердые и ясные распоряжения членов совета клуба. Сейчас они самостоятельно готовятся к старту. Еще несколько минут, и актив автомотоклуба начнет свой боевой смотр.

ян ПОЛИЩУК.



Кмощной машине прицеплен плуг весом более двух тонн, изготовленный специально для «степного богатыря». Все восемь лемехов врезаются в целину, отваливая широкие пласты суглинистой земли. Скорость увеличивается, но трактор легко идет вперед. Это проходят испытания нового опытного трактора «Кировец», сборка которого произведена на Кировском заводе.

Мощность нового трактора в пятнадцать раз превосходит мощность первого советского трактора. Он будет иметь мотор 250—300 лошадиных сил. «Кировец» сможет двигаться со скоростью от трех до тридцати километров в час. Это настоящий трактор-гигант. Его длина 7 метров, высота 3 метра.

В сборке этих тракторов активное участие принимают молодые рабочие, среди которых много активистов оборонной работы. Первичная организация ДОСААФ организовала курсы по подготовке водителей этого гиганта. В настоящее время удостоверения на право вождения трактора «Кировец» уже получили 35 человек. Начались занятия второй группы.

Вместе с тем комитет ДОСААФ создал на заводе курсы трактористов, готовящие кадры для сельского хозяйства, а также курсы шоферов и мотоциклистов.

На снимке: передовые производственники за сборкой трактора «Кировец» (слева направо): бригадир слесарей-сборщиков Анатолий Бойков, получивший удостоверение на право вождения



трактора-гиганта, и председатель организации ДОСААФ механического цеха и конструкторского бюро завода Николай Екимов. На втором плане слесарь Вячеслав Юмин.

НА ДВУХ ЗАВОДАХ ЛЕНИНГРАДА

Колыбелью революции называют город Ленина, раскинувшийся по берегам красавицы Невы. Во все концы страны и за рубеж отправляются отсюда сложнейшие механизмы и машины, сверхмощные турбины, сельскохозяйственная техника и много другого оборудования, которое выпускается на ленинградских заводах. Среди тружеников предприятий немало активистов оборонной работы, которые показывают образцы трудового героизма.

На этой странице рассказывается о членах патристического Общества, любителях авто- и мотоспорта двух крупнейших заводов Ленинграда — Кировского и «Электросила».

Фото и текст
А. КАНАШЕВИЧА.



Самодельный спортивно-технический клуб на заводе «Электросила» существует с 1948 года. Руководит им совет общественников, во главе которого стоит токарь Владимир Павлов, имеющий третий разряд по мотоспорту. За время своего существования клуб подготовил около трех тысяч шоферов и мотоциклистов.

Члены клуба — активные участники городских соревнований по авто- и мотоспорту. Много соревнований по фигурному вождению проводится и среди членов клуба.



На снимках (вверху): член совета клуба слесарь-механик Геннадий Степанов (слева) проводит занятия по правилам уличного движения с машинистом башенных кранов Борисом Котловым, слесарем-ремонтником Сергеем Таранковым и слесарем-инструментальщиком Владимиром Белоруковым. Внизу: члены совета самодеятельного спортивно-технического клуба (слева направо) слесарь Геннадий Смирнов, председатель совета клуба токарь Владимир Павлов и токарь Виктор Середин обсуждают план очередного пробега по маршруту Ленинград—Минск—Львов—Ленинград.



ПРАЗДНИК МОТОСПОРТА

Холмы Климовской балки в этот день превратились в своеобразный амфитеатр. Задолго до начала соревнований в район шахты № 2-бис устремились болельщики. Посмотреть состязания приехали не только краснодонцы, но и жители соседних поселков и городов. Свыше 30 тысяч любителей спорта с интересом наблюдали за борьбой мотогонщиков, собравшихся со всех концов страны на свое юношеское первенство — мотокросс, посвященный 20-летию со дня основания подпольной организации «Молодая гвардия».

Такой успех юношеского мотокросса не случаен. На родине героев-молодогвардейцев умеют ценить спорт, требующий смелости и мужества. Немалую роль в популярности кросса сыграл и тот факт, что честь Краснодона впервые защищала команда городского автомотоклуба. Успеху соревнований способствовала и удачно выбранная трасса: расположенная недалеко от города, она хорошо просматривалась почти с любой точки.

День соревнований стал для краснодонцев настоящим праздником мотоциклетного спорта. Он начался по традиции торжественным парадом участников на площади у памятника молодогвардейцам. Спортсменов приветствовали первый секретарь Краснодонского райкома партии тов. Руденко, бригадир проходческой бригады имени Олега Кошевого шахты № 1-Таловская тов. Лобко, бывший молодогвардеец тов. Юркин. Под звуки Государственного гимна Советского Союза победители прошлого года юношеского кросса Али Сикамов и Александр Замыслов подняли флаг соревнований.

Юношеский мотоспорт у нас еще очень молод. Только в 1960 году впервые было проведено первенство СССР среди юношей. И вот снова в Краснодон съехались представители молодого поколения мотогонщиков, которым предстоит сменить старых мастеров и защитить спортивную честь нашей страны в международных встречах.

Каким будет результат на этот раз? Улучшилась ли подготовка юной смены по сравнению с прошлым первенством? Ответ на эти вопросы должен был дать краснодонский кросс. Встреча в Краснодоне явилась экзаменом на зрелость и спортивное мастерство юных кроссменов. В то же время это состязание подводило итог работы клубов ДОСААФ, добровольных обществ и ведомств по воспитанию спортивной смены.

РАСЧЕТ И МАСТЕРСТВО — ЗАЛОГ УСПЕХА

За обладание почетными призами боролись 68 гонщиков — тридцать девять в классе мотоциклов 125 см³ и двадцать девять в классе 175 см³. В каждом из трех заездов им предстояло пройти по семь кругов протяженностью 2,2 км каждый. Общая длина дистанции составила 46,2 км.

Организаторы соревнований подобрали трассу, в основном отвечающую требованиям современного кросса, — резкие спуски и подъемы (перепады высот доходили до 20°), крутые повороты, естественные трамплины. Гонщикам было где показать свое искусство.

В современном скоростном кроссе выигрывает тот, кто хорошо владеет техникой «мастерской» езды, научился пользоваться сложными приемами вождения машин, умеет разумно

рисковать. Соревнования показали, что молодые мастера хорошо прыгают с трамплина, многие из них правильно преодолевают подъемы и спуски. Однако мотокросс вскрыл изъяны в тактической подготовке и особенно в индивидуальном мастерстве некоторых гонщиков.

Анализ результатов свидетельствует о том, что для завоевания победы, кроме энергии и смелости, необходимы расчет и мастерство. Показателен в этом отношении второй заезд в классе 125 см³. Вначале лидерство захватили Е. Еремеев (ДОСААФ, Ленинград) и В. Соколов («Трудовые резервы», Ленинград). Затем гонку возглавили А. Васильев («Трудовые резервы», Ленинград) и С. Сомкин (ДОСААФ, РСФСР), которые долго шли, как говорят, бок о бок. Но вот гонщики проходят последний круг. Вперед вырывается Сомкин. Осталось преодолеть еще один крутой спуск, и он был бы у финиша, но... спортсмен развил очень высокую скорость и не учел, что до поворота уже не будет возможности сбавить темп. В результате — падение.

Для большинства участников первенства была характерна чрезмерная горячность. Она подводила некоторых даже на прямых участках. Например, москвич Али Сикамов, долго лидировавший во втором заезде, резко повернул ручку газа, и мотоцикл опрокинулся.

Отсутствие расчета и хладнокровия особенно проявилось на старте. Стремление во что бы то ни стало вырваться вперед и захватить лидерство дорого обошлось многим спортсменам. Большинство из них пыталось выйти вперед со старта посередине трассы. Но скупивание приводило к столкновениям. После старта пять-шесть гонщиков падали.

Тактическое мастерство проявил в этих условиях шестнадцатилетний краснодонец Иван Никулин (класс 125 см³). При жеребьевке ему «не везло»: во всех трех заездах на старте приходилось довольствоваться вторым рядом. Но он не «жался» к середине, не стремился пройти первый поворот по малому радиусу. И это позволило ему на старом мотоцикле обойти гонщиков, стартовавших раньше, и выйти в пятерку лидеров, оставив позади более опытных кроссменов.

Наблюдая за гонкой, можно было без труда заметить, что многие спортсмены не научились еще брать подъемы. Одних подводил слишком резкий разгон, отчего мотоцикл бросало в сторону, другим мешало отсутствие расчета — «забраться» на вершину холма им удавалось со второго захода.

Не овладели в совершенстве юные мастера и таким важным приемом, как умение правильно падать. Некоторые не могли закончить дистанцию из-за падений, которые приводили к повреждениям машин, а порой и к травмам.

Большинство спортсменов-подростков оказались хорошо подготовленными физически к борьбе на трудной трассе. Но были и такие, для которых пройти семь кругов оказалось сложной задачей. К концу гонки они чувствовали себя утомленными. Лидеры обходили их на несколько кругов.

Борьба на краснодонской трассе выявила сильные и слабые стороны в подготовке юных гонщиков. Среди участников, которые выделялись своим мастерством, прежде всего надо отметить А. Васильева, В. Тюрина (ДОСААФ, РСФСР), занявших соответственно первые места в классах 125 и 175 см³, Б. Малахова, В. Рябинина («Трудовые резервы», Ленинград), Ю. Семенов (ДОСААФ, Ленинград), Ю. Сухова («Трудовые резервы», Москва). Хорошо проявили себя на соревно-

ваниях юные гонщики И. Никулин (ДОСААФ, Краснодар), Ю. Паршин (ДОСААФ, Узбекская ССР), а также И. Барда и Э. Дунсдорф (Спортивный клуб Армии, Рига), не имеющие спортивного разряда. Двум из них — И. Никулину и Ю. Паршину — были вручены призы журнала «За рулем» за лучшие результаты, показанные среди самых юных спортсменов (1946 года рождения).

При систематической и правильной тренировке через несколько лет из этих ребят вырастут отличные мастера.

ВЫНУЖДЕННЫЙ «АНТРАКТ»
Мотокросс «Молодая гвардия» был организован Федерацией мотоспорта СССР и Центральным советом ДСО «Трудовые резервы». Организационный комитет и судейская коллегия многое сделали для того, чтобы соревнования прошли успешно. Зрителям некогда было скучать. Мотогонщики на протяжении всей дистанции были у них на глазах. Соревнования проходили в острой борьбе, в высоком спортивном темпе. Только между первыми заездами мотоциклов класса 125 см³ и 175 см³ произошла довольно длительная пауза — секретариат не успел подготовить стартовую ведомость следующего заезда.

К сожалению, это не единственная оплошность, допущенная судьями. Они отменили полуфинал, мотивируя это тем, что некоторые команды не приехали на соревнование. Несмотря на это, спортсменов не разбили на группы. В каждом классе машин стартовали сразу все участники. Все это при резком сужении трассы после старта и недостаточной опытности гонщиков привело к массовым «завалам». Но никаким мер до конца соревнований так и не было принято. Между тем нужно было хотя бы проинструктировать спортсменов перед стартом.

Большим упущением было и то, что организаторы соревнований не провели итоговое собрание участников, которое особенно необходимо для молодых спортсменов. На этом собрании можно было поговорить о многом, и в частности о беспрецедентном случае, вызвавшем справедливое возмущение зрителей. Мотогонщик Е. Минаев («Трудовые резервы», Москва) ударил ногой по колесу мотоцикла Б. Малахова, когда тот пытался его обойти. В ответ на замечание судьи Минаев нагрубил ему. За поведение, позорящее звание советского спортсмена, гонщика сняли с соревнований. Думается, что судейская коллегия поступила слишком мягко: за подобные поступки следует не только снимать с соревнований, но и ходатайствовать о дисквалификации гонщика на тот или иной срок.

ИЗМЕНИТЬ СИСТЕМУ ЗАЧЕТА

В мотокроссе участвовали спортсмены из восьми союзных республик. Как и два года назад, не было гонщиков из Литвы, Молдавии и Казахстана. Не приехали сборные команды Гуркении, Киргизии, Грузии, Латвии. Настораживает также тот факт, что количество спортсменов оказалось на 20 человек меньше, чем в 1960 году. Почему некоторые союзные республики не прислали свои команды? Чем можно объяснить резкое снижение количества участников? Думается, тремя причинами.

Первая. Большинство автомотоклубов ДОСААФ все еще стоит в стороне от воспитания юной смены.

Вторая. Система параллельного зачета (когда один гонщик выступает одновременно и за сборную команду республики и за автомотоклуб) на юношеских соревнованиях себя не оправдывает. Эта система не способствует увеличению количества участников. Недаром из 150 гонщиков, которых ожидали организаторы, в Краснодар прибыла только половина. Следует установить отдельный зачет для команд республик, клубов, ведомств и ДСО. Это будет стимулировать рост юных разрядников на местах, заставит клубы серьезнее работать с молодежью.

И, наконец, третья. Всесоюзному мотокроссу предшествовал ряд крупных соревнований. Некоторые встречи состоялись почти в одно время с юношеским первенством. Все это создало для клубов известные трудности при подготовке юных гонщиков к данным соревнованиям. При составлении спортивного календаря на будущий год, видимо, следует предусмотреть проведение кросса в более удобное время.

Несмотря на отмеченные недостатки, итоги кросса свидетельствуют о бесспорных успехах, достигнутых в подготовке команд к соревнованиям. Блестяще выступила узбекская команда. Хорошо показали себя спортсмены из Москвы, Риги, Ленинграда и Таганрога. Возросшее мастерство продемонстрировали также украинские и армянские гонщики. Особо хочется отметить команду Краснодарского автомотоклуба, занявшую первое место в клубном зачете.

Хорошо наладили работу с молодежью в республикан-

ском автомотоклубе Узбекской ССР. Серьезно занимаются с подростками в Ереванском клубе. Там организована юношеская мотоскола, к молодым гонщикам прикреплены опытные мастера. Со спортом здесь знакомят ребят, начиная с четырнадцатилетнего возраста. Три раза в неделю подростки занимаются физической подготовкой (волейбол, бег, езда на велосипеде), изучают устройство мотоцикла. И не удивительно, что за семь месяцев подготовлено 13 юных разрядников.

Заметные сдвиги в воспитании молодых мастеров имеются в «Трудовых резервах» (Ленинград, Москва), автомотоклубе ДОСААФ Таганрога, республиканском клубе Украины и других.

Однако сделаны лишь первые шаги. V съезд ДОСААФ поставил перед комитетами Общества, автомотоклубами задачу настойчивее прививать школьной молодежи любовь к технике, шире прилекать юношей и девушек к занятиям спортом, к изучению мотора.

В известном Обращении Совет витебского автомотоклуба взял на себя повышенные обязательства по подготовке юных разрядников. Их примеру последовали многие другие клубы, включившиеся в борьбу за подъем юношеского спорта. Тот, кто дорожит честью советского мотоциклетного спорта, не должен оставаться в стороне от этого важнейшего дела. Долг каждого активиста клуба, первичной организации — сделать все возможное, чтобы начать спортивную работу с подростками там, где она еще не проводится. В любом автомотоклубе, Доме пионеров, станции юных техников можно организовать группы молодых спортсменов, мотосекции или юношеские мотосколы.

Хороший пример показал недавно совет Витебского областного автомотоклуба. Витебцы создали юношескую мотосколу, в которой будут овладевать спортивным мастерством юноши и девушки. Активисты привлекают в качестве преподавателей мастеров спорта СССР, спортсменов-перворазрядников. Тренировки будут проводиться на специально выделенных для этой цели спортивных мотоциклах.

Форм работы с подростками можно найти много. Одной из них являются, например, спортивно-технические клубы при средних школах. Если комитеты ДОСААФ совместно с комсомолом возьмутся за создание таких клубов, то они могут стать опорной базой для развития спорта среди школьников.

И, наконец, надо устранить препятствия на пути молодежного мотоспорта. Сейчас к соревнованиям допускаются юноши, достигшие 16-летнего возраста и имеющие удостоверение на право управления мотоциклом. По юношеской категории они выступают всего два года. За этот короткий период трудно вырастить хороших спортсменов. Задача воспитания классных гонщиков намного облегчится, если к мотоспорту подростков будут приучать с 12—14 лет, как это делается в гимнастике, фигурном катании и др. Для этого нужно разработать положение о соревнованиях школьников.

Если комитеты ДОСААФ, автомотоклубы, крупные первичные организации будут шире использовать такой резерв, как школьники, то в ближайшие годы юношеский мотоспорт добьется новых успехов.

Н. ВАСИЛЬЕВ,
наш спец. корр.

Момент соревнований. Гонщики проходят крутой поворот.
Фото М. Краснова





Автобус ЛАЗ-699А.

К. АТОЯН,
главный конструктор
Львовского автобусного завода

ЛЬВОВСКИЕ МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ

В прошлом году на нашем заводе были созданы первые образцы междугородных автобусов. Осваивая производство новой продукции, коллектив завода руководствовался вытекающей из Программы КПСС задачей полного удовлетворения потребности населения в автомобильных перевозках.

Быстрота доставки, удобства поездки пассажиров, высокая надежность — таким главным требованиям должны отвечать автобусы для междугородных перевозок, которые развиваются в нашей стране очень быстрыми темпами.

Эти требования были взяты за основу при конструировании и изготовлении междугородных автобусов ЛАЗ. Две их модели различаются по назначению и комфортабельности.

Для перевозок на относительно небольшое расстояние — до 300-500 км — предназначен автобус ЛАЗ-699А. Он вмещает 43 пассажира. Это на 10 человек больше, чем в автобусе ЛАЗ-697 «Турист», который послужил прообразом новой модели. Вместимость увеличена главным образом за счет удлинения кузова и более рациональной планировки. В пределах базы автобуса введена дополнительная секция длиной 1345 мм.

На ЛАЗ-699А установлен ряд агрегатов автобусов «Львов», «Турист» и ЛАЗ-697Е, выпускаемых в настоящее время Львовским заводом. Это, например, радиатор ЗИЛ повышенной емкости, автомат для открывания жалюзи, размещенный в его верхнем бачке, два топливных бака общей емкостью 300 литров, два фильтра в системе питания двигателя, передняя и задняя пневматические подвески с телескопическими

амортизаторами и гидропневматическим тормозом. Устройство их освещено в № 1 журнала «За рулем» за 1962 год.

Автобус ЛАЗ-699А снабжен восьмицилиндровым V-образным карбюраторным двигателем ЗИЛ-375, установленным продольно в его задней части. Он развивает мощность до 180 л. с. и имеет крутящий момент до 47,5 кгм. О динамических качествах автобуса можно судить по тому, что при полном весе автобуса 11 750 кг и суммарной тяговой силе на колесах, равной 595 кг, максимальная скорость движения достигает 96 км/час.

Новым элементом в конструкции является объемно-акустический глушитель емкостью 21 литр. Колебание давления в нем при выпуске отработанных газов устраняется путем частого поворота потока, их расширения и некоторого дросселирования.

Коробка передач синхронизированная, пятиступенчатая, конструкции ЯМЗ. Включение передач и выключение сцепления осуществляется механическим приводом.

Крутящий момент от коробки передач к заднему мосту передается трубчатым карданным валом открытого типа с двумя шарнирами на игольчатых подшипниках.

Главная передача — двойная, состоящая из двух конических шестерен со спиральными и двух цилиндрических шестерен с косыми зубьями. Общее передаточное число главной передачи — 7,63.

На автобусе ЛАЗ-699А предполагается использовать специальные шины 260—508 модели И-249А с двенадцатислойной покрышкой. При внутреннем давлении

до 5 кг/см² нагрузка, допускаемая на шину, может быть увеличена до 2000 кг.

Труд водителя автобуса значительно облегчен применением рулевого управления с гидроусилителем, которые объединены в одном агрегате. Рулевой механизм имеет винт с гайкой на циркулирующих шариках и рейку с зубчатым сектором. Передаточное отношение его — 17,5:1.

В сочетании с четырьмя основными фарами две противотуманные фары, низко расположенные на переднем бампере и имеющие рассеиватель специальной формы, хорошо освещают дорогу во время тумана. Предусматривается, кроме того, применение прожектора типа ФГ-31. Звуковой сигнал комбинированный: двухтональный С-185 и пневматический сигнал обгона С-42.

