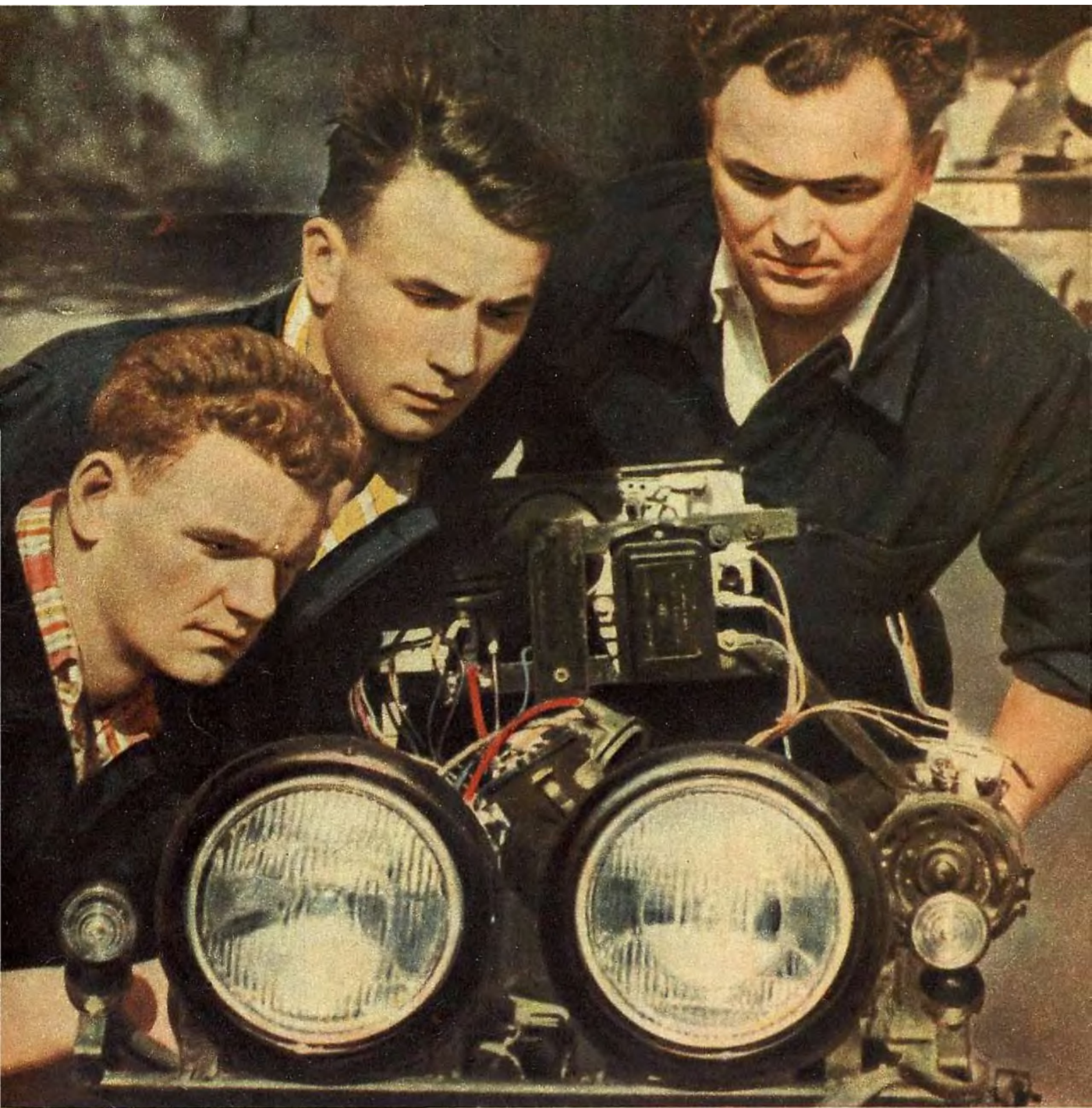




Ноябрь 1962

11

За рулем



В этом номере:

А. Камшалов. Дружно, с огнем!	1
За миллион специалистов в год!	3
Каждому труженику села — техниче- скую специальность!	4
А. Бабышев. Дела вершит общест- венность	5
А. Курдзикаускас. Соревнова- ния — кладь опыта	7
Ю. Подвальный. Как организовать гонки на льду	8
Ю. Полиачек. По трассам пяти стран	10
А. Куба. Учителя и ученики меняются ролями	12
А. Сабинин. На приз Центрального автомобильного клуба	14
И. Иващенко. Bravo Ирбиту!	15
М. Тилевич. На ипподроме — мото- циклы	16
В. Стеллиферовский. У берегов Даугавы	18
Л. Зеликсон. Досадные промахи в хорошем деле	19
В. Маржецкий. Самые массовые	20
Я. Попов. Тренеры за партой	21
М. Кулаев. Указатели поворотов для автомобилей старых выпусков	22
В. Лосиков. Большой форум на го- лубом треке	24
Г. Берестинский. Чтобы овладеть мастерством...	26
Новости зарубежной техники	28
В. Макаров. Часовые безопасности	30
Н. Юмашев. О том, чего нет в Пра- вилах	30
Л. Шугуров. Небрежность портит полезную книгу	31
Спорт за рубежом	31
Календарь автолюбителя. На- кануне зимы	32

НА ВКЛАДКЕ: 1-я стр. — Здесь любят мото-
спорт; 2-я и 3-я стр. — Читатели пред-
лагают новые конструкции; 4-я стр. —
Первая детская...

На первой странице об-
ложки: труженики села с большим
воодушевлением встретили поста-
новление Бюро ЦК КПСС по РСФСР
«Об организации всеобщего обучения
колхозников, рабочих и служащих
совхозов механизаторским специ-
альностям». В колхозах и совхозах
организуются курсы по подготовке
шоферов, водителей тракторов и
комбайнов, а также другой сельско-
хозяйственной техники. На нашем
снимке вы видите (слева направо)
прицепщики колхоза «Победа» Ива-
новского района Одесской области
Александра Трофименко и Павла
Хомко на практических занятиях по
электрооборудованию. Занятия про-
водит инструктор производственно-
го обучения Одесского автомобильно-
го ДОСААФ В. Ф. Шамраенко.

Фото А. Канашевича.



Указом Президиума Верховного Совета СССР установлен праздник — День советской милиции, который будет ежегодно отмечаться 10 ноября. Это является выражением всенародного внимания к нашей милиции, к людям, стоящим на страже общественного порядка.

Созданная в первые дни Советской власти по инициативе В. И. Ленина, наша милиция бдительно и самоотверженно несет свою нелегкую, ответственную службу. Люди в синих шинелях — всегда на «переднем крае», всегда лицом к лицу с опасностью. Ежедневно — в будни и праздники, ночью и днем, в любую погоду — заступают в наряд милиционеры. Своим бесценным караулом они охраняют труд и покой советских граждан, несметные богатства нашей Родины, на трассах и магистралях следят за безопасностью движения транспорта.

Совместно с милицией работают и ее добровольные помощники — народные дружинники и общественные автоинспекторы.

На снимке: запорожский участок магистрали Москва — Симферополь. Дежурство несут младший лейтенант милиции Николай Бойко и общественный инспектор шофер Запорожского обкома партии Михаил Горелый. В центре — шофер одного из автохозяйств Мелитополя А. Кузнецов.



В ноябре проводится традиционный месячник чехословацко-советской дружбы. Отмечая это событие, спортсмены-автомобилисты и мотоциклисты ежегодно про-
носятся по городам двух братских стран эстафету дружбы. На снимке: участ-
ники прошлогодней эстафеты, спортсмены Чехословакии у советской границы.

В этом номере «За рулем» несколько страниц предоставлены нашим друзьям
из чехословацкого журнала «Свет мотору» — спортивным обозревателям Ю. По-
лиачеку и А. Кубе (стр. 10—13).

ДРУЖНО, С ОГОНЬКОМ!

А. КАМШАЛОВ,
секретарь ЦК ВЛКСМ

Тот, кто в этом году присутствовал на V Всесоюзном съезде ДОСААФ, не мог не заметить одну немаловажную его особенность: почти половину делегатов съезда составляли молодые досаафовцы, среди которых были и сельские механизаторы, и строители, и горняки, комсомольские активисты. Появилась совершенно новая категория членов оборонного актива — внештатные заместители председателей республиканских, краевых, областных, районных, городских комитетов, начальников технических клубов, секций. Как правило, это секретари райкомов, обкомов, ЦК ЛКСМ республик.

Уже состав делегатов V съезда явился в какой-то степени показателем более тесной, совместной работы членов комсомола и ДОСААФ, помогающих нашей партии и Советскому правительству укрепить оборонное могущество нашей Родины, готовить кадры специалистов для народного хозяйства.

Особенно плодотворно сказывается деловая дружба комсомола и ДОСААФ в военно-патриотическом воспитании молодежи.

Под руководством партийных организаций на Украине, в Белоруссии, Армении, Грузии, в подавляющем большинстве областей и городов Российской Федерации, в прибалтийских республиках ведется разносторонняя пропаганда героических традиций советского народа и его Вооруженных Сил. Молодое поколение должно хорошо знать героическую историю своей страны, цену исторических побед народа, завоеванных им благ. Миллионы героев отдали свою жизнь за идеалы коммунизма, за наше счастье. Мы не можем забывать их имена. Так же как навечно зачислен в списки стрелкового полка Александр Матросов, так и все герои должны быть с нами в одном строю, вместе с нами бороться за коммунизм. Кому, как не комсомольским организациям, комитетам ДОСААФ, проявлять об этом заботу?

Заслуживает распространения опыт совместной работы комсомола и ДОСААФ Белоруссии. Здесь около 150 тысяч молодых людей, из которых более половины — комсомольцы, прошли трудную школу борьбы в партизанских отрядах, в подполье. В республике действовало семь подпольных молодежных организаций. Свыше 30 тысяч комсомольцев и молодых белорусских партизан за героизм, проявленный в боях с фашистскими захватчиками, были награждены орденами и медалями.

Белорусские комсомольцы и члены ДОСААФ часто устраивают встречи молодежи с участниками революции, гражданской и Великой Отечественной войн. С воспоминаниями на таких встречах и вечерах, которые проводятся на предприятиях, в колхозах, совхозах, учебных заведениях, выступают офицеры и генералы, воины Советской Армии и партизаны. Вошли в практику такие формы воспитания, как организация автомотопробегов, походов и экскурсий по историческим местам боев Советской Армии и партизан. Часто этими походами руководят бывшие военачальники, командиры партизанских отрядов и соединений. В областях и районах республики устраиваются передвижные выставки, в городах и селах со-

здаются музеи, клубы боевой славы, где проводится масса интересных мероприятий, в том числе пионерские сборы, вручение комсомольских билетов принятым в члены ВЛКСМ, встречи допризывников.

Все это прививает молодежи любовь к Советской Армии, стремление активной готовиться к военной службе. Растет тяга юношей и девушек к овладению техническими знаниями, военно-прикладными видами спорта.

Молодежь охотно идет в ДОСААФ. Сейчас 62 процента комсомольцев страны являются членами патриотического оборонного Общества. Только за последние два с половиной года в ряды ДОСААФ вступило 2 миллиона 600 тысяч членов ВЛКСМ.

Улучшилась связь комитетов ДОСААФ и ВЛКСМ с комсомольскими организациями воинских частей. Воины-комсомольцы охотно ведут занятия в кружках, на курсах Общества, помогают допризывникам овладеть техническими видами спорта. Так, в городах Грузии, Армении, Азербайджана, где находятся воинские части, стало традицией ежемесячно проводить день допризывника, день открытых дверей части. В это время молодежь встречается в расположении части с передовыми солдатами, сержантами и офицерами, знакомится с боевой техникой, жизнью, учебой и бытом воинов. Нередко бывает так, что призывники проводят в части время с утра и до отбоя, привыкают к воинскому распорядку дня.

Заслуживает одобрения такое начинание, как работа лекториев допризывников и призывной молодежи. Наиболее успешно они действуют в г. Ленинскане (Армянская ССР). Только в этом году было проведено много комсомольско-молодежных вечеров на темы: «Народ и армия — едины», «Учиться работать и жить по-коммунистически», «Союз нерушимый республик свободных» и другие.

И так в каждой республике, крае, области у комсомольцев и досаафовцев есть интересные начинания, накапливается опыт воспитания молодежи на боевых революционных традициях. Надо только смелее распространять все новое, интересное, что порождает практика на местах, чаще обмениваться опытом, активнее ставить вопросы оборонно-массовой работы на обсуждение комитетов комсомола.

К сожалению, в работе с молодежью еще много формализма, скучных мероприятий. Мы еще плохо используем в патриотическом воспитании юношей и девушек наши лучшие фильмы, книги о героях революции, гражданской и Великой Отечественной войн. А революционные песни, с которыми коммунисты, комсомольцы шли на бой и труд? Разве они не должны быть на вооружении молодежи?

В серьезном улучшении нуждается политическое просвещение среди членов ДОСААФ и комсомольцев. Чтобы идеи XXII съезда КПСС, новой Программы партии, решений XIV съезда ВЛКСМ были глубоко восприняты каждым советским молодым человеком, пропагандисты Общества, комсомольские активисты, преподаватели курсов, автомотоклубов должны много и плодотворно трудиться.

У комсомола и ДОСААФ накоплен значительный опыт совместного участия в решении важных народнохозяйственных задач, и в частности в подготовке кадров массовых технических профессий — шоферов, трактористов, комбайнеров, мотоциклистов. Есть уже немало предприятий, колхозов и совхозов, которые с помощью курсов Общества полностью обеспечили себя кадрами механизаторов.

Пятый съезд ДОСААФ выдвинул новую задачу — готовить в год не менее миллиона технических специалистов. За месяцы, прошедшие после съезда, проделана значительная работа, дающая твердую уверенность, что задача будет решена успешно. В этом деле бескорыстно, на общественных началах участвуют тысячи энтузиастов. Заслуживает всяческого распространения опыт тех республиканских, краевых, областных, районных комитетов ДОСААФ, где созданы внештатные учебно-методические отделы, внештатные отделы спортивной и оборонно-массовой работы при обкомах и райкомах комсомола. Необходимо, чтобы эти общественные силы помогали друг другу, координировали свои действия, совместно вели техническую пропаганду.

Хотелось бы сослаться на опыт внештатного отдела при Куйбышевском обкоме ВЛКСМ. Отдел создан более двух лет назад. Он тесно связан с обкомом ДОСААФ, с коллективами предприятий, колхозов, совхозов, самостоятельными автомотоклубами, курсами, спортивными секциями. Внештатные отделы и комиссии созданы в 35 райкомах и горкомах комсомола области. Здесь почти у всех начальников автомотоклубов имеются внештатные заместители по воспитательной работе. Это, как правило, вторые секретари райкомов, горкомов ВЛКСМ. Активное участие комсомольские активисты принимают в работе самостоятельных автомотоклубов, в организации технических курсов, кружков. Все это позволило подготовить только в этом году десятки тысяч шоферов, трактористов, комбайнеров, мотоциклистов из числа сельской и городской молодежи. Многие юноши и девушки, получившие новые технические специальности, успешно управляют машинами и механизмами. Свыше 10 тысяч юношей и девушек вовлечены в технические виды спорта.

В тесном содружестве с коллективами ДОСААФ работают комсомольские организации Украины. В членах Общества состоит больше 80 процентов комсомольцев республики. Многие из них овладели техническими специальностями. По инициативе комсомольцев и досоафовцев в ряде областей Украины началось движение за овладение смежными специальностями, за подготовку механизаторов широкого профиля.

На многих крупных предприятиях, в колхозах и совхозах Киевской, Харьковской, Крымской, Донецкой, Луганской, Кировоградской и других областей хорошо работают самостоятельные спортивно-технические клубы с постоянно действующими курсами шоферов, мотоциклистов, трактористов, комбайнеров. Это — результат содружества и совместных усилий организаций ДОСААФ и комсомола. Важно отметить, что среди комсомольского актива немало инженеров, техников, механиков, которые на общественных началах возглавляют технические кружки и курсы в организациях ДОСААФ.

21 сентября 1962 г. ЦК ВЛКСМ принял постановление «Об организации всеобщего обучения сельской молодежи механизаторским специальностям», где говорится, что обучение каждого молодого колхозника специальности механизатора является неотложной боевой задачей всех комсомольских организаций. Необходимо в осенне-зимний период 1962/63 г. на общественных началах организовать массовое обучение сельской молодежи механизаторским специальностям без отрыва от производства.

Каждый комсомольский работник и активист, указывается в постановлении ЦК ВЛКСМ, должен показать личный пример в овладении механизаторскими специальностями, знать сельскохозяйственную технику, уметь водить автомобиль, трактор, комбайн.

Вот где можно и нужно приложить максимум совместных усилий комсомольским и досоафовским организациям!

В поход за овладение техническими знаниями включаются все новые и новые коллективы молодых патриотов нашей страны. Недавно инициаторами добрых начинаний стали комсомольцы и досоафовцы Нижнетагильского металлургического комбината имени В. И. Ленина.

Всесторонне взвесив свои возможности, нижнетагильцы обязались подготовить к концу этого года 150 шоферов-профессионалов и 200 мотоциклистов, добиться, чтобы в 1963 году права на вождение автомобиля и мотоцикла получили не менее 550 молодых металлургов, организовать подготовку на общественных началах трактористов. Решено также, начиная

с 1963 года, охватить ежегодно технической учебой не менее 20 процентов членов Общества, добиться, чтобы каждый юноша, готовящийся к службе в армии, овладел одной из технических специальностей.

Своевременно и оперативно откликнулись на этот почин бюро Свердловского обкома ВЛКСМ и президиум Свердловского областного комитета ДОСААФ. Они одобрили инициативу комсомольской и досоафовской организаций металлургического комбината имени В. И. Ленина, предложили всем городским, районным комитетам и первичным организациям ВЛКСМ и ДОСААФ области обсудить обращение нижнетагильцев и наметить конкретные мероприятия по усилению военно-патриотического воспитания молодежи, развертыванию технической учебы, дальнейшему улучшению спортивной работы.

Благородный патриотический почин комсомольцев и досоафовцев Нижнетагильского металлургического комбината имени В. И. Ленина подхватили молодые патриоты Сибири, Дальнего Востока, республик Прибалтики и Средней Азии, городов Москвы, Ленинграда.

125 юношей и девушек Ленинградского политехнического института, овладевшие специальностью шоферов и мотоциклистов, в летние каникулы помогли труженикам сельского хозяйства и строителям. 265 студентов выезжали на целину. Молодые члены ДОСААФ института в ответ на призыв нижнетагильцев решили в 1963 году увеличить в два раза подготовку технических специалистов и спортсменов.

Подобные примеры можно было бы продолжить. Они отражают возросшее стремление молодежи к повышению своего культурно-технического уровня, к овладению техническими знаниями. Однако патриотические устремления юношей и девушек надо подкреплять неустанный организаторской работой. Нельзя дело пустить на самотек. Найти и привести в действие все неиспользованные силы для подготовки технических специалистов, развития технических видов спорта — одна из важных задач комитетов комсомола и ДОСААФ.

XIV съезд ВЛКСМ и V съезд ДОСААФ уделили большое внимание физическому воспитанию комсомольцев и всей молодежи, развертыванию военно-прикладных и технических видов спорта. Советский юноша, готовящийся к службе в Советской Армии, должен помнить, что новые средства вооружения, боевой техники предъявляют все более высокие требования к моральным, волевым и физическим качествам человека. Воин-ракетчик, например, должен обладать предельной внимательностью, быстрой реакцией, выносливостью. Воину сухопутных войск нужна готовность к совершению длительных маршей, к умелым действиям в ночных условиях, в непогоду, в противохимической одежде и в противогазах. Большое физическое напряжение требуется от танкистов, летчиков, моряков.

Блестящий пример физической тренированности, беспримерного мужества, моральной стойкости продемонстрировали наши космонавты Юрий Гагарин, Герман Титов, Андриян Николаев и Павел Попович, показавшие, что советским людям подвластны космические пространства, исчисляемые миллионами километров.

Сейчас чрезвычайно важно, чтобы наряду с подготовкой технических кадров организации комсомола и ДОСААФ развивали военно-прикладные и технические виды спорта — автомобильный, мотоциклетный, водно-моторный, занимались автомоделизмом.

Надо решительным образом оживить оборонно-массовую и спортивную работу в вузах, средних учебных заведениях, школах, ремесленных и других училищах, вовлечь в активную подготовку спортсменов преподавателей физкультуры, мастеров спорта, разрядников, студентов институтов физкультуры, инструкторов-мотоциклистов.

Разумеется, осилить все эти задачи не под силу узкому кругу членов комитетов комсомола и ДОСААФ, если не будет создан многочисленный общественный актив.

Комсомольские работники, избранные в комитеты ДОСААФ, должны внести в досоафовские коллективы свежую струю молодого задора, огонька, комсомольской страсти. Совместно с опытными досоафовскими кадрами они должны беспощадно выжить лень, бюрократизм, волокиту, недооценку военно-патриотического воспитания молодежи, которые еще, к сожалению, кое-где проявляются. Комсомольские активисты должны стать в ДОСААФ ударным отрядом, силой, способной поднять оборонно-массовую работу на уровень современных задач.

Комсомол будет и впредь укреплять дружбу с организациями ДОСААФ, воспитывать настоящих патриотов, готовых по первому зову партии встать на защиту нашей Родины, строящей коммунизм.

А ЕСЛИ ПОИСКАТЬ РЕЗЕРВЫ?

Сейчас коллективы автомотоклубов принимают повышенные обязательства по подготовке технических кадров, улучшению качества учебы, укреплению материальной базы. Мы также решили только за счет улучшения методики обучения дополнительно подготовить в автомотоклубе и его филиалах не менее ста водителей автомобилей и столько же мотоциклистов.

Что для этого необходимо?

Прежде всего добиваться, чтобы ни в одной группе не было неуспевающих. В прошлые годы, к сожалению, «отсев» по неуспеваемости был значителен. Многие зависели от материальной базы, имеющей, как известно, важнейшее значение для высококачественной подготовки кадров. А она у нас была неважной.

Теперь дело обстоит по-другому.

Мы приобрели несколько автомобилей. Многие учебные пособия, которыми оборудованы классы, мы почти полностью создали сами. Активное участие в этом приняли инструкторы производственного обучения П. Шипцов, А. Максимов, М. Рубцов, А. Балагуров, М. Трофимов и другие преподаватели. Помогли нам городские автохозяйства, выделяя списанные агрегаты. Преподаватели вместе с курсантами, используя часы, отведенные для слесарных работ, изготовили разрезные механизмы и приборы.

Для обучения правилам движения автомобилей мы имеем модели действующих светофоров, макеты дорожных сигнальных знаков. В частности, своими силами изготовили два больших специальных стола, позволяющих наглядно вести занятия по правилам движения.

Коллектив автомотоклуба борется за четкое выполнение учебной программы, за правильное использование времени, отведенного курсантам для теоретического курса, слесарных, разборочно-сборочных работ, изучения правил движения. Особая забота проявляется о том, чтобы научить курсантов практической езде, умению водить автомобиль в различных условиях.

Высококачественная подготовка курсантов невозможна, если сами преподаватели не будут повышать свои теоретические знания и практические навыки. Поэтому у нас проводится большая работа с инструкторско-преподавательским составом. Например, перед началом учебного года обязательно проходят недельные методические сборы. В ходе учебного года организуются открытые уроки по теоретическому курсу, производственному обучению и практическому вождению автомобиля, обзорные лекции по методике обучения, новостям советского и зарубежного автомобилестроения. Большую пользу приносят и учебно-производственные совещания преподавателей.

С курсантами у нас ведется большая внеурочная учебно-воспитательная работа. Например, один раз в неделю демонстрируются учебные фильмы, которые мы получаем через областной кинопрокат. Уже в этом году было показано более 30 фильмов. С отстающими курсантами проводятся дополнительные занятия.

Среди учащихся развернуто социальстическое соревнование за лучшее усвоение материала, за передовую группу. Итоги соревнования подводятся один раз в месяц и отражаются в стенной газете или на специально оборудованном стенде. Опыт передовиков учебы распространяется среди всех курсантов.

Каковы результаты такой работы?

Из 239 человек, прошедших обучение в этом году, только 9 курсантов повторно сдавали экзамены. Сейчас мы поставили задачу: добиться, чтобы все сто процентов обучающихся сдавали экзамены с первого раза и с оценками не ниже, как на «хорошо».

Совет клуба, преподаватели оказывают большую помощь досаафовским первичным организациям района. Они часто выезжают в колхозы, совхозы, на предприятия, советуют, как организовать технические курсы, наладить учебный процесс. Нередко мы снабжаем эти курсы наглядными пособиями. Недавно мы взяли обязательство в ближайшем месяце подготовить 50 общественных инструкторов для сельских организаций и 15 — для городских. Клуб оказывает и будет оказывать помощь городским автохозяйствам в переподготовке шоферов по правилам движения транспорта.

Члены совета клуба и другие активисты постоянно ведут техническую пропаганду среди школьников. Ученики старших классов — это большой резерв будущих технических специалистов.

Т. КРУТЧИНСКИЙ,
начальник автомотоклуба.

г. Шуя,
Ивановской области.

С ПОМОЩЬЮ ОБЩЕСТВЕННОСТИ

Из числа всех шоферов, подготовленных в нашей области, 80 процентов приходится на учебные организации ДОСААФ. Вы встретите наших воспитанников в городских автохозяйствах, в совхозах, колхозах.

Побывайте в колхозе «Победа» Унечского района или в артели «Ленинец» Трубчевского района. Здесь большинство механизаторов — выпускники досаафовских курсов. Имена таких шоферов, как Дедков, Гречишкин, Коновалов, и многих других известны во всей области. Они систематически перевыполняют нормы выработки, содержат в отличном состоянии автомобильную технику. Многие механизаторы на курсах ДОСААФ приобрели по несколько технических специальностей.

Немало передовых досаафовских организаций на предприятиях, стройках области, где ежегодно высококачественно готовят технические кадры на курсах при самостоятельных спортивно-технических клубах. Так, за три последних года в самостоятельном клубе Бытошского стекольного завода обучено техническим специальностям около 500 человек, из которых более 300 — шоферы и мотоциклисты.

Опыт передовых самостоятельных спортивно-технических клубов, действующих на общественных началах, обком и райкомы ДОСААФ распространяют во всех коллективах.

Как это делается?

За МИЛЛИОН специалистов В ГОД!

За последнее время мы выпустили несколько красочных плакатов, в которых рассказывается о передовых людях — преподавателях, инструкторах, общественниках, лучших спортсменах. О передовых учебных коллективах ДОСААФ часто сообщают областные и межрайонные газеты, проводятся доклады, беседы среди членов Общества.

Сейчас комитеты ДОСААФ включились в соревнование за дальнейшее улучшение подготовки технических специалистов, к чему призывают решения V Всесоюзного съезда ДОСААФ.

Опорой в технической подготовке кадров являются самостоятельные клубы и хозрасчетные курсы при них. Сейчас у нас хорошо работают такие клубы в Новозыбковском, Бежицком, Унечском, Почепском, Дятьковском районах. Скоро откроется новый клуб — при Стародубском райкоме ДОСААФ. Для него уже выделены помещения, оборудуются классы, приобретено два учебных автомобиля и два мотоцикла. Вокруг самостоятельных клубов группируются энтузиасты из знатоков автотехники, общественные активисты, среди которых немало офицеров запаса. Они, как правило, возглавляют советы клубов, ведут техническую пропаганду на предприятиях, в колхозах, совхозах, в средних школах.

Сейчас мы стараемся разнообразить формы работы с общественностью. В частности, при обкоме ДОСААФ создан внештатный отдел по подготовке технических кадров, при райкомах организуются секции по технической учебе и спорту. Их деятельность будет способствовать повышению уровня учебно-методической работы, развертыванию технической пропаганды, привлечению молодежи к изучению автомотодела, к овладению новыми специальными.

И. ХАЗИКОВ,
заместитель председателя
обкома ДОСААФ.

г. Брянск.

Многие рабочие и инженерно-технические работники Бытошского стекольного завода Брянской области являются членами ДОСААФ. При заводе созданы секции водно-моторного спорта, планерная, стрелковая и другие. Особой популярностью пользуется секция мотоциклетного спорта.

На снимке: на занятии секции мотоциклетного спорта. Занятие проводит инструктор-общественник, председатель первичной организации ДОСААФ, начальник смены лесотарного цеха В. А. Воронков (на переднем плане).

Фото И. Рабиновича



„ПУСТЬ КАЖДЫЙ СТАНЕТ МЕХАНИЗАТОРОМ!“

С таким призывом обратились недавно к сельским труженикам колхозники артели «Путь к коммунизму» Ононского района Читинской области. По почину читинцев поход за механизаторским всеобуч развернулся повсеместно. В Алтайском крае решено в будущем году подготовить 25 тысяч механизаторов широкого профиля. Школы механизаторского всеобуча создаются в Воронежской, Липецкой, Тамбовской областях, на Дону и Кубани.

Во второй половине сентября этого года Бюро ЦК КПСС по РСФСР приняло постановление «Об организации всеобщего обучения колхозников, рабочих и служащих совхозов механизаторским специальностям».

В постановлении говорится, что инициатива колхозников сельхозартели «Путь к коммунизму» Ононского района Читинской области заслуживает всемерной поддержки. Настало время, подчеркивается в постановлении, когда каждый сельский житель должен знать устройство, правила эксплуатации техники и при необходимости уметь работать на машине. В осенне-зимний период 1962/63 г. должно быть организовано массовое обучение колхозников, рабочих

и служащих совхозов механизаторским специальностям с тем, чтобы они овладели профессией тракториста или комбайнера, шофера, электрика, умели управлять механизмами на полях и животноводческих фермах.

С этой целью предложено создать в каждом колхозе и совхозе школы по подготовке и повышению квалификации механизаторских кадров без отрыва от производства.

Бюро ЦК КПСС по РСФСР предложило обкомам, крайкомам КПСС, партотделам обкомов, крайкомов в территориальных производственных управлениях, райкомам партии, первичным партийным организациям взять механизаторский всеобуч под неослабный контроль, считая обучение механизаторским специальностям основной формой учебы сельских жителей.

С призывом развернуть без отрыва от производства всеобщее обучение сельской молодежи механизаторским специальностям обратился к комсомольским организациям среди совхозных организаций ЦК ВЛКСМ. В постановлении ЦК ВЛКСМ говорится, что обучение каждого молодого колхозника, рабочего или служащего совхоза спе-

циальности механизатора является неотложной боевой задачей.

Огромное поле деятельности открывается и перед нашим оборонным Обществом. Центральный комитет ДОСААФ обсудил вопрос об участии организаций ДОСААФ Российской Федерации в выполнении постановления Бюро ЦК КПСС по РСФСР. В целях всемерного содействия обучению сельского населения механизаторским специальностям ЦК ДОСААФ обязал все комитеты Общества и первичные организации совхозов и колхозов Российской Федерации включиться в борьбу за выполнение этой важнейшей задачи.

Уже первые сообщения с мест показали, что члены сельских организаций ДОСААФ страны горячо, всем сердцем откликнулись на постановление Бюро ЦК КПСС по РСФСР. Комитеты ДОСААФ активно включаются в дело обучения сельских тружеников механизаторским специальностям. В частности, такую работу ведет организация ДОСААФ совхоза «Красное знамя» Талдомского района Московской области, о деятельности которой рассказывает публикуемая корреспонденция В. Дмитриева.

Совместными усилиями

Механизаторский всеобуч... Как это важно и своевременно! Сейчас, когда наше сельское хозяйство оснащено современной техникой, как никогда, нужны люди подготовленные, умеющие водить автомобиль, трактор, комбайн. Вот почему в нашем совхозе горячо были встречены постановление Бюро ЦК КПСС по РСФСР, постановление ЦК ВЛКСМ и обращение колхозников артели «Путь к коммунизму» Ононского района Читинской области, призывающие каждого труженика села овладеть специальностью механизатора.

Досаафовцев и комсомольцев совхоза этот призыв не застал врасплох. Мы уже продолжительное время готовим технические кадры для хозяйства совхоза. Не так давно девяносто двум трактористам, большинство которых в разное время окончили курсы ДОСААФ и прошли теперь квалификационную комиссию, были присвоены звания трактористов-машинистов.

К сдаче экзаменов механизаторы усиленно готовились на курсах ДОСААФ. И вот результат: такие мастера своего дела, как В. Хлебников, С. Марков, С. Некрасов, В. Палачев, А. Малышев,

Н. Меньшов, В. Мозжухин, Ф. Парфенов, получили квалификацию тракториста-машиниста первого класса.

Наша первичная организация ДОСААФ, заняв второе место в социалистическом соревновании среди совхозных организаций Общества, была премирована спортивным мотоциклом и другими ценными подарками.

За последние два года на курсах ДОСААФ у нас было подготовлено около двухсот различных специалистов — шоферов, трактористов, комбайнеров, мотоциклистов.

Почти все механизаторы работают по специальности, многие из них являются передовиками совхозного производства и начали осваивать смежные профессии.

На наших досаафовских курсах приобрели смежные специальности уже многие механизаторы. Например, член комитета ДОСААФ Н. Меньшов овладел трактором, комбайном, научился управлять автомобилем и мотоциклом. Сейчас он получил права на преподавание материальной части трактора и автомобиля.

Несколькими специальностями владеют руководитель звена, которое получает высокие урожаи кукурузы, активист

Общества В. Мозжухин, досаафовцы И. Смирнов, А. Сенькин и другие.

Всего этого мы достигли в результате совместной, дружной работы комитетов ДОСААФ, комсомола и профсоюза. Оборонно-массовую, воспитательную, спортивную работу и подготовку технических кадров мы проводим по единому плану под руководством партийной организации.

В чем заключаются, например, наши общие усилия в деле подготовки кадров массовых технических профессий?

Задолго до начала занятий курсов мы обычно созываем заседание комитетов профсоюза, комсомола и ДОСААФ, на котором разрабатываем план учебной и воспитательной работы с курсантами, рассматриваем заявления желающих учиться, определяем, кого из них зачислить в первую очередь, кого — во вторую, решаем вопросы материально-технического обеспечения, планирования учебного процесса и т. п.

Контроль за нашей деятельностью осуществляет партийная организация. Партбюро часто заслушивает на своих заседаниях комитет ДОСААФ, оказывает конкретную помощь, дает советы, предложения, подвергает критике наши

недостатки. За выполнением плана следят активисты Общества и члены комсомольского комитета.

Вначале, когда только организовались курсы, мы решили готовить на них лишь шоферов. Обстановка была довольно трудная: тесное помещение, не хватало оборудования, наглядных пособий. Не имели мы и квалифицированных преподавателей. В этих условиях всем активистам пришлось немало потрудиться. Члены ДОСААФ и комсомольцы оборудовали классы, изготовили учебные пособия, часть агрегатов и механизмов купили на деньги, вырученные от сдачи собранного металлолома.

Учебные автомобили, мастерскую для разборочно-сборочных и ремонтных работ предоставила дирекция совхоза. Преподавателей выделили райком ДОСААФ и районная госавтоинспекция.

На курсы поступили люди, которые проживали в отдалении от центральной усадьбы, — рабочие ферм, дальних отделений совхоза. Дирекция пошла нам навстречу: обеспечила курсантов общежитием, работой по специальности.

Появились у нас и свои кадры преподавателей, инструкторов. Это наши ведущие специалисты и энтузиасты оборонно-массовой работы: главный инженер совхоза Н. Силецкий, инспектор по технике С. Марков, заведующий гаражом А. Боков, тракторист-механик первого класса Н. Меньшов. Все они в свое время окончили досаафовские курсы, а теперь стали преподавателями.

Члены комитетов ДОСААФ и комсомола проводят на курсах политико-воспитательную работу, выступают с беседами, информацией, помогают выпускать стенную газету, участвуют в подведении итогов социалистического соревнования. Комсомольские активисты Л. Винокурова, В. Левочкин, Н. Наумов, Н. Воробьев ведут техническую пропаганду среди молодежи, являются энтузиастами технических видов спорта.

Много внимания мы уделяем юношам, готовящимся к службе в армии. Год назад на курсах ДОСААФ приобрели специальность шофера Алексей Агафонов, Валерий Герасимов. Им пригодилась профессия: ребята проходят сейчас службу в автомобильных подразделениях.

Обсудив постановление Бюро ЦК КПСС по РСФСР и постановление ЦК ВЛКСМ, мы считаем, что в осенне-зимний период 1962/63 г. на общественных началах без отрыва от производства сможем выпустить три группы механизаторов (шоферов, трактористов и комбайнеров) примерно по 25 человек в каждой группе.

Сейчас готовимся к тому, чтобы на базе существующих курсов создать совхозную школу механизации, в работе которой комитет ДОСААФ примет самое активное участие.

Надеемся, что нас поддержат коллективы Общества других колхозов и совхозов Московской области.

За руль, на поля, на фермы — таково должно быть стремление каждого сельского труженика.

В. ДМИТРИЕВ,
председатель первичной организации ДОСААФ совхоза «Красное знамя».

г. Талдом,
Московской области.

ДЕЛА ВЕРШИТ ОБЩЕСТВЕННОСТЬ

Лет восемь назад в дом по улице Чехова, где размещается горком ДОСААФ, пришел невысокий пожилой человек.

— Я автомобилист. Может быть, буду полезен, — сказал он.

Это был полковник в отставке Александр Тимофеевич Дьяченко.

С тех пор прошло уже почти восемь лет. Александр Тимофеевич стал одним из самых активных общественников горкома ДОСААФ. У него здесь имеется свое рабочее место, но за столом он задерживается недолго — большую часть времени проводит в первичных организациях, самостоятельных спортивно-технических клубах, в районах ДОСААФ, на спортивных площадках.

Нелегко приходится ветерану двух войн: напоминают о себе и старые раны, и годы. Но Дьяченко остается по-прежнему боевым активистом Общества. В 1955 году он привлек к работе ряд энергичных офицеров запаса — А. Каретина, А. Горбана, В. Сергеева, Г. Мельниченко и других. Они явились ядром военно-технической секции при горкоме.

Активисты показали пример конкретной работы в низовых коллективах. В городе тогда насчитывалось около 60 различных кружков, курсов, школ, многие из которых владели жалким существованием — были плохо обеспечены техникой, учебными пособиями, кадрами преподавателей.

Военно-техническая секция предложила создать объединенные самостоятельные спортивно-технические клубы.

Президиум, а затем и пленум горкома поддержали общественность и взяли курс на создание крупных учебных организаций. Сейчас в Ростове-на-Дону действует 12 самостоятельных спортивно-технических клубов. В их создании горячее участие приняли общественники.

* * *

Жизнь идет вперед, растет число членов Общества, увеличивается количество первичных организаций, возрастает поток юношей и девушек, желающих приобрести технические знания. Перед горкомом, райкомами ДОСААФ встал вопрос: как вести работу в новых условиях?

Разрешил этот вопрос V Всесоюзный съезд ДОСААФ, рекомендовавший создать при комитетах Общества внештатные отделы по видам оборонно-массовой работы. Возник такой отдел и при Ростовском городском комитете ДОСААФ.

Официальное его название несколько громоздко: внештатный отдел по подготовке технических кадров и техническим видам спорта. Утвержден он постановлением президиума горкома. Вся его деятельность строится на самостоятельных началах под руководством городского комитета Общества. Отдел является опорой горкома в руководстве под-

готовкой технических специалистов, в развертывании технической пропаганды, в организации оборонно-спортивной работы.

На наш взгляд, определилась вполне приемлемая структура, которой могут воспользоваться другие комитеты Общества.

Что она собой представляет?

В составе отдела — три инструкторские группы по видам подготовки технических кадров — автомото, радио, морская; учебно-методический совет, состоящий из 15 человек, разделенный на методическую и экзаменационную группы; спортивно-техническая секция, в которую входят судьи и тренеры.

Заведующим отделом избран А. Т. Дьяченко. Руководители инструкторских групп являются одновременно заместителями заведующего отделом.

Возьмем для примера инструкторскую группу по автомотоподготовке. Ее возглавляет майор запаса А. Каретин, опытный автомобилист, уже много лет работающий в горкоме на общественных началах. В группу входят педагоги — методисты по теории автомотодела, правилам движения, специалисты по практическому вождению автомобиля и мотоциклетной подготовке.

Внештатные инструктора тесно связаны с курсами шоферов и мотоциклистов при первичных организациях, с самостоятельными спортивно-техническими клубами, с ГАИ. Два раза в неделю общественники дают консультации по правилам движения и эксплуатации автотранспорта.

ГЛАВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

— Особенно активно влияет отдел на качество подготовки специалистов, — рассказывает председатель горкома П. Ф. Клята.

Действительно, общественники считают это главным направлением в своей работе. Вот один пример.

На курсах шоферов при самостоятельном спортивно-техническом клубе фабрики «Пластмасс» предстояли экзамены. Задолго перед этим отдел тщательно ознакомился с учебным процессом. Выяснилось, что в одной из групп 8 человек слабо знают пройденный материал. Отдел организовал дополнительные занятия в помощь отстающим. В результате на экзаменах в ГАИ все курсанты этой группы с первого раза успешно сдали экзамены по вождению и правилам движения.

Планомерно проверяет отдел материально-техническую базу курсов, теоретические и практические знания преподавателей.

Конечно, контроль, проверка учебного процесса занимают не главное место в деятельности внештатного отдела. Основное — это помощь советам самостоятельных спортивно-технических клубов, преподавателям, общественным инструкторам, председателям комитетов

Общества. Формы помощи самые разнообразные — консультации на местах, учебно-методические сборы, проведение открытых уроков, разбор занятий.

Недавно председатель горкома ДОСААФ издал приказ, в котором отмечалось высокое качество подготовки шоферов на курсах при самостоятельном спортивно-техническом клубе завода «Ростсельмаш». Здесь — самая крупная в городе первичная организация Общества. Без отрыва от производства только в первом полугодии 1962 г. было подготовлено более 300 шоферов-профессионалов и любителей, а также мотоциклистов.

— Без помощи актива горкома и общественников завода мы не смогли бы справиться с учебной и спортивной работой, — сказал нам председатель заводского комитета ДОСААФ К. Ф. Кашубин. Ту же мысль выразил и председатель совета клуба И. В. Гарматовский.