Автобус оборудован восьмидиапазонным радиоприемником АРВ-60 с системой бесшумной автоматической настройки. В пассажирском отделении установлено пять репродукторов.

Все пассажирские сиденья расположены по ходу движения. Они сдвоенные, имеют общий каркас и спинки с подголовниками. Кроме поперечной регулировки сидений, можно также регулировать угол наклона спинки. Индивидуальное освещение каждого места, пепельницы, подлокотники и сумки для журналов и газет, багажники емкостью 4,5 м³ — все это создает удобства при поездке. Автобус рассчитан на перевозку каждым пассажиром багажа весом до 20 кг.

Кузов оборудован комбинированной системой отопления. Отопительных устройств два — калориферное, получающее теплый воздух от радиатора системы охлаждения двигателя, и установка ОВ-95, работающая независимо от двигателя.

Для предохранения воздуха от загрязнения радиаторный отсек отделен от моторного. Калориферное устройство позволяет подавать в пассажирское по-



Автобус ЛАЗ-699.

мещение 550 м³/час подогретого свежего воздуха. Таким образом, система охлаждения зимой дополнительно выполняет функцию генератора тепла в системе отопления. Последняя обеспечивает устойчивый перепад температуры наружного воздуха и воздуха в пассажирском помещении. Устранено также запотевание стекол. На ветровое стекло подается 1 м³/мин теплого воздуха. Температура в пассажирском помещении, а также температура двигателя регулируется открыванием соответствующих заслонок и жалюзи.



Салон автобуса ЛАЗ-699А.

При больших морозах и на стоянках включается отопительно-вентиляционная установка ОВ-95, имеющая дистанционное управление с места водителя.

Летом установка ОВ-95 используется для принудительной вентиляции салона. Кроме того, воздух в пассажирском помещении вентилируется через боковые окна, потолочные вентиляционные люки, раздвижную крышу, а также поступает из-под козырька в лобовой части автобуса.

В кузове много дневного света. Помимо широких боковых окон, имеются окна в задней части кузова и остеклены скаты крыши. Все это также значительно улучшает обзор.

С целью повышения прочности и надежности кузова его схема пересмотрена с учетом опыта эксплуатации автобусов ЛАЗ-695Б и ЛАЗ-697. Усилены отдельные элементы основания и купола, в частности шпангоуты в зоне боковых окон. Вместо стальной трубы прямоугольного сечения $40 \times 25 \times 1,5$ применен усиленный аналогичный профиль $40 \times 40 \times 2$.

Анализ данных по закручиванию и тензометрированию показывает, что автобус с удлиненной базой отличается высокой прочностью и жесткостью.

Другой моделью, над которой работает сейчас коллектив завода, является автобус повышенной комфортабельности — ЛАЗ-699.

Выполненный на базе ЛАЗ-699А, он предназначен для дальних междугородных и международных перевозок.

В автобусе 34 места для пассажиров. В задней правой части салона размещена туалетная комната, оборудованная санитарным узлом с принудительной циркуляцией воды, умывальником, розеткой для электрической бритвы. Гардероб для верхней одежды пассажиров расположен также сзади.

В передней правой части салона находится буфет. Он представляет собой шкаф-холодильник емкостью $0,1 \text{ м}^3$ и отсек для шести термосов и посуды емкостью $0,1 \text{ м}^3$.

У каждого сиденья устроен столик, который при необходимости устанавливается на подлокотниках. По желанию пассажиров сиденья могут быть оборудованы индивидуальными динамиками, монтируемыми в подголовники.

Перед водителем размещен микрофон. Салон автобуса оборудован люминесцентным освещением. Для получения высокого напряжения (127 в) применен преобразователь на полупроводниковых триодах.

Чтобы дать представление о весовых характеристиках автобусов ЛАЗ-699А и ЛАЗ-699, приведем несколько цифр. Первый из них весит в снаряженном состоянии 7850 кг, второй — 7900 кг. На переднюю ось приходится соответственно 2850 и 2800 кг, на заднюю — 5000 и 5100 кг.

Оба автобуса имеют привлекательный внешний вид, наружная окраска и отделка салона радуют глаз.

Пройдет некоторое время, и на дорогах нашей страны начнут курсировать междугородные автобусы ЛАЗ. Отзывы, которые дадут о них пассажиры, будут лучшим критерием их эксплуатационных качеств.

Багажник автобуса ЛАЗ-699А.



Что волнует
наших читателей

КОЛЛЕКЦИОНЕРЫ ПОНЕВОЛЕ

«Мне понадобилась правая боковина переднего бампера к автомобилю «Волга». Я вынужден был купить все в сборе, так как магазин отказывается продавать бампер по частям. И это не единственный пример. Из-за отсутствия в продаже сальника водяного насоса многие вынуждены приобретать весь насос, а он стоит 11 рублей. Если вам нужен лист горизонтального щитка, устанавливаемого перед радиатором, то опять-таки его придется покупать в сборе с вертикальной рамкой брызговика. У одного человека скапливается масса деталей, которым он не находит применения, а в то же время их с успехом могли бы использовать другие автолюбители. Я думаю, что запасные части должны продаваться более гибко и без «сборов».

Б. ИГНАТЮК.

г. Киев.

От редакции: В нашем журнале уже отмечались случаи неудовлетворительной торговли запасными частями (см. статью «Нужна подкова — покупай жеребца» № 12 за 1960 г.). Сигналы с мест, поступающие в редакцию, показывают, что положение до сих пор не изменилось. Многочисленные автолюбители ждут, что Министерство торговли УССР наконец прислушается к их голосу и впредь будет учитывать их нужды.

По следам
наших выступлений

МОТОЦИКЛЫ ДЛЯ СЕЛА — НА КОНВЕЙЕР

Так называлась статья инженера-конструктора В. Сологуба, опубликованная в № 6 журнала «За рулем» за 1962 год. В ней поднимался вопрос о серийном выпуске мотоциклов повышенной проходимости для специалистов сельского хозяйства — агрономов, зоотехников, сельских врачей, колхозников, рабочих совхозов и т. д. В статье были подвергнуты критике Киевский мотозавод и Киевский совнархоз, не уделявшие должного внимания созданию мотоциклов для села. «Работники мотоциклетной промышленности, — говорилось в примечании от редакции, — и прежде всего Киевского и Ирбитского заводов должны дать командирам сельскохозяйственного производства высокопроходимые, надежные машины».

Как нам сообщил главный конструктор Киевского мотоциклетного завода П. Мухин, статья обсуждалась коллективом конструкторов и работников завода. Вопрос, поднятый в журнале, признан актуальным. Первые опытные образцы перспективного мотоцикла, который может быть использован и в сельской местности, будут изготовлены в этом году. На новом мотоцикле устанавливаются верхнеклапанный двигатель повышенной износостойкости, мощностью 28 л. с., рабочим объемом 650 см³, новая передняя вилка и коробка передач.

Предусмотрена установка дифференциала для привода колеса коляски, новые широкие шины 4—17. Все это значительно повысит проходимость.

Много внимания уделено внешнему виду, современному архитектурному формам, удобству в эксплуатации. Мотоцикл, в частности, оборудуется ветровым щитком, указателями поворотов. Для повышения безопасности езды тормоза устанавливаются на всех трех колесах. На базе выпускаемого сейчас мотоцикла К-750 и перспективной модели будут созданы мотоциклы специального назначения. Уже разработан проект коляски, которая представляет собой сварочный агрегат для ремонта сельскохозяйственных машин в полевых условиях.

К сожалению, руководители Ирбитского и других мотозаводов не сообщили, что они принимают, чтобы удовлетворить требования специалистов сельского хозяйства.

НОВЫЕ

ПЕРВЕНСТВО СССР ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВОЙ ГОНКЕ НА АВТОМОБИЛЯХ

ческий маневр принес московскому перворазряднику лавры призера первенства страны — хотя в Каунасе ему пришлось довольствоваться четвертым местом, успех в Таллине обеспечил Э. Лифшицу завоевание бронзовой медали (по сумме очков в обоих этапах первенства).

В группе Г тем временем шла «неравная», на первый взгляд, борьба между «Москвичами» и «Волгами». Надо сказать, что соревнования на автомобилях этой группы (со стандартными кузовами и улучшенными серийными двигателями, независимо от их литража) были включены в розыгрыш первенства страны по шоссейно-кольцевой гонке впервые. Это нововведение вызвало со стороны отдельных представителей ведомств и команд критические замечания. Некоторым товарищам пришлось вообще не по вкусу стандартные машины на гоночных трассах; другие указывали на известное неравенство, создаваемое при одновременном старте «Волг» и «Москвичей» без соответствующего гандикапа.

Опыт, однако, показал, что включение в программу соревнований гонок на автомобилях группы Г было правильным. Эти автомобили представляют собой не что иное, как так называемые «специально подготовленные автомобили» (IV группы) для соревнований по ралли. Известно, что в современном ралли скоростные элементы приобретают все более важную роль, и, следовательно, гонки на стандартных автомобилях обогащают полезным опытом наших раллистов. Нельзя также забывать, что для автомобильных заводов особенно большое значение при анализе и дальнейшем совершенствовании конструкций имеют скоростные испытания именно стандартных автомобилей.

И, наконец, наиболее убедительный ответ скептикам, сомневающимся в правильности комплектования группы Г, дали сами результаты соревнований. Хотя на таллинской трассе стартовало равное количество «Волг» и «Москвичей», а на каунасской «Волги» даже доминировали (по количеству принявших старт), серебряную и бронзовую медали первенства завоевали представители команды Московского завода малолитражных автомобилей, мастера спорта В. Орлов и А. Терехин, выступавшие на «Москвичах». Правда, чемпионом страны стал водитель «Волги», эстонский перворазрядник И. Рятсеп, занявший в Таллине второе и в Каунасе первое места (и показавший на обоих трассах лучшее время круга), но «Москвичи» отнюдь не были в обоих гонках аутсайдерами. Может быть, в дальнейшем и следует все-таки, для уравнивания шансов, найти условия, учитывающие разницу в литражах двигателей, однако одно остается ясным: эта

Розыгрыш первенства СССР по шоссейно-кольцевой гонке на автомобилях проводится в последние годы по принципу чемпионата. Правда, пока еще этот принцип соблюдается, так сказать, на минимальной основе — гонки проходят всего лишь в два этапа, — но и этого оказалось достаточно, чтобы основательно повысить спортивно-технический уровень соревнований. Борьба на двух значительно отличающихся друг от друга трассах, конфигурация и профиль которых требуют от спортсменов овладения каждый раз новыми приемами вождения, весьма способствует повышению спортивного мастерства, позволяет более полно выявить способности участников соревнований и таким образом более точно и объективно определить чемпионов страны и призеров первенства. Существенно важен принцип чемпионата и для зачета командных результатов.

Если в 1960 году первенство СССР разыгрывалось на трассах Ленинграда и Таллина, а в прошлом году — Каунаса и Ленинграда («Невское кольцо»), то в нынешнем году было решено провести гонки сначала в Таллине, а затем в Каунасе.

Выбор новой трассы близ Каунаса («Неманское кольцо») в качестве заключительной (и во многом решающей) был далеко не случаен. Дело в том, что усилиями каунасской спортивной общественности эта трасса за последние два года превратилась в отличное шоссейное кольцо и стала, пожалуй, лучшей в Советском Союзе. «Неманское кольцо» имеет теперь достаточно широкое полотно дороги с отличным покрытием и сочетает в себе прямые участки, на которых можно развивать большую скорость, с трудными виражами, нередко переходящими сразу на подъем. Водители имеют возможность проявить здесь в полной мере свое мастерство.

Но начнем с таллинской трассы, где 5 августа в торжественной обстановке был поднят флаг первенства СССР по шоссейно-кольцевой гонке. Здесь тоже за последнее время была проделана существенная работа по улучшению качества и конфигурации трассы, которая в течение многих лет известна, как «арена крупнейших спортивных встреч на гоночных мотоциклах. Для соревнований на спортивных автомобилях она, на

наш взгляд, не вполне подходит, даже и после изменения ее конфигурации, но гонки на машинах III формулы и «юниорах» проходят здесь всегда с неизменным успехом. Этому весьма способствует огромная популярность моторных видов спорта среди местного населения. Тот, кому довелось побывать в Таллине в дни крупных мотоциклетных соревнований, знает, что к моменту старта улицы города заметно пустеют и все стремятся попасть на Клоостриметсу, поближе к поворотам Иру, Козе, Люкати или Кальмисту, где обычно разгорается наиболее напряженная спортивная борьба. Приятно отметить, что таллинцы остались верны своим традициям также и в дни относительно новых для них автомобильных соревнований. Первенство СССР 1962 года собрало у трассы огромное количество зрителей.

Первые старты на таллинской трассе были даны, с интервалом в 2 минуты, спортивным автомобилям группы Б и группы Г. Это была интересная гонка, как бы задавшая тон всем соревнованиям. Хотя лидирующее положение в группе Б сразу захватил ленинградец Михаил Ковалев, так и не уступивший его никому на протяжении всей дистанции (36 кругов — 311,33 км), борьба здесь была очень напряженной и характеризовалась большим разнообразием тактических приемов. Так, шедший долгое время пятым московский перворазрядник Э. Лифшиц неожиданно обошел на тринадцатом круге А. Габова и стал энергично приближаться к занимавшему третье место ленинградцу А. Зайделову. Это побудило А. Габова к опрометчивым действиям — он чересчур стремительно бросился в погоню, на следующем же круге обошел Лифшица, затем А. Зайделова и шестнадцатый круг прошел на третьем месте, угрожая «достать» шедшего вторым С. Смирнова.

Но в автомобильных гонках подобная прыть, если она не основана на точном тактическом расчете и правильной оценке возможностей своего двигателя, никогда не приводит к добру. Уже на восемнадцатом круге, пройдя лишь половину дистанции, А. Габов был вынужден прекратить борьбу; между тем Э. Лифшиц, методически наращивая скорость, обошел на двадцать восьмом круге А. Зайделова и, когда С. Смирнов сошел с дистанции, определился на втором месте, которое и сохранил до самого финиша. Забегая вперед, следует сказать, что этот успешный такти-

Вверху: старт гоночных автомобилей III формулы на таллинской трассе.
Фото мастера спорта В. Егорова.

ТРАССЫ. НОВЫЕ ЧЕМПИОНЫ

группа имеет полное право на жизнь, что и было убедительно подтверждено ходом и результатами соревнований на первенство СССР 1962 года. Дебют оказался, безусловно, удачным.

Наиболее широко на обеих трассах были представлены спортивные автомобили группы А (с рабочим объемом двигателя до 3000 см³). За звание чемпиона страны в этой группе боролись 27 спортсменов, среди них — многие чемпионы и призеры предыдущих первенств. После первого этапа — гонки на таллинском кольце — вряд ли кто сомневался в победе ленинградского перворазрядника Ю. Яковлева («Спартак»), который закончил дистанцию с большим преимуществом, опередив своего ближайшего конкурента (и одноклубника) Ф. Смурова почти на целых 3 минуты.

Однако на «Неманском кольце» бывшие чемпионы страны А. Суховой и Р. Гольдин решили, видимо, дать новому претенденту на это звание настоящей бой. Более 45 кругов лидировал Ю. Яковлев, преследуемый то Р. Гольдиным, то А. Соловьевым, то А. Суховым, которые, будто сговорившись, попеременно наступали лидеру «на пятки». И, наконец, к концу гонки молодой ленинградец был вынужден пропустить вперед А. Суховую и Р. Гольдина. Оба они и финишировали первыми, с разрывом в 35 секунд. Но если А. Суховую эта победа дала возможность войти в число призеров и завоевать в общем зачете серебряную медаль, то Р. Гольдин довольствовался лишь четвертым местом в чемпионате. По сумме двух этапов золотая медаль была присуждена Ю. Яковлеву, а бронзовая — московскому гонщику Ю. Андрееву, равно выступавшему на обеих трассах и прошедшему к тому же лучший круг за 2:45, то есть со скоростью 118,9 км/час. Этот результат Ю. Андреева был вообще лучшим среди показанных в нынешнем первенстве страны на спортивных автомобилях.

Соревнования на гоночных автомобилях проходили не менее напряженно. Правда, в группе «Юниоров», например, прошлогодний чемпион страны мастер спорта Юрий Чвилов не имел серьезных конкурентов и без особого труда первенствовал на обеих трассах, а в группе автомобилей III формулы почти столь же безраздельно «господствовал» ленинградский перворазрядник Юрий Бугров. Однако в борьбе за последующие призовые места обстановка менялась неоднократно, и тот, кто попытался бы делать прогнозы на основе результатов первого этапа, мог лишь заведомо впасть в ошибку.

Начать с того, что в группе «Юниоров» отлично выступил на первом этапе розыгрыша таллинский досаафовец Х. Саарм. Ему-то и прочили если не победу на «Неманском кольце», то во всяком случае серебряную медаль — уж очень хорошо показал себя молодой эстонский спортсмен на «родной» трассе, где он, по-видимому, долго и упорно тренировался. Но в том-то и состоит

принцип чемпионата, что он не терпит рутины и требует от гонщиков разностороннего мастерства. На «Неманском кольце» Х. Саарм был уже не «тот», что в Таллине, — он тактически неудачно начал гонку, затем погорячился, стремясь сразу же наверстать упущенное (лучший круг со скоростью 112,8 км/час), и в конце концов потерпел аварию.

Серебряную медаль по группе «Юниоров» получил мастер спорта Е. Веретов, не поднимавшийся в обеих гонках выше третьего места, а бронзовую — известный рекордсмен, мастер спорта А. Амбросенков. Таковы уж неумолимые законы чемпионата — лучше показать ровные результаты на нескольких этапах, чем вспыхнуть мимолетной кометой на одном из них. Заслуженный успех Е. Веретова в этом отношении очень показателен. Что касается бронзовой медали, то в ее судьбе главную роль сыграло правило «последнего удара» — Алексей Амбросенков, заняв в завершающей гонке на «Неманском кольце» второе место и набрав 6 очков, получил преимущество перед Х. Саармом, имевшим такое же количество очков по результатам первого этапа. Достаточно было молодому эстонцу проявить больше выдержки на «Неманском кольце» и занять хотя бы восьмое место, чтобы судьба бронзовой медали решилась в его пользу.

Результаты первого этапа чемпионата по гонкам на автомобилях III формулы выдвинули в число лидеров, помимо Ю. Бугрова, московского перворазрядника Ю. Сидорова и мастера спорта В. Бейшанса (автомобильный клуб ДОСААФ, г. Рига). Между двумя последними на таллинской трассе состоялась очень интересная дуэль, в ходе которой оба спортсмена постепенно улучшали свое турнирное положение. Сначала, в течение шести кругов, впереди шел Ю. Сидоров, преследуемый В. Бейшансом; финишную прямую седьмого круга оба спортсмена прошли «голова в голову», после чего вперед вырвался В. Бейшанс, ставший вскоре вторым после лидера. Но на десятом круге Ю. Сидоров отличным «спуртом» вновь вернул себе второе место и сумел сохранить его до финиша, опередив В. Бейшанса на несколько секунд.

Казалось, что именно между этими

двумя спортсменами и разгорится основная борьба за призовое место на втором этапе розыгрыша чемпионата. Однако этого не случилось. Юрий Бугров на «Неманском кольце» неожиданно получил нового соперника в лице московского перворазрядника Евгения Глухарева, который в Таллине занял лишь девятое место. Уже на третьем круге «Неманского кольца» Е. Глухарев вышел на второе место вслед за лидирующим Ю. Бугровым, а на седьмом круге обошел его и повел гонку. Так длилось до двенадцатого круга, на котором будущий чемпион страны вновь восстановил «первоначальный порядок». Бугров закончил дистанцию первым, убедительно подтвердив свое право на золотую медаль, а Е. Глухарев финишировал вторым, ровно через 3 секунды. Только этим двум спортсменам удалось уложиться в пределы одного часа для прохождения дистанции (результат Ю. Бугрова 59:18,4), остальные же участники показали шестизначный результат.

А где же были в этой гонке фавориты таллинской трассы Ю. Сидоров и В. Бейшанс? Их спортивная судьба сложилась на каунасской трассе по-разному. Если Ю. Сидоров, пройдя почти половину дистанции на восьмом месте, предпочел в дальнейшем «ретироваться», то В. Бейшанс провел гонку тактически очень расчетливо. До четырнадцатого круга он шел попеременно то на пятом, то на шестом месте, не вступая в острую борьбу, развернувшуюся между Ю. Бугровым, Е. Глухаревым, Г. Сургучевым и М. Лайвом, в ходе которой эти соперники часто обходили друг друга (одно время Г. Сургучев шел на втором месте, а Ю. Бугров был оттеснен даже на третье). А когда в результате таких жарких схваток произошел «естественный отсев» — М. Лайв, а затем Г. Сургучев сошли с дистанции, — рижанин вышел на третье место и его задачей было только финишировать. Этого оказалось достаточно для завоевания серебряной медали. Бронзовая медаль присуждена Е. Глухареву.

Успех досаафовских спортсменов — ленинградца Ю. Бугрова и рижанина В. Бейшанса — в гонках на автомобилях III формулы вполне закономерен.

Чемпион СССР Михаил Ковалев на дистанции «Неманского кольца».



«Герои-космонавты — это люди, которые уже сегодня воплощают в себе прекрасные черты человека коммунистического общества — высокую интеллектуальную культуру, нравственную чистоту и физическое совершенство. Их поступками движут любовь к Родине, чувство общественного долга, благородные идеалы коммунизма».

(Из речи товарища Н. С. Хрущева на митинге трудящихся Москвы, посвященном встрече космонавтов 18 августа 1962 года).

ВСЕЛЕННАЯ ПОКОРЯЕТСЯ СИЛЬНЫМ

Дерзновенный групповой космический полет Андрияна Николаева и Павла Поповича еще раз показал всему миру, на что способен социализм, советские люди, которые следуют заветам Ленина. Сбываются предвидения великого вождя о преобразующей роли науки, техники и культуры в развитии общества. Наша партия, наш народ идут по пути, указанному Лениным. Теперь все видят, какие чудеса совершают пробужденные революцией гигантские творческие силы свободных народов Советской Родины. Теперь весь мир видит, что коммунисты 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 корабли.

Все наши победы в строительстве коммунизма, грандиозные успехи в освоении космоса — это триумф идей марксизма-ленинизма.

Герои-космонавты — это верные сыны Коммунистической партии, представители молодого поколения Страны Советов, строители коммунизма, сочетающие в себе духовное богатство, моральную чистоту, физическое совершенство.



Андриян Николаев одинаково хорошо управляет и космическим кораблем, и... автомобилем.



Направляясь на космодром, Павел Попович развернул свежий номер газеты.



СПОРТ — НАДЕЖНЫЙ ДРУГ И ПОМОЩНИК КОСМОНАВТОВ

Физкультура и спорт занимают важное место в жизни и труде покорителей Вселенной. Их подвиг еще и еще раз подтверждает мудрость партийной Программы, программы построения коммунизма, в которой наряду с величественными планами переделки общества указывается на необходимость внедрения физкультуры и спорта в повседневный быт народа. Поистине сказочные богатыри отправились в необъятные просторы Вселенной. И, несмотря на то, что они были за сотни километров от родной Земли, замечательных людей увидел изумленный мир.

Где же они черпают силы для своих подвигов, какая энергия заложена в этих людях? Только ли дерзновенная мысль и воля сердца позволили им отправиться в свой беспрецедентный полет? Конечно, они умные люди, люди безграничной смелости и душевной страсти. Но главное — юнги сыны нашей великой партии, которая их такими воспитала.

Посмотрите на снимки, опубликованные на этих страницах. Вам, читатель, сразу станет ясно, что спорт, спортивная закалка занимают не последнее место в жизни героев-космонавтов. Здесь только шесть снимков, на которых вы видите Андрияна Николаева и Павла Поповича во время занятий различными видами спорта. Но мы отлично знаем, что космонавты это все-



сторонне развитые спортсмены потому, что космос принимает в свои необъятные просторы только сильных, только закаленных людей.

Андрей Николаев занимается со штангой. Его же мы видим на побережье моря после подводного плавания. Андрей Николаев и Павел Попович занимаются гимнастикой. Попович на лыжной прогулке. Легкая и тяжелая атлетика, различные спортивные игры, гимнастика и плавание, прыжки на батуте и прогулка на велосипеде — это и многое другое входило в комплекс подготовки космонавтов. И все делалось с огоньком, с задором, с той душевной радостью, которую приносит спорт.

Во время пресс-конференции в Актовом зале Московского университета Андрию Николаеву было задано, наряду со множеством других, два вопроса о спорте.

— Какие виды спорта, исключая, разумеется, общую физическую подготовку, более всего способствуют наилучшей подготовке космонавта? Другими словами, какие виды спорта вы бы назвали космическими?

— Здесь нельзя выделять какой-нибудь вид спорта специально и называть его космическим. Все виды спорта дают большую подготовку человеку к космическим полетам, поэтому выделить какой-нибудь из них я не могу.

— Какие имеются возможности на космическом корабле при его полете для физических упражнений? Что вы испытали после того, как проделывали в космосе комплекс физических упражнений и из каких элементов состоял этот комплекс?

— После выполнения физических упражнений чувствовал прилив силы и бодрости. Выполнял все упражнения, которые можно было выполнять в корабле. Только нельзя было бегать и прыгать, а остальные упражнения все выполнял.

Герои-космонавты Андрей Николаев и Павел Попович, также как и их предшественники Юрий Гагарин и Герман Титов, стали заслуженными мастерами спорта СССР. Они, наши современники, наши соотечественники, сыны великой Коммунистической партии и советского народа, поставили непревзойденные рекорды, такие рекорды, которые нам дороже всего, — рекорды во имя жизни, счастья, созидания.

Заслуженный мастер спорта Юрий Гагарин. Это он принял эстафету поколений советских спортсменов и поднял ее на недостижимую высоту. За ним — заслуженный мастер спорта Герман Титов. А потом два космических брата — Андрей Николаев и Павел Попович.

Герои космоса, люди орлиного племени — лучшие представители нашего многомиллионного советского спорта.



ВСЕЛЕННАЯ ПОКОРЯЕТСЯ СИЛЬНЫМ

На этой странице мы публикуем фотографии специальной подготовки Андрияна Николаева и Павла Поповича. Для полета в необъятные просторы Вселенной требовалась всесторонняя подготовка, и герои-космонавты ее прошли. Это дало им возможность с честью выполнить беспрецедентный полет.

Андриян Николаев и Павел Попович — подлинны герои нашего времени. Наша страна — страна героев. И безмерно счастлива, безмерно горд наш народ, когда его верные сыны снова и снова героическими подвигами своими прославляют первое в мире социалистическое Отечество.

В завоевании космоса достигнута еще одна величайшая победа — победа передовой советской науки и техники, нашей

талантливой конструкторской мысли, новая внушительная победа героического народа, строящего коммунизм, победа, признанная всем миром. Это героическое свершение, равного которому еще не знала многовековая история человечества, — новый блистательный триумф животворных идей марксизма-ленинизма.

Мы живем в замечательное героическое время. Советский народ, строитель коммунизма, приумножает материальное и духовное богатства своей Родины, самоотверженным трудом приближает время, когда на всей земле восторжествуют великие идеалы коммунизма — Мир, Труд, Свобода, Равенство, Братство и Счастье всех народов.



Выполнению полета в космос предшествовала длительная подготовка, включавшая полеты на современных истребителях. На снимке: Андриян Николаев после очередного тренировочного полета.

— Физическая подготовка, а также наблюдение врачей за нашим здоровьем проводились ежедневно, — сказал на пресс-конференции А. Г. Николаев после успешного окончания группового полета в космос.

Фото С. Баранова, И. Снегирева, Б. Смирнова, Веры Жихаренко и В. Пескова.

НОВЫЕ ТРАССЫ. НОВЫЕ ЧЕМПИОНЫ

Известно, что за последний год в ряде автотоклубов ДОСААФ, в том числе и в Московском городском автотоклубе, уделяют много внимания автомобилям этой формулы. Странно только, что спортсмены столичного клуба выступали в обеих гонках весьма посредственно. По-видимому, здесь все еще недостаточно серьезно подходят к подбору и подготовке участников ответственных соревнований. Чем, в частности, можно объяснить включение в команду Ю. Котелевского, неспортивное поведение которого в ралли «Прибалтика» было не так давно осуждено общественностью клуба и на страницах журнала «За рулем»? Кстати, и спортивное мастерство Ю. Котелевского оставляет желать лучшего: на обеих трассах первенства СССР он не сумел закончить дистанцию.

Соревнования первого этапа на гоночных автомобилях II формулы (в Таллине) легко выиграл мастер спорта М. Ковалев. Он опередил ближайшего конкурента Ю. Вишнякова почти на круг, а лучший круг прошел со скоростью 118 км/час, то есть на 7 км/час быстрее, чем Ю. Протасов и Ю. Вишняков. Были все основания предполагать, что на «Неманском кольце», где скоростное преимущество вывешивается обычно еще более отчетливо, М. Ковалев закрепит свой успех и сделает редкий в практике автомобильных чемпионатов «золотой дубль», то есть прибавит к золотой медали, выигранной на спортивном автомобиле группы Б, еще и другую, за победу на гоночном автомобиле. Ход гонки с самого начала опроверг подобные прогнозы: М. Ковалев не стал лидером и не претендовал даже на второе место.

Победу на «Неманском кольце» одержал спартаковец Ю. Вишняков, которому, однако, она досталась нелегко. Сильное сопротивление новому чемпиону страны оказал его ленинградский одноклубник Л. Гордон, выходявший даже на некоторое время вперед и после ряда перипетий борьбы финишировавший вторым, с отрывом от победителя на 18 секунд. Это обеспечило Л. Гордону бронзовую медаль чемпионата, а серебряная была присуждена М. Ковалеву, который финишировал третьим и отстал от Вишнякова в общем зачете лишь на одно очко.

Состав чемпионов страны по шоссейно-кольцевой гонке в нынешнем году обновился почти полностью. Лишь одному Ю. Чвирову удалось удержать свои позиции и повторить прошлогодний результат. Остальные пять — не новички в автомобильных гонках, но и не «корифеи»; они долго и упорно взбирались на вершину спортивного Олимпа, и успех их не только закономерен, но и в высшей степени показателен. Он свидетельствует о повышении общего уровня мастерства наших спортсменов-автомобилистов.

Нельзя не отметить также большой успех клубных команд Московского завода малолитражных автомобилей. Пер-

вая из них, набрав 38,5 очка, завоевала кубок, оспаривавшийся более чем тридцатью клубными командами. Другая команда завода заняла третье место.

В командном зачете по ДСО и ведомствам первенствовали спартаковцы. Среди соревновавшихся команд республик (Белорусской, Грузинской, Латвийской, Литовской, Украинской, Эстонской) и городов Москвы и Ленинграда победа досталась москвичам, которые, впрочем, сумели опередить ленинградцев всего на одно очко.

Итак, победители первенства страны 1962 года определены; им в торжественной обстановке были вручены медали, грамоты, призы. Но до того, как был опущен флаг соревнований, состоялось вручение еще трех наград, о которых хочется сказать особо.

Первая из них — приз журнала «За рулем», учрежденный редакцией для награждения спортсменов, проявивших особое упорство и настойчивость в достижении поставленных целей. Присутствовавшие на соревнованиях члены Президиума Федерации автомобильного спорта СССР единодушно высказались за присуждение этого приза мастеру спорта Александру Терехину, который на «Неманском кольце», упорно борясь за бронзовую медаль, потерпел аварию, но, сохранив присутствие духа, поставил свою опрокинутую машину на колеса и продолжал гонку. Сумев затем пройти дистанцию за время, лишь на 2 минуты уступающее времени победителя, А. Терехин «отстоял» свою бронзовую медаль. Здесь уместно напомнить, что этот замечательный спортсмен уже не в первый раз проявляет подобные волевые качества. Многим памятен описанный в журнале «За рулем» эпизод на ленинградской трассе в 1960 году, когда А. Терехин продолжал гонку после аварии, чтобы принести своей команде драгоценное зачетное очко. От души поздравляем старого «гвардейца» автомобильного спорта, неоднократного чемпиона страны, с заслуженной наградой.

А затем две награды — большие памятные медали Центрального автотоклуба СССР — были вручены уже не участникам, а организаторам соревнований. Представитель ФАС Л. Л. Афанасьев вручил медали ЦАМК начальнику дорожного управления т. Викису Ширка и заместителю председателя Каунасского горсовета, депутату Верховного Совета Литовской ССР Янине Наркевичюте, являвшейся председателем оргкомитета соревнований. В этом акте фактически содержалась та высокая оценка организационного уровня проведенных соревнований, которую вполне заслужила спортивная общественность одной из новых «столиц» автомобильного спорта — города Каунаса.

Ю. ГОФМАН,
судья всесоюзной категории,
главный тренер ЦАМК СССР.

РАСТУТ РЯДЫ МАСТЕРОВ СПОРТА

Большой группе спортсменов автотоклубов, мотоциклистов и водномоторников присвоено звание «мастер спорта СССР»:

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

Н. Апполонов («Труд», Москва), **М. Артюховский** (Советская Армия), **В. Виноградов** («Спартак», Москва), **Е. Гаврилин** (Советская Армия), **В. Горничев**, **А. Гришин** («Спартак», Москва), **М. Гуревич** (Советская Армия), **Н. Ионкин** («Труд», Москва), **А. Королев** (Советская Армия), **В. Кроник** («Труд», Москва), **Б. Кулябин**, **А. Леханцев** (Советская Армия), **Ю. Михайлов** (ДОСААФ, Москва), **Н. Найденов** («Спартак», Москва), **Л. Соколов** (ДОСААФ, Ташкент), **А. Соловьев** («Спартак», Ленинград), **Г. Сургучев**, **Н. Сучков**, **Р. Чертов** («Труд», Москва).

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

Мужчины: **А. Аасаметс** («Нуд», Раквере), **А. Алексеев** (ДОСААФ, Волгоград), **А. Балиныш** (ДОСААФ, Рига), **В. Бочков** (Советская Армия), **А. Булаевский** («Спартак», Одесса), **В. Визгин** (ДОСААФ, Чебоксары), **В. Внучков** (Советская Армия), **Г. Германов** (ДОСААФ, Бийск), **Ю. Голубев** и **С. Жук** (Советская Армия), **В. Землянов** (ДОСААФ, Серпухов), **В. Иванов** (ДОСААФ, Симферополь), **В. Киндяков** («Труд, Красноярск»), **А. Козодой** (ДОСААФ, Брянск), **А. Колинко** (ДОСААФ, Днепропетровск), **Е. Королев** («Авангард», Днепропетровск), **А. Котов** (ДОСААФ, Одесса), **Я. Круминьш** (ДОСААФ, Латвийская ССР), **И. Лама** (ДОСААФ, Салдус), **М. Ларин** (ДОСААФ, Ново-Кузнецк), **В. Максимцев** («Буревестник», Томск), **В. Мартышев** (Советская Армия), **Н. Мельников** («Труд», Комсомольск-на-Амуре), **В. Мозжов** («Мехнат», Ташкент), **Л. Моисеев** (ДОСААФ, Кемерово), **Л. Мухай** (ДОСААФ, Кишинев), **Л. Новицкий** (ДОСААФ, Минск), **Б. Овсюков** (ДОСААФ, Омск), **В. Овчинников** («Труд», Уфа), **В. Орехов** (ДОСААФ, Пушкино), **Н. Павлов** (ДОСААФ, Ленинград), **А. Пархоменко** (Советская Армия), **В. Петрушко** (ДОСААФ, Ленинград), **Д. Подкорытов** (ДОСААФ, Каменск-Уральский), **Э. Полозко** (Советская Армия), **О. Санин** (ДОСААФ, Кадиевка), **С. Сарисов** («Буревестник», Саратов), **В. Соколов** («Труд», Уфа), **В. Стефановский** (ДОСААФ, Тбилиси), **А. Стецюк** (ДОСААФ, Житомир), **И. Терехов** (ДОСААФ, Кемерово), **П. Томсон** («Трудовые резервы», Таллин), **В. Фалалеев** («Труд», Ижевск), **П. Харченко** (Советская Армия, Одесса), **В. Чаправа** (Советская Армия, Одесса), **В. Шахов** (ДОСААФ, Саратов), **О. Шинкарь** («Спартак», Чернигов), **В. Широкий** (ДОСААФ, Минск), **И. Юров** (ДОСААФ, Севастополь), **В. Ястребов** (Советская Армия).

Женщины: **К. Колесник** («Трудовые резервы», Харьков), **Г. Коротенко** («Труд», Бийск), **Н. Кривошеева** («Трудовые резервы», Москва), **Э. Родомская** (ДОСААФ, Майкоп).

ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ

Мужчины: **Л. Бухальцев** («Трудовые резервы», Ленинград), **Ю. Васильев** (ВМФ, Москва), **В. Виркоя** («Калев», Тарту), **П. Воронин** (ВМФ, Москва), **Е. Ковалев** (ВМФ, Севастополь), **Е. Крашениников** (ДОСААФ, Ленинград), **Б. Леонтьев** («Труд», Ленинград), **П. Лубанс** («Даугава», Юрмла), **Г. Минут** («Трудовые резервы», Ленинград), **В. Никитенков** (ДОСААФ, Москва), **Э. Нурме** и **Ю. Палдрон** («Калев», Тарту), **Е. Радько** («Красное знамя», Минск), **В. Решетниченко** («Труд», Ленинград), **В. Ридер** (ДОСААФ, Киев), **Ю. Смирнов** (ДОСААФ, Ленинград), **И. Сулиго** («Труд», Ленинград), **Е. Табанов** («Трудовые резервы», Москва).

Женщины: **З. Атаманова** (ДОСААФ, Ленинград), **П. Ивлиева** («Труд», Волгоград), **М. Каасик** (ДОСААФ, Таллин).



У кубка дружбы- новый адрес

По улицам Ставрополя, преодолевая крутые спуски и подъемы, мчит мотороллер Крайниготорга. Кузов юркой машины заполнен литературой. Читатели ждут книг, и водитель Николай Ходарин по уже известному маршруту «база — дальние книжные ларьки» точно, в срок доставляет груз.

Часто в дороге Николай встречает мотороллер Горпищоторга, управляемый Людмилой Семчук. Николай и Людмила — члены Ставропольского краевого автотомоклуба ДОСААФ. Оба отдают свой досуг мотоциклетному спорту — спорту мужественных и смелых.

Только закончится рабочий день, и с разных концов города направляются юноши и девушки в автотомоклуб. Это большой отряд энтузиастов — около 600 человек. В числе активистов — и семнадцатилетний Николай Ходарин, который получил права водителя совсем недавно, и Людмила Семчук, и строгалищик инструментального завода Анатолий Громов, и многие другие мотоциклисты.

Вот уже два года Ставропольскому клубу вручается приз за образцовую постановку учебной и спортивной работы и переходящее знамя крайкома ДОСААФ за высокие показатели в подготовке автомобилистов и мотоциклистов.

В прошлом году, например, подготовлено сто пятьдесят водителей мотоциклов (причем все они сдали экзамены на «отлично»), а в нынешнем их будет еще больше.

Тренеры клуба, члены совета, ведущие спортсмены помогают первичным организациям Общества, готовят для них кадры. В течение нескольких лет здесь заботливо растут судьи и тренеры-общественники. Все это приносит свои плоды. Молодая сборная команда клуба под руководством мастера спорта Владимира Гончарука за последнее время добилась ряда побед в мотогонках.

Особый успех выпал на долю ставропольцев во время матча городов Северного Кавказа на Кубок дружбы. Борьба пришлось с мотоциклистами 16 клубов — из Ростова-на-Дону, Новочеркасска, Махачкалы, Грозного, Орджоникидзе, Майкопа и других городов.

Ставропольцы выдержали испытание, и первенство, которое раньше прочно удерживали пятигорцы, было завоевано командой Ставрополя. Это было тем более почетно, что по сравнению с прошлыми состязаниями значительно увеличилось число участников.

Молодая ставропольская команда успешно преодолела трудную кроссовую трассу, проложенную у подножия Машука в Пятигорске. Не подвела и техника: машины не имели поломок.

Уверенно выступали все спортсмены. Один из самых юных участников кросса Тимур Ергунов на мотоцикле с рабочим объемом цилиндра 175 см³ занял первое место среди представителей клубных команд. Анатолий Громов в личном зачете был вторым в классе машин 125 см³ и выполнил норму первого разряда.