Немало сделали активисты для повышения качества подготовки специалистов в самостоятельных клубах при Пролетарском райкоме ДОСААФ, в коллективах Ростовской обувной фабрики, гвоздильного завода, в ряде комитетов Октябрьского, Ленинского, Кировского и других районов города. Масштабы работы внештатного отдела велики: ведь только за первую половину 1962 г. при самостоятельных клубах обучалось четырнадцать различных специальностям 2500 человек. Почти половина из них — шоферы и мотоциклисты.

МОГУЧИЙ РЫЧАГ

...На столе председателя самостоятельного спортивно-технического клуба фабрики «Пластмасс» Г. Н. Попова лежит объемистая тетрадь. В ней отмечены успехи членов ДОСААФ в труде, учебе, спорте.

Последняя запись сделана совсем недавно. Под номером 218 значится курсант И. П. Медведев. Он награжден дипломом за успешное окончание курсов шоферов-профессионалов.

Г. Н. Попов и преподаватель Т. И. Егоров охотно рассказывают об этом курсанте. Он учился с большим интересом, увлекался рационализацией учебных агрегатов. Отлично, без отрыва от работы, закончив курсы шоферов, он затем стал обучаться на курсах радистов и телеграфистов. У парня теперь три хорошие специальности.

— И знаете, что помогло Медведеву? Социалистическое соревнование! — поясняет Попов.



Более ста соревнований по техническим видам спорта провели досаафовцы Ростова-на-Дону летом этого года.

На снимке: судейская коллегия подводит итоги соревнования по фигурному вождению автомобилей. Слева направо: Б. Ф. Колесников, Ф. П. Колесников, А. Т. Дьяченко и Н. И. Кравцов.

Организация соревнований в этом и других самостоятельных спортивно-технических клубах ДОСААФ Ростова поучительна. Все двенадцать клубов соревнуются друг с другом. В какой бы из них вы ни зашли, обязательно увидите яркие плакаты, лозунги, призывающие к овладению техникой, техническими видами спорта, любовно оборудованные стенды с показателями соревнования между клубами, внутри клуба — между учебными группами; фотографии лучших людей, стенгазету, где критикуются недостатки, отмечаются успехи.

Руководит соревнованием городской комитет Общества, и в частности его внештатный отдел.

У ростовчан принят такой порядок: один раз в квартал подводятся итоги соревнования внутри клубов, в полгода раз их подводят районные комитеты Общества и один раз в год — городской комитет, который и определяет победителей. Подведением итогов занимается, как правило, общественный актив. А люди здесь строгие, объективные. Они учитывают не только количество и качество подготовленных специалистов, но и рост материальной базы, сохранение техники, деятельность рационализаторов и изобретателей, спортивно-массовую работу, уровень технической пропаганды и многое другое.

РАСТУТ РЯДЫ АКТИВА

Ряды общественников растут. Когда-то их можно было пересчитать по пальцам — Дьяченко, Каретин, Никифоров, Горбань, Муравьев, Скворонский, Попов... Теперь вокруг внештатного отдела группируются десятки энтузиастов. Их опыт перенимали уже многие райкомы

ДОСААФ Ростова-на-Дону. Внештатные отделы по подготовке технических кадров созданы в Кировском, Октябрьском, Пролетарском, Железнодорожном и Ленинском райкомах Общества. Формирование этих отделов происходит при непосредственном участии и помощи со стороны общественников городского комитета ДОСААФ.

Какую роль играет общественность в технической пропаганде, видно из такого факта. В Пролетарском районе Ростова-на-Дону насчитывается около 200 первичных организаций Общества. Чтобы побывать в каждой из них, сотрудникам райкома потребовались бы многие месяцы. Между тем уже в этом году во всех досаафовских коллективах района были прочитаны лекции, доклады, проведены беседы на различные военно-технические темы. Не проходит дня, чтобы неутомимые пропагандисты — офицеры запаса М. Е. Зотов, Ф. П. Колесников, активисты Н. И. Ширяев, Н. И. Кравцов, Н. В. Киселев — не побывали в той или другой первичной организации Общества. Не менее активно ведется техническая пропаганда и в других районах.

С созданием внештатных технических отделов оживилась и спортивная работа. Летом этого года в городе было проведено более ста автомобильных, мотоциклетных и других соревнований.

И, наконец, актив помог установить более тесные связи комитетов ДОСААФ с местными партийными, комсомольскими, профсоюзными организациями.

В 1963 году ростовчане наметают создать восемь новых самостоятельных спортивно-технических клубов. При этом рассматривают вопрос о том, чтобы самостоятельные клубы взяли на себя часть функций, которые выполняют сейчас штатные автомотоклубы. Учебные организации «Ростсельмаша», фабрики «Пластмасс», обувной фабрики и ряд других вполне могут это сделать уже сейчас.

* * *

Внештатный технический отдел при Ростовском городском комитете ДОСААФ сделал пока первые шаги. Не все еще гладко в его деятельности. Многие нуждаются в совершенствовании. Но в горкоме правильно поняли роль общественности в дальнейшем развертывании массовой оборонной работы и добились уже первых ощутимых результатов.

А. БАБЫШЕВ,
наш спец. корр.

г. Ростов-на-Дону.

Такова структура
внештатного отдела



МНОЖИТЬ РЯДЫ СПОРТСМЕНОВ, СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ИХ МАСТЕРСТВО!

В свое время на страницах журнала «За рулем» справедливо критиковались автомотоклубы Литвы за отставание в автомобильном спорте. Действительно, до 1960 года в нашей республике все внимание уделялось только мотоциклетному спорту. Теперь же, как известно, команда Литвы выиграла первенство СССР 1962 года по ралли, а отдельные спортсмены добились высоких призовых мест в крупных автомобильных соревнованиях на первенство страны. К началу 1962 года у нас было четыре мастера по автомобильному спорту, 20 перворазрядников и более 120 спортсменов второго и третьего разрядов.

Случайны ли эти успехи? Нет. Они являются закономерным итогом большой организаторской деятельности, которая развернулась в автомотоклубах и первичных организациях ДОСААФ за последние два-три года.

С чего мы начали? Прежде всего с организации соревнований на личных автомобилях.

С помощью общественников и судей из республиканского автомотоклуба (в г. Вильнюс) и Каунасского автомотоклуба мы провели первые соревнования по фигурному вождению автомобилей. Автолюбители охотно принимали участие в таких спортивных встречах, поскольку эти соревнования не влекут за собой повышенного износа машин. Первые же соревнования по фигурному вождению вызвали широкий интерес, всколыхнули массу автолюбителей, в том числе и тех, кто не имеет собственных автомобилей.

Однако фигурное вождение — это лишь одна из наиболее простых разновидностей автомобильного спорта. Задача состояла в том, чтобы привлечь автолюбителей к более сложным соревнованиям и прежде всего к ралли. Для этого необходимо было пробудить интерес к таким состязаниям среди широких кругов автолюбителей и шоферов. Вот почему мы решили провести соревнование по ралли в масштабе республики. Оно состоялось в мае 1960 года со стартом и финишем в Каунасе и прошло с большим успехом. О ралли заговорили, появилось много желающих в них участвовать, и уже в том же году несколько литовских спортсменов смогли выступить в соревнованиях на первенство СССР. Правда, их спортивно-технические результаты были невысоки (9-е место), но один из них, А. Сакалаускас, выступавший на собственном автомобиле, был награжден почетным призом журнала «За рулем».

Как гласит литовская поговорка, хорошее начало — половина работы. Теперь многие увидели, что и наши спортсмены могут выйти на большую дорогу спортивных успехов. Пропаганде ралли весьма способствовало также то, что первенство страны было проведено у нас, в Каунасе.

Но, как известно, ралли — сложный вид автомобильного спорта, требующий от участников определенного уровня мастерства, умения не только водить автомобиль, но и производить штурманские расчеты. Поэтому в автомотоклубах мы организовали специальные семинары для спортсменов. Раллисты, которые уже приобрели некоторый опыт, помогли товарищам приобрести необходимые знания; начались усиленные тренировки.

СОРЕВНОВАНИЯ — КЛАДЕЗЬ ОПЫТА

Все это дало плоды. На соревнованиях прибалтийских республик в Риге наша сборная команда вышла на второе место, а выступавшие на собственной машине Анатолий Курдзикаускас и Анатолий Рябчинский стали победителями в одном из классов автомобилей. В 1961 году были проведены зимние ралли городов Каунаса и Вильнюса, разыграно первенство республики. На финальных соревнованиях Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта в Ужгороде команда Литвы заняла уже пятое место, а в личном зачете наши спортсмены Ю. Олека и Л. Шувалов (класс «Москвич») и С. Симонян и И. Вайтенас (класс «Волга») завоевали бронзовые медали; П. Шатас и В. Лаужетас стали чемпионами страны.

Одновременно мы уделяли большое внимание популяризации других видов автомобильного спорта. Очень помогло этому проведение в 1961 году в Каунасе шоссейно-кольцевых гонок на первенство СССР. И хотя в этих соревнованиях литовцы еще не принимали участия, первые энтузиасты начали строительство спортивных и гоночных автомобилей.

Не выпал из поля зрения и самый молодой в нашей стране вид автомобильного спорта — картинг. Пионер литовских картингистов Г. Черняускас вместе с группой латвийских и московских спортсменов участвовал летом 1961 года в поездке по городам нашей страны с целью пропаганды картинга. В республике развернулось строительство карт. Несмотря на большие трудности, связанные с приобретением двигателей и резины, к первому туру чемпионата республики 1962 года по картингу было построено 25 карт. Федерация автомобильного спорта Литовской ССР приняла решение провести первенство Литвы по картингу четырьмя этапами — в Вильнюсе, Каунасе, Клайпеде и Шяуляе.

Но главным «секретом» наших спортивных успехов нынешнего года остается то, что мы стараемся организовать как можно больше соревнований у себя и как можно чаще участвовать в соревнованиях, проводимых в других республиках. Большую пользу, например, дали состоявшиеся в прошлом году в Вильнюсе соревнования прибалтийских республик с участием спортсменов Москвы, Ленинграда и Горького, где команда раллистов Литвы заняла первое место. На всесоюзном зимнем ралли нынешнего года команда Литвы вышла на третье место. Весной наши спортсмены участвовали в розыгрышах первенства Москвы и РСФСР по ралли.

Первенство республики мы, как правило, стараемся проводить в сложных и трудных условиях. Это закаляет спортсменов. Не случайно команда Литвы вернулась в этом году из Нальчика с почетным трофеем — кубком чемпиона страны и среди 46 клубных команд три наших коллектива заняли третье, четвертое и пятое места.

Мы понимаем, что удерживать высокий спортивный трофей гораздо труднее, чем его завоевать. Чтобы сохранить свои позиции, нашим спортсменам и спортивной общественности предстоит еще немало поработать. Вот почему мы с интересом и одобрением восприняли инициативу совета Витебского автомотоклуба, обратившегося с призывом усилить работу по развитию автоспорта в клубах ДОСААФ и взявшего на себя повышенные обязательства по подготовке спортсменов-разрядников, судей и общественных тренеров-инструкторов.

Всесторонне обсудив обращение витебских спортсменов, совет республиканского автомотоклуба решил к концу 1962 года подготовить в Вильнюсе и Каунасе 8 мастеров спорта, 25 перворазрядников и 150 спортсменов второго и третьего разрядов. Кроме того, в автомотоклубах Каунаса и Вильнюса намечено в этом году подготовить по две группы общественных инструкторов-тренеров и судей по автоспорту.

Эта работа сейчас ведется. В Каунасе на «Неманском кольце» состоялся второй этап на первенство страны по шоссейно-кольцевой гонке, где мы приобрели полезный опыт. В социалистическом соревновании мы мобилизуем все свои силы на то, чтобы выполнить решения V съезда ДОСААФ по развитию автоспорта.

А. КУРДИКАУСКАС,
старший тренер республиканского
автомотоклуба ДОСААФ
Литовской ССР.

г. Вильнюс.

ИНИЦИАТИВА НАХОДИТ ОТКЛИК

В редакцию продолжают поступать отклики на обращение Витебского автомотоклуба о развертывании соревнования за дальнейший подъем спортивной работы. Часть этих откликов мы публикуем.

Львов. Совет автомотоклуба решил до конца года подготовить двух мастеров спорта, 10 спортсменов первого разряда, 20 — второго и 150 — третьего. Решено оказать помощь первичным организациям Общества заводов «Львовсельмаш», электротрампового, автобусного, автопозвожничков и таксомоторному парку в организации самостоятельных клубов. Будет подготовлено также 60 судей по автоспорту и 60 общественных инструкторов. Решено силами общественности обо-

родовать на городском стадионе «Дружба» гравевую дорожку.

Совет автомотоклуба вызвал на соревнования Одесской областной автомотоклуб.

СТАВРОПОЛЬ. До конца этого года будет подготовлен мастер по мотоспорту и 7 спортсменов-разрядников. При совете клуба создается секция судей по автоспорту. Будет оказана помощь первичным организациям Общества в подготовке спортсменов-разрядников по автоспорту.

ЯРОСЛАВЛЬ. Совет автомотоклуба решил воспитать 141 спортсмена-разрядника, из них двух мастеров спорта по автоспорту. Кроме того, будет подготовлено 45 общественных инструкторов и 80 судей по техническим видам спорта. Решено до конца года провести 23 соревнования по автоспорту.

КАК ОРГАНИЗОВАТЬ

Призыв совета Витебского автотоклуба — множить ряды спортсменов, совершенствовать их мастерство — нашел отклик у всех, кому дороги интересы автомобильного и мотоциклетного спорта. Тысячи автомобилистов и мотоциклистов, тренеров, судей, общественных инструкторов по примеру витебцев включились в соревнование за новый подъем спортивной работы.

Близится зима. На большей части нашей страны она сопровождается снегопадами, метелями, морозами. Важно и в этих условиях не ослаблять усилий в борьбе за массовость и мастерство. В северных и восточных районах, в средней полосе страны нужно шире использовать такой резерв подготовки разрядников, как мотогонки на льду.

Эти очень интересные, доступные широкому кругу мотоциклистов состязания можно проводить в каждом населенном пункте.

Как организовать их, как сделать увлекательными и доходными? На эти вопросы отвечает статья судьи республиканской категории Ю. Подвального.

Дорожка и инвентарь

Проводить мотогонки на льду можно не только на стадионах и в аэродромах. Для этой цели вполне пригодны замерзшие пруды, реки, искусственные водоемы.

Ледяная дорожка должна иметь длину 400 м (измеряют ее на расстоянии 90 см от внутренней бровки), ширину 8—10 м на прямых и не менее 12 м на поворотах.

По внутренней бровке делают снежный валик высотой 30—50 см и яркой краской наносят ограничительную линию шириной 10 см. При неснежной зиме можно укладывать его только на виражах. По наружной бровке насыпают предохранительный снежный вал высотой от 1 до 1,5 м и толщиной около 1 м. Когда снега мало, вал можно делать, начиная с середины каждого виража и

При хорошей организации мотогонки на льду всегда проходят в острой борьбе и привлекают много зрителей.

Фото Б. Светлакова



захватывая 10—15 м каждого участка прямой, то есть там, где падения гонщиков наиболее вероятны.

Ледяная поверхность дорожки должна быть по возможности ровной и гладкой. Стартовую линию наносят на середине прямой яркой краской. Ширина ее 10 см. На расстоянии 2 м от нее в сторону, обратную движению, наносят предстартовую линию такой же ширины. Восьмью линиями шириной 5—6 см участок между ними делится на четыре равные части шириной не менее 60 см. В образованных в результате деления прямоугольниках цифрами указывают номера дорожек с 1-й по 4-ю (нумерация от внутренней бровки к наружной).

На расстоянии 30 м от стартовой линии по ходу движения наносят еще одну поперечную линию шириной 10 см. Она должна ограничивать зону прямолинейного движения гонщиков после старта.

Размеченная таким образом дорожка (см. схему) готова к соревнованиям.

В районе старта-финиша необходимо оборудовать место для судейской коллегии.

Рядом со стартовой линией размещают будку радиокomentатора, которую желательно поднять над дорожкой. Над будкой устанавливают двухточечный светодор для связи судейской коллегии с предстартовой зоной. В последней располагают дублирующий светодор.

Предстартовую зону (закрытый парк) оборудуют чаще всего в центре виража, слева от места старта-финиша. Она должна иметь легкие ворота с хорошим запором (или шлагбаум). Для этого может быть использован один из входных туннелей, если гонки проводятся на стадионе.

Желательно, чтобы предстартовая зона ограничилась с каким-либо теплым помещением. Там гонщики смогут отдыхать в перерывах между заездами, а механики ремонтировать мотоциклы. Предстартовая зона и помещение для отдыха должны быть связаны с судейской коллегией телефонами и снабжены радиорепродукторами.

В центре круга устанавливают флашток для подъема флага соревнований и на специальных подставках — флаги команд. Вокруг места гонок или над трибунами стадиона вывешивают флаги расцвечивания. В этих соревнованиях, в отличие от кроссов или шоссейно-кольцевой гонки, не принято давать старт ни флагом, ни светодором. Нужно применить или автоматическое стартовое устройство, или описанное в журнале «За рулем» № 10 за 1959 г., или же изобретенное по чертежам ЦАМК СССР. Но наиболее просто и дешево использовать резиновый шнур с навешенными на него через каждые 25 см цветными флажками. Одним концом его закрепляют на уровне оси переднего колеса за столбик, установленный внутри круга, а второй конец судья-стартер растягивает через дорожку и отпускает в момент старта.

Для проведения мотогонок на льду необходим полный комплект судейских

флагов на специальной подставке в районе старта-финиша (белый, шахматный, желтый и желтый с черным крестом, красный, синий, зеленый, черный); кроме того, нужно 4 красных и 4 желтых флага для судей на дистанции, а также электромегафон или просто мегафон, красный и зеленый флаги для судей при участниках. Организаторы, судьи, тренеры и механики должны иметь отличительные знаки, а гонщики — нагрудные жилеты и цветные нащлемники. В закрытом парке следует установить щиты с таблицами заездов.

Подготовка соревнований

Пока правила проведения мотогонок по льду не изданы, организаторы при составлении положений о соревнованиях могут взять за образец ежегодно утверждаемое положение о первенстве Советского Союза и временные правила проведения мотогонок по гравейной дорожке, выпущенные спортивным отделом ЦАМК СССР.

На первых порах целесообразно проводить лично-командные соревнования. Это повышает ответственность коллектива за подготовку спортсменов.

Состав команды должен быть таким, чтобы число гонщиков в каждом классе мотоциклов подходило под одну из таблиц — для 16, 13 или 9 гонщиков (см. журнал «За рулем» № 1 за 1961 г.). Количество спортсменов может пополняться за счет участвующих только в личном первенстве. Всего же в одном классе их может быть 9, 13, 16, 18 (две группы по 9), 22 (одна группа — 9, другая — 13), 26 (две группы по 13), 29 (одна группа — 13, другая — 16) и 32 (две группы по 16). При любом другом количестве участники, показавшие худшие результаты на официальных тренировках, становятся запасными (см. временные правила проведения гонок по гравейной дорожке).

Если обстоятельства вынуждают разбить гонщиков на две группы, то последние составляют на основании данных тренировок, причем так, чтобы группы были приблизительно равными по силам. Гонщики, набравшие в каждой из них наибольшее количество очков, выходят в финал.

Проводить соревнования желательно по системе «каждый с каждым», поскольку она исключает элемент случайности и делает гонки наиболее интересными.

Положение должно точно определять систему личного и командного зачета. В нем надо указывать время не только проведения соревнований, но и трех-четырех тренировок. Положение может обязывать участвующие в гонках организации иметь 1—2 комплекта нагрудных жилетов с эмблемой и нашивками на них номерами (с № 1 по № 20) и 1—2 комплекта нащлемников (красного, синего, желтого и белого цветов).

При большом числе участников в каждом классе мотоциклов целесообразно в один день проводить гонки только для одного класса.

Организатор — автотоклуб или ко-

ГОНКИ НА ЛЬДУ

митет ДОСААФ — заключает договор со стадионом или подбирает место для проведения соревнования.

В договоре подробно указывают подготовительные мероприятия и оговаривают, какие из них обеспечивает и оплачивает стадион, а какие — организатор.

В договоре определяется стоимость входных билетов и порядок их реализации. Билеты следует реализовывать через кассы стадиона, спортивных магазинов, театральные кассы, через специально организуемые на улицах кассы, а также через первичные организации ДОСААФ.

Следует позаботиться и о рекламе. Она должна быть разнообразной по форме. Вот ее основные виды: красочные, броские афиши (в них содержатся подробные сведения о соревнованиях), радиореклама, выступление организаторов по телевидению, листовки, распространяемые через Союзпечать, объявления, показательные заезды на стадионе во время других состязаний, реклама в газетах, в витринах спортивных магазинов, транспаранты, рекламные щиты на улицах и т. п.