Трудно пришлось Людмиле Семчук. Во втором заезде, прыгая на большой скорости с трамплина, девушка не удержалась в седле, упала и больно ушибла ногу. Многие думали, что Людмила сойдет с дистанции. Но у комсомолки оказался твердый характер. Когда судья объявил состав участников третьего заезда, раздался аплодисменты: на старте снова была Семчук. Людмила уступила только Раисе Бобровской из Новочеркасска, выступавшей в личном зачете, но заняла первое место среди тех, кто выступал в командном зачете.

Была у ставропольцев и еще одна победа: механик по ремонту мотоциклов Виктор Ярмаркин выполнил норму мастера спорта.

Сборная команда Ставропольского краевого автотомоклуба ДОСААФ вернулась с соревнований с главным призом — Кубком дружбы. Заслуженная победа!

В. ФОМИН.
г. Ставрополь.

Вверху: спортсмены Ставрополя на трассе краевого кросса; слева: обладатели Кубка дружбы — команда Ставрополя (справа налево): тренер В. Гончарук, И. Лашин, В. Ярмаркин, Л. Семчук, Н. Ходарин, Т. Ергунов.
Фото А. Коноплева



МИХ. КОРОБЧЕНКО.

Летит машина, как на крыльях,
Спешит за ветрами вослед,
И километры серой пылью
Лежат на лобовом стекле.

В пути, за первым перевалом,
Как конь вздохнув, умолк мотор.
Глаза прищуривши устало,
Сказал невесело шофер:

— Вот сам себя коришь нередко
За беспокойную любовь
К автомобилям, дальним рейсам,
А что ни день — в дороге вновь...

Ведь это — чертова работа:
Полуоседлый человек!
Шофер во многом брат пилоту,
А в рейс идти — не на проспект.

— Тогда скажи мне, друг, открыто,
Зачем сидишь ты за рулем,
Кляня профессию досыта!
Иди заведовать... ларьком!

А он вдруг повернулся круто,
Ногой окурочку потушил,
Спросил: «Ларьком!» И вдруг чему-то
Расхохотался от души.

— Как видно, парень ты с задором,
Но посылать в ларек постой.
Ты разберись в судьбе шофера,
В его работе непростой...

Не мне заведовать ларьками...
Да если б ты понять умел:
Машину я веду руками,
А сам к ней сердцем прикипел.

Смущенный отповедью строгий,
Я не сумел ответ найти.
Но твердо знал: в любой дороге
С таким мне будет по пути!

Всегда желаю человеку
Судьбу такую же иметь,
Чтобы сердцем всем, душой
навеки
Вот так же к делу прикипеть!..

Опять машина, как на крыльях,
Летит за ветрами вослед
И километры серой пылью
На лобовом лежат стекле.

г. Арзамас,
Горьковской области.



НОВЫЕ СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

"КОВРОВЦЫ"



«Ковровец-125 СК».

Спортивные «Ковровцы» классов 125 и 175 см³ завоевали большую популярность благодаря своей универсальности. Они в равной мере хороши для зимних и летних соревнований, для различных по трудности и профилю трасс, ими легко управлять, они надежны в эксплуатации и просты в обслуживании. Конструкция новых моделей этих машин является очередным этапом в создании более совершенных мотоциклов малой кубатуры для кроссов и многодневок.

При их проектировании были учтены предложения наших ведущих спортсменов и достижения зарубежной техники. Большая часть основных узлов спортивных мотоциклов «Ковровец СК» (спортивный кроссовый) классов 125 и 175 см³ и «Ковровец СМ» (спортивный многодневный) тех же кубатур унифицирована, поэтому мы будем рассматривать их вместе по узлам.

Вес новых мотоциклов значительно снижен: например, «Ковровец-175 СК» — до 97 кг, а «Ковровец-125 СК» — до 88 кг. Достигнуто это путем облегчения седла, щитков, электрооборудования, а на кроссовых моделях — и некоторых других деталей, в частности, бензобака.

База увеличена до 1295 мм; гораздо ниже центр тяжести, благодаря этому улучшилась устойчивость мотоцикла и его управляемость, что одинаково важно и для зимних трасс, и для летних с нетвердым грунтом (особенно на виражах). Дорожный просвет немного уменьшен. Остальные габариты остались прежними.

ДВИГАТЕЛЬ. Главная задача, которую ставили перед собой конструкторы, — это повышение мощности, надежности и долговечности двигателя. Думаем, что в определенной мере нам совместно с технологами удалось этого достичь.

Прежде всего улучшена технология изготовления цилиндров и поршней. Тщательнее отделываются рабочая поверхность цилиндра и продувочные каналы, уменьшен объем кривошипной камеры. Изменена также конструкция поршня, что предотвращает западание колец.

Для улучшения очистки цилиндра отработавшие газы отводятся снизу. В сочетании с новой конструкцией глушителя это позволило несколько увеличить мощность двигателя. Расположение выпускных труб снизу (оно стало возможным потому, что в кроссовые трассы не включают теперь глубокие броды) одновременно снизило центр тяжести мотоцикла, улучшило посадку спортсмена.

Особое внимание было уделено проблеме увеличения продолжительности работы двигателя с максимальной нагрузкой. Для этого созданы более благоприятные условия смазки подшипника нижней головки шатуна. Увеличена, примерно на одну треть, поверхность обрешения головки цилиндра, что положительным образом сказалось на изменении температурного режима двигателя, улучшило наполнение цилиндра и повысило надежность работы свечи. В конечном счете удалось достичь того, что двигатель теперь стал лучше работать на напряженных режимах в условиях самых сложных соревнований. Конструкция его

Советские мотоциклостроители за последнее время добились известных успехов в создании спортивных машин. На зимних и весенних кроссах, на международных соревнованиях выдержали первые испытания экспериментальные кроссовые «Ковровцы». Некоторые конструктивные новшества, примененные на опытных образцах, уже в этом году появятся и на спортивных машинах массового производства.

Ниже приводится описание конструктивных особенностей новых серийных «Ковровцев» для кроссов и многодневок, выпускаемых заводом Владимирского совнархоза.

предусматривает возможность дальнейшей форсировки и увеличения степени сжатия.

В целях более равномерного распределения температур применено центральное расположение свечи на головке; для улучшения рассеивания тепла цилиндра намечено покрывать черным лаком.

Двигатели рабочим объемом 175 см³ снабжены двухрядной моторной цепью.

На новых мотоциклах вместо сетчатого применен более совершенный и эффективный воздушный фильтр с фильтрующим элементом из капроновой путанки. Фильтр надежно защищен от влаги и грязи. Почти не влияя на мощность двигателя, он значительно удлиняет срок его службы. Измененная конфигурация растреба воздуховода снизила гидравлические потери.

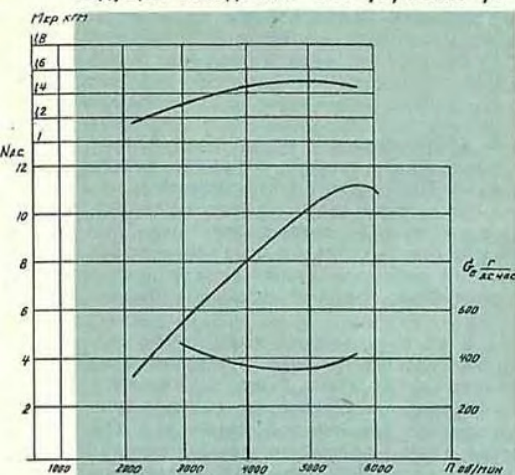
В результате модернизации двигатель спортивных «Ковровцев» стал надежнее, долговечнее; улучшились его тяговые качества, стабильнее стали характеристики.

РАМА. Рост мастерства спортсменов, изменение условий соревнований (использование скоростных трасс) потребовали улучшения динамических качеств мотоцикла, а вместе с тем и создания более прочной рамы. У новых мотоциклов ее конструкция изменена. Применение труб из легированной стали значительно упрочило раму, при этом вес ее не повысился. Узел рулевой колонки, который был слабым местом, усилен косынками. Кроме того, он разгружен за счет увеличения вылета вилки. Одновременно это уменьшило напряжение в верхней балке и переднем подкосе рамы.

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
МОТОЦИКЛОВ «КОВРОВЕЦ»

Модель мотоцикла Параметр		К-125		К-175		«Ковровец-125»		«Ковровец-175»	
		СК	СМ	СК	СМ	СК	СМ	СК	СМ
База, мм		1240 ± 1270				1290 ± 1320			
Дорожный просвет, мм		230				220			
Габаритные размеры, мм	длина	1960				1950			
	ширина	800				800			
	высота	970				1070			
Вес (сухой), кг		92	94	103	105	88	90	97	104
Максимальная скорость, км/час		90		95		96		104	
Максимальная мощность, л. с. (при п об/мин)		7 (5600)		11 (5500)		7,5 (5700)		11,5 (5600)	
Максимальный крутящий момент КГМ (при п об/мин)		1 (4700)		1,45 (4800)		1,1 (4900)		1,5 (4900)	
Степень сжатия		8,5				8,5			
Ход подвески, мм		85				95			
Шины	передняя	2,5—19				2,5—19			
	задняя	3—19				3,25—19			

Новая рама обеспечивает более рациональную компоновку узлов мотоцикла. Конструкторам удалось максимально приблизить ось маятника к оси ведущей звездочки. Это улучшило ус-



Характеристика двигателя «Ковровец-175 СК».

ловия работы цепи, что особенно важно при наличии подвесок с большим ходом (о них пойдет речь ниже).

Основание подножек удлинено, благодаря чему они стали короче, жестче и прочнее. Положение их можно регулировать.

ПЕРЕДНЯЯ ВИЛКА И ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА. Большое внимание было уделено усовершенствованию амортизаторов. Прямая конструкция их не удовлетворяла спортсменов: амортизаторы недостаточно гасили толчки при движении по кроссовой трассе, работали нестабильно, ненадежны были сальниковые уплотнения. У новых амортизаторов, имеющих хорошие рабочие характеристики, эти недостатки в основном устранены.

Передняя вилка — телескопическая бесштоковая с ходом 150 мм. Такая конструкция на наших спортивных мотоциклах применяется впервые. Она значительно проще штоковой по устройству и изготовлению. Пружины сделаны более жесткими, чем раньше, а угол наклона вилки уменьшен.

Вилка кроссовых мотоциклов не имеет традиционных металлических кожухов, поэтому она стала легче. Резиновый кожух, закрепляемый на корпусе сальников, защищает их от пыли и грязи и в то же время выполняет роль буфера, смягчающего удар при полном срабатывании вилки.

Ход заднего амортизатора — 95 мм. Гидравлическая система его более развита — количество заливаемой жидкости увеличено до 75 см³. При этом больше стала внутренняя полость нижней втулки амортизатора, что способствует лучшему охлаждению жидкости. Чтобы снизить вредное воздействие от вспучивания жидкости при работе подвески, применен пеногаситель.

Стендовые и длительные эксплуатационные испытания на трудных трассах показали, что новые амортизаторы работают хорошо.

Маятник задней подвески — трубчатый, сварной. Он прост по конструкции, легок, достаточно прочен и жесток, меньше подвержен перекосам.

КОЛЕСА на спортивных «Ковровцах» не взаимозаменяемые, диаметр их — 19. Прочность и жесткость колес повышены, они легко снимаются. Для удобства монтажа и демонтажа покрышек и повышения жесткости обода профиль его сделан более глубоким. Конструкция обода позволяет ставить шины большего поперечного размера, чем указано в паспорте.

При движении на ступицы колес попадает много пыли, грязи и влаги. Чтобы обеспечить долговечность и высокий коэффициент полезного действия подшипников колес, предусмотрено двухстороннее их уплотнение.

На новых спортивных мотоциклах установлено мягкое седло-подушка, достаточно удобное для всех условий соревнований.

Дистанции современных кроссов сравнительно невелики, поэтому на кроссовых моделях устанавливается легкий бак емкостью всего 8,5 л. Его можно быстро снять с рамы, он имеет красивую форму и обеспечивает удобную посадку водителя. Бак мотоциклов, предназначенных для многодневных соревнований, более емкий — 12,5 л. Для поглощения вибрации он крепится на резиновых втулках.

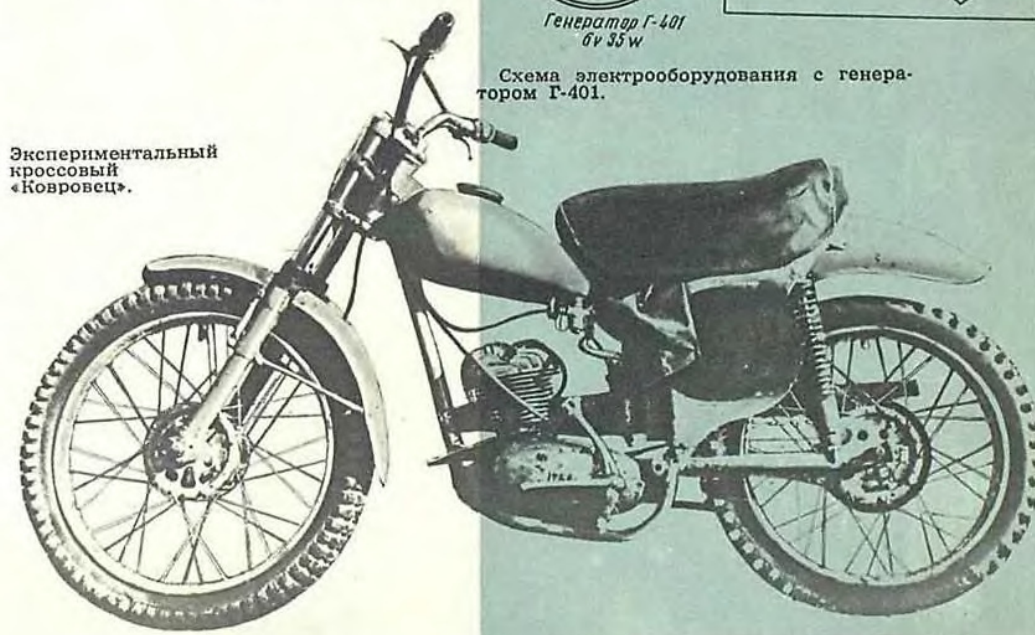
ЩИТКИ хорошо защищают водителя от грязи. Угол охвата переднего колеса — около 100°, заднего — около 120°. Это соответствует международным требованиям. Передний щиток сделан неподвижным с целью уменьшения веса неподдресованных деталей.

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ безбатарейное с генератором переменного тока Г-401 — наиболее совершенным из генераторов этого класса. Выбор такой схемы обусловлен ее большой надежностью и простотой обслуживания.

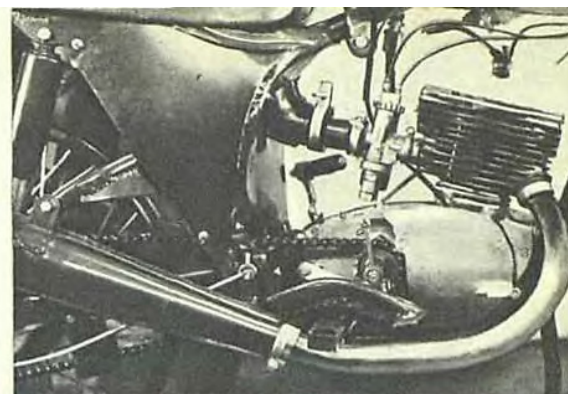
На кроссовых мотоциклах ставятся только генератор и катушка зажигания. **СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ** мотоциклов для многодневных соревнований состоит из фары, переключателя, заднего фонаря, спидометра и инструментального ящика.

Для наиболее полной проверки эксплуатационных качеств новых мотоциклов были проведены длительные и всесторонние испытания — на трассах и стендовые. Они сыграли большую роль в доводке мотоциклов.

Инженер Г. ИВАНОВ.



Экспериментальный кроссовый «Ковровец».



Двигатель 175 СК, установленный на раме.



Бензобак.



Передний и задний щитки.



Лампа Я-42 32+21св.бб. Фара ФГ-7Я.

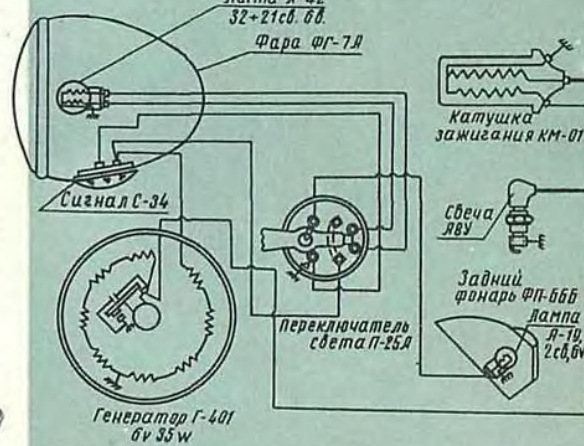


Схема электрооборудования с генератором Г-401.

ШЕСТЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

ПО АВТОМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ

Пожалуй, никогда еще автомоделный корд, оборудованный перед Малой спортивной ареной стадиона имени В. И. Ленина в Лужниках, не был местом столь острой и напряженной борьбы между представителями самого молодого в стране вида технического спорта — автомоделами. Сюда съехались для участия в Шестых всесоюзных соревнованиях на первенство СССР по автомоделному спорту пятнадцать команд союзных республик, городов Москвы и Ленинграда.

Состав участников — а их в нынешнем году собралось больше ста двадцати — был весьма сильным. И что особенно приятно — среди вышедших на старт было немало способной, прогрессирующей молодежи. Много интересного принес осмотр моделей, сделанный технической комиссией. Он показал, что конструкторы ряда моделей тщательно готовились к соревнованиям этого года. Высокие поощрительные баллы получили многие конструкторы радиоуправляемых моделей, с которыми, кстати сказать, впервые выступили все команды. Наибольшее количество очков (90) набрал перворазрядник москвич В. Линкин, сконструировавший модель грузовика ЗИЛ. Представитель Российской Федерации мастер автомоделного спорта П. Кузнецов представил миниатюрную «Чайку», которая впервые в автомоделостроении управлялась посредством радиоаппаратуры, собранной на полупроводниках.

Первыми приняли старт гоночные модели класса 1,5 см³. Лидеры определились уже в первой попытке. Модель мастера автомоделного спорта С. Казанкова (Москва) развила скорость 104,651 км/час. Почти вплотную приблизилась к ней модель перворазрядника Г. Сербина (РСФСР), показавшая скорость 102,272 км/час. Третьим был мастер автомоделного спорта Г. Дзеньтыс (Латвийская ССР) — 97,826 км/час. Вторая попытка не внесла изменений в положение этой тройки. Команда Москвы получила первые 400 очков. Появились и первые аутсайдеры — это были команды Ленинграда, Литовской, Армянской и Грузинской ССР.

На старт гонок автомоделей класса 2,5 см³ вышли мастера автомоделного спорта В. Якубович, А. Давыдов, В. Мустафаев, чемпион РСФСР 1962 года перворазрядник А. Крылов, выступавший в личном зачете.

Уже в одном из первых заездов судьи зафиксировали скорость 130,434 км/час. Это В. Якубович (РСФСР) повторил свой рекорд и прочно утвердился на первом месте. Приятной неожиданностью было успешное выступление молодого казахского спортсмена-третьеразрядника Н. Ямашева. Гоночная модель, развив скорость 115,364 км/час, вывела Ямашева на второе место. Его успех сильно повысил шансы команды Казахстана в борьбе за призовое место. Третье время показала модель мастера автомоделного спорта А. Давыдова (Москва) — 111,111 км/час. Штрафных очков в этой кубатуре не получила ни одна команда.

В первый день соревнований состоялись и заезды гоночных моделей класса 5 см³. Здесь наибольшего успеха добились спортсмены, выступавшие в личном зачете. Перворазрядник Р. Кулиев (Азербайджан) повторил результат Якубовича (правда, с той разницей, что для пятикубовок это далеко не рекордная скорость). Вторым с результатом 128,571 км/час был его земляк В. Мустафаев. На первое командное место вышел украинский спортсмен, мастер автомоделного спорта Е. Аржанов — 128,571 км/час, на второе — Б. Ефимов (Москва), на третье — азербайджанец второразрядник А. Колтаков. На результатах заездов этих моделей, видимо, в значительной степени сказалась погода, не дававшая двигателям «калилок», несмотря на все старания моделестов, «вработаться» в режим.

В соревнованиях полумакетов класса 1,5 см³ первенствовала модель ленинградца-перворазрядника В. Сакуна. В классе 2,5 см³ победу завоевал полумакет В. Лоткова (РСФСР).

Итак, перед решающими стартами — ходовыми испытаниями радиоуправляемых моделей по обязательной программе — положение лидеров было таково: Москва — 1394 и РСФСР — 1325 очков. Казалось, положение москвичей довольно прочное. Эта команда представила на соревно-

**МОДЕЛИ
ФИНИШИРУЮТ
В ЛУЖНИКАХ**

вания уже проверенную модель, получившую на техническом осмотре наивысший поощрительный балл. Но в первой попытке маленький ЗИЛ отказался повиноваться В. Линкину, а во второй...

Впрочем, все по порядку.

На старт соревнований моделей, управляемых по радио, вышли 16 спортсменов. Вне конкурса здесь выступал мастер автомобильного спорта П. Кузнецов (РСФСР). На техническом осмотре его модель набрала 71 поощрительный балл. Этот результат смог перекрыть, кроме Линкина, лишь перворазрядник В. Овсянников (УССР), выступавший с моделью гусеничного вездехода. Кузнецов провёл свою «Чайку» по сложной извилистой трассе быстрее всех и занял личное первое место. На первое командное место уверенно вышел молодой спортсмен из Подмосквы третьеразрядник В. Рослов (РСФСР) со своим «Москвичем». Вторым призером в командном зачете был казахский спортсмен В. Ефремов и лишь третьим — Линкин.

Таким образом, команда РСФСР, набрав 1725 очков, завоевала звание чемпиона СССР 1962 года, а ее представители заняли пять призовых мест в соревнованиях моделей различных кубатур. На втором месте, как и в минувшем году, команда Москвы, на третьем — Казахстана.

Помимо соревнований, входящих в командный зачет, в этом году состоялись заезды на регулярность движения (личное первенство). В своеобразных автомобильных ралли участвовали 33 спортсмена. Наименьшее отклонение от заявленной скорости дала модель спортсмена I разряда А. Морозова (Таджикистан).

По решению судейской коллегии, все спортсмены, показавшие в ходе соревнований высокие скорости, могли принять участие в заездах на установление рекордов. Эти соревнования не стали особенно «урожайными». Лишь С. Казанкову на дистанции 10 000 метров для гоночных класса 1,5 см³ и В. Мустафаеву с гоночной 5 см³ на дистанции 10 тысяч метров удалось превзойти прошлогодние и весенние достижения.

Какие же выводы можно сделать из результатов встречи, как бы подводившей итог работе модельеров за год?

Следует отметить, что автомобильный спорт в наших республиках развивается пока крайне неравномерно. Кое-где к нему нет достаточного внимания со стороны комитетов ДОСААФ. Чем, например, объяснить, что модельеры Эстонии ни разу не принимали участия в соревнованиях на всесоюзное первенство? Почему на этих соревнованиях так слабо выступают из года в год команды Белоруссии, Таджикистана, Молдавии? По-видимому, комитеты Общества здесь мало еще делают для того, чтобы автомобильный спорт пошел в гору.

Наконец, на наш взгляд, нельзя не коснуться положения, которое сложилось в связи с решением о проведении зональных встреч, по результатам которых будут отбираться лучшие команды для участия во всесоюзных соревнованиях. Идея проведения таких встреч правильна и полезна. Конечно, и зональные соревнования и матчевые встречи городов должны иметь место, практиковаться как можно чаще и шире. Но они должны все же быть дополнительными, промежуточными соревнованиями, а не заменять для большинства команд союзное первенство.

Подводя итоги прошедшего всесоюзного первенства, не лишне еще раз напомнить, что для широкого развития автотомоделизма необходимо проявить больше заботы об укреплении материальной базы лабораторий и кружков, о снабжении модельеров деталями, инструментом, строительстве постоянных кордодромов.

Таковы некоторые выводы, которые хотелось бы сделать из результатов Шестых всесоюзных соревнований по автомобильному спорту.

К. ТУРБАБО,
зам. главного судьи соревнования,
судья республиканской категории.



На снимках (сверху вниз): на корте чемпион СССР, мастер спорта В. Якубович (РСФСР); чемпион СССР 1962 года в классе гоночных моделей 1,5 см³ мастер спорта С. Казанков (слева) и мастер спорта А. Давыдов (оба — Москва) готовят модель к заезду; чемпион СССР 1962 года по радиоуправляемым моделям В. Рослов (РСФСР) демонстрирует своего «Москвича» школьникам.

Фото А. Канашевича.

НАКАЧКА ШИН С ОДНОВРЕМЕННОЙ ПРОВЕРКОЙ ДАВЛЕНИЯ

При накачке шин автомобиля тратится много времени на вспомогательные операции (проверка давления воздуха в шинах манометром, наворачивание штуцера шланга компрессора или насоса и т. д.).

Мною изготовлено приспособление для накачки шин и проверки давления одновременно. Длина его — 150 мм, вес — 350 граммов. Приспособление (рис. 1) состоит из штуцера 4, накидной гайки 2, тройника 6, манометра 5 (от 0 до 4—6 атм., работающего самостоятельно и без накачки), краника 7 и наконечника 8 шланга.

Пользоваться приспособлением нужно следующим образом. Штуцер 4 плотно прижимается к вентилю 1 шины. Резиновая прокладка 3 штуцера создает герметичность, а торец штуцера нажимает на стержень золотника и открывает его. Для этого в штуцере делаются три наклонных отверстия, сообщающихся с центральным отверстием. Таким образом манометр 5 покажет действительное давление в шине. При заниженном давлении открывают краник 7, и воздух по шлангу 9 от компрессора или насоса поступает в камеру шины. Давление в шине будет корректировать стрелка манометра. По достижении необходимого давления краник 7 перекрывают, и доступ воздуха в шину прекращается.

При накачке от компрессора накидная гайка 2 штуцера на вентиль шины не наворачивается, так как приспособление прижимается к вентилю руками. В случае же накачки насосом руки заняты и гайка навинчивается на вентиль.



ОПРЫСКИВАТЕЛЬ ВЕТРОВОГО СТЕКЛА

Приспособление, о котором я хочу рассказать, очень просто; пользуюсь я им давно. На стойке передней левой дверцы под панелью приборов крепится бензонасос, от которого проведена трубка на рамку ветрового стекла. В нижнем конце средней части рамки просверливается отверстие и вставляется трубка. Торец ее запаивается, а с боков сверлятся отверстия диаметром 1,5 мм так, чтобы струйки воды падали на стекло. Бачок с водой установлен под передним левым сиденьем. Бачок можно поставить любого размера. При сильно забрызганном стекле стоит лишь качнуть рычажок бензонасоса два-три раза, и стекло, при работающем стеклоочистителе, становится чистым. Приспособление очень удобное, и для него можно использовать какой-нибудь старый бензонасос, старые тормозные трубки или компрессорный шланг.

И. ТОТЬМЯНИН.

г. Кудымкар,
Пермской области.

ОПЫЛЕНИЕ МАСЛОМ ВМЕСТО ОКРАСКИ

Известно, что ходовая часть автомобиля и его кузов подвержены ржавчине. Как спасти их от преждевременного разрушения?

Некоторые автолюбители предпочитают покрывать низ кузова и детали ходовой части автомобиля суриком, закрашивают все гайки, резьбы и изделия из резины, после чего отдельные узлы очень трудно демонтировать. Кроме того, сурик, как правило, защищает только открытые поверхности, а в щели между деталями, где и начинается процесс коррождения, не проникает. Малоэффективен для этих целей и гудрон, который отлипает от металла.

Мой личный опыт показал, что гораздо лучше другой способ — опыление кузова и ходовой части масляной эмульсией. Заключается он в следующем.

Прежде всего нужно смочить керосином двигатель автомобиля, ходовую часть и низ кузова, а спустя 10—15 минут вымыть их струей воды под давлением. После того как детали автомобиля хорошо просохнут, я опыляю весь низ кузова и ходовую часть смесью из автола и керосина (на 1 литр автола 2 литра керосина).

Опрыскивать детали масляной смесью можно с помощью пульверизатора или из обычного воздушного насоса, присоединив к нему вместо обычного специального шланга с наконечником. Его легко изготовить из кусочка медной трубки от бензопровода длиной 80—100 мм. Чтобы наконечник прочно держался в резиновом шланге, один конец следует развальцевать, а другой — сплющить с таким расчетом, чтобы осталась узкая щель шириной 0,5—0,7 мм.

Масляная смесь заливается непосредственно в цилиндр насоса. Из наконечника она подается под известным дав-

лением, и масляный туман равномерно обволакивает поверхности деталей ходовой части и дно кузова автомобиля, проникая во все щели.

Эту работу лучше производить около гаража, а чтобы не оставить следов, площадку под автомобилем нужно посыпать песком или опилками. Автомобиль надо поднять домкратом, снять с одной стороны колеса и подставить два упора из толстых досок. Затем повторить эти операции с другой стороны.

Резиновые изделия ходовой части при этом не страдают, так как не боится воздействия минеральных продуктов.

Нанесенный на ходовую часть слой автола водой не смывается, а дорожная грязь легко отстает во время мойки автомобиля.

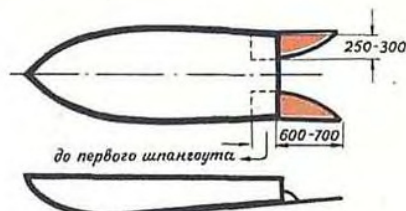
Опыление ходовой части масляной эмульсией достаточно производить два раза в год, приурочивая ее к работам по подготовке автомобиля к летней и зимней эксплуатации, то есть весной и осенью, когда он наиболее подвержен коррозии.

К. ЧУМАКОВ.

КАК УЛУЧШИТЬ ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА ЛОДКИ

Вы изготовили и испытали на воде глиссирующую лодку. И как нередко бывает, конструкция не полностью оправдала ваши надежды: вас не удовлетворяют ее ходовые качества. Не отчаивайтесь, дело можно поправить.

Если лодка узка и во время хода осадка ее в корме возрастает, а скорость снижается, попробуйте увеличить



несущую поверхность за счет горизонтальных плавников. Эскиз их изображен на рисунке.

Применение таких плавников, например на лодке типа «Мир» длиной 4,2 м и шириной 0,9 м, снабженной мотором ЗИФ-5, позволяет увеличить скорость на 5—7 км/час и создает устойчивость на курсе.

Плавники можно сделать из водостойкой 8—10-миллиметровой фанеры или доски толщиной 15—20 мм. Крепить их к днищу следует шурупами (без уступа), установив для прочности деревянные или металлические кронштейны.

Этот способ улучшения ходовых качеств глиссирующих лодок проверен мною на практике.

В. ЛОХАНОВ.

с. Покровское,
Ярославской области.

ПЕРЕД ПЛОЩАДЬЮ

Как понимать действие запрещающих знаков «Поворот направо запрещен» и «Поворот налево запрещен», а также предписывающих — «Движение только направо», «Движение только налево» и «Движение только прямо», если они установлены перед площадью? С таким вопросом обратился в редакцию по поручению работников автошколы Ачинского городского комитета ДОСААФ А. Бурлаков. Ответ на этот вопрос хотят получить также В. Новиков из Кинешмы, И. Минджоса из города Судовая Вишня Львовской области и многие другие наши читатели.

В единых Правилах движения по улицам и дорогам Союза ССР введен ряд новых, не применявшихся ранее дорожных сигнальных знаков. К ним относятся, в частности, запрещающие — «Поворот направо запрещен» (11.8) и «Поворот налево запрещен» (11.9), а также вся группа предписывающих знаков. Их значения понятны каждому водителю. Однако, как показывает практика, многие шоферы, безошибочно выполняющие требования при установке перед перекрестками, затрудняются в определении зоны действия этих знаков на площадях.

Движение по площади вообще гораздо сложнее, чем разезд транспортных средств на обычных перекрестках. Как правило, оно осуществляется по кольцу по правой стороне против часовой стрелки, но может происходить и в прямом направлении. Наконец, допускается и смешанное движение: как по кольцу, так и прямо. Если учесть при этом и то обстоятельство, что на площади много пересекающихся транспортных потоков, станет ясным, как необходимы здесь дорожные сигнальные знаки, организующие и направляющие на ее участках движение транспорта, как важно правильно определить их зоны действия.

Согласно пунктам 12 и 13 ГОСТ 2965—60 и разделам II и III приложения I к «Правилам движения по улицам и дорогам Союза ССР» зона действия у всех рассматриваемых нами знаков при установке их перед площадью одна — она распространяется на ближайшее пересечение на этой площади, запрещающая или обязывающая водителя выполнять определенные действия.

Для того чтобы лучше представить себе смысл сказанного, обратимся к приведенным ниже схемам. На первой из них изображена, если так можно сказать, «классическая площадь»: движение осуществляется вправо по кольцу, а в центре расположен сквер. На площадь выходят семь проездов, которым мы дали обозначения от А до Ж. В шести из них вывешены знаки «Круговое движение», так как при отсутствии их водитель может быть дезориентирован и принять выезд на площадь за обычный трехсторонний перекресток. Режим движения определен также несколькими запрещающими и другими предписывающими знаками. К чему обязывают они шофера?

Водитель автомобиля, выезжающего из проезда Б, видит перед собой два знака: «Круговое движение» и «Поворот направо запрещен». Они не противоречат друг другу, как может показаться на первый взгляд. Первый обязывает водителя объезжать сквер вправо по кругу, а второй лишь запрещает поворот в проезд В с односторонним движением.

Мы уже сказали, что запрещающие знаки при установке перед площадью распространяют свое действие лишь на ближайшее пересечение на ней в направлении, указанном на знаке. Проезд В как раз и является таким ближайшим пересечением. Минувая его, водитель может поворачивать в улицы Г и Д беспрепятственно. Аналогично действует и знак, установленный на самой площади перед проездом А.

При выезде из улицы Ж для того, чтобы уменьшить число пересекающихся транспортных потоков и разгрузить их, поставлен знак «Движение только направо» (11.1). Водители транспорта, движущегося по этой улице, обязаны повернуть направо в проезд А. Движение в других направлениях запрещено.

Знаки «Круговое движение», установленные при выездах на площадь, направляя транспортные потоки вправо по кольцу, запрещают таким образом левые повороты. Поэтому в специальных запрещающих знаках здесь нет необходимости. Однако по площади движение может происходить и в прямом направлении. Разберем и этот случай.

На схеме 2 представлена площадь со смешанным движением: из проездов А,

В и Е оно разрешено в прямом направлении, из остальных — вправо по кольцу.

Из первого ряда проезда А автомобиль должен двигаться только прямо. Зона действия знака распространяется на проезды Б и Ж. У пересечения В—Е уже возможны как левый, так и правый повороты.

Знак «Поворот налево запрещен», вывешенный перед площадью на улице В, надо понимать так: в ближайшее пересечение, на которое действует его запрещение — проезд А, — поворачивать нельзя. Однако в проезд З в конце площади левый поворот разрешен: зона действия знака кончилась.

Отдельно следует сказать о знаке «Движение только налево». Его установка перед площадью чрезвычайно редка и может быть вызвана какой-либо особой необходимостью: ремонтные работы, праздничные шествия и т. д. В подобных случаях, увидев знак, водитель обязан свернуть налево в первый же прилегающий проезд.

Кроме того, этот знак может устанавливаться в проезде с односторонним движением в крайнем левом ряду для разворота транспорта в обратном направлении. На нашей схеме этот случай приведен в проезде А.

Остальные встретившиеся на площади знаки не нуждаются в специальных пояснениях.

Какой же из всего сказанного следует сделать вывод? Знаки «Поворот направо запрещен» и «Поворот налево запрещен», установленные перед площадью, распространяют свое ограничение не на всю площадь, а лишь на ближайшие улицы в направлении, указанном на знаке (направо или налево). В другие проезды повороты разрешены.

Знаки «Движение только направо» и «Движение только налево» разрешают выезд на площадь лишь для того, чтобы повернуть в первый же проезд направо или налево в зависимости от характера знака. Таким образом, они прямо противоположны по значению рассмотренным выше запрещающим знакам.

Н. ЮМАШЕВ, госавтоинспектор
Главного управления милиции
Министерства охраны
общественного порядка РСФСР.

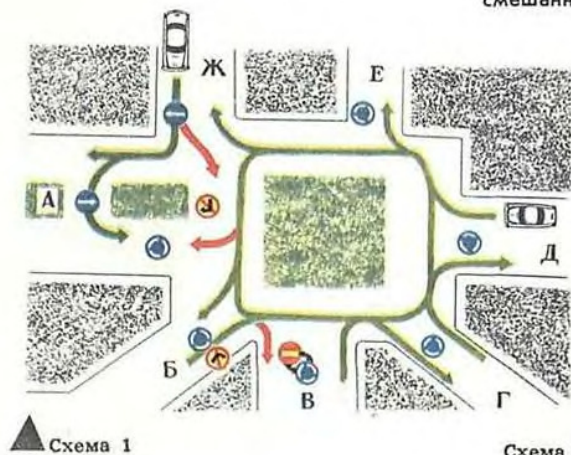


Схема 1

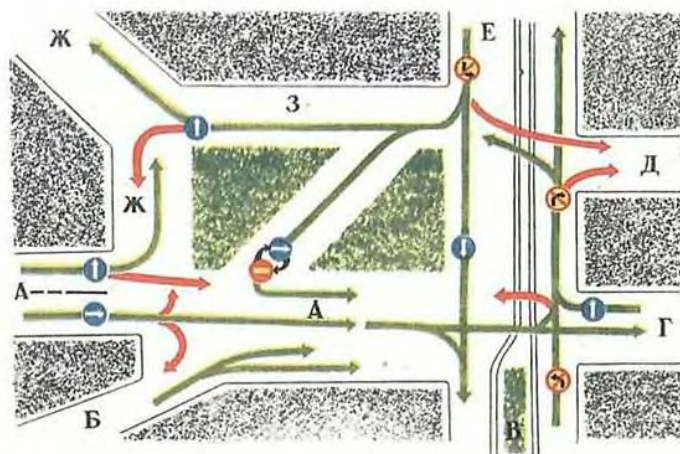


Схема 2

Войны - РАКЕТЧИКИ

Эти автомобили вы не часто встретите на дорогах. Их маршруты лишь иногда пролегают по оживленным магистралям. Но это вовсе не значит, что боевые и специальные машины ракетчиков до поры до времени хранятся в парках, а воины-водители лишь смахивают с них пыль. На спидометрах этих автомобилей в ракетных подразделениях можно прочитать многозначные цифры. И наезжен этот километраж, как правило, в сложных условиях.

Водитель в ракетных войсках — почетная профессия. И хотя он не участвует непосредственно в пуске ракеты, не следит за воздушной обстановкой, его роль в выполнении боевой задачи велика. Совершает ли подразделение маневр, находится ли на месте — водители всегда много дела.

...Глубокой ночью раздался сигнал тревоги. Что он означает — появление в воздушном пространстве реальной цели или очередную проверку боевой готовности? Ракетчики над этим не задумываются. Во всех случаях они обязаны мгновенно собраться у своих боевых мест в полной готовности к немедленным действиям. Ведь воины противовоздушной обороны и в мирное время всегда начеку.

Вместе с другими специалистами, подгоняя на ходу снаряжение, выбегают из казармы водители. Как ни спешит по циферблату минутная стрелка, ей не опередить воинов. Еще далеко до черты, обозначающей время норматива, а в автомобильном парке уже слышен гул двигателей. Значит, водители — на своих местах, готовы к выполнению боевой задачи.

Им сегодня предстоит многокилометровый марш, занятие новой огневой позиции и ведение на ней «боевой» работы. Проходит немного времени. У ворот городка появляется головная машина, за ней — вторая, третья... Бесконечная вереница тягачей, полуприцепов, колесных и гусеничных машин. Все сложное транспортное хозяйство подразделения пришло в движение.

Нелегки обязанности водителей в этой колонне. Одни из них управляют мощными тягачами, другие должны до-

статить в назначенное место передвижные электростанции, питающие током все многочисленные радиотехнические устройства, моторы и осветительные приборы. Третьим поручена перевозка ракет.