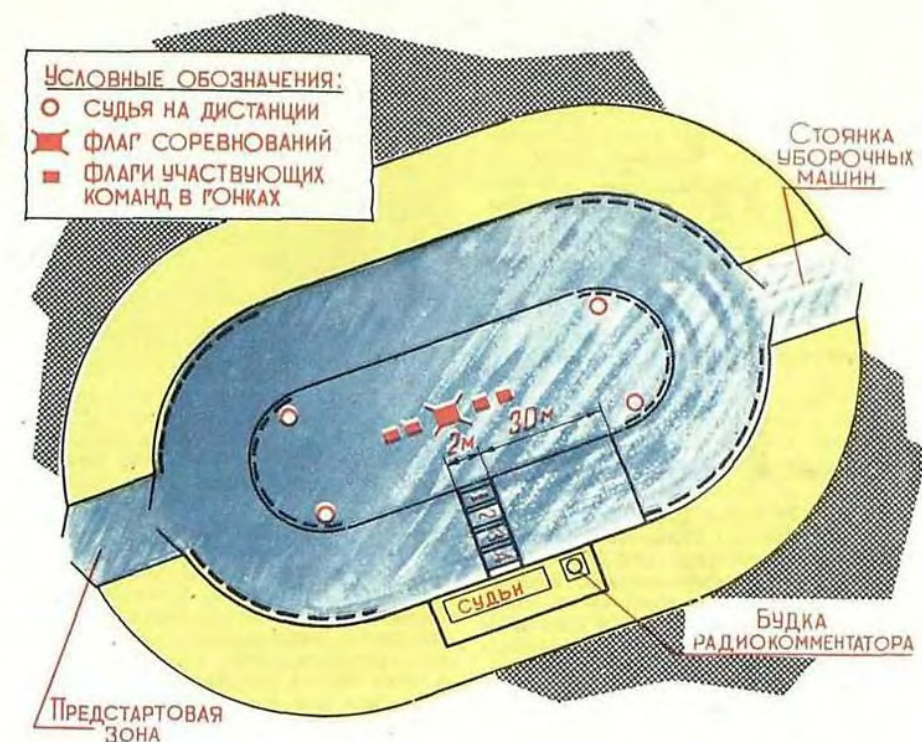
Вряд ли надо доказывать, как важно иметь хорошо составленную и своевременно выпущенную программу соревнований. Реализация ее даст дополнительный доход. Помимо общепринятых сведений, она должна содержать данные о рекордах, установленных на ледяной дорожке стадиона, таблицы по заездам (для того числа гонщиков, которые стартуют в соревновании), таблицы, позволяющие зрителю сопоставлять результаты, показанные участниками.

Неплохо в память о крупных соревнованиях выпускать памятные значки, распространение которых также дает дополнительные средства.

Судейство

Судейская коллегия может включать до 17 человек. В нее входят главный судья, его заместитель (он же старший судья на старте-финише), главный секретарь, секретарь, хронометрист, судья-стартер, трое судей на выпуске (они же счетчики кругов), начальник дистанции, четыре судьи на дистанции, старший судья и судья при участниках (он же технический контролер), судья-радиокomentar. Кроме того, необходимо выделить четырех «толкачей» для помощи гонщикам.

Специфика этих соревнований требует, чтобы некоторые члены судейской коллегии несли дополнительные обязанности. Так, заместитель главного судьи должен единолично включать зеленый сигнал светофора для вызова на старт гонщиков очередного заезда и красный сигнал, запрещающий выезд на ледяную дорожку. Хронометрист не только регистрирует время прохождения дистанции победителем (для выявления



рекорда дорожки), но и следит за контрольным временем (2 мин.), которое дается гонщикам очередного заезда для выезда на старт. Судьи на выпуске после включения зеленого сигнала светофора занимают места между стартовыми прямоугольниками и останавливают гонщиков на предстартовой линии, пока к ней не подъедет последний участник заезда. Затем они считают число кругов, пройденных каждым гонщиком.

Судьи на дистанции должны следить, чтобы участники гонок не заехал обоими колесами за ограничительную линию малой бровки и фиксировать другие нарушения правил, а также выбрасывать красный или желтый флаг («Всем остановиться!», «Внимание!»), после того как это сделает главный судья. Желтый флаг они могут показывать и самостоятельно.

Кроме того, они помогают гонщикам убирать с дорожки отказавшие во время заезда мотоциклы. Старший судья при участниках готовит очередную заезд, выпускает спортсменов на дорожку, следит за своевременным выходом запасных на старт. «Толкачи» помогают гонщикам завести двигатель мотоцикла перед стартом (в пределах 30-метровой зоны). Они должны иметь обувь с шипами, чтобы не скользить по льду. Секретариат совместно с представителями команд или без них проводит жеребьевку участников и на основании таблиц заполняет протоколы результатов по заездам. Образцы этих документов приведены здесь.

Начальник дистанции отвечает не только за предварительную ее разметку, расстановку и инструктаж судей, но и за очистку льда после каждой серии заездов и исправление разграничительных линий.

Мы рассказали об основных особенностях организации и судействе мотогонок на льду. Надеемся, что статья поможет комитетам и автотоклубам ДОСААФ организовать такие соревнования на местах, привлечь к участию в них возможно большее число мотоциклистов и тем самым успешно выполнить обязательства, взятые в ответ на обращение витебских спортсменов.

Ю. ПОДВАЛЬНЫЙ,
судья республиканской категории
по автотокспорту.

Протокол результатов по заездам

Заезд	№ гон- щikov	Фамилия	ДСО, ве- домство, город (район)	Цвет на- шлем- ника	Место	Очки	Приме- чание
1	1	И. Никитин	«Вымпел»	Красный	II	2	
	2	П. Петров	«Спартак»	Синий	III	1	
	3	С. Минаев	«Стрела»	Белый	I	3	
	4	М. Хвилья	«Вымпел»	Желтый	IV	0	

Сводный протокол результатов после окончания всех заездов

№ гон- щikov	Фамилия	ДСО, ве- домство, город (район)	Очки в заездах					Сумма очков	Место
			1	2	3	4	5		
1	И. Никитин	«Вымпел»	2	2	3	2	1	10	
2	П. Петров	«Спартак»	1	0	2	0	3	6	
3	С. Минаев	«Стрела»	3	3	1	3	2	12	
4	М. Хвилья	«Вымпел»	0	1	0	1	0	2	

Те брассам

ПЯТИ СТРАН

Ралли «За мир и дружбу» стало уже традиционным. Организаторы соревнований, гонщики пяти стран, принявшие участие в этих соревнованиях, десятки тысяч восторженных зрителей в городах и селах превратили его в еще одну манифестацию братского сотрудничества народов социалистических стран.

В нынешнем году ралли «За мир и дружбу» проводилось в третий раз, причем роль главного организатора соревнования была возложена на Венгерский автомотоклуб. С этим было связано и определение места старта, который был дан на берегу знаменитого озера Балатон.

Протяженность маршрута соревнования составляла 4601 км. Маршрут пролегал по дорогам пяти стран, причем в каждой стране могли быть проведены лишь одна гонка, одно соревнование по фигурному вождению и максимум два заезда на коротких участках с постоянной заданной скоростью.

Балатон — Ужгород

Если ехать от озера Балатон до Ужгорода по хорошим дорогам, то для спортсменов это было бы только приятной прогулкой — всего несколько сот километров. Но маршрут соревнования на этом участке был проложен так, что дистанция его составила 1655 км, а дорожные трудности нарастали чуть ли не с каждым километром. Первое «разнообразие» было внесено вскоре после старта — у Чопака. Здесь состоялась гонка на участке 3,8 км, включавшем крутой подъем. Затем в Будапеште гонщики показали свое умение в фигурном вождении, а в живописном курортном

Техническая комиссия очень тщательно проверяла состояние автомобилей перед стартами. На снимке: проверка тормозов автомобиля «Москвич» в Балатонфельдваре.

Фото Ю. Полиачека

СЛОВО НАШИМ ДРУЗЬЯМ — ЧЕХОСЛОВАЦКИМ ЖУРНАЛИСТАМ

месте близ города Лиллафюред их ожидал короткий участок (длиной 32 км), который было необходимо пройти с постоянной скоростью 71 км/час. Увы, тут было не до любования красотами природы.

В Советский Союз участники ралли прибыли после полуночи, миновав небольшой кусочек территории Словакии. На перевоз границы было выделено 40 минут. От Ужгорода сначала все шло прекрасно, хотя гонщики к тому времени находились в пути уже 18 часов. Но о таких местах, как Драгово, Синевир и Межгорье, все будут вспоминать долго. Средняя скорость здесь была задана невысокой. На недостаток красот природы также нельзя было пожаловаться. Но дорога, по которой был проложен маршрут, была трудной. Не один амортизатор здесь вышел из строя.

Во Львове проходило соревнование по фигурному вождению. Затем был трехчасовой перерыв и самое главное — ремонт. Дальше путь лежал снова к Ужгороду, где на кольце длиной 1,1 км, которое нужно было пройти дважды, состоялись гонки. Наиболее впечатляющим событием здесь была неудача советского экипажа в составе Н. Аполлонова и В. Егорова. Их автомобиль перевернулся, и после окончания гонок команде пришлось немало повозиться с правкой кузова.



Автор публикуемой корреспонденции чехословацкий журналист и спортсмен Юрай Полиачек делится впечатлениями после прохождения трудного участка трассы в районе Ужгорода.

Фото А. Квана

Участок между КВ на границе Львовской области и обратно был, к сожалению, последним для трех автомобилей «Шкода». У одного испортился двигатель, у второго — коробка передач, а третий потерпел аварию при прохождении крутого поворота.

Ужгород — Готвальдов

После заслуженного отдыха и ночлега в Ужгороде раллистов встретила Словакия. Второй этап был «коротким» — всего 764 км. Конечной цели — города Готвальдова — гонщики достигли к вечеру. Маршрут, проходящий от границ СССР через Кошице вокруг Высоких Татр и через Низкие Татры, включал трудные скоростные гонки в Дольном Харманце. Протяженность участка, выбранного для этих гонок, составила 8,3 км. Дорога с пыльным щебеночным покрытием изобилвала поворотами и подъемами. Эти гонки, а также последующее классификационное соревнование — фигурное вождение в Братиславе — ничего не изменили в положении национальных команд. Зато в личном

КОМАНДЫ ЦАМК СССР И ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА — ЛУЧШИЕ В РАЛЛИ «ЗА МИР И ДРУЖБУ». — ПОБЕДА В ЛИЧНОМ ПЕРВЕНСТВЕ. — РОСТ ТАКТИЧЕСКОГО И ТЕХНИЧЕСКОГО МАСТЕРСТВА СОВЕТСКИХ СПОРТСМЕНОВ.

В закрытый гараж доставили свои автомобили только 48 экипажей. Одинадцати из стартовавших не удалось выбраться из ловушек первого этапа. Выбыл с повреждением задней оси маленький «Трабант», сошла с дистанции одна из «Сирен». Беда постигла класс до 1000 см³. Кроме «Остин-Купера» (с польскими гонщиками), не выдержали борьбы в Межгорье и 5 автомобилей «Вартбург». Зато автомобили «Москвич», «Волга», «Татра» и «Варшава» пришли на финиш этапа в полном составе.

В результате первого этапа определились лидеры соревнования. В зачете по национальным командам вперед вышла команда Чехословакии, на втором месте определилась команда СССР. В личном зачете лучше, чем у других, было турнирное положение советского экипажа С. Тенишев — Н. Ионкин, набравшего всего лишь 0,019 очка, на втором месте был венгерский экипаж Кондорози — Ругай, выступавший на итальянском автомобиле «Фиат» (0,061 очка). Далее следовали два чехословацких экипажа.

первенстве произошли значительные изменения — на первое место вышел экипаж венгров Холлош — Нагю, не получивший на всем этапе ни одного штрафного очка. Они выступали на маленьком австрийском автомобиле «Штейр-Пух». На второе место выдвинулись чехословацкие спортсмены Марк и Рашка («Татра»), а на третье — В. Локтионов и А. Дмитриевский («Москвич»). Бывшие лидеры С. Тенишев и Н. Ионкин перешли в общем зачете на седьмое место. Среди заводских команд уверенно лидировали команды Московского завода малолитражных автомобилей и Горьковского автозавода.

Готвальдов — Висла

Первый участок третьего этапа стал последним для экипажа Н. Аполлонов — В. Егоров. Они слишком быстро преодолевали один из многочисленных неохранных железнодорожных переездов, и дело кончилось повреждением автомобиля и легким ранением экипажа.



За Высокими Татрами ралли «За мир и дружбу» вступило на польскую территорию. До Нового Сонча все шло нормально, а там нас ожидал «сюрприз» — соревнование на вождении с постоянной скоростью на участке длиной 70 км. Асфальт чередовался с разбитой щебенкой. Заданная скорость была большой, ориентироваться на местности было трудно, шел проливной дождь. Некоторые здесь заблудились и потеряли ценные очки.

Именно здесь распрощались с надеждой на победу чехословацкие гонщики Марк и Рашка. С боковой дороги вылетел мотоциклист, столкновение с которым предотвратить не удалось. Когда расследование причин аварии было закончено, продолжать соревнование уже не имело смысла: за незаконченный этап экипаж получил 1200 штрафных очков.

К Висле по дороге Краков—Вадовице—Скохов прибыло 46 автомобилей. Положение в таблице личного первенства снова несколько изменилось. Если Холлош и Нагю на «Штейр-Пухе» продолжали лидировать, то на второе место выдвинулись уже советские гонщики В. Локтионов и А. Дмитриевский, а на четвертое — Н. Сучков и В. Шавелев; бывшие лидеры С. Тенишев и Н. Ионкин несколько улучшили свое положение, перейдя в общем зачете на шестое место.



Перед КВ у польской границы. У членов советской команды нашлось время для тщательной проверки и смены шин.

Фото Ю. Полиачека

Произошли изменения в зачете национальных команд — вперед вышла команда СССР (2,306 очка), за ней — команда Чехословакии (2,958 очка), ГДР (624,626), Польши (1323,966) и Венгрии (3601,661). Среди клубных и заводских команд безоговорочное первенство по-прежнему принадлежало советским командам.

Висла — Дрезден

Четвертый этап явился очень плотным «ситом». Сквозь него прошли только самые лучшие. Он был богат событиями и неожиданностями. Длина этапа — 1387 км, а ведь гонщики имели уже за плечами пять трудных дней соревнования!

Трудно забыть скоростные гонки в районе Росцишова. Трасса здесь была длиной 9 км, из них 5,5 км приходилось на подъем и 3,5 км — на спуск. Затем был «короткий участок» (46 км) с тремя передвижными контрольными пунктами, который автомобили высшего класса должны были пройти с постоянной скоростью 69 км/час. И это по извилистой горной дороге со спусками и подъ-



Абсолютные победители ралли «За мир и дружбу» мастера спорта Сергей Тенишев и Николай Ионкин, набравшие наименьшее количество очков в личном зачете.

Фото А. Квана

емами в предвечерних сумерках, по мокрому асфальту! Хорошо еще, что организаторы-регулирующие возмещали недостаток ориентировочных данных, указывая экипажам направление. На финише многие экипажи были «награждены» штрафными очками, среди них и некоторые советские.

Ошибку допустили те, кто после этого участка решил немного «передохнуть». Так, например, наш экипаж после часа езды по извилистой и мокрой дороге с удивлением констатировал, что до КВ на границе еще 17 км, а времени остается только 10 минут! Правда, благодаря тому, что последний участок был более прямой, чем предыдущие, мы сумели наверстать упущенное, но это удалось не всем.

На немецкой территории было тоже нелегко. Наступившая ночь затрудняла ориентировку, много экипажей блуждало в поисках КВ. Маршрут проходил через Лейпциг, Халле, Балленштадт до Бад-Зюдероде (я бы вам не посоветовал разыскивать его в полуполночное время).

Между контрольными пунктами времени в Вендефурт и Шлейзингене были проложены еще два «коротких участка», которые нужно было пройти с большой, но постоянной скоростью. После этого практически оставалось только два серьезных испытания — кольцевые гонки на Заксенриге со стартом типа «Леман» и финишное фигурное вождение в Дрездене. Это — последние возможности улучшить свое турнирное положение, и надо сказать, что некоторые экипажи использовали их с блеском. Особенно это касается советского экипажа С. Тенишев — Н. Ионкин. Они снова стали лидерами, тем более что венгерский экипаж Холлош — Нагю постигла досадная неудача. Как и в случае с чешскими раллистами Марком и Рашкой, автомобилю венгров грозило столкновение с внезапно появившимся мотоциклистом. Чтобы предотвратить аварию, маленький «Штейр-Пух» съезжает с дороги, несколько раз переворачивается и выбывает из соревнований. Так, за 250 километров до финиша была разбита надежда венгров на победу в личном первенстве.

Четвертый этап не только перепутал довольно устойчивый до тех пор «счет» многих гонщиков, но и значительно изменил всю турнирную таблицу. На финиш прибыло 38 автомобилей, из них 14 — без штрафных очков. Среди экипажей, входивших в национальные

СЛОВО НАШИМ ДРУЗЬЯМ — ЧЕХОСЛОВАЦКИМ ЖУРНАЛИСТАМ

команды, лишь чехословацкие сумели пройти этот этап «на нулях». В результате наша команда вновь опередила команду СССР и оказалась победительницей соревнований.

Несмотря на этот общий результат, безусловно, досадный для советской национальной команды, которая была очень близка к победе, итоги III ралли «За мир и дружбу» можно квалифицировать как большой успех советского автомобильного спорта. Прежде всего второе место в таких крупных международных соревнованиях тоже говорит само за себя. А разве можно сбросить со счетов то обстоятельство, что советские раллисты были абсолютно лучшими в личном первенстве (С. Тенишев и Н. Ионкин) и уверенно выиграли в командном зачете: среди клубных команд первенствовала команда Центрального автотоклуба СССР, а среди заводских — команда Горьковского автомобильного завода? При этом разница в очках между советской командой-победительницей (ЦАМК) и вышедшей на второе место нашей чехословацкой командой «Руда звезда» составила более 1000, а между заводскими командами ГАЗ и ФСО (Польша), занявшей второе место, — более 250.

Тут уместно, мне кажется, напомнить о том, что мы писали в прошлом году на страницах «За рулем» об итогах вторых международных ралли «За мир и дружбу». Тогда пришлось с дружеской критикой отметить, что советские раллисты имеют серьезные пробелы в тактической подготовке. Уже начало соревнований 1961 года стало роковым для некоторых советских экипажей. Им не хватало точного расчета, выдержки, умения быстро ориентироваться. Какое разительное изменение в этом году! Советские раллисты имеют наибольший процент пришедших на финиш автомобилей, одерживают победу в соревнованиях клубных и заводских команд, побеждают в личном первенстве! Уровень мастерства советских спортсменов стал несравненно выше — было гораздо больше тактической зрелости и умелой техники вождения. Разумеется, и советские автомобили также сыграли немалую роль в достигнутом успехе — они были хорошо подготовлены, что позволило всем убедиться в совершенстве их конструкции и технологии изготовления.

Итак, III ралли «За мир и дружбу» позади. В сердце каждого, кто имел возможность участвовать в этих соревнованиях, осталось много неизгладимых впечатлений и спортивных переживаний. Спортивное значение этого мероприятия растет из года в год. Можно без преувеличения сказать, что по своему организационному и спортивному уровню это соревнование стоит в ряду лучших европейских соревнований. Разрешите мне как одному из членов чехословацкой команды заключить эту корреспонденцию искренним поздравлением в адрес советских спортсменов, добившихся нового крупного успеха в трудном и важном международном соревновании.

Юрай ПОЛИАЧЕК,
участник ралли «За мир и дружбу»,
редактор журнала «Свет мотору».
г. Прага.

УЧИТЕЛЯ И УЧЕНИКИ МЕНЯЮТСЯ РОЛЯМИ

СЛОВО
НАШИМ ДРУЗЬЯМ —
ЧЕХОСЛОВАЦКИМ
ЖУРНАЛИСТАМ



Автор публикуемых заметок чехословацкий журналист Адольф Куба (слева) беседует с уфимскими спортсменами.

В Чехословакии среди детей очень распространена игра «в слова». Непонятный смысл ее заключается в том, что один играющий произносит какое-нибудь слово, а второй должен немедленно подобрать другое, связанное с ним по определенной ассоциации. Например, один скажет «море», другой отвечает «вода», один скажет «космос», другой — «Гагарин». И если в соответствии с правилами этой игры упомянуть «гонки по гравейной дорожке», чехословацкий юноша, не задумываясь, воскликнет: «Уфа!»

Столица Башкирии по праву считается центром гонок по гравейной дорожке. Ведь уфимцы — лучшие советские мастера этого мужественного и красивого спорта, очень популярного в Чехословакии!

Прошло совсем немного времени с тех пор, как советские мотоциклисты приезжали в Чехословакию, чтобы закупить первую партию мотоциклов ЭСО, познакомиться с их техническим обслуживанием и постигнуть азы нелегкой азбуки гонок по гравейной дорожке.

Это были очень способные ученики, в чем мы смогли убедиться, когда спустя некоторое время советские гонщики снова приехали к нам, на этот раз уже как участники чемпионата мира и серьезные претенденты на лавры победите-

лей. Такое же впечатление осталось у нас от прошлогоднего визита, который мы нанесли своим советским коллегам.