Весь этот груз требует большой осторожности. Тонкая радиотехническая аппаратура хоть и приспособлена к транспортировке, но не любит лишней тряски. Не похвалит командир водителя и за лихие повороты при перевозке электростанций. И уж, конечно, не раз предупредит: «Полетче с ракетой! Помните, какой груз везете!»...

А груз этот весьма ответственный. От водителя требуются собранность, осмотрительность, высокое чувство воинского долга.

Пройдет месяц — другой прежде чем военный водитель перестанет ежеминутно оглядываться в заднее окошечко кабины: как там ракета?

Вот за рулем машины, транспортирующей ракету, — рядовой Рубцов. Сосредоточен взгляд воина. Но не чувствуется в его поведении напряженности и нервозности. Уверенно ведет он автомобиль сквозь непроглядную тьму ночи. За этой уверенностью — отличное знание специальности и немалый опыт вождения машин по горным дорогам. Недаром в кармане комсомольца Рубцова удостоверение шофера второго класса.

Где-то далеко позади остались огни военного городка. Асфальтированное шоссе сменилось проселочной дорогой. Впереди едва различима на темном фоне ночного неба горная гряда. Дорога начала петлять между лощин и взгорий.

Все натаужнее гудят двигатели. Но скорость движения не снижается. У тягачей достаточен запас мощности, чтобы преодолеть и не такие подъемы.

Дорога вдруг начинает уходить вниз, в ущелье. Кромешная тьма обступает колонну. Тут бы включить дальний свет, чтобы заранее увидеть препятствия. Но увы! Даже подфарники у автомобилей зашторены светомаскировочными устройствами.

Как ни сложно вести машины по такой дороге, но ни Рубцов, ни другие водители не нарушают установленных дистанций.

И вдруг сигналы: «Стой!», «Глуши моторы!»

Это значит, что командир решил уточнить маршрут или на короткой остановке поставить дополнительную задачу разведке.

Взвизгивают тормоза. Как вкопанные застывают на месте тяжелые поезда, даже если команда застала их на крутом уклоне. Недаром водители всегда так тщательно осматривают и регулируют ходовую часть. Едешь в горы — будь готов к любым испытаниям.

Снова сигнал к движению. Взревев моторами, колонна вновь движется вперед и вскоре, оставив позади извилистое ущелье, выходит в долину, зажатую со всех сторон горами. Это и есть назначенный ракетчикам район новой огневой позиции. Они прибыли сюда раньше времени, определенного старшим начальником.

Как нужно оно для ракетчиков! Досрочно прибыли, значит, раньше изготовятся к бою! Вот почему командир во время разбора учения объявил благодарность водителям. Ни один из них не отстал. Вся техника доставлена в полном порядке. Хвалили он воинов-шоферов и за помощь, оказанную огневым расчетам. Водители вместе с товарищами-огневиками, как только прибыли на место, взялись за подготовку пусковых установок к бою. В том, что ракеты успешно разили воздушные цели, немалая заслуга и автомобилистов.

Учение, о котором мы здесь рассказывали, проходило в одном из южных районов нашей страны. А в то же время на севере подобные занятия проводило другое подразделение ракетчиков. И здесь совсем в других, не менее сложных условиях, вместе со своими товарищами трудились водители.

Приказ на марш поступил рано утром. А ночью прошел сильный ливень. Дороги повсюду размокли. Но разведчики трудностей когда-нибудь останавливают воинов!

Особенно сложным был участок после переправы через реку. Место здесь болотистое, и в сухую погоду не всякий решится повести машину по топкой торфяной жиже. А после дождя и подавно. Однако колонна ракетчиков уверенно двинулась вперед. Особенно отличились на этом занятии рядовые Новиков и Муравьев. Умело маневрируя, они благополучно провели свои поезда через труднопроходимый участок. Их примеру последовали все шоферы.

Колонна вовремя прибыла к месту назначения. Боевая техника была доставлена на позицию в полном порядке.

Так трудятся воины-водители ракетных подразделений. По горным дорогам и по бездорожью нередко пролегал их путь на учениях и занятиях. Замечательная отечественная автомобильная техника не подводит. В умелых руках машины действуют безотказно.

...Когда в автохозяйство приходит уволившийся в запас воин-водитель, смело доверьте ему самые ответственные рейсы, самые сложные специальные машины: такой не подведет!

Е. ТУРОВ.

Вот она, мощная советская ракетная техника!

Фото А. Пахомова.





ГЛАВНЫЙ ИТОГ — МАССОВОСТЬ

Первенство ДОСААФ по водно-моторному спорту

С каждым годом растет популярность водно-моторного спорта в организациях патристического Общества. Новое доказательство тому — личное командное первенство ДОСААФ СССР, проведенное в Даугавпилсе. За победу боролись команды двенадцати союзных республик, Москвы и Ленинграда. На старт вышли 142 сильнейших гонщика Общества (104 судна), в том числе 17 мастеров спорта и 102 перворазрядника. Это — цвет нашего водно-моторного спорта, те, кто прошел серьезный отбор, «проверку боем» на предшествующих всесоюзному первенству соревнованиях в первичных организациях, городах, районах и, наконец, республиках, — 142 из 10 тысяч!

Таким образом, первый итог всесоюзных состязаний (восьмых по счету) — массовость, которая свидетельствует о том, что водно-моторный спорт приобретает широкий размах.

Второй итог — появление на спортивной арене способной молодежи. Наряду с известными уже мастерами спорта Г. Горбачевым, В. Петрухиным, А. Кипиным, Е. Шипиновым, И. Машаком в первенстве Союза участвовали недавно выдвинувшиеся молодые гонщики А. Ваде-

иша (Ленинград), М. Приеде (Латвия), А. Раудва (Эстония), Е. Петюкевич и В. Слинков (РСФСР). На республиканских соревнованиях высокие результаты показали молодые спортсмены В. Жуков (УССР), А. Екимов (Ленинград), Н. Гладков (Молдавия), а В. Дьяченко завоевал звание чемпиона Украинской ССР. Все соревнования, проведенные в союзных республиках, ознаменовались ростом скоростей и установлением новых высших достижений.

Особенно показательно в этом отношении первенство ДОСААФ Российской Федерации. В нем приняло участие 46 сильнейших гонщиков из Краснодара, Казани, Воронежа, Тулы, Саратова, Чебоксар, Куйбышева, Омска, Каменск-Уральска, Ярославля. Соревнования — гонки на 1 и 10 км — проводились в Казани на озере Кабан. Здесь успешно выступили спортсмены на судах с самодельными моторами и корпусами (Краснодар, Казань, Воронеж, Тула). Так, в классе глиссеров с большим преимуществом победил В. Слинков (Воронеж) на дюралюминиевом глиссере «Мечта» собственной конструкции и постройки.

На всероссийских соревнованиях показаны результаты, превышающие офи-

циальные рекорды СССР. На скутере дистанцию 1 км краснодарец Е. Петюкевич прошел со средней скоростью 85,005 км/час (прежний рекорд 82,802, установленный в 1961 году, принадлежал мастеру спорта Г. Жировой). Стартовавший вслед за ним туляк А. Комаров также превысил старый рекорд — 84,507 км/час. Вторым рекордсменом стал В. Слинков, показавший на глиссере очень высокий результат — 94,488 км/час. Это более чем на 9,5 км выше рекорда мастера спорта Э. Индрицана.

Итоги всероссийских соревнований говорят о том, что в большинстве областных и краевых организаций ДОСААФ водно-моторный спорт завоевал прочные позиции. В первую шеренгу наряду с испытанными в спортивных «боях» казанцами и туляками выходят молодые, полные сил и задора краснодарцы, воронежцы, омичи, саратовцы. Примечательно, что среди призеров первенства оказались братья Александр и Алексей Щегольские (класс мотолодок) из Омска — города, где водно-моторный спорт развивается всего два года.

В программу Всесоюзных лично-командных соревнований на первенство ДОСААФ входили гонки скутеров класса СИ-175, СА-250 и мотолодок МА-250 на дистанции 10 км и 2×10 км (в общекомандном зачете эти две гонки оценивались как серия 3×10 км), а также гонки глиссеров ГА-250 и катеров К-02 на 50 километров.

Соревнования имели некоторые особенности по сравнению с предыдущими. Одна из них заключалась в том, что на этот раз не проводилась «километровка». Практика показала, что на такой короткой дистанции невозможно выявить мастерство гонщиков и оценить подготовку материальной части. Другая особенность — введение гандикапа: скорость, показанная гонщиком на моторе иностранной марки, снижалась на 15 процентов. Можно, конечно, спорить по поводу целесообразности введения именно такого коэффициента, но во всяком случае данная система зачета несколько уравнивает шансы команд, а главное — стимулирует и поощряет гонщиков, выступающих на судах с отечественными и самодельными моторами. И еще одна особенность: впервые на первенстве ДОСААФ были включены в командный зачет глиссеры ГА-250 и в личный зачет — катера К-02.

С первых же стартов развернулась острая борьба между командами Ленинграда, Эстонии, Латвии и Армении. Погода явно не благоприятствовала соревнованиям — дул порывистый холодный ветер, нагонявший большую волну, непрерывно лил дождь.

В гонках скутеров СИ-175 первое место заняла дружная команда Ленинграда, за ней были команды Эстонии и Латвии. В этом классе судов принимали участие 36 скутеристов, но все три заезда закончили только двое — ленинградец А. Вадеиша с результатом 136,482 км/час и эстонская спортсменка, чемпион СССР 1961 года среди женщин М. Каазик. Ее результат — 135,844 км/час. В этом классе успешно выдержали экзамен новые гоночные моторы «Ураган-175», подготавливаемые к серийному выпуску на Киевском заводе. В гонке на 10 км, где стартовало 18 судов, победили спортсмены, выступавшие на скутерах с этим мотором: в первом заезде — А. Галстян

(Армения), во втором — И. Крючков (Центральный морской клуб).

Неудачно для многих участников сложился ход гонки в серии 2×10 км. Из 38 стартовавших лишь 14 претендовали на призовые места, остальные из-за непогоды не сумели пройти ни одной дистанции. Спортсмены Молдавии, Узбекистана, Казахстана и Белоруссии не принесли своим командам в этом классе судов ни одного очка. Это лишний раз убеждает в том, что при подготовке к соревнованиям нужно рассчитывать не на идеальные условия, а на возможные осложнения и трудности, возникающие в ходе гонки.

Среди тех, кого подвел мотор, был опытный гонщик мастер спорта Б. Никитенко (Москва). Четыре круга лидировал он в третьей гонке, но за 150 метров до финиша отказал двигатель. И здесь спортсмен проявил настоящее мужество. Не раздумывая, он бросился в воду и вплавь привел скутер к финишу до истечения контрольного времени. Команда получила зачетные очки.

Образцом товарищества может служить поступок В. Жукова (Украина) и М. Гусева (Армения), которые, поступившись собственным успехом, сошли с дистанции, чтобы оказать помощь гонщикам из Армении и Латвии, суда которых перевернулись.

В гонках скутеров СА-250 приняло участие 28 спортсменов. Абсолютное большинство их имело на «вооружении» отечественные моторы «Москва», поэтому результаты были стабильными. В командных соревнованиях лучший результат показала команда Эстонии, за ней — ленинградцы и украинцы. В личном зачете места распределились следующим образом: А. Раудва (Эстония), И. Суходольский (Ленинград), А. Машарин (Украина). Результат победителя — 154,880 км/час. Все три дистанции в этом классе судов смогли пройти лишь восемь гонщиков.

Очень острая борьба разгорелась в гонках мотолодок МА-250. Здесь успех в значительной мере зависел от мастерства экипажей. На всех трех 10-километровых дистанциях борьба шла в основном между эстонцами Ю. Вакман и Ю. Лиль и двумя супружескими парами латышам — Л. Озолинш и Д. Озолина и представителями РСФСР А. Кузнеценко и И. Кузнеценко. Победили гонщики Эстонии (126,792 км/час).

«Узким местом» у водномоторников ДОСААФ пока является класс глассеров. Хотя в первенстве участвовало 13 судов, дистанцию 50 км закончили лишь три.

С восхищением наблюдали зрители и участники за В. Слинковым, который, пройдя менее половины дистанции, оторвался уже на 8 км от своих соперников. Все ждали рекорда, но случилось непредвиденное: на 11-м круге от вибрации лопнул бензопровод. Над глассером взвился столб пламени. Правда, Слинков погасил пожар огнетушителем, но гонку продолжить не смог.

В этом классе судов первое место занял призер первенства СССР 1961 года мастер спорта Е. Крашенников (Ленинград) с результатом 55,411 км/час; за ним следуют В. Войновский (Латвия) — 47,306 и М. Мамалашвили (Армения) — 37,854 км/час.

В VIII Всесоюзном первенстве дебютировал целый класс судов — катаера К-02. Среди семи экипажей лучшую скорость показали Н. Труфанов и Н. Фомин-

Вольский (Центральный морской клуб) — 45,227 км/час, выступавшие вне конкурса. За ними были А. Серов и К. Винников (Москва) — 43,690 и Л. Бунятян и М. Геворкян (Армения) — 37,656 км/час.

Последний день соревнований был посвящен заездам на установление рекордов. В. Слинков на глассере «Мечта», восстановленном через сутки после пожара, показал на 1 км скорость 98,901 км/час, побив рекорд, установленный им же за 10 дней до этого в Казани; а спортсмен И. Богданов на скутере СС-500 развил скорость 105,882 км/час, превысив исходный норматив для регистрации рекорда СССР, установленный в 1961 году (100 км/час). Таким образом, досафовцы внесли еще две поправки в таблицу высших достижений.

Общее первое место в командном зачете и переходящий приз завоевала хорошо подготовленная команда Эстонии, на второе место вышли спортсмены Армении, третье досталось ленинградцам.

Отрадно отметить значительный рост спортивно-технических результатов водномоторников Прибалтики и Армении. Чемпион ДОСААФ 1962 года — команда Эстонии в прошлом году была лишь десятой. Но ее победу в этом году никто не воспринял как случайность: спортсмены по-настоящему потрудились, готовясь к ответственной встрече. Сплоченная команда Армении вновь подтвердила, что является одной из сильнейших в Обществе. Очень стабильно выступает команда Ленинграда — в течение нескольких лет она входит в первую тройку. Заметно улучшилась работа в водномоторных секциях Азербайджана, Белоруссии и Грузии.

Ниже своих возможностей выступили спортсмены Российской Федерации, Молдавии, Узбекистана и Казахстана. Но самой серьезной критики заслуживают москвичи и украинцы, которые плохо подготовились к первенству. Тренерам и руководителям этих команд следует тщательно разобраться, в чем причина резкого падения спортивных результатов коллективов, считавшихся сильнейшими в Обществе. Наверно, не случайно команда Украины, занявшая в 1960 году 1-е место, а в 1961 году — 3-е, сейчас откатилась на 8-е, а москвичи оказались еще дальше — на 12-м! Пусть их печальный опыт послужит уроком всем. Успех не приходит сам собой.

Итак, VIII водно-моторное первенство ДОСААФ завершено. Что же нужно сделать, чтобы этот увлекательный вид спорта получил еще большее развитие в организациях Общества?

Мы считаем, что необходимо закрепить за каждой командой опытных тренеров, расширить состав участников, включив в них способную молодежь, и обеспечить спортсменов современными моторами и корпусами. Надо в то же время всячески поддерживать и поощрять инициативу в самостоятельном строительстве моторов и спортивных судов. Будет полезно чаще проводить соревнования в разных метеорологических условиях. А главное — нужно создавать новые секции водно-моторного спорта при первичных организациях ДОСААФ, помочь им, чтобы ряды спортсменов-водномоторников все время росли и пополнялись молодыми силами.

Н. СКВОРЦОВ,
зам. главного судьи соревнований.

СТРАНИЧКА Водномоторника

На зарубежных
трассах

НА ОЗЕРЕ ПАНЧАРЕВО

В Софии одновременно проходили два крупных соревнования: X первенство Народной Республики Болгарии по водно-моторному спорту и международные соревнования скутеристов ряда стран. В них приняли участие команды оборонных обществ СССР, Польши, Болгарии (две) и команда Всеобщего союза моторных видов спорта ГДР.

В международных соревнованиях командное и личное первенства разыгрывались в серии из двух гонок по восемь километров. В состав каждой команды входило по два гонщика, стартовавших на скутерах класса СА-250. Кроме того, в гонках участвовало четыре «личника» — спортсмены Болгарии.

В составах команд были заявлены сильнейшие гонщики: неоднократные чемпионы Польши и рекордсмены Европы Станислав Мазнер и Эдмунд Гутенс, чемпионы и рекордсмены Болгарии Иван Манолов, Николай Миланов, Лазар Иончев и Ованес Такворян, неоднократные чемпионы и рекордсмены Европы немецкие гонщики Ганс Шульц и Эрик Кубе. За команду ДОСААФ выступали мастера спорта Е. Шипинов и И. Крючков.

Соревнования проводились по международным правилам, предусматривающим зачет по очковой системе. Дистанция была очень сложной и напоминала по форме усеченную пирамиду.

Советские и болгарские спортсмены стартовали на корпусах немецкого производства выпуска 1961 года с моторами «Кёниг-250». Польские спортсмены выступали на отечественных скутерах «Свифт» с моторами «ГАД-250». В распоряжении немецких гонщиков были экспериментальные образцы гоночных «Кёнигов» и «Циммерманов».

Борьба и в первом, и во втором заезде была очень упорной и закончилась победой гонщиков немецкой команды. Они стали победителями и в личном, и в командном зачете. Большого успеха добились и наши водномоторники. Команда ДОСААФ заняла второе место среди всех коллективов и первое — среди команд оборонных обществ. В личном зачете победителем стал Г. Шульц. Последующие места заняли Э. Кубе, Е. Шипинов и И. Крючков.

Успешные старты советских скутеристов на озере Панчарево говорят о том, что наши спортсмены приобретают необходимый опыт для выступления в ответственных международных соревнованиях.

Н. НИКОЛАЕВ.



Помещенные здесь снимки с «Татранского рейда» дают представление о том, как выглядят участки «классической езды».

«ТАТРАНСКИЙ РЕЙД»

Международные многодневные соревнования в Польше

После длительного перерыва советские мотоциклисты снова приняли участие в популярнейшем международном многодневном соревновании — «Татранском рейде». В этом году он проводился в двадцатый раз.

Международное значение «Татранского рейда», возрожденного в свободной Польше, непрерывно росло, особенно после 1955 года, когда был учрежден «Большой приз Татр», который разыгрывают национальные команды в составе 5 гонщиков на мотоциклах трех классов. Кроме главного приза, клубные команды оспаривают международный приз имени инженера Соколовского — инициатора «Татранского рейда», а заводские — приз заводской марки.

Юбилейный «Татранский рейд» собрал очень сильный состав. В национальных командах Англии, ГДР, Польши, Чехословакии, Швеции мы увидели лучших гонщиков этих стран — участников многих шестидневных соревнований ФИМ, их победителей и призеров.

За команду СССР выступали опытные гонщики ДОСААФ — В. Адоян, А. Руденко и В. Семин на чехословацких мотоциклах ЧЗ-175, А. Егоров (ИЖ-250) и С. Ястребов (ИЖ-350). В личном зачете стартовал Б. Мальчиков (ИЖ-350, «Труд»).

Четыре наших спортсмена завершили дорожные испытания без штрафных очков и получили золотые медали. Однако главная надежда команды — опытные В. Адоян и В. Семин выступили очень плохо и сошли с дистанции из-за неисправностей своих машин. В результате команда оказалась на последнем, шестом месте. Неудачу наших гонщиков никак нельзя объяснить ни случайностью, ни конструктивными недостатками машин. Ведь если бы Адоян и Семин закончили соревнования, наша команда все равно не могла рассчитывать на место выше пятого.

Класс спортсменов, выступающих в многодневных гонках, сейчас поднялся, и успех решают уже не основные дорожные испытания (их завершает, как правило, подавляющее большинство участников), а дополнительные соревнования. А в них-то мы выступаем далеко не блестяще. Об этом говорят результаты нашей сборной на шестидневных соревнованиях ФИМ в Австрии (1960 г.) и Англии (1961 г.), где по сумме положительных очков, набранных в таких дополнительных состязаниях, как «разгон — торможение», скоростной подъем и кросс, со-

ветские гонщики значительно уступали победителям — спортсменам ЧССР, австрийцам и другим.