В нынешнем году команда наших гравейщиков вновь приехала в Советский Союз. Теперь роли переменялись. Уже мы посылаем к вам молодых гонщиков учиться, закаляться в спортивных боях. Девять встреч в СССР с лучшими советскими и польскими гравейщиками явились для наших спортсменов прекрасной школой. Но прежде чем рассказать об этих соревнованиях, мы хотим познакомить советских читателей с состоянием этого вида спорта в Чехословакии.

В настоящее время в стране свыше 40 стадионов с гравейной дорожкой, расположенных по всей территории республики. Мотогонщики объединены в секции при областных автотоклубах Свазарм. Каждая область выставляет не менее одной сборной команды. Ежегодно по результатам календарных встреч отбирают 48 лучших гонщиков республики. Они составляют три квалификационные группы. Пять лучших из каждой группы получают право выступать в чемпионате Чехословакии. Шестнадцатым финалистом становится прошлогодний чемпион республики.

Участники первенства в течение года встречаются друг с другом на пяти соревнованиях, причем в разных городах.

В зачет входят лучшие результаты по четырём состязаниям. Кроме личного чемпионата республики, у нас проводится командное первенство в двух группах.

Чехословацкая сборная достигла больших успехов на международных состязаниях. Она вышла в финал командного первенства мира, проходившего в июле этого года, и заняла четвертое место среди 15 участвовавших команд.

Вот коротко о гравейном спорте в Чехословакии. А теперь вернемся в Советский Союз. Нам, прямо скажем, все время везло. Нет, мы имеем в виду не результаты стартов, они были довольно скромными. Но все наши встречи в СССР проходили как бы под знаком... освоения космоса (да, да, вы сейчас убедитесь в этом!), и мы горды тем, что получили счастливую возможность разделить радость советских людей. Больше всех повезло автору этих строк. Когда я около двух лет назад присутствовал на международных гонках по льду в Уфе, была запущена одна из космических ракет. До самой ночи в 40-градусный мороз мы стояли на улице, приотпывали, растирали замерзшие уши и, зажав дыхание, слушали специальные сообщения ТАСС.

Летом прошлого года я снова был в Уфе вместе с командой чехословацких мотоциклистов, участвовавшей в серии международных гонок по гравейной дорожке. Термометр снова показывал 40 градусов, на этот раз выше нуля. И снова мы были свидетелями триумфа советской науки — успешного старта, полета и приземления космического корабля «Восток-2», управляемого Г. Титовым.

Едва мы в этом году приехали в Уфу и провели первую тренировку, как весь мир взволновало новое сообщение ТАСС: над нашими головами несли космический корабль «Восток-3». А на другой день, незадолго до очередного соревнования, переполненный стадион «Труд» облетело еще одно потрясающее известие: на орбиту вышел «Восток-4».

Наверное, когда наши гонщики в очередной раз поедут в СССР, советские космонавты снова удивят мир.

Но интересные события происходят и на земле, в том числе там, где проложены гравейные дорожки. Серия международных дружеских соревнований между лучшими гонщиками СССР, ЧССР и Польши началась в Уфе. Вместе с пред-

Девять товарищеских встреч мотогонщиков Польши, Чехословакии и СССР состоялись на советских мототреках. На снимке: момент соревнований в Уфе.



ставителями Советского Союза Л. Дробязко, Ф. Шайнуровым, И. Плехановым, Б. Самородовым, В. Трофимовым, В. Соколовым стартовали молодые чехословацкие гонщики А. Пруш, З. Коварж, С. Кубичек и А. Шваб — в прошлом сильнейший велогонщик страны, участник велогонки Мира. От Польши выступали три известных гонщика — С. Кемпа, С. Ткоч и Я. Сухецкий. Победителем этой встречи, собравшей 18 тысяч зрителей, стал один из хозяев, дорожки И. Плеханов, набравший 14 очков из 15. Последующие места заняли В. Трофимов из Ровно (13 очков) и Л. Дробязко из Уфы (12 очков). Четвертым был поляк С. Кемпа (11 очков), пятым — чехословацкий спортсмен А. Пруш (10 очков), одержавший победу в двух заездах и опередивший Б. Самородова и Ф. Шайнунова (СССР).

Затем в День строителя разыгрывался приз «Строительной газеты» между лучшими гонщиками Москвы, Ленинграда, РСФСР, Украины, Грузии, Эстонии и Литвы. Наши гонщики вместе с поляками присутствовали на состязаниях в качестве зрителей и дружно аплодировали своему старому знакомому Ф. Шайнунову, который уверенно набирал очки и выиграл приз.

Вторая международная встреча была более увлекательной и в то же время более драматичной, чем предыдущая. Хотя первое место снова занял И. Плеханов, не потерявший ни одного очка во всех пяти заездах, а на второе место уверенно вышел поляк С. Кемпа, на гонимой дорожке развернулась острая борьба, а именно — борьба за третье место между чехословацким спортсменом З. Коваржем и уфимцем Л. Дробязко. Только несколько сантиметров на финише решили спор в пользу советского гонщика.

Сюрприз преподнес запасной участник советской команды Л. Краев. Восьмое место среди лучших спортсменов трех стран, да еще по очкам, набранным в 4 заездах, — высокое достижение.

В день счастливого приземления советских космонавтов проходило следующее соревнование. На этот раз в нем участвовали только гонщики СССР и ЧССР, так как польские и некоторые советские спортсмены отправились на новый стадион в город Салават, находящийся в 170 км южнее Уфы.

Чехословаки твердо решили бороться за каждый метр, не страшась громких имен лучших советских гонщиков. Своей решительной и тактически продуманной ездой они добились очень почетных мест — первого, пятого и шестого.

Запомнились нам два выступления в Салавате, «городе молодых», как его по праву называют. История Салавата едва насчитывает 10 лет, а средний возраст его жителей — 25 лет. Несколько месяцев назад здесь был построен мототрек, и уфимские спортсмены помогли своим «младшим братьям» быстро обжить его. Тренирует местных мотоциклистов один из известных советских гонщиков Владимир Соколов.

В Салавате мы встретили несколько человек, которые сражались за освобождение Чехословакии. Были тут и участники славной Мурзиновской партизанской бригады «Яна Жижки из Троцкова», которая в течение многих месяцев действовала в Моравии. Наши мотоциклисты считали себя обязанными достойно представлять Чехословакию в Салавате.

Весь город жил этой международной встречей. Даже гастролировавший здесь Московский театр комедии не работал, хотя была суббота. Мы были на спектакле в пятницу, а в субботу московские артисты пришли к нам на стадион с ответным визитом.

Только погода не благоприятствовала состязаниям. Дождь шел всю ночь и весь день, и стадион превратился в огромное озеро. Но это не обескуражило салаватцев. На стадион доставили бурильные машины, вырыли несколько ям, в которых установили всасывающие сетки, и пустили на полные обороты могучие насосы. Вскоре вся вода была удалена. Еще несколько машин с опилками — и исчезли остатки луж.

Соревнование состоялось! Но глинистое покрытие все же осталось скользким, как мыло. Некоторым гонщикам, в том числе и такому опытному, как Ф. Шайнуров, не помогло все их умение. Только тренер салаватцев В. Соколов, который уже, наверное, успел освоить новую дорожку, чувствовал себя как рыба в воде.

В соревновании, на котором присутствовало 13 тысяч зрителей (больше стадион не вмещает, и многим пришлось довольствоваться местами на крышах ближних домов), В. Соколов одержал бесспорную победу и набрал максимальное количество очков. С честью выдержал сложное испытание С. Кубичек, проигравший только победителю.

На следующий день, когда солнце высушило дорожку, соотношение сил изменилось, и Ф. Шайнурову удалось взять реванш. Он повторил достижение В. Соколова, а С. Кубичек сумел удержаться на втором месте.

Последние соревнования международной серии должны были проходить далеко от Урала. Команды сели в поезд и после короткой остановки в Москве прибыли во Львов. В тот же день состоялась первая встреча. К сожалению, мотоциклы чехословацких и польских гонщиков опоздали. И снова хозяева дорожки показали, что такое спортивная дружба.

На старте одного из заездов польский гонщик С. Кемпа чересчур резко взял старт.

Фото Р. Гайнуллиной





На приз Центрального автомотоклуба

Международные шоссейно-кольцевые
гонки в Ленинграде

В конце августа в Ленинграде на трассе «Невское кольцо» состоялась международная товарищеская встреча по шоссейно-кольцевым автомобильным гонкам на приз Центрального автотоклуба СССР. В ней приняли участие гонщики ГДР, Польши, Чехословакии и Советского Союза, соревновавшиеся на гоночных автомобилях III формулы, сво-

бодной формулы и «Юниор», а также на спортивных автомобилях.

Следует отметить, что в нынешнем году спортсмены стран народной демократии добились больших успехов в создании «Юниоров». Особенно это касается представителей ГДР, построивших на базе серийного легкового автомобиля «Вартбург», имеющего привод на передние колеса, ряд отличных гоночных машин формулы «Юниор». Конструктор Х. Мелькус создал интересную компоновку такой машины с задними ведущими колесами, перенес силовой агрегат назад и развернув его в обратном направлении; передача к ведущим колесам осуществляется качающимися полуосями. Автомобили «Вартбург-Мелькус» отличаются удачным распределением веса по осям, низким расположением центра тяжести, хорошей устойчивостью и управляемостью. Польские «Юниоры» также построены на базе агрегатов «Вартбурга» и в основном воспроизводили конструкцию Х. Мелькуса.

Чехословакия была представлена командой завода «Шкода», в которую входило два спортивных автомобиля «Шкода-1100» с форсированными двигателями. Используя основные детали от стандартной модели «Шкода-Фелиция», чехословацкие конструкторы сумели создать высокофорсированный двигатель для спортивных автомобилей. Установка двух верхних распределительных валов в головке позволила применить камеры сгорания наиболее выгодной формы, снизить силы инерции деталей клапанного механизма, обеспе-

чить хорошее наполнение цилиндров горючей смесью. Все это благоприятно отразилось на повышении мощности двигателя, который при рабочем объеме 1089 см³ развивает мощность 92 л.с.

Из других особенностей конструкции автомобиля «Шкода-1100» следует отметить компоновку всех агрегатов силовой передачи в отдельном блоке, расположенном возле задней оси. Крутящий момент от двигателя передается к многодисковому сцеплению валом небольшого диаметра. Задние тормозные барабаны перенесены к главной передаче. В команду СССР входили участники первенства СССР по шоссейно-кольцевой гонке, показавшие в нынешнем году лучшие результаты на гоночных автомобилях III формулы, свободной формулы и «Юниорах», а также на спортивных машинах. В новом исполнении был представлен только автомобиль III формулы «НАМИ-500» с более мощным двигателем С-51, разработанным Центральным конструкторским бюро мотоцикlostроения совместно с Ирбитским мотоциклетным заводом. Условия соревнований были нелегкими. Неустойчивая погода с кратковременными, но частыми дождями вынуждала гонщиков временами идти по мокрой трассе. Тем не менее результаты, показанные отдельными спортсменами в первый же день соревнований, были лучше, чем достигнутые ими в прошлогодних международных гонках на том же кольце.

В классе гоночных автомобилей III формулы первое место занял советский спортсмен Г. Сургучев, прошедший дистанцию со средней скоростью 106,3 км/час. Среди гонщиков, выступавших на спортивных автомобилях, лучшим был М. Фоушек (ЧССР), показавший среднюю скорость 102,9 км/час.

В классе гоночных автомобилей свободной формулы победителем по итогам двух этапов вышел В. Новожилов (104 км/час), сумевший во второй день соревнований финишировать раньше своего сильного соперника чемпиона СССР Ю. Вишнякова.

В гонке на автомобилях «Юниор» острая спортивная борьба в первый день соревнований развернулась в основном между Х. Мелькусом (ГДР) и Е. Янковским (ПНР). Однако на следующий день соревнований, когда погода еще более ухудшилась, ни тому, ни другому не удалось финишировать первым. Это неожиданно сделал немецкий гонщик Г. Тегелер, обеспечивший себе тем самым третье место в общем зачете. Победителем в группе «Юниоров» по сумме двух заездов был Х. Мелькус, на второе место вышел польский спортсмен А. Вайнер.

В командном зачете первенствовала национальная команда СССР (43 очка); среди соревновавшихся двадцати клубных команд лучшей была команда чехословацкого завода «Шкода».

Кубок польской спортивной делегации, установленный для лучшего гонщика на автомобиле «Юниор», был присужден Х. Мелькусу; он же получил приз журнала «За рулем» за абсолютно лучшие скоростные результаты, достигнутые в соревнованиях.

Международные товарищеские соревнования по шоссейно-кольцевым гонкам принесли, несомненно, большую пользу. Прежде всего наши гонщики получили возможность обменяться опытом в технике скоростного вождения автомоби-

Вверху: автомобили формулы «Юниор» на старте.
Внизу: спортивным и гоночным автомобилям свободной формулы давался общий старт. На переднем плане — известный чехословацкий гонщик Ярослав Вобек, выигравший на спортивном автомобиле «Шкода» гонку второго тура соревнований. На втором плане — победитель соревнований в классе гоночных автомобилей свободной формулы ленинградский перворазрядник В. Новожилов.
Фото Ю. Клеманова



лей с зарубежными спортсменами. Большое значение имело также очное знакомство с конструкциями спортивных и гоночных автомобилей новых образцов. В этом отношении международные соревнования должны послужить хорошим уроком советским конструкторам. Вполне очевидной стала необходимость пересмотра конструкции наших автомобилей формулы «Юниор». Помимо работ по дальнейшей форсировке двигателя, необходимо самое серьезное внимание обратить на уменьшение габаритных размеров автомобиля и в первую очередь на снижение его высоты.

Пора отказаться от применения стандартной передней и задней подвесок от «Москвича-407», совершенно не удовлетворяющих требованиям гонок. Должны быть созданы более эффективные и надежные тормоза с хорошим охлаждением, что особенно важно при движении по кольцевой трассе с большим числом поворотов.

Для спортивных и гоночных машин свободной формулы необходимо создать высокофорсированные двигатели с верхними распределительными валами. В этом отношении весьма ценным является опыт чехословацкого завода «Шкода», сумевшего построить на базе основных деталей серийного производства вполне современный гоночный двигатель.

Между тем у нас возможности получения высокой мощности от силовых агрегатов, построенных на базе серийных двигателей М-21 и МЗМА-407, используются пока еще далеко не полностью. В частности, до сих пор ни в одном из двигателей, применяемых для спортивных целей, не сделано серьезных попыток изменить и улучшить систему газораспределения, а ведь без этого очень трудно получить высокую литровую мощность.



Победитель соревнований в классе спортивных автомобилей чехословацкий спортсмен Мирослав Фоушек на дистанции «Невского кольца».

Разумеется, усовершенствования, о которых здесь идет речь, не всегда под силу отдельным гонщикам и даже спортивным коллективам. Создание высокофорсированных двигателей на базе серийных образцов должно стать делом чести автомобильных заводов и научных институтов.

Вторая товарищеская встреча наших гонщиков с зарубежными явилась важной вехой на пути развития советского автомобильного спорта, который должен пройти хорошую закалку, чтобы стать на уровень высших международных достижений.

А. САБИНИН,
председатель международного жюри соревнований.



БРАВО ИРБИТУ!

Первенство страны по мотокроссу на мотоциклах с колясками

Первенство страны по мотокроссу в этом году организовано по-новому. Оно проводится раздельно на мотоциклах-одиночках и на мотоциклах с колясками, причем в отличие от прошлых лет, когда спортсмены стартовали на мотоциклах с рабочим объемом двигателя свыше 500 и свыше 650 см³, теперь медали чемпионов на мотоциклах с колясками разыгрываются в классах до 350 см³ и свыше 350 см³.

Экипажи мотоциклов с колясками соревновались на трассе, проложенной в окрестностях Ирбита. Интерес к этим соревнованиям был огромен. Многие жители Ирбита, тысячи любителей мотоспорта из Свердловска, Челябинска, Нижнего Тагила и других городов Урала собрались посмотреть состязания сильнейших гонщиков страны. Трасса кросса изобилвала сложнейшими искусственными и естественными препятствиями и давала возможность спортсменам раскрыть все свое умение и мастерство.

Сначала вступили в борьбу 38 экипажей на тяжелых мотоциклах класса свыше 350 см³. В первом заезде все семь кругов (по 3,2 км каждый) лидировали представители Ирбитского мотозавода — мастер спорта Г. Мотов и перво-разрядник А. Симбирцев. Следующий заезд был для ирбитчан менее удачным: их сбили на первом же повороте, мотоцикл перевернулся; но все же спортсмены нашли в себе силы бороться за победу. Они обошли более 20 экипажей, однако напряженного темпа не выдержал двигатель мотоцикла.

Наконец, третий, последний, заезд. Г. Мотов и А. Симбирцев, устранившие в перерыве неисправность, снова устремляются вперед. До финиша остается всего несколько десятков метров, как вдруг выходит из строя колесо. Упущена верная победа!

Несмотря на неудачу фаворитов, состязания в классе мотоциклов свыше

350 см³ вылились в подлинный триумф ирбитских спортсменов. Восемь их экипажей вошли в десятку сильнейших. Лишь четвертое и шестое места достались иногородним гонщикам. Звание чемпиона страны завоевали мастера спорта Г. Вартаньян и В. Каржавин, уверенно выступившие во всех трех заездах. Они же стали обладателями приза Ирбитского мотозавода — мотоцикла «Урал». Второе место занял экипаж в составе мастера спорта Л. Лешкова и второразрядника Е. Королева, третье — мастеров спорта А. Губина и Г. Бородин.

Своей победой ирбитчане во многом обязаны коллективу конструкторского бюро мотозавода во главе с А. Федоровым.

На фоне захватывающих стартов тяжелых мотоциклов очень бледно выглядели соревнования в классе до 350 см³, уступавшие и по числу участников, и по накалу спортивной борьбы. Чемпионами СССР в этом классе стали представители ЦСКА — мастер спорта А. Разоренов и перво-разрядник А. Портнягин. Большинство же мотоциклов ИЖ не выдержало испытаний на сложной трассе.

Федерация мотоспорта приняла очень своевременное решение открыть дорогу новому классу мотоциклов с колясками — до 350 см³. И жаль, что эта полезная инициатива пока не нашла поддержки у конструкторов Ижевского машиностроительного завода.

Организации первенства предшествовала большая подготовительная работа по выбору трассы, размещению участников и гостей. Однако на будущее, видимо, следует учесть пожелание спортсменов и представителей команд — проводить такие крупные соревнования не в один, а в два дня.

И. ИВАЩЕНКО,
главный судья соревнований.

Мотоспорт в Йошкар-Оле — столице Марийской автономной республики — своей популярностью может поспорить с футболом, хоккеем, легкой атлетикой. Тысячи зрителей собираются на мотокроссы, ипподромные гонки и другие мотоциклетные соревнования, которые проводятся в городе очень часто.

Человеку, посещающему теперь мотогонки в Йошкар-Оле, трудно себе представить, что несколько лет назад мотосекция городского автотоклуба насчитывала всего пять человек, а парк спортивных машин состоял из... одного старенького мотоцикла.

Сейчас в клубе 130 мотоспортсменов, из них 20 разрядников. Мотосекция автотоклуба объединяет большой актив общественных тренеров, судей, спортсменов. Они организуют спортивные встречи, вовлекают в занятия мотоспортом молодежь, помогают первичным организациям ДОСААФ. Стараются актив клуба на предприятиях и в институтах города созданы самостоятельные клубы. Самый крупный из них — на заводе торгового оборудования — объединяет 65 любителей технических видов спорта.

Помещаемые здесь снимки рассказывают о буднях мотоспортсменов Йошкар-Олы.

П. ЗАХАРЕВСКИЙ.
Фото автора.

З Д Е С Ь Л Ю Б Я Т МОТОСПОРТ



▲ Чемпион Марийской АССР по мотокроссу и ипподромным гонкам шофер Юрий Грязин.

◀ Председатель совета самостоятельного автотоклуба завода торгового оборудования Ф. Лежнин с молодыми мотогонщиками.

▼ Ипподром Йошкар-Олы. Спортсмены городского автотоклуба на тренировке.



ЧИТАТЕЛИ ПРЕДЛАГАЮТ НОВЫЕ КОНСТРУКЦИИ

Под такой рубрикой в журнале «За рулем» № 3 за 1962 год были опубликованы заметки В. Романца и А. Ясакова, предложивших новые компоновочные схемы мотоцикла и мотороллера. Эти предложения вызвали много откликов у читателей. Одни из них высказывают соображения о том, какими, по их мнению, должны быть новые машины, другие описывают реальные конструкции, воплощенные в металле, третьи делятся своими замыслами. Читатели продолжают разговор на эту тему, и редакция предоставляет им страницы журнала.

„МАЛЮТКА“



МОТОМОБИЛЬ

Мотоцикл будущего... Перед моими глазами — быстроходная, маневренная, комфортабельная и, конечно, универсальная машина. На ней можно поехать и в театр, и за город, совершить далекий туристский поход.

Каким же представляется мне мотоцикл будущего? Примерно таким, как он изображен на рисунке. Эту машину даже нельзя назвать мотоциклом, ей скорее подходит другое название — мотомобиль. Обтекаемый закрытый кузов с панорамным стеклом, кабина с удобными креслами выгодно отличают его от современных мотоциклов.

Кузов надежно защищает пассажиров от грязи и дождя. Крепится он на раме. Боковые стекла задвигаются в дверцу. В передней и задней частях кузова можно расположить багажники или дополнительные топливные баки. В нижней части имеются проемы для ног, что позволяет удерживать машину при остановке. Желательно иметь специальные «ожесточители» по контуру нижней части, которые воспринимали бы удары в случае падения машины на бок. Это в какой-то мере будет способствовать безопасности пассажиров.

Изготавливать кузов лучше всего из синтетических материалов, например из стекловолокна, пропитанного смолой.

Необычна и техническая характеристика мотомобиля: скорость движения — 100—110 км/час, вес — 160—180 кг, грузоподъемность — 180—200 кг. Двигатель — четырехтактный, мощностью 18—20 л. с., рабочим объемом 350 см³ с принудительным воздушным охлаждением. Воздух подводится через заборник, расположенный в передней части кузова.

Подвеска должна обеспечивать плавность хода и хорошее «держание» дороги. Возможно, подвеска переднего колеса будет рычажной с ходом 150—170 мм, а заднего — маятниковой с ходом 80—110 мм. Размер колес — 4,00—16.

Такая машина, вероятно, удовлетворит самого требовательного мотолюбителя.

На первый взгляд, мотомобиль кажется несколько фантастичным. На самом же деле навряд ли в нем есть что-либо нереальное. Хочется верить, что в будущем подобные машины появятся на наших дорогах.

В. ПРИВЕЗЕНЦЕВ,
инженер.

Этот миниатюрный, компактный мотоцикл привлек внимание многих посетителей павильона «Машиностроение» Выставки достижений народного хозяйства СССР. Сконструировал и изготовил его слесарь Чебоксарского завода тракторных запасных частей В. И. Шарабин.

Простота устройства, высокая эксплуатационная надежность и проходимость — главные достоинства микромотоцикла. Имея дорожный просвет 140 мм, он легко проходит по пашне и песку, выбирается из оврага с крутыми склонами. На хорошей дороге он развивает скорость до 55 км/час с пассажиром и прицепом грузоподъемностью 150 кг. Топливный бак вмещает 4 л бензина. Этого вполне хватает на 200 км пробега.

Оригинальна компоновка машины: база ее укорочена до 1300 мм, а габаритные размеры мотоцикла 1540×770×670 мм. Высота может быть увеличена на 100—120 мм путем регулировки руля в зависимости от роста мотоциклиста.

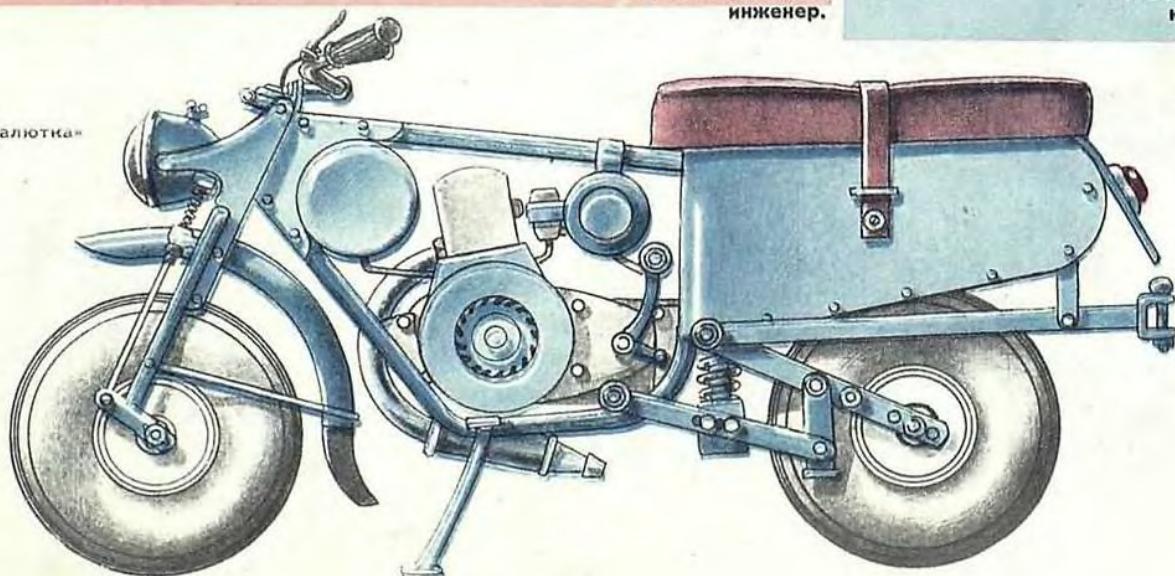
На мотоцикле установлен двигатель рабочим объемом 125 см³, мощностью 4,7 л. с. с принудительным охлаждением. Колеса 4,5—9 от мотоколяски Серпуховского завода. Вес машины всего 75 кг. Надо, однако, учитывать, что В. Шарабин применял материалы, которые были у него под рукой, например водопроводную трубу диаметром 3/4 дюйма и полосовое железо сечением 4—5 мм. Использование более прочных и легких материалов, несомненно, позволит значительно снизить вес.

Конструкция «Малютки» весьма перспективна. В ней, на наш взгляд, заложен ряд элементов мотоцикла недалекого будущего. Особого внимания заслуживает оригинальная маятниковая подвеска. Этот узел после некоторой конструктивной доработки может найти широкое применение в дорожных мотоциклах.

«Малютка» — универсальная машина. Она пригодится леснику, колхозному бригадирю, сельскому почтальону, кино-механику и людям многих других профессий.

Г. ВОЗЛИНСКИЙ,
конструктор.

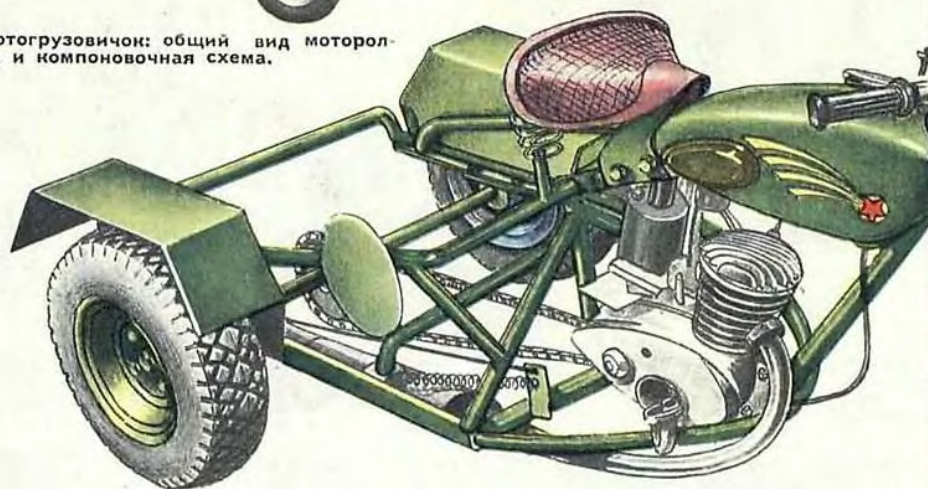
«Малютка»



МОТОГРУЗОВИЧОК

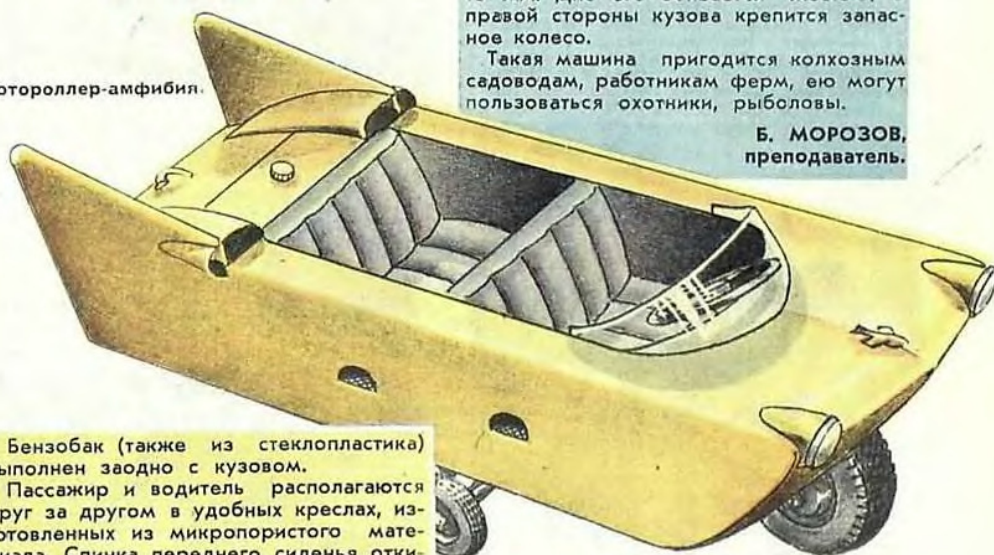


Мотогрузовичок: общий вид мотороллера и компоновочная схема.



МОТОРОЛЛЕР-АМФИБИЯ

Мотороллер-амфибия.



Бензобак (также из стеклопластика) выполнен заодно с кузовом.

Пассажир и водитель располагаются друг за другом в удобных креслах, изготовленных из микропористого материала. Спинка переднего сиденья откидывается, и в кузове образуется одно спальное место.

Сбоку кузова для устойчивого положения машины при стоянке и на тихом ходу установлены два легких колеса на эластичных подвесках. Нижняя кромка этих колес на 1—2 см выше основных. Поэтому на ходу они почти не касаются дороги, а на стоянке мотороллер стоит с небольшим креном на тот или иной борт.

На воде мотороллер-амфибия может управляться либо с помощью навешиваемого руля, либо путем поворота обтекателя переднего колеса.

Вес корпуса не должен превышать

Машина для перевозки грузов весом 200—250 кг более экономичная и в то же время более легкая, чем грузовой мотороллер, могла бы найти широкое применение в сельской местности. Такой мотогрузовичок можно сделать, например, на базе минского мотоцикла М-1-А, взяв переднюю часть рамы, топливный бак, двигатель и седло. Для этого надо отрезать задние перья рамы и вместо них приварить несущую часть, выполненную из угольника 40×40 мм. Подножками может служить труба. Приваренная к углам несущей части и раме, она одновременно может служить растяжкой, усиливающей жесткость всей конструкции. Для той же цели между несущей частью и рамой привариваются раскосы. Диаметр задней оси — 25 мм. Колеса можно использовать от мотоцикла СЗА (4,5—9). Ведущее колесо — правое. Дифференциала нет. Передняя звездочка имеет шестнадцать зубьев, задняя — 40. Отсутствие амортизаторов компенсируется большой шириной шин. Несмотря на одно управляемое колесо, устойчивость мотогрузовичка очень хорошая. Машина развивает скорость до 55 км/час. Расход бензина немного больше, чем у мотоцикла М-1-А. Ножной тормоз действует на ведущее колесо, ручной — на переднее.

Для пуска двигателя предусмотрен специальный валик. Кик-стартер мотоцикла обрезают на половину его длины, и в нем просверлено отверстие диаметром 4 мм, в которое вставлен кусок цепи. На другом конце валика нарезаются шлицы для установки обычного кик-стартера.

Кузов выполнен из досок толщиной 15 мм. Дно его обивается жестко. С правой стороны кузова крепится запасное колесо.

Такая машина пригодится колхозным садоводам, работникам ферм, ею могут пользоваться охотники, рыболовы.

Б. МОРОЗОВ,
преподаватель.

Дешевая машина-амфибия — давняя мечта туристов, любителей отдыха на берегах рек и озер. Предлагаемая схема амфибии — мечта автора. Машина представляет собой нечто среднее между моторной лодкой, микролитражным автомобилем и мотороллером. Она больше приспособлена для езды по суше, но на ней можно переезжать реки, ловить рыбу вблизи берегов, охотиться на небольших озерах.

Несущий обтекаемый кузов амфибии можно сделать из стеклопласта. Жесткость такого кузова настолько велика, что нет необходимости в специальной опорной раме. Под сиденьями и вдоль бортов до моторного отсека расположены воздушные ящики, обеспечивающие машине безопасное плавание. Фундаменты под мотор и редуктор винта выполнены заодно с кузовом.

Внутри имеются шахты для двух основных несущих колес. Переднее колесо крепится вместе с рулевой колонкой к крышке носовой шахты, а заднее на гидравлической подвеске — к крышке кормовой шахты. Высота их такова, что верхняя кромка выше наибольшей ватерлинии. Таким образом, при плавании машины вода не попадет внутрь кузова, даже если верх шахты будет негерметичным.

Двигатель с принудительным воздушным охлаждением можно использовать, например, от мотороллера «Тула» или мотоцикла СЗА. Его лучше расположить в кормовом отсеке под поднимающимся капотом. Двигатель несколько смещен от центра кузова и имеет передачу на заднее колесо сверху через шахту и на винт — через дополнительный конический редуктор. Винт будет вращаться и при движении по суше, но для этой цели может быть предусмотрена и специальная муфта сцепления.

35—40 кг, а всего мотороллера — 180—200 кг, то есть немного больше, чем у «Тулы».

В холодное время года на кузов можно крепить откидывающуюся в сторону крышку самолетного типа. Она может быть сделана прозрачной из оргстекла или с полупрозрачным верхом из стеклопластика с боковыми и задними окнами.

Такие или подобные амфибии будут пользоваться большим спросом у населения.

Э. ГАНОВ.



Первая детская...

В районе новых домов, расположенных на Песчаных улицах Москвы, проложена первая детская автотрасса. Учащиеся близлежащих школ с интересом отнеслись к новому делу. Руководит этой трассой страстный любитель пенсионер Л. Берман. На этих снимках запечатлен один день на автотрассе:

1. Перед выездом нужно осмотреть двигатель. Л. Берман (слева) вместе с учениками проверяет автомобиль; 2. Энтузиаст-любитель Леся Чернов хорошо знает мотор автомобиля и поэтому каждый раз принимает активное участие в осмотре двигателя; 3. На перекрестке улиц несет свое дежурство Витя Аркатов; 4. На станции «Посадочная» всегда много малышей, ожидающих своей очереди на посадку; 5. Как и на всех улицах столицы, на одном из перекрестков автотрассы стоит регулировщик; 6. Поездка закончена. Малыши довольные выходят из машины; 7. Нередко на трассе можно увидеть капитана милиции А. Гушина. Вот и сейчас он беседует с Наташей, интересуется ее впечатлениями от поездки.





НА ИППОДРОМЕ — МОТОЦИКЛЫ

Во многих городах нашей страны — от Балтики до Тихого океана — всюду, где есть ипподромы, можно увидеть не только скачки и рысистые испытания, но и гонки «железных коней». За последние несколько лет мотоциклисты прочно обосновались в «конном царстве», причем, не боясь ошибиться, можно сказать: мотогонки привлекают такое количество зрителей, какого не собирают встречи лучших мастеров конного спорта.

В этом нетрудно было убедиться, побывав на Одесском ипподроме в дни пятого первенства страны по мотогонкам. Переполненные трибуны, толпы зрителей, «облепивших» ограду, болельщики на крышах окружающих строений и даже на деревьях — такую картину пришлось наблюдать нам в течение двух дней. Нельзя забыть, как реагировали зрители на события, проходившие за барьером ипподрома, как шумно вздыхали трибуны при неудачах гонщиков и как, захваченные чудесным зрелищем спортивных поединков, одесские болельщики дружно подбадривали своих любимцев.

Первенство СССР по ипподромным гонкам — большое событие в нашем мотоспорте. И хотя каждый год оно имеет свои особенности и не похоже на предыдущее, неизменным остается принцип многоступенчатого отбора, открывающий шагбаум к финалу только лучшим из лучших.

И на этот раз финалу в Одессе предшествовали десятки городских, област-

Финал первенства страны по ипподромным гонкам

ных и зональных соревнований. Подобная система розыгрыша первенства, применяемая у нас пока только на ипподромных и ледяных гонках, имеет несомненные достоинства: она продвигает эти виды соревнований во все автомотоклубы, во все области и республики, заставляет серьезно готовиться к встречам, постоянно думать о спортивных резервах. Именно благодаря зональной системе состязания мотоциклистов на ипподроме приобретают все новых и новых приверженцев.

Мы не случайно начали спортивный отчет со строк в защиту этого соревнования, которое имеет почти пятидесятилетнюю историю, но только в 1958 году получило официальное «право гражданства», а вскоре вновь было поставлено под сомнение. Поводом для этого послужило появление у нас гонок по гаревой дорожке. Не дав себе труда разобраться в деле, некоторые горячие головы стали предсказывать, что в самое ближайшее время «гарь» начисто поглотит «ипподром». В 1960 году традиционный розыгрыш первенства на ипподроме с четвертьфиналами, полуфиналами и финалами был подменен «гаревой» системой зачета по очкам, оказавшейся совершенно неприемлемой для ипподрома с длиной круга в 1200—1600 метров. Такая система могла лишь дискредитировать соревнования, поэтому она была единодушно осуждена спортивной общественностью.

Слов нет, гонки по гаревой дорожке необычайно эмоциональны и увлекательны. Они — верный ключ к решению проблемы самоокупаемости и широкой пропаганды мотоспорта. Но нельзя закрывать глаза на то, что из-за недостатка мототреков и специальных машин в этих соревнованиях пока участвует лишь небольшая группа гонщиков. Ипподромные же гонки — подлинно массовые. Для участия в них не надо строить гаревые дорожки: ипподромы есть во многих городах страны.

Если подсчитать, сколько спортсменов ежегодно выходит на старт ипподромных гонок и точно определить географию их распространения, то окажется, что по своей популярности и размаху эти соревнования уступают разве лишь мотокроссу. Ипподромные гонки двигают вперед техническую мысль, способствуют рождению новых технических идей и новых конструкций.

Можно привести еще немало доводов в пользу этих доступных скоростных соревнований, но и того, что было сказано выше, достаточно, чтобы опровергнуть «теорию» поглощения ипподромных гонок гаревыми. Кстати, за рубежом «спидвей», «жужель», «плаха драга» (так называют в Англии, Польше, Чехословакии гаревый спорт) существуют десятилетия и отлично уживаются с различными трековыми гонками, напоминающими наши ипподромные. Словом, совершенно ясно, что противопоставлять эти виды соревнований или развивать их в ущерб друг другу — значит наносить вред нашему мотоспорту.

В нынешнем первенстве окончательно утвердилась новая формула розыгрыша командного кубка и медалей. Согласно ей, единственным мерилom для определения победителей является не занятое в предварительных заездах место, не очки, а время. Все это сделало гонки более темповыми и придало им острый спортивный интерес.

Уже в первый день соревнований, когда разыгрывалось командное первенство, развернулась настоящая битва за секунды. Немало драматических ситуаций пришлось пережить одесским любителям мотоспорта, наблюдая за ходом командной борьбы. Победителем ее мог стать коллектив, затративший в трех классах (125, 175 и 350 см³) наименьшую сумму времени на преодоление общей дистанции. При этом каждому участнику предоставлялись две попытки (два четвертьфинальных старта), из которых в зачет шла лучшая по показанному времени.

После первого четвертьфинального заезда впереди оказались спортсмены Украины. Затратив на прохождение дистанции 12 мин. 11,7 сек., они на много опередили всех своих соперников. У москвичей, находившихся на втором месте, время было значительно хуже — 13 мин. 40,9 сек.

Героем первого четвертьфинала оказался молодой одесский перворазрядник Л. Соловьев. Он сумел пройти четыре ипподромных круга (6400 метров) за 3 мин. 37,7 сек. Такой темп оказался не по плечу ни прошлогоднему чемпиону страны Н. Ткачеву, ни таким известным мастерам ипподромных гонок, как Г. Кулумбегашвили, В. Григорьян и другие. Одесский гонщик круг за кругом наращивал скорость и под восторженные аплодисменты зрителей первым пересек линию финиша.

(Окончание см. на 17 стр.)

Вверху: полуфинальный заезд в классе 350 см³. На переднем плане — чемпион страны Ю. Дудорин.

Чемпион СССР по ипподромным гонкам в классе 125 см³ И. Клевнов.



Особенно радостно приветствовали земляка присутствовавшие на ипподроме любители мотоспорта с завода имени Январского восстания. Ведь Леонид Соловьев овладевал мастерством в мотоциклетной секции этого завода.

Конструкторы и рабочие крупнейшего предприятия города-героя внесли немалый вклад в развитие мотоспорта на Украине, и мы позволим себе сделать небольшое отступление, чтобы рассказать о них.

Мотосекция ДСО «Авангард» воспитала мастеров высокого класса. Призеры прошедших первенств страны по ипподрому М. Себов и В. Видлога, молодой Л. Соловьев — члены этого коллектива. Но есть у секции и другие не менее важные заслуги. Ее ядро — молодой механик Е. Лотаревич, мастера-умельцы Валентин и Владимир Соловьевы — вовсе не гонщики. Но это люди, беззаветно любящие мотоспорт, готовые отдавать ему весь свой досуг, все свое свободное время. Их умом, их руками создается новая спортивная техника. Оригинальный четырехтактный двигатель, установленный на мотоцикле Л. Соловьева (за большую мощность участники первенства называли его «турбореактивным»), двухтактный золотниковый мотор сконструированы и построены в секции.