Еще хуже обстояли наши дела на «Татранском рейде». Здесь, в отличие от других многодневок, существует только один вид дополнительных соревнований — испытание на мастерство езды или, как его еще называют, «классическая езда». И выступления в дополнительных соревнованиях оцениваются не положительными, а штрафными очками. Участки «классической езды» представляют собой чаще всего русла высохших рек, идущие то под уклон, то в гору. Задача гонщиков заключается в том, чтобы преодолеть их, не касаясь ногами земли. Задача эта не из легких, если учесть, что участки обильно покрыты крупными камнями, выступающими корнями деревьев. Нужны большая натренированность, высоко развитое чувство равновесия, чтобы провести машину, не сбрасывая ног с подножек, по этим многочисленным препятствиям. Наши гонщики не смогли справиться с такой задачей. Все они получили много штрафных очков и заняли последние места в своих классах.

За три дня им предстояло преодолеть около 20 участков «классической езды» длиной до 300 метров, причем каждый из них был разбит на «подучастки» (от 30 до 150 метров), на которых судьи фиксировали нарушения правил. Если спортсмен касался ногой земли один раз, ему начислялось одно штрафное очко, два раза — 3 очка. Если он дотрагивался до земли двумя ногами или одной, но более двух раз — ему записывали 5 очков. И так на каждом «подучастке».

Чтобы судить об уровне подготовки наших спортсменов к этому соревнованию, приведем несколько цифр.

Абсолютный победитель «Татранского рейда» в личном зачете англичанин Д. Харрис набрал 3 штрафных очка, его товарищ по команде Р. Пеплов, занявший второе место, — 8, а польский спортсмен Я. Щербакевич (третье место) — 12. Вся команда Польской Народной Республики, выигравшая «Большой приз Татр», имела 177 штрафных очков, меньше, чем мастер спорта А. Егоров, получивший 179 очков. У А. Руденко их было 150, у Б. Мальчикова — 120 и у С. Ястребова — 117.

Мы далеки от того, чтобы винить в проигрыше только спортсменов. Мастерство вождения, столь нужное и кроссменам, и просто мотоциклистам, должно вырабатываться с первых шагов мотоциклиста и мотоспортсмена. Оно не дает-

ся «натаскиванием» за несколько тренировок.

За рубежом — в Польше, Чехословакии, Финляндии, Англии, Франции — очень распространены всевозможные соревнования типа «классической езды». В них участвуют тысячи рядовых мотоциклистов и спортсменов. Проводятся многочисленные первенства (в том числе и юношеские) на специально созданных трассах.

Думается, этот опыт нужно перенять и нам, причем как можно скорее. Не трудно себе представить, какие большие перспективы сулит это нашему мотоспорту. Мы часто думаем над тем, как вовлечь в занятия спортом многочисленных владельцев мотоциклов и мотороллеров. Соревнования типа «классической езды» (они были подробно описаны в № 5 «За рулем» за 1961 г. в статье «Мотоциклетное многоборье») открывают путь в мотоспорт массе мотоциклистов. Они предельно просты в смысле организации и судейства. Подыскать участок для таких соревнований или даже соорудить его своими силами можно в каждом населенном пункте. И, что особенно важно, участие в таких соревнованиях не угрожает поломкой мотоциклов.

«Классическая езда» должна войти в программу многодневков и однодневков, которые проводятся у нас. Поэтому следует взяться за развитие нового вида мотоциклетных соревнований и сделать так, чтобы в будущем сезоне они нашли место в спортивном календаре каждого автомотоклуба, каждой секции и команды. Для этого, конечно, потребуются немалые усилия Федерации мотоспорта СССР, местных федераций и секций, всего нашего общественного актива.

И последнее: очевидно надо более четко определить круг международных многодневных соревнований, в которых постоянно будут принимать участие советские спортсмены.

Выступление наших гонщиков в «Татранском рейде» было бы более успешным, если бы они стартовали в нем ежегодно. Тогда мы смогли бы учесть и особенности дополнительных соревнований (в таком виде, как сейчас, они проводятся недавно), и то, что на тяжелых «Ижах» очень трудно пройти участки «классической езды». Ведь одно колесо мотоцикла ИЖ-250, на котором стартовал А. Егоров, весит 21 килограмм, в то время как вес некоторых машин этого класса (лучших зарубежных марок) не превышает 80—85 кг. Не случайно подавляющее большинство участников рейда стартовало на легких машинах классов 125, 175 и 250 см³. Даже англичане, известные своей приверженностью к большой кубатуре, не включили в состав национальной сборной машин выше класса 250 см³.

Лучше всех подготовились к юбилейному соревнованию хозяева трассы — польские гонщики. Пройдя «на нулях» все три этапа общей протяженностью 713 км, они стали обладателями главного приза. Без штрафных дорожных испытаний выдержали сборные Чехословакии, ГДР и Швеции, но они имели больше штрафных очков в дополнительных соревнованиях. Международный клубный и заводской призы завоевали гонщики Чехословакии.

П. РАЗЖИВИН,
тренер по мотоспорту.

Упущенная победа

Традиционные международные шосейно-кольцевые мотогонки «Большой Приз», проведенные в Будапеште, были самыми крупными по сравнению со всеми предыдущими. 82 сильнейших спортсмена представляли спортивные флаги 14 государств. Среди участников были такие известные гонщики, как Ф. Срн, П. Славичек, К. Боер (ЧССР), Х. Фишер и В. Музиоль (ГДР), Г. Милани (Италия) и др.

В составе команды Советского Союза были заслуженные мастера спорта Н. Севостьянов и В. Пылаев и мастер спорта Э. Кийса, выступавшие на мотоциклах конструкции ЦКЭБ мотоцикlostроения.

Соревнования проводились на трассе «Нэплигете» длиной 3,2 км. Эта трасса, принеся так много неприятностей гостям, была единодушно признана «коварной». Она представляет собой короткую кривую с множеством поворотов и только одной стартовой прямой. Профиль трассы на многих участках кольца резко выпуклый посередине и не позволяет на большой скорости проходить повороты по внешнему радиусу.

День тренировок для наших спортсменов явился многообещающим. Н. Севостьянов в заезде мотоциклов класса 250 см³ показал лучший результат. Смелое преодоление самых трудных участков трассы, отличная скорость на прямой выдвинули его в ряд основных претендентов на победу. Уверенно провели тренировочные заезды В. Пылаев и Э. Кийса.

И вот наступил день соревнований. Последние предстартовые минуты. Оживление, царившее на трибунах и у стартовой линии, сменяется томительным ожиданием.

Но вот судья взмахнул трехцветным флажком — дан старт мотоциклам класса 250 см³. Наше внимание приковано к мотоциклам под номерами 29 и 27. Хорошо взял старт Пылаев, немного задержался Севостьянов. Около восьми гонщиков уже развили довольно высокую скорость, когда заработал мотор его мотоцикла. Это в какой-то степени и предредило исход борьбы. Пытаясь «достать» лидеров, он резко входит в правый поворот и... мотоцикл на бок. Сломана подножка, соскочила цепь — непредвиденный финал!

А борьба на трассе продолжается. В первой пятёрке круг за кругом идут Л. Сабо-второй, Г. Милани, Ф. Срн, П. Славичек и В. Пылаев. Вот советский спортсмен обходит Славичека и идет четвертым. Но за восемь кругов до конца гонки из-за перебоев в работе двигателя скорость мотоцикла резко снижается и он финиширует восьмым. Первым закончил дистанцию Л. Сабо-второй, одну секунду ему проиграл Г. Милани, и на третьем месте был чехословацкий гонщик Ф. Срн.

В заездах на мотоциклах 125 см³ и 500 см³ наши спортсмены не участвова-

ли. В обоих классах первыми на финише были хозяева трассы Л. Сабо-второй и Г. Куруч.

На мотоциклах класса 350 см³ от нашей команды стартуют Н. Севостьянов и Э. Кийса. Но теперь Севостьянов проходит дистанцию осторожнее. Первый круг заканчивает одиннадцатым. Вот он перемещается на шестое место, а затем... опять досадный промах: «проскочил» поворот — потеряны драгоценные секунды. К концу дистанции (80 километров) Севостьянову все же удается обогнать Хенека, Канаса, Черкути. Он финишировал четвертым. Первые три места заняли соответственно Милани, Рихтер и Куруч.

Не повезло и второму нашему гонщику — Э. Кийсе. Удачно стартовав, он несколько кругов прошел в группе лидеров, но неисправность двигателя заставила его вернуться в закрытый парк.

Каков же главный итог соревнований? Они послужили хорошим уроком для наших спортсменов и еще раз доказали, что высокое спортивное мастерство — это сочетание отличного знания техники, смелости, воли и точного расчета. Упущенная победа, особенно в классе машин 250 см³, является прежде всего результатом излишней горячности.

Нашим гонщикам необходимо более серьезно тренироваться, а организаторам подбирать для соревнований в шосейно-кольцевых гонках самые разнообразные трассы, близкие к международным.

Вместе с тем выступления советских спортсменов в международных гонках еще раз показали, что отечественные гоночные мотоциклы не уступают иностранным образцам, а наши гонщики могут успешно бороться за призовые места с сильнейшими спортсменами мира.

А. ХОХЛАЧЕВ.



Новости ЗАРУБЕЖНОЙ техники

АВТОМОБИЛЬ ДАФ С УСИЛЕННЫМ ДВИГАТЕЛЕМ

Как сообщалось в журнале «За рулем» (№№ 6 и 9 за 1958 год), в Голландии освоен выпуск микролитражных автомобилей ДАФ-600 с автоматической передачей, так называемым вариоматиком. Передача крутящего момента осуществляется здесь при помощи клиноременной передачи, соответствующих центробежных регуляторов и сцепления в зависимости от разрежения во впускном коллекторе. Эта конструкция является до сих пор единственной малолитражной машиной с автоматической передачей, поскольку известно, что для осуществления подобной передачи требуется определенный запас мощности двигателя. Действительно, опыт показал, что по динамике разгона автомобиль ДАФ-600 значительно уступает другим автомобилям с таким же рабочим объемом двигателя. Это нетрудно понять, если учесть, что вариоматик должен быть отрегулирован на средние режимы мощности и крутящего момента двигателя во избежание его чрезмерного износа.

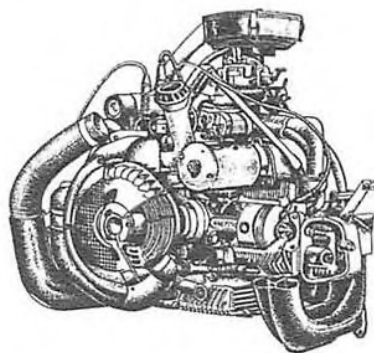
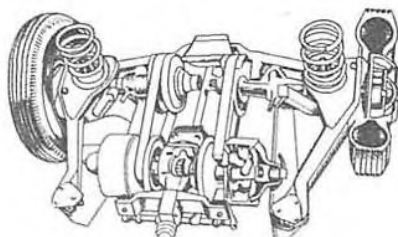
Новые сообщения из Голландии говорят о том, что конструкторы вариоматика не отказались от своей идеи и ищут ее решение в выборе оптимальной мощности двигателя. Так, на новую модель автомобиля ДАФ в 1962 году устанавливается двигатель с рабочим объемом 750 см³, развивающий мощность 26 л. с., то есть на 7 л. с. более высокую, чем старый 600-кубовый двигатель. Эксплуатационные испытания показали, что такого увеличения мощности оказалось вполне достаточно для обеспечения вполне удовлетворительной динамики малолитражного автомобиля с автоматической передачей.

Двухцилиндровый, четырехтактный двигатель ДАФ-750 выполнен с противоположенными поршнями (тип «боксер»). Характерной чертой его конструкции является выраженная короткоходность: диаметр цилиндров — 85,5 мм, ход поршня — 65 мм. Цилиндры выполнены из серого чугуна, головки их алюминиевые, с запрессованными гнездами клапанов, изготовленными из специального сплава. Впускные и выпускные клапаны поворачиваются при каждом ходе поршня в своих бронзовых направляющих гильзах, благодаря чему исключается пригорание клапанных тарелок.

Для улучшения охлаждения цилиндры и головки цилиндров снабжены облицовкой из листового железа, обеспечивающей интенсивно направленный поток воздуха от маховичного вентилятора. Насажено спереди на коленчатый вал колесо вентилятора снабжено с обеих сторон лопатками аэродинамической формы и работает бесшумно на всем диапазоне оборотов. Охлаждающий воздух засасывается сзади прямо в вентилятор; у обратной стороны колеса расположен кольцеобразный концентрический масляный радиатор, выступающий, таким образом, в центре воздушного потока; этим обеспечивается равномерное охлаждение обоих цилиндров, чему способствуют также и установленные несколько далее в воздушном потоке направляющие пластины.

Максимальный крутящий момент двигателя равен 5,8 кгм при 2800 об/мин. Он передается на трансмиссию через полностью автоматизированную коробку передач (вариоматик), в которой изменен диапазон передаточных чисел, составляющий в новой модели от 16,4:1 до 3,9:1.

Задний мост автомобиля ДАФ с вариоматиком.



Новый двигатель автомобиля ДАФ.

Вакуумная регулировка автоматической передачи осуществляется теперь с помощью введенного в конструкцию дополнительного резервуара, благодаря которому значительно облегчается автоматический выбор нужных передаточных отношений. Необходимое разрежение определяется, следовательно, уже не только положением педали газа, то есть разрежением во впускных коллекторах, но также и запасом вакуума в дополнительном резервуаре, снабженном возвратным клапаном. Этим достигается то, что при равномерном сопротивлении качению вариоматик уже больше не дает обратного включения, когда педаль газа нажимается медленно, а выбирает всегда несколько повышенную передачу, благодаря чему автомобиль приобретает ускорение при постепенном возрастании мощности и числа оборотов.

Другим преимуществом нового вакуумного регулятора является возможность внезапно и сильно ускорить автомобиль при всякой скорости, если педаль акселератора полностью отжата до пола. Водитель может, таким образом, пользоваться только педалью газа, добившись сильного ускорения при максимальном числе оборотов или нормального экономичного ускорения при постепенном возрастании оборотов.

Чувствительность вариоматика к изменениям сопротивления качению сохраняется в тех же пределах, как и раньше, и обеспечивает благоприятный выбор передаточных отношений при любых числах оборотов и нагрузке двигателя.

Благодаря установке нового двигателя и другим, описанным выше конструктивным изменениям, максимальная скорость автомобиля ДАФ повысилась с 98 до 105 км/час, а динамика разгона улучшилась почти вдвое. Так, для разгона с места до 80 км/час автомобилю ДАФ-750 требуется всего лишь 20 секунд, в то время как у ДАФ-600 время разгона на той же дистанции превышало 35 секунд. Автомобиль преодолевает подъемы до 30 процентов. Расход топлива сохраняется в прежних пределах — от 6 до 7,5 литров на 100 км пробега.

НОВЫЙ ГЛУШИТЕЛЬ

Наметившаяся за последние годы в зарубежном автомобилестроении тенденция к уменьшению клиренса (просвета между нижней точкой автомобиля и дорогой) сделала актуальной проблему размещения глушителей. Наряду с этим определенную роль играют также и соображения, связанные с влиянием атмосферных условий на состояние глушителя, который является одним из наименее износостойких элементов автомобиля. Новейшие исследования показали к тому же, что явления коррозии обуславливаются не только влиянием внешней среды, но в еще большей мере термическими напряжениями, способствующими скоплению в элементах глушителя кислот и остатков воды.

Шум выхлопа представляет собой с точки зрения акустики пульсирующий поток звуковых волн переменной силы. Существуют в основном два действенных метода глушения этого шума — либо путем отвода энергии и захвата газов, либо посредством устройства различных акустических сопротивлений. Последний метод, в частности, и использован одной из американских фирм, разработавшей новую систему глушения шумов выхлопа, которая устраняет ряд недостатков,

«ДЕЛЬФИН». 1962

Народное предприятие Людвигсфельде (ГДР) модернизировало выпускаемый им в течение ряда лет двигатель «РМ-175 Дельфин» для скутеров класса С1.

В новой модели 1962 года существенно изменению подверглась силовая часть двигателя и полностью изменена конструкция цилиндра.

При прежней размерности (диаметр — 60,5 мм, ход поршня — 60,5 мм) цилиндр имеет трехканальную продувку вместо двухканальной возвратнопотевой. Два боковых продувочных канала выполняют основные функции при очистке цилиндра от продуктов сгорания. Третий, дополнительный короткий канал способствует улучшению продувки, а также повышает надежность работы поршня, удаляя перегретую смесь из-под днища поршня. Проходное сечение основных продувочных каналов увеличено, улучшена их конфигурация. Вместо двух выпускных каналов сделан один с узкой перемычкой в окне для предотвращения западания и поломки поршневого кольца. Соответственно изменена и конструкция мегафона, который выполнен в виде одной трубы.

Фазы продувки и выпуска очень широкие: высота продувочных окон равна 16 мм, выпускного окна — 27 мм.

Поршневая группа также существенно изменена. Поршень имеет всего лишь одно стальное кольцо (высота его 1 мм) вместо двух в более ранних моделях. Ухудшения компрессии вследствие этого не происходит, так как двигатель работает на высоких оборотах. Благодаря использованию нового алюминиевого сплава повышена твердость поршня, в результате чего исключена опасность прихвата поршневого кольца.

Подвергся модернизации и коленчатый вал двигателя: верхняя цапфа его усилена, шатун облегчен и выполнен в виде двутаврового сечения, а не овального, как в первых моделях.

Значительные изменения внесены в конструкцию золотникового устройства. Крышка золотника имеет большую высоту, благодаря чему достигнута плавная форма выпускного канала и его сечение увеличено до 32 мм. Вращающийся золотник выполнен из листовой пружинной стали толщиной 0,5 мм.

На двигателе установлен новый карбюратор большего размера (диаметр диффузора — 30 мм), отрегулированный для работы на бензине.

Модернизации подверглась подводящая часть двигателя, прежде всего за счет улучшения конструкции крепления к дейдвудной трубе.

На подводящей части установлен гребной винт полупогруженного типа левого вращения с увеличенным по высоте пером.

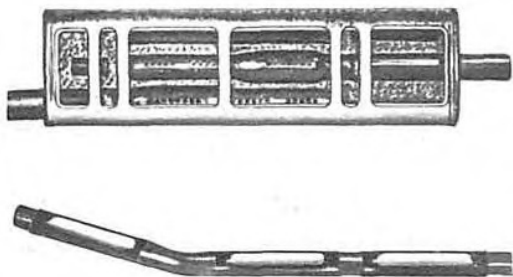
свойственных применявшимся до сих пор глушителям горшочкового типа.

Новый глушитель, получивший наименование «арвиод», не представляет собой единого целого, а как бы распределен по всей длине выпускной трубы в виде нескольких элементов. Специально подобранные цилиндрические тела со сферическими окончаниями располагаются внутри выпускной трубы на верхней части ее внутренней стенки и выполняют функции резонаторов. Диаметр выпускной трубы с этой целью несколько увеличен, но зато отпала необходимость в самом горшке глушителя. Звуковые волны от двигателя, доходя до резонаторов, приводят их в возбуждение, в результате чего последние создают собственные звуковые волны, пульсирующие в направлении, противоположном первоначальному потоку выходящих газов. Благодаря креплению резонаторов на верхней части внутренней стенки выпускной трубы, которая к тому же имеет гладкую поверхность и покрыта специальным защитным слоем, продукты сгорания, могущие вызвать коррозию, беспрепятственно проходят сквозь всю систему, не оседая в трубе и не имея, таким образом, возможности начать свою разрушительную работу,

как это происходит в обычных глушителях. Другим преимуществом новой системы является то, что она в состоянии поглощать гораздо больше звуковой энергии, чем обычные глушители. Достаточно сказать, что «арвинод» с рабочим объемом в 3000 см³ обеспечивает глушение шумов с той же эффективностью, как обычный глушитель объемом 9830 см³.