Но вернемся к событиям, проходившим на Одесском ипподроме. Победа Л. Соловьева выдвинула команду Украины в лидеры. Первые старты второго четвертьфинала еще больше укрепили ее позиции — в классе 125 см³ М. Себов показал наивысшую скорость. Но это был и последний успех коллектива украинцев.

Сначала их турнирное положение поколебал член команды РСФСР П. Прядильников, который в первом заезде на мотоциклах 175 см³ выступал очень посредственно. Сейчас, резво приняв второй старт, он улучшил свое время сразу на полминуты. А затем «грянул гром». Стартовавший в заключительном заезде Ю. Дудорин (класс 350 см³) с первых же метров дал понять, что он собирается не просто выиграть, но и отыграть у Л. Соловьева драгоценные секунды.

Трудно, очень трудно бороться со временем один на один, без сильных конкурентов, без права рисковать, чтобы не подвести товарищей. Нужно мобилизовать все свое мастерство, всю силу воли. И уфимскому гонщику ценой большого напряжения это удалось. Выиграв несколько секунд у Соловьева, он склонил чашу весов в пользу своей команды.

Общее время российских спортсменов И. Клевнова, П. Прядильникова и Ю. Дудорина оказалось всего на 6 секунд лучше, чем у украинских гонщиков. Но этого было достаточно, чтобы занять верхнее место на пьедестале почета и стать обладателями почетного трофея — командного кубка.

Гонщики Украины не случайно утратили свои лидирующие позиции и проиграли поединки скоростей. На современном этапе развития ипподромных гонок, когда подавляющее большинство спортсменов владеет отточенной техникой езды и умеет отлично готовить машины, решающее значение приобретают выдержка, волевая подготовка, высокая дисциплина и умение мобилизоваться в самые сложные моменты соревнований. Увы, этого не было в команде Украины. Чувствуя себя уже обладателями кубка,

они действовали чересчур спокойно. Плохую услугу оказал команде ее тренер В. Ромов. Вместо того чтобы мобилизовать коллектив перед последней гонкой, он на глазах у всех принимал явно преждевременные поздравления. А самоуспокоенность, как известно, к добру не приводит.

На третье призовое место вышла команда Москвы, на четвертом оказались прошлогодние обладатели кубка — спортсмены Грузии. Грустными уезжали они из Одессы. Если бы в состав команды был включен призер первенства страны 1961 года Н. Шония (на этот раз выступавший только в личном зачете), то команда Грузии могла бы победить с подавляющим преимуществом. Этого не произошло потому, что в последний момент место Н. Шонии в команде занял отличившийся на тренировке Р. Галустян. На соревнованиях же он выступил крайне неудачно, а прошлогодний призер показал высокий результат.

Сдали в этом году свои позиции гонщики Казахстана, занявшие девятое место; очень слабо выступила команда Белоруссии, хотя в состав ее были включены опытные гонщики.

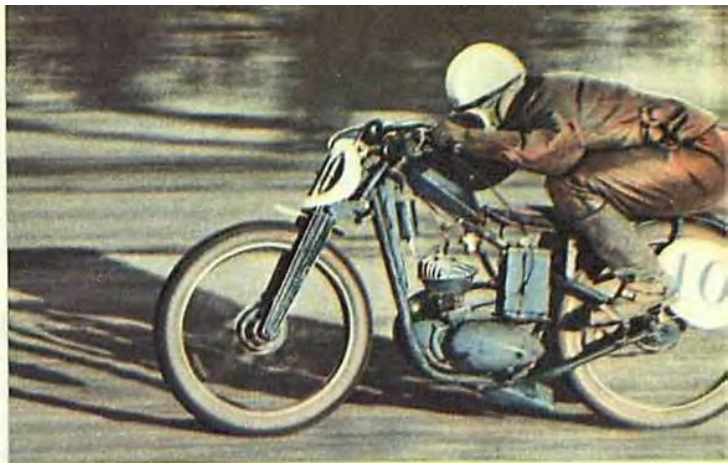
В четвертьфинальных заездах были выявлены не только сильнейшие команды, но и участники полуфинальных заездов, получившие путевку для борьбы за золотые медали.

Каждое первенство ознаменовывается у нас появлением новых имен. И это вполне закономерно: армия мотогонок, выступающих на ипподроме, велика и постоянно пополняется свежими силами. Вспомним, например, как заставил говорить о себе в позапрошлом году юный спортсмен из Владивостока В. Успенский, шагнувший со скамьи запасных в чемпионы. Многим памятен прошлогодний успех слесаря из Свердловска И. Клезна, неожиданно опередившего многих прославленных мастеров и завоевавшего золотую медаль. Кто о них знал прежде? Теперь они в первых рядах мотоспортивной гвардии.

Минувшее первенство не явилось исключением в этом отношении. Оно показало, что у нас появились отличные мастера ипподромных гонок. И здесь в первую очередь хочется назвать одесского спартаковца первоарядника В. Егорова, который хотя и не стал чемпионом, но сумел занять третье призовое место в классе 125 см³, где стартовали такие известные гонщики, как И. Клевнова, М. Себов, К. Цалкаламанидзе (Грузия), Ф. Шахматов (Украина) и многие другие.

Борьба за звание чемпиона в этом классе прошла в остром поединке между И. Клевновым и М. Себовым. На втором круге уральский мастер сделал спринтерский рывок, принесший ему золотую медаль. М. Себов, как и в прошлом году, довольствовался «серебром».

Сорисателями высших спортивных званий в классе 175 см³ оказались москвич Л. Красавин, молдавский мастер В. Шилев и гонщик из Красноярск П. Пря-



Мастер спорта М. Себов в финальном заезде завоевал серебряную медаль.

Фото А. Канашевича

дильникова. Все они впервые пробились в финал и претендовали не только на медали, но и на призы журнала «За рулем», установленные для двух лучших дебютантов. Пальма первенства досталась москвичу, на втором месте был В. Шилев.

Если бы можно было исключить из спортивной борьбы нелепые случайности, то зрители, наверно, стали бы свидетелями захватывающего зрелища — дуэли Ю. Дудорина и Л. Соловьева. Все ждали ее с нетерпением. Поэтому так огорчило происшествие во втором полуфинале, когда лидировавший с большим отрывом Л. Соловьев из-за обрыва цепи был вынужден покинуть дорожку. Победу «малой кровью» одержал Ю. Дудорин — никто из финалистов не смог оказать ему сопротивления. Зато за второе и третье места борьба не прекращалась до последней секунды.

В великольном финишном броске Г. Кулумбегашвили вырвал серебряную медаль у своего товарища В. Григорьяна.

Поединки мастеров ипподромных гонок в «старшем» классе могли быть еще напряженнее, если бы не неожиданное изменение Положения о первенстве, принятое буквально накануне зональных соревнований и поставившее в трудные условия многих спортсменов. Оно исключало из программы первенства класс 500 см³ и запрещало использование в классе 350 см³ двигателей мотоциклов ЭСО.

Изменение преследовало цель сохранить дорогостоящие машины ЭСО для гравельных гонок. Но достичь этого не удалось. Подавляющее большинство участников в классе 350 см³ имело на вооружении рамы ЭСО, но до такой степени изуродованные (на них были установлены моторы ИЖ), что трудно представить, как можно их теперь использовать на гравельных дорожках.

Пятое первенство по ипподромным гонкам прошло в острой спортивной борьбе и ознаменовалось новыми достижениями. Особенно порадовали успехи молодых, а также появление на спортивной арене гонщиков профсоюзных обществ «Авангард», «Локомотив», «Спартак», показавших хорошую подготовку. Финальные старты в Одессе явились еще одним свидетельством растущей силы нашего мотоспорта.

М. ТИЛЕВИЧ,
наш спец. корр.

г. Одесса.



У БЕРЕГОВ ДАУГАВЫ

Первые Всесоюзные соревнования по картингу

Минуло уже два года с тех пор, как картинг получил путевку в жизнь в нашей стране. Проведены первые соревнования, определены фавориты этого молодого вида автомобильного спорта. Картинг полюбили даже поклонники ралли и кроссов, а в Латвии многие предпочитают его всем остальным видам спорта. Два года — срок немалый, однако энтузиазм до сих пор живет еще бок о бок со скептическим отношением к картингу. Можно иногда услышать: «Да спорт ли это вообще? Скорее это техническое творчество, место которому на станциях юных техников, а не в спортклубах».

Первые Всесоюзные лично-командные соревнования по картингу, проведенные в Риге, полностью опровергли доводы скептиков и убедили сомневающихся. На кольцевой трассе Межапарка и велотреке Сенчу Силс все увидели настоящий спорт, спорт хладнокровных и мужественных людей, которые вели борьбу на маневренных и динамичных гоночных автомобилях. Незатихающая борьба на трассе даже скептиков не оставляла равнодушными. Воля, смелость, отличное владение маленькими быстроходными машинами, высокая тренированность — вот что было характерно для победителей этого нелегкого соревнования.

Около 80 картингистов съехались в Ригу на первые Всесоюзные соревнования. Было приятно видеть среди участ-

ников, кроме уже зарекомендовавших себя спортсменов Прибалтики и Москвы, молодых энтузиастов картинга из Ташкента, Ленинграда и Белоруссии. Даже из далекого Красноярска прибыли братья Хабибулины с катом, который они сами сконструировали и построили.

...После техосмотра и тренировок спортсмены собрались на аллеях Межапарка, чтобы принять старт в шоссейно-кольцевой гонке, состоявшей из трех заездов по 7 кругов каждый. Личный зачет участника определялся по результатам двух лучших заездов.

Первыми стартовали участники на картах с рабочим объемом двигателя до 125 см³; среди них сильнейшими оказались член сборной команды ДСО «Калев» Вяйно Аллипере и литовец Антанас Шлапикас. Им были присуждены соответственно первое и второе места. Третье место занял московский доездовец Валентин Степанов.

На картах с рабочим объемом цилиндра до 175 см³ в первых двух гонках уверенно первенствовал один из наиболее опытных и известных картингистов столицы Эрик Славский; обеспечив себе первое место на кольце, он отказался от участия в третьем заезде, сберегая силы и машину для трековой гонки.

Несмотря на отсутствие Славского, задавшего тон соревнованиям, последний заезд прошел в очень интересной и напряженной борьбе. Спортсмены стремились использовать последнюю воз-

можность, чтобы улучшить свое турнирное положение.

Первым в этом заезде финишировал молодой представитель спортклуба «Москвич» Евгений Цыплаков, успех которого в кольцевой гонке явился сенсацией первого дня соревнований. Проявив отличную технику вождения и хорошую подготовку машины, он вышел на второе место. Третьим был москвич Георгий Обрубов («Труд»), и только 4-е место занял один из ведущих картингистов Латвии Бруно Грининш.

На следующий день были даны старты на треке. В заезде на картах 125 см³ абсолютное превосходство над соперниками продемонстрировали Валентин Степанов и Дмитрий Хныкин («Труд»), финишировавшие первыми также и в финальном заезде. Третьим был эстонец А. Лепик, а победитель кольцевой гонки В. Аллипере сошел с дистанции и занял только 6-е место. Досадная неудача! Ведь В. Аллипере, показавший в первый день зрелое мастерство, был так близок к победе в общем зачете!

По сумме очков, набранных в кольцевой и трековой гонках, победителем I Всесоюзных соревнований на картах 125 см³ стал Валентин Степанов (ДОСААФ, Москва). Второе место присуждено Вяйно Аллипере («Калев», Эстония), третье — Антанасу Шлапикасу (ДОСААФ, Литва).

На картах с рабочим объемом 175 см³ снова вне конкуренции был Э. Слав-

ский. Е. Цыплакова на треке подвела машина, и он остался далеко позади. Второе место занял Бруно Грининш («Даугава»), третьим был москвич Олег Кошниц («Труд»).

По результатам общего зачета Эрик Славский стал абсолютным победителем Всесоюзных соревнований. Своим успехом на треке Бруно Грининш компенсировал неудачу на кольце и в общем зачете вышел на второе место. Третье место было присуждено Георгию Обрубову.

В зачете по командам республик и городов первенствовала сборная команда Москвы в составе Э. Славского (ДОСААФ), В. Степанова (ДОСААФ), В. Березкина («Спартак») и В. Егорова («Труд»). На втором месте — команда Эстонии и на третьем — Литвы.

Среди команд спортивных обществ и ведомств лучшей оказалась команда «Труда», а первенство низовых коллективов выиграл Московский городской автомотоклуб ДОСААФ.

Спортивные результаты первых Всесоюзных соревнований весьма примечательны, но не меньший интерес представляют и их технические итоги. Самое поверхностное сравнение конструкций картов этого и прошлого года показывает, что сделан большой шаг вперед. Продуманностью конструкции, высоким качеством изготовления и отделки отличалась машина победителя соревнований Э. Славского. По праву могут быть названы хорошими карты, созданные молодежным конструкторским бюро Московского завода малолитражных авто-

довести свои машины до «кондиции» и, разумеется, не были допущены к старту.

Плохо была организована работа технической комиссии. По существу, все тяготы технического осмотра легли на плечи двух московских судей-контролеров. Председатель технической комиссии судья всесоюзной категории А. Иванов оказался совершенно неподготовленным и руководить деятельностью технической комиссии практически не смог.

Досадные ошибки имели место и в счете кругов. Это не исказило, к счастью, спортивных результатов, но вызвало частые задержки стартов и недовольство спортсменов и зрителей.

Просчеты, допущенные в проведении первых Всесоюзных соревнований по картингу, отнюдь не случайны. И дело не только в том, что подбор судей на

этот раз оставлял желать лучшего. Гораздо хуже то, что судейская коллегия работала недостаточно четко. Вообще говоря, слишком редко соревнуются у нас картингисты, слишком мало возможностей для того, чтобы судьи могли повышать свою квалификацию. Поэтому хочется пожелать, чтобы чаще проводились матчевые встречи городов и республик, чтобы было обращено серьезное внимание на молодой, но уже популярный вид автомобильного спорта — картинг, спортивное и прикладное значение которого очень велико и количество приверженцев которого растет с каждым днем.

В. СТЕЛЛИФЕРОВСКИЙ,
член комиссии картинга ФАС СССР, судья республиканской категории.

Досадные промахи в хорошем деле

На первенстве Москвы по картингу

Никто не предписывал и не приказывал... Этого соревнования вообще не было в спортивном календаре столицы. Однако прошедшее первенство Москвы по картингу с очевидностью доказало, что новый вид спорта прочно становится на ноги и получает признание столичных зрителей.

Чем привлекают карты? Это относительно дешевые и потому общедоступные машины. В то же время езда, а тем более гонки на картах требуют большого искусства.

Тот, кто любит автомобильный спорт и бывал на больших соревнованиях, знает, как порой трудно уследить за всем, что происходит на трассе, особенно во время скоростных гонок; с ревом проносятся автомобили, лица спортсменов закрыты козырьками, стендами или очками. В картинге же все как на ладони: с головы до ног просматриваются фигуры спортсменов, великолепно видны их лица. Поэтому не борьбу машин, а борьбу характеров наблюдают зрители. Но от качества подготовки карта, разумеется, и здесь зависит многое.

Первенство Москвы по картингу разыгрывалось на двух трассах: кольцевой (на территории стадиона имени В. И. Ленина в Лужниках) и треновой (стадион Юных пионеров). Оно явилось отборочным к первым Всесоюзным соревнованиям в Риге.

Трасса кольцевых гонок протяженностью около 600 м представляла зигзагообразный коридор шириной 6,5 м с большим количеством левых и правых поворотов.

Гонки 1-го этапа проводились в четыре заезда на дистанцию около 9 км каждый. Программой гонок на треке (2-й этап) предусматривались гит с хода, 30-круговая гонка с промежуточными финишами и гонка с выбыванием.

Напряженная спортивная борьба продолжалась до последнего финиша. Великолепно провел все гонки Э. Славский. Во всех заездах он был первым на финише, демонстрируя разумную тактику и виртуозное искусство управления картом. Второе место занял Г. Обрубов, третье — В. Березкин. В командном зачете первенствовал спортивный коллектив «Дружба».

К сожалению, эти соревнования были плохо организованы. Мало заботы проявили организаторы о рекламе соревнований. Единственная и к тому же неправильно написанная афиша перед стадионом Юных пионеров оставляла только неприятное впечатление. Положение о соревнованиях потребовало дополнений и уточнений. Начало гонок 1-го этапа пришлось отложить на целый час, так как кольцевая трасса не была вовремя размечена. Экипировка участников первенства столицы по картингу оставляла желать лучшего.

Все эти досадные промахи не должны повторяться.

Л. ЗЕЛИКСОН,
судья всесоюзной категории,
главный судья соревнований.



Абсолютный победитель соревнований в классе картов до 175 см³ Эрик Славский на дистанции.

Фото А. Квана

мобилей. Получив в Риге боевое крещение, они зарекомендовали себя с лучшей стороны.

Комиссия картинга Федерации автомобильного спорта СССР, большинство членов которой присутствовало в Риге, извлекла важные уроки из проведенных соревнований. В частности, назревшей необходимостью является пересмотр технических требований к картам и особенно введение спортивной классификации для картингистов. К первенству СССР, которое намечено впервые провести в 1963 году, эта классификация должна быть обязательно разработана и утверждена. Во всяком случае, работу надо начинать уже в ближайшее время.

Значительное количество картов, предъявленных спортсменами технической комиссии, не соответствовало «Временным техническим требованиям к гоночным автомобилям формулы «К» (карт)». Особенно это относилось к машинам «хозяев трассы» — спортсменам «Даугавы» и ленинградским участникам. Отдельные спортсмены так и не успели

На старте первенства
Москвы по картингу.

Фото В. Егорова



САМЫЕ МАССОВЫЕ

Тысячи спортивных встреч, начиная от чемпионатов мира и кончая первенствами физкультурных коллективов, ежегодно проводятся в нашей стране. Но ни одна из них не может сравниться с крупнейшим соревнованием советских спортсменов — Спартакиадой народов СССР.

Очередная Спартакиада будет проходить в 1963 году. В ее программу, как и в 1959 году, включен мотоциклетный спорт. Но если раньше спортсмены оспаривали первенство только в многодневных гонках, то на этот раз им предстоит выступить еще и в мотокроссе.

Чтобы лучше представить себе масштабы мотоциклетных «баталий» будущего года, заглянем в программу соревнований, ознакомимся с условиями их проведения.

Первый этап — районные и городские спартакиады, которым предшествуют массовые соревнования в низовых коллективах на личное первенство. Не каждая первичная организация ДОСААФ или коллектив физкультуры могут организовать «многодневку». Поэтому на данном этапе ограничиваются проведением мотокросса. Участники его, показавшие лучшие результаты, войдут в состав двух команд (по кроссу и однодневным состязаниям), которые будут участвовать в районных и городских спартакиадах. К этим соревнованиям допускаются команды заводов, фабрик, совхозов, колхозов, предприятий, учебных заведений и учреждений.

В команду по мотокроссу входят три спортсмена на мотоциклах класса 125, 175 и 350 см³. Кроме того, в личном зачете могут выступать спортсмены и на машинах других классов, а также юноши и женщины. Командное первенство среди юношей рекомендуется разыгрывать на мотоциклах 125 и 175 см³. Городские и районные мотокроссы (так же, как и кроссы на первенство низовых коллективов) проводятся на 35-километровой трассе для мужчин и на 25-километровой — для юношей и женщин. Личный зачет определяется по результатам двух лучших заездов, а командный — по сумме очков, набранных всеми участниками.

Второй вид районных и городских соревнований — это так называемая «однодневка». В состав команды здесь также включаются три спортсмена, но они могут выступать на мотоциклах любого класса, а также на мотороллерах и мопедах. Соревнования проводятся по дорогам и пересеченной местности. Дистанция — 200—220 км, причем она включает и один скоростной участок. Командный зачет — по сумме очков, набранных всеми участниками соревнований, личный — в соответствии с правилами.

Из победителей создается сборная команда района и города для участия в следующем этапе Спартакиады — областных (краевых) соревнованиях или в первенстве автономной республики. Эти соревнования включают мотокросс и «однодневку», но мотокросс проводится на более сложной дистанции — до 45 км для мужчин и до 30 км для юношей и женщин. Команда состоит из

трех спортсменов-мужчин, выступающих на мотоциклах 125, 175 и 350 см³, и юношей (125 см³). В личном зачете, кроме того, могут участвовать мужчины на мотоциклах 250 и 500 см³ с колясками, женщины и юноши (175 см³). Зачет — по результатам двух заездов.

В команду для однодневных соревнований входят три гонщика (125, 175, 350 см³). В личном зачете разрешается выступать спортсменам, не состоящим в команде, а также в классах 250 и 500 см³, на мотороллерах и мопедах. Областные однодневные соревнования проводятся на такой же трассе, как районные и городские.

Следующий этап Спартакиады — финальные соревнования союзных республик — включает мотокросс и трехдневные соревнования сборных команд автономных республик, краев и областей. Мужчины, выступающие на мотоциклах-одиночках, соревнуются в кроссе на дистанции до 60 км, на мотоциклах с колясками, а также женщины и юноши — до 40 км. Во всех случаях длина круга не должна превышать 2,5 км. Команда кроссменов здесь такая же, как и на предыдущем этапе, но в личном зачете наряду с классами 125 (для женщин), 250, 500 см³ допускаются еще и мотоциклы с колясками.