Хотя новая система отличается значительно меньшими рабочими объемами, она не требует размещения поглощающих звуковую энергию элементов в определенном месте. Их можно размещать в произвольном порядке, подбирая каждый раз наиболее эффективное для данного глушителя сочетание. Важно также, что в разных местах трубы создаются различные температурные условия, благодаря чему постоянно изменяется частота звуковых колебаний. Расположенные непосредственно в потоке газа резонаторы способствуют этой перемене частот гораздо интенсивнее, чем элементы обычных глушителей.

В кругах американских автомобильных специалистов новая система поглощения шумов выхлопа вызвала большой интерес, однако в связи с производственными трудностями серийного выпуска новых глушителей нельзя ожидать раньше 1964 года.



Сравнительно с обычным глушителем (вверху), «арвинод» (внизу) более компактен и менее подвержен коррозии.

МИКРОЛИТРАЖНЫЙ КРОССОВЫЙ МОТОЦИКЛ

Народное предприятие Симсон в Зуле (Германская Демократическая Республика) подготовило к спортивному сезону нынешнего года выпуск новых спортивных мотоциклов класса до 50 см³, предназначенных для кроссов и многодневных соревнований.

На новом мотоцикле устанавливается одноцилиндровый двухтактный двигатель с рабочим объемом 49 см³ (ход поршня — 39,5 мм, диаметр цилиндра — 40 мм). Двигатель, имеющий алюминиевый цилиндр с втянутой гильзой, развивает мощность 4,5 л. с. при 7500 об/мин.

Трехступенчатая коробка передач имеет дополнительный редуктор, специально предназначенный для движения по пересеченной местности; в общей сложности, следовательно, на мотоцикле имеется шесть ступеней передачи.

Подвеска передних и задних колес — маятниковая, с длинноходовой амортизационной стойкой; размер шин — 19 дюймов.

После всесторонних испытаний рулевой серии описанных микролитражных мотоциклов будет осуществлена доводка конструкции с тем, чтобы уже к началу будущего года начать их серийный выпуск.



УСИЛИТЕЛЬ РУЛЯ НА ЛЕГКОВОМ АВТОМОБИЛЕ

На автомобилях высшего класса «Даймлер-Бенц-300» (ФРГ) в 1962 году устанавливается рулевое управление с гидравлическим сервомеханизмом, значительно облегчающим вождение на улицах больших городов и на магистралях с интенсивными потоками транспорта.

Рулевое управление этого автомобиля состоит из рулевой передачи, масляного насоса, распределительного устройства и рабочего поршня. Рулевая передача, распределительное устройство и поршень объединены в один блок, который может быть легко установлен вместо обычной механической рулевой передачи. При этом сохраняются все основные части рулевой передачи, и в частности винт с шаровой гайкой и автоматическая регулировка. Связанный с рулевым колесом, червяк рулевой передачи передает усилие через винт на гайку рулевой передачи, которая действует не непосредственно на рычаг поворотной цапфы, а установлена в рабочем поршне так, что может вращаться, но не имеет осевого сдвига. По всей длине гайки рулевой передачи проходит линейка, входящая в паз размещенного в картере золотника управления. Последний ходит в гильзе, ограничивающей поворот гайки, благодаря чему при прекращении давления масла возможно и механическое управление.

Прилагаемое к рулевому колесу усилие рук водителя разлагается на гайке рулевой передачи на две составляющие: осевую, которая способствует повороту колес, и тангенциальную, действующую на золотник. Тангенциальная сила постоянно соответствует, следовательно, усилию, прилагаемому к рулевому колесу. На золотнике имеются кромки, регулирующие давление поступающего из насоса масла и направляющие его каждый раз на соответствующие стороны рабочего поршня. Это давление действует также и на лобовые поверхности золотника. Поскольку давление масла всегда пропорционально сопротивлению поворота, водитель точно чувствует это сопротивление на рулевом колесе, хотя и в несколько уменьшенной степени. На обоих торцах золотника имеются поршеньки, которые упираются через пружины в стенки картера и имеют внутри золотника ограниченный ход. Если потребное для поворота давление масла превысит силу этих пружин, то оба поршенька выйдут до упора наружу, благодаря чему золотник начинает работать

Новости ЗАРУБЕЖНОЙ техники

ний рычаг поворотной цапфы на вал сошки руля.

В отличие от известных сервоприспособлений, способствующих полной «разгрузке руля», описанная конструкция имеет целью обеспечить не только легкость управления, но и сохранение при этом «контакта» между водителем и дорогой при быстрой езде на извилистых трассах. Как показали длительные испытания, наилучшей регулировкой является такая, когда водитель ощущает на рулевом колесе около 30 процентов сопротивления повороту. При этом на виражах не приходится пережидать руль, а при остановке автомобиля на стоянку и маневрировании вращение рулевого колеса от упора до упора весьма невелико.

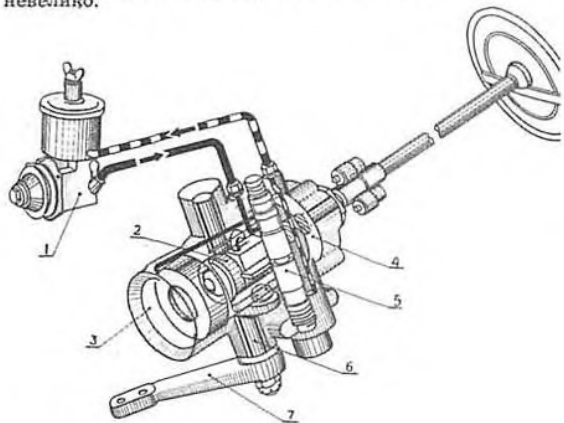


Рис. 1. Рулевое управление легкового автомобиля «Даймлер-Бенц-300» выпуска 1962 года: 1 — насос с резервуаром; 2 — гайка рулевой передачи; 3 — рабочий поршень; 4 — червяк рулевой передачи; 5 — золотник управления; 6 — вал сошки руля; 7 — рулевая сошка.

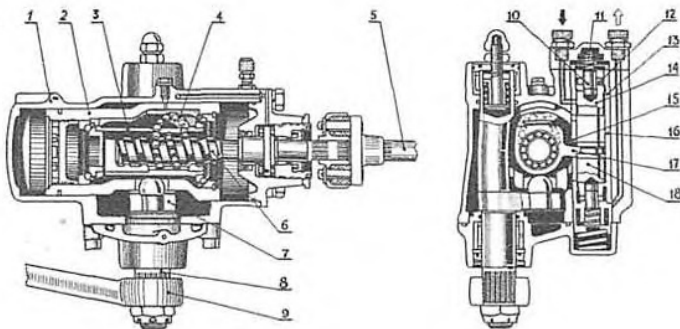


Рис. 2. Элементы сервомеханизма рулевого управления автомобиля «Даймлер-Бенц-300»: 1 — картер рулевой передачи; 2 — рабочий поршень; 3 — гайка рулевой передачи; 4 — винт с шаровой гайкой; 5 — рулевой вал; 6 — червяк рулевой передачи; 7 — рычаг поворотной цапфы; 8 — вал сошки ру-

ля; 9 — рулевая сошка; 10 — поршень; 11 — пружина для ограничения усилия на поворот; 12 — поперечный штифт; 13 — управляющие кромки золотника; 14 — реактивная поверхность золотника; 15 — упор для линейки гайки рулевой передачи; 16 — гильза; 17 — линейка; 18 — золотник управления.

только против пружин. Такое устройство ограничивает максимально прилагаемое к рулевому колесу усилие до определенной, заранее установленной величины.

Рабочий поршень, закрывающий червяк и гайку рулевой передачи, передает как механическую часть усилия на поворот (то есть осевую составляющую гайки), так и гидравлическую через внутрен-

Описанное сервоуправление способствует также и безопасности движения, поскольку в случае прокола шины рулевое колесо не будет вырываться из рук водителя и он сумеет легко сохранить контроль над автомобилем. Легкое рулевое управление снижает, кроме того, усталость водителя и способствует повышению комфортабельности езды.

В бездорожье

Наступила осень. Все чаще и чаще моросит мелкий дождь, превращая проселочные дороги в трассу, преодолеть которую можно порой только на автомобилях повышенной проходимости, таких, как ГАЗ-69, «Москвич-410».

Но автолюбители, как правило, не располагают такими машинами, поэтому в очередной страничке календаря мы хотим рассказать о том, как можно на «Москвиче», «Победо», «Волге» успешно ездить в трудных дорожных условиях. Для этого приходится применять особые способы вождения, а в некоторых случаях специальные средства, повышающие проходимость автомобиля.

Основные приемы вождения в условиях бездорожья освещены достаточно подробно в заводских инструкциях и в специальной литературе, поэтому здесь рекомендуются читателям лишь некоторые приемы вождения и приспособления, применяемые опытными водителями и спортсменами.

Если есть возможность выбора трассы, то предпочтительнее двигаться по песчаной дороге. В этих условиях машину лучше не загружать полностью, чтобы колеса не зарывались в песок. Увеличения площади сцепления шин с грунтом можно достигнуть путем уменьшения давления воздуха в шинах.

Техническая характеристика современных бескамерных шин размером 5,60 × 15 («Москвич-407») допускает снижение давления с 1,7 до 1,4 атмосферы при соответствующем уменьшении нагрузки с 330 до 290 кг на каждую шину. Бескамерные шины «Победы» допускают еще большее уменьшение давления — с 2,2 до 1,5 атмосферы, но нагрузка при этом должна быть уменьшена на 120 кг на каждую шину (с 460 до 340 кг). Так как последующая подкачка шин до нормального давления ручным насосом — дело довольно трудоемкое, можно рекомендовать применение специальных баллонов со сжатым воздухом, подобных тем, которые используют мотоциклисты, участвующие в многодневных соревнованиях.

При отсутствии баллонов можно при-

менить обычный углекислотный огнетушитель, на подводящую трубку которого, после отвинчивания конического раструба, надевается резиновый шланг. На втором конце этого шланга желательно иметь стандартный наконечник, применяемый со шлангом ручного насоса. Еще лучше использовать легко-съемный наконечник, изготовить который можно, руководствуясь заметкой Н. Мальцева в № 12 нашего журнала за 1961 год. При использовании этих приспособлений подкачка шин не вызывает затруднений и практически выполняется за две-три минуты. С помощью одного огнетушителя, как показывает практика, можно полностью накачать четыре-пять шин «Москвича». Кроме того, его применение решает вопрос накачки бескамерных шин после их монтажа, когда требуется повышенное давление, достичь которого ручным насосом очень трудно. Следует отметить, что наличие огнетушителя в машине, если и не придется накачивать шины, отнюдь не лишне. Располагать огнетушитель следует в легкодоступном месте.

Для удобства контроля за давлением воздуха желательно подключить с помощью тройника стрелочный манометр с круглой шкалой. Установка такого прибора позволит непрерывно контролировать давление в шине во время процесса подкачки. Такую систему контроля можно применять и с обычным шинным насосом. Следует помнить, что эти манометры весьма чувствительны к превышению давления. Поэтому, чтобы избежать повреждения манометра, следует очень осторожно открывать вентиль баллона, а при пользовании шинным насосом не допускать резких качков. Исходя из этих же соображений, лучше применять манометры, рассчитанные на максимальное давление 5—6 атмосфер, хотя точность измерений при этом несколько снизится.

Снижение давления в шинах можно также рекомендовать при движении по заболоченной местности, рыхлому грунту, пашне или сырой лугу, а в зимних условиях — по снежной целине. В то же время при движении по дорогам

с твердой и глубокой колеёй, а также с выбоинами, давление воздуха в шинах должно быть равно верхнему допустимому для данного типа шин пределу, так как в противном случае возможно повреждение шины.

Помните, что ни в коем случае нельзя допускать буксования колес, так как при этом они еще сильнее зарываются в грунт и ваш автомобиль застрянет окончательно. На песчаном грунте необходимо расчистить лопатой колею для передних колес, а под задние колеса подложить доски, ветки и т. п. Если есть возможность полить песок водой в достаточном количестве, то можно прибегнуть к этому способу.

Если колеса начали буксовать при движении по мокрому глинистому грунту, надо попытаться отъехать назад, а затем повторить попытку преодолеть трудное место.

Когда необходимо пересечь заболоченный луг, пройдите предварительно пешком, наметив путь следования, затем постарайтесь по возможности на высокой скорости без остановки преодолеть опасный участок.

Если же машина потеряла скорость и остановилась, целесообразно сразу же подложить под колеса сучья, солому. Хорошо также выстлать путь впереди машины на несколько метров.

Проходимость автомобилей, имеющих тросовый привод от ручного тормоза к тормозным колодкам («Москвич» 400, 402, 407, М-20), можно повысить следующим образом: если одно из колес начало буксовать, то натягивая трос, идущий к буксирующему колесу, то есть притормаживая его, можно будет стронуть автомобиль с места.

В заключение следует напомнить, что при движении по плохим дорогам происходит повышенный износ деталей рулевого управления, подшипников, амортизаторов, пружин, рессор, резиновых буферов. При сильных ударах может произойти деформация деталей передней подвески, а также могут быть погнуты полуоси заднего моста.

Не следует переезжать глубокие кюветы, выбоины, канавы и т. д. под прямым углом, так как возможно задевание нижней части кузова, бензобака, выхлопной трубы, а также клыков бампера за грунт.

Помните, что подвеска современных легковых автомобилей для обеспечения комфортабельности имеет большой ход и мягка, поэтому при сильных толчках, которые нередки на ухабах, рытвинах, буграх, могут быть повреждены поперечная балка передней подвески, рулевые тяги, картер двигателя, а также коробки днища кузова и карданный вал.

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

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 28.08.62 г.
Г-82480.

Бум. 60 × 90¹/₈, 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 360 000 экз. Подп. к печ. 17.09.62 г.
Цена 30 коп. Зак. 423.

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



ПО ДОРОГАМ ДЕСЯТИ СТРАН



Накануне Всемирного конгресса за всеобщее разоружение и мир, состоявшегося в Москве, группа советских туристов совершила автомобильный пробег «За мир и дружбу между народами».

Мы проехали на автомобилях Венгрии, Австрию, Швейцарию, Монако и Францию. В Англии, Дании, Швеции и Финляндии побывали уже в качестве пассажиров советского теплохода «Михаил Калинин», на который погрузились вместе с автомобилями в Гавре.

Это интересное путешествие продолжалось 37 дней. Участвовало в пробеге 26 человек на девяти автомобилях. Два автомобиля — «Чайка» и модернизированная «Волга» — были представлены Горьковским автозаводом, остальные семь принадлежали участникам пробега.

Вся подготовка к путешествию проводилась силами общественности. Ею занимались не только участники пробега, но и активисты туристической комиссии Советского комитета защиты мира, члены автомобильной секции Дома

ученых и работники Горьковского автозавода.

Это было увлекательное путешествие. Мы увидели Европу перед открытием Всемирного конгресса. Каждый из нас всем сердцем ощутил стремление простых честных людей к миру, к дружбе, желание положить конец гонке вооружений, атомным взрывам. Мы слышали страстные призывы активных борцов за разоружение в Вене и Париже, Лондоне и Стокгольме. Мы всюду также чувствовали большой интерес к нашей Родине, возглавляющей борьбу за мир во всем мире.

К нашему автомобильному пробегу с вниманием отнеслись представители властей, общественность городов разных стран, в которых мы побывали. Советских туристов часто спрашивали о развитии автомобилестроения и автотранспорта в СССР, о многом другом.

В свою очередь, и участники пробега узнали много интересного, познакомились с организацией движения автомобильного транспорта в таких крупных городах, как Будапешт, Вена, Париж, Стокгольм.

Мы проехали десятки тысяч километров по различным дорогам, в том числе в горной местности. Надо сказать, что наши «Волги» и «Чайки» ни разу нас не подвели.

Помещенные на этой странице фотографии позволяют составить некоторое представление об автомобильном движении на дорогах Западной Европы.

П. КОНДРАТЬЕВ,
зам. командора автопробега
«За мир и дружбу между народами».

Фото автора.



1 Этот парижский пригородный автобус оригинален по конструкции и, конечно, вместителен.

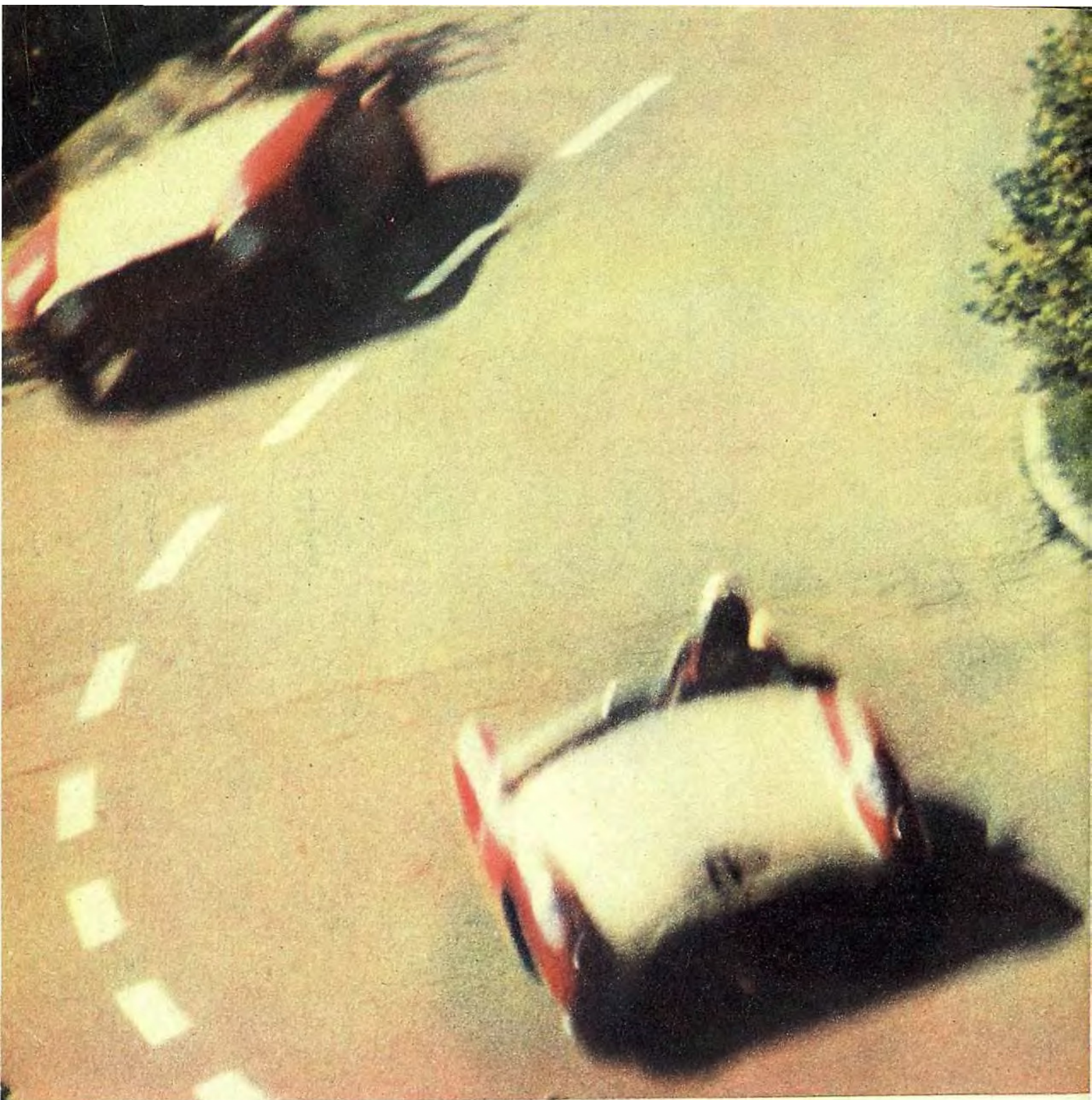
2 Стоянка запрещена! Но многие жители Вены попросту не признают этого знака.

3 Одна из центральных улиц Стокгольма. Как видно, здесь движение не такое оживленное, как в других столицах Европы.

4 Копенгаген. В переводе на русский язык значение этого знака примерно таково: «Не измеряй броду, не суйся в воду».

5 Извозчики еще не редкость на улицах столицы Австрии. Их услугами охотно пользуются, главным образом, туристы.





Октябрь 1962

За рулём

На трассе «Лужниковское
кольцо».
Фотоэтиюд Е. Тиханова.