Мужчины на мотоциклах-одиночках принимают три старта (зачет по двум лучшим заездам), а спортсмены на мотоциклах с колясками, юноши и женщины — по два старта (зачет по двум заездам).

Трехдневные соревнования проводятся по дорогам и пересеченной местности на дистанцию около 800 км, включающую три скоростных участка. Состав команды — три гонщика на мотоциклах 125, 175, 350 см³. В личном зачете допускаются спортсмены на машинах 250 и 500 см³.

Кроме того, для участия в трехдневных соревнованиях приглашаются гонщики мотозаводов на мотоциклах, мотороллерах и мопедах любых классов. Они разыгрывают приз заводской марки по особым условиям, которые предусматриваются в положениях о соревнованиях. В состав каждой команды, начиная от районного и кончая республиканским соревнованием, включается тренер-механик.

Как же будут определяться личное, командное и общекомандное первенства?

Личное первенство определяется в соответствии с правилами соревнований. Командное и общекомандное — по сумме очков, набранных всеми участниками. Например, организаторы районных соревнований установили, что в Спартакиаде могут принять участие 25 коллективов (25 команд). Тогда, независимо от фактического числа участников, командам, занявшим первое место по кроссу и «однодневке», начисляется по 25 очков, за вторые места — по 24, за третьи — по 23 и т. д. Другой пример. В РСФСР — 70 автономных республик, краев и областей. Следовательно, команда, занявшая первое место, получит 70 очков, второе — 69 и т. д. Общекомандный зачет склады-

вается из суммы очков, набранных участниками в кроссе и в «многодневке».

Заключительным этапом соревнований будет первенство СССР по мотокроссу и шестидневным гонкам, которые предполагается провести в Москве и Алма-Ате.

Трасса соревнований по мотокроссу, количество заездов и система зачета остаются такими же, как и на республиканских спартакиадах. Финал же «многодневки» значительно усложняется. Она будет проходить на дистанции в 1600 км, включающей шесть скоростных участков.

Главными организаторами всех этапов соревнований, начиная от состязаний в низовых коллективах до финальных, должны быть организации ДОСААФ. Нужно уже сейчас начать подготовку судей по спорту, тренеров-общественников и механиков. Их надо выявлять среди студентов автодорожных учебных заведений, школ механизации сельского хозяйства и профессионально-технического обучения, на заводах, фабриках, в гаражах. Следует подыскивать трассы для кроссов, «однодневок» и «многодневок». Они должны находиться недалеко от населенных пунктов и иметь удобные подъезды. Для соревнований в низовых коллективах не рекомендуется выбирать слишком сложные трассы.

Необходимо привлечь к соревнованиям на первенство коллективов, районов и городов владельцев мотоциклов и мотороллеров.

Автомотоклубы ДОСААФ должны выступить в роли главных организаторов этих соревнований. До сих пор существует неправильная практика, когда автототоклуб в районе, городе или области выступает в роли участника соревнования с другими ведомствами, ДСО и коллективами. Между тем его основная задача — совместно с профсоюзными организациями и комсомолом организовать состязания и создать сборную команду, составленную из лучших спортсменов района, области и республики. Нужно стремиться к тому, чтобы все соревнования проходили на самокупаемости.

По призыву витебских спортсменов между автототоклубами развернулось социалистическое соревнование за лучшее выполнение решений V съезда ДОСААФ. Подготовка к Спартакиаде должна занять в этой работе клубов, особенно принявших повышенные обязательства, достойное место. Ведь Спартакиада — это смотр достижений физкультурного движения; она явится, кроме того, демонстрацией успехов мотоциклетного спорта, а также проверкой деятельности автототоклубов ДОСААФ, ДСО и коллективов физкультуры.

До начала первого этапа Спартакиады народов СССР осталось немного времени. Каждый спортсмен, тренер, судья, каждый любитель мотоспорта должен внести свой вклад в подготовку и проведение этого праздника советского спорта.

В. МАРЖЕЦКИЙ,
судья всесоюзной категории.

ТРЕНЕРЫ ЗА ПАРТОЙ

Большие задачи, поставленные перед спортсменами V съездом ДОСААФ, по плечу лишь выносливым, ловким, смелым и решительным людям, неуклонно совершенствующим свое спортивное мастерство. Такие качества вырабатываются упорной, систематической тренировкой.

Как ее правильно построить, чтобы получить максимальную отдачу в соревнованиях? Здесь решающее слово принадлежит тренерам. Они призваны вооружать своих воспитанников необходимыми знаниями и навыками, на научной основе готовить их к штурму рекордов. Тренер высшей квалификации — не только старший товарищ спортсменов, умудренный опытом, тонко разбирающийся в спорте. Он должен быть умелым педагогом, всесторонне развитым культурным человеком, обладающим прочными познаниями в биологических науках, медицине, психологии.

Потребность в высококвалифицированных тренерах по автомобильному и мотоциклетному спорту особенно велика.

В автомотоклубах и первичных организациях ДОСААФ нередко в роли наставников спортсменов выступают бывшие гонщики или кроссмены, не имеющие специального образования, а иногда и просто случайные люди. Воспитать первоклассных автомобилистов и мотоциклистов таким тренерам, естественно, не под силу. Многие из них не знакомы с научными основами и методикой тренерской работы. А ведь тренировка — это процесс всестороннего воспитания спортсмена, охватывающий моральную, физическую, тактическую и техническую его подготовку к трудным соревнованиям.

Кто, как не тренеры, в ответе за то, например, что физическая подготовка является до сих пор ахиллесовой пятой значительной части автомобилистов и мотоциклистов?

Езда на автомобилях и мотоциклах и особенно участие в соревнованиях требуют большого физического и нервного напряжения. Вот почему для гонщиков важно строго соблюдать режим. Любое физическое упражнение воздействует на человеческий организм не изолированно, а комплексно. Чем разнообразнее выполняемые при тренировке упражнения и лучше физическая подготовка спортсмена, тем быстрее и совершеннее овладеет он техникой вождения машины в самых разнообразных дорожных и климатических условиях.

Определять медицинские и гигиенические условия подготовки, контролировать состояние здоровья спортсменов должны тренеры. Нарушения спортивного режима никогда не приводят к добру.

Нередко можно видеть, как спортсмены буквально накануне соревнований, ночью, возятся с машиной и, не отдохнув, утром выходят на старт. А потом вместе с тренером недоумевают, ищут причины неудачного выступления.

Испытанным средством борьбы с утомлением является массаж. Он благоприятно действует на мышцы, суставно-связочный аппарат, на обмен веществ, сердечно-сосудистую и нервную системы. Поглаживание, растирание, легкое

или сильное надавливание, разминание и другие его приемы вызывают усиленное кровообращение, благодаря которому вымываются отработанные продукты, накопившиеся в крови. Пятиминутный массаж воздействует на организм куда более эффективно, чем двадцатиминутный покой. Он — незаменимое средство быстрого устранения отека ног и рук, часто наблюдающегося у спортсменов после продолжительных тренировок.

Несмотря на неоспоримые достоинства массажа, автомобилисты и мотоциклисты обычно не пользуются им. Они совсем незнакомы с самомассажем. А тренеры, сами не знающие приемов его выполнения, естественно, не могут научить спортсменов применять это эффективное средство.

Автомобильные и мотоциклетные гонки — удел отважных, смелых людей. Тем более нужно проявлять постоянную заботу об их безопасности. Большое значение имеет страховка при тренировках и во время выступлений гонщиков. Если же несчастный случай все же произойдет, надо уметь оказать первую помощь пострадавшему. Эти вопросы обычно выпадают из поля зрения воспитателей спортсменов. Они не анализируют причины несчастных случаев, не принимают действенных мер для предупреждения и искоренения травматизма.

Тренировочный процесс неотделим от врачебного контроля. Между тем большинство тренеров по автоспорту строит его без учета данных медицинского обследования и педагогических наблюдений. До сих пор они никак не могут привить спортсменам вкус к самоконтролю, который является ценным дополнением к врачебным осмотрам. Надо приучить каждого автомобилиста и мотоциклиста вести дневник регулярно и аккуратно, заносить в него данные о самочувствии, настроении, сне, аппетите, работоспособности, режиме, весе, пульсе, дыхании и т. п.

Самоконтроль имеет большое воспитательное значение, он служит показателем сознательного отношения к тренировочным занятиям. Пользуясь им, можно планировать и проводить тренировку в соответствии с индивидуальными особенностями спортсмена. Наконец, самоконтроль — надежное средство предупреждения перетренированности.

Задача тренеров — освоить самоконтроль и научить спортсменов оценивать и использовать его данные для определения физического развития, состояния здоровья, степени тренированности.

Наставники автомобилистов и мотоциклистов обязаны в совершенстве знать устройство и особенности эксплуатации машин, готовить их к соревнованиям. Но одного этого мало, надо уметь передать эти знания и навыки спортсменам. Между тем многие тренеры по автоспорту имеют смутное

представление о методике обучения. Проводя урок, они не разделяют материал на вводную, основную и заключительную части; некоторые тренеры даже не считают нужным готовиться к занятиям, не думают, как их будут проводить, не анализируют свои ошибки.

Все указанные выше недостатки в воспитании спортсменов объясняются главным образом тем, что тренеры не имеют специального образования. Не случайно об этом шел разговор на V съезде ДОСААФ.

Реализуя предложения и пожелания делегатов съезда, ЦК ДОСААФ принял решение начать с 1962 г. подготовку тренеров высшей квалификации по автоспорту со сроком обучения 4 года и тренеров с 3-годовичным специальным образованием. На новое отделение, организованное в Центральном ордена Ленина институте физической культуры, уже принято 50 мастеров спорта и рядовиков из разных городов страны. Для их плодотворной учебы созданы все условия. Каждый студент получает общежитие, обеспечивается стипендией; ему также предоставляется материальная часть для практических занятий.

Вся программа подготовки тренеров высшей квалификации рассчитана на 3998 учебных часов. Она включает в себя широкий комплекс общетеоретических, общеобразовательных и специальных предметов. За время обучения студенты овладевают марксистско-ленинской теорией, изучают историю и теорию педагогики, психологии, организацию физической культуры, а также иностранные языки.

Большое место в программе отводится биологическим наукам — анатомии, физиологии, химии. Будущие тренеры получают знания и навыки спортивной медицины, в частности врачебного контроля, лечебной физической культуры, общей и прикладной гигиены.

Профилирующим предметом профессионального образования в институте является теория и методика физического воспитания. Специальные знания и навыки студенты приобретают, овладевая теорией, практикой и методикой преподавания автоспорта, гимнастики, легкой атлетики, лыжного спорта, спортивных игр, плавания, тяжелой атлетики, фехтования и других видов спорта.

В специализацию по автоспорту входит подготовка машин к различным видам соревнований, изучение конструктивных особенностей и динамических качеств отечественных и зарубежных спортивных и гоночных автомобилей и мотоциклов, теории двигателей и ряда других дисциплин.

Итак, готовится первая группа высококвалифицированных тренеров по автоспорту. Их ждут в автомотоклубах, в спортивных организациях. Спортсмены связывают с ними надежды на достижение высоких спортивно-технических результатов, будут под их руководством штурмовать мировые рекорды.

Я. ПОПОВ,
старший преподаватель-тренер
по автоспорту
Центрального ордена Ленина
института физической культуры.

УКАЗАТЕЛИ ПОВОРОТОВ ДЛЯ

На улицах и дорогах можно встретить сейчас немало автомобилей, снабженных самодельными указателями поворотов. К сожалению, установленные на кузове фонари и подфарники в большинстве случаев не гармонируют с его формой и портят внешний вид автомобилей.

Многo разработаны два варианта сигнально-осветительной системы, лишенные этих недостатков. Применяя их, не требуется заменять одноступенчатые лампы двухнитевыми и подводить к ним дополнительные провода. Изменение внешнего вида машины, если у нее, подобно «Москвичу» моделей 400 или 401, имеется один задний фонарь, сводится лишь к установке такого же фонаря с правой стороны.

Сигналы поворота подаются, как на автомобилях «Победа» и «Москвич» моделей 402 и 407 — отклонением рычажка, установленного на щитке приборов. Никаких дополнительных тумблеров и кнопок применять не нужно.

Первая, более простая система, позволяет сигнализировать о поворотах лампочками подфарников и задних фонарей. Вторая дает возможность днем (при

выключенных приборах освещения) подавать сигналы поворота, кроме того, светом фар. Это значительно улучшает видимость сигналов спереди.

Оба варианта системы испытывались на автомобиле «Москвич-401» летом и зимой. На протяжении нескольких лет они работали надежно.

Система освещения автомобиля была переоборудована в первый, а затем во второй вариант сигнально-осветительной системы в соответствии со схемами, приведенными на рис. 1 и 2. Жирными линиями на них обозначены провода, имеющиеся на машине, а тонкими и пунктирными — дополнительные провода и перемычки. (Узлы и провода, не относящиеся к системе освещения автомобиля, на рисунках не представлены).

На обеих схемах показано, как были соединены в предлагаемых системах источник 9 питания, лампочки 2 фар, лампочки 3 подфарников, задний левый фонарь 1 (с лампочкой стоп-сигнала), выключатель 10 стоп-сигнала, действующий от тормозной педали, сигнальная лампочка 5 дальнего света и ножной переключатель 14. Все эти устройства никаким переделкам не подвергались.

Индекс Л относится к источникам света левой стороны, а индекс П — правой. Были переделаны имеющиеся на автомобиле блок предохранителей 4 и центральный переключатель света 11.

На автомобиле дополнительно устанавливались правый задний фонарь 8, раздаточная колодка 6, тепловое реле (мигалка) 12, нагрузочная лампочка 13 и переключатель сигналов поворота 7.

Главным и наиболее сложным устройством, которое осуществляет необходимые переключения, обеспечивающие работу системы, является переключатель сигналов поворота (рис. 3). Его нижняя часть (на которой видна цифра 1056) представляет собой стандартный малогабаритный девятиклеммный тумблер типа ЗППН-45П. К нему же относятся расположенные сверху рычажок 2 и резиновый чехол 3.

Средняя часть переключателя, которую условно назовем приставкой, и навинченная на рычажок пластмассовая рукоятка 1 были изготовлены дополнительно.

Переключатель устроен так, что при среднем положении рычажка (рис. 1 и 2) клеммы 1, 2, 3 — С (средние) ни с

Рис. 1. Первый вариант сигнально-осветительной системы.

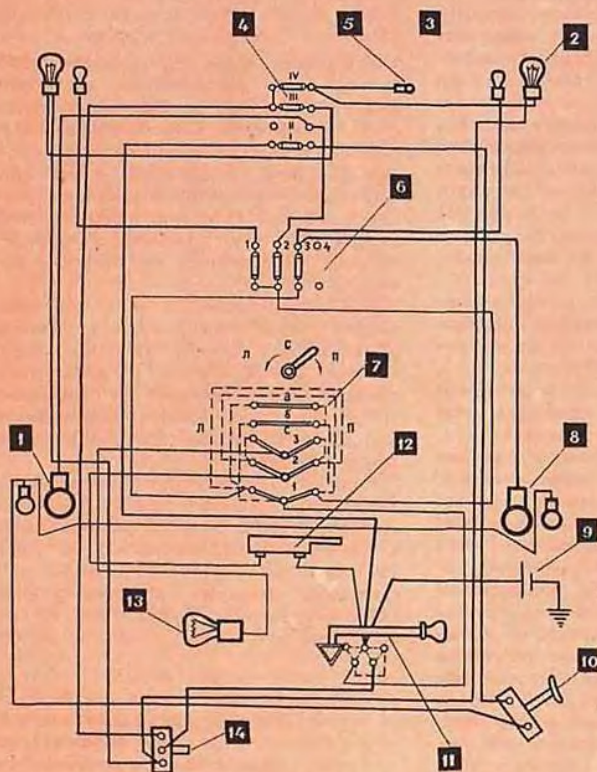
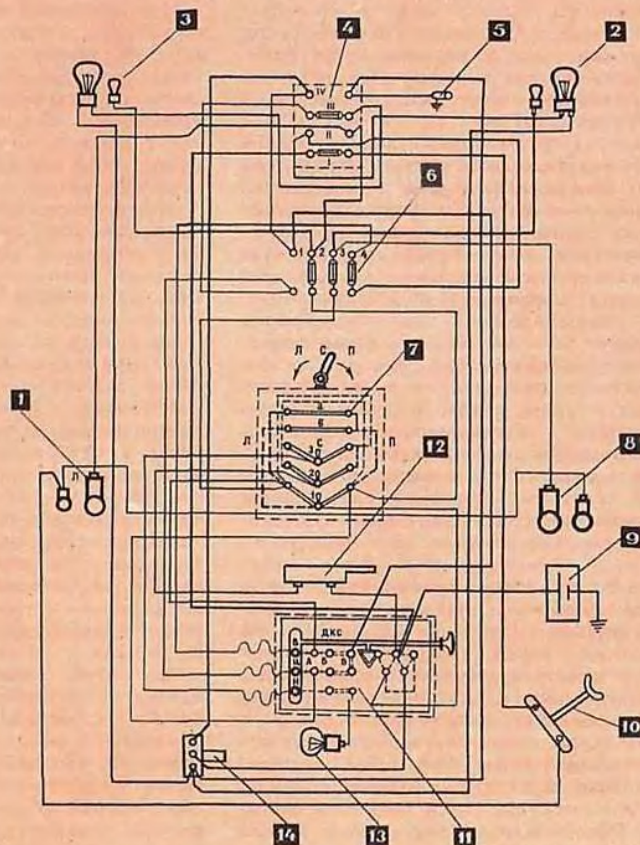


Рис. 2. Второй вариант сигнально-осветительной системы.



АВТОМОБИЛЕЙ СТАРЫХ ВЫПУСКОВ

левыми Л, ни с правыми П клеммами не сообщаются, но обеспечивается проход тока по каналам а и б. Если рычажок отклонен влево или вправо, клеммы 1, 2 и 3 тумблера сообщаются соответственно с клеммами левой или правой стороны, но каналы а и б приставки при этом размыкаются.

Тем автолюбителям, которые пожелают применить на своих автомобилях предлагаемые нами варианты сигнально-осветительных систем, придется изготовить приставку самим.

Приставка (рис. 3 и 4) состоит из текстолитовой колодки 5 и четырех латунных стержней 2, свободно перемещающихся вдоль просверленных в ней отверстий. Силой пружинки 7, передаваемой через гетинаксовую планку 8 и такую же по форме, но латунную планку 1, эти стержни прижимаются своими контактирующими торцами к латунным кольцам 3, туго посаженным на хлорвиниловые трубочки 10, надетые на стальную стержень 4. Последний ввернут на резьбе в отверстие, просверленное в основании рычажка 9 тумблера. Степень прижатия стержней к кольцам регулируется винтами 6. Стержни, к торцам которых припаиваются провололочные перемычки (показанные на рис. 1 и 2), вместе с кольцами образуют каналы а и б, о которых упоминалось выше.

Эти каналы при отклонении рычажка размыкаются вследствие отодвигания колец, увлекаемых стержнем 4 от контактирующих латунных стержней. Продвижение последних внутрь колодки ограничивается заплешиками, упирающимися в ту или иную ее стенку. Колодка накрывается сверху стальной пластиной 8 (рис. 3), прикрепленной к ушкам 5 тумблера винтами 6, на которые надеты хлорвиниловые изолирующие трубочки 7.

В пластине сделаны прорезы для рычажка и два отверстия с резьбой для винтов 9. Они удерживают весь переключатель под щитком приборов и закрепляют цилиндрическую деталь с фланцем 4, на которую надет чехол 3, драпирующий сквозное отверстие во фланце и щитке приборов.

Переключатель сигналов поворота на нашем автомобиле был размещен между спидометром и правым вещевым ящиком.

Правый задний фонарь и проводка к нему ничем не отличались от фонаря и проводки на левой стороне машины. Лампочка стоп-сигнала правого фонаря соединялась параллельно с лампочкой, установленной слева, посредством провода, протянутого под драпировочным картоном багажника.

В качестве раздаточной коробки применялся обычный блок предохранителей. У первой системы (рис. 1) использовались три его канала, а у второй (рис. 2) нарушалась перемычка между каналами 1 и 2 и вынималась одна плавкая вставка.

Для создания пульсирующего тока использовалось биметаллическое реле с автомобиля «Победа».

Нагрузочной лампочкой, назначение которой состоит в увеличении тока, проходящего через реле при сигнали-

зации маломощными лампочками подфарников, служила обычная лампочка фары, вставленная в стандартный двухштырьковый патрон.

Устройства 6, 12 и 13 (рис. 1 и 2) монтировались под драпировочным картоном на тонкой деревянной рейке, укрепленной между щитком приборов и передней стенкой автомобиля.

Переделка блока предохранителей сводилась к удалению плавкой вставки из канала П и изменению подключения проводов. При использовании второй системы, кроме того, нарушалась перемычка между каналами III и IV блока предохранителей.

В центральном переключателе света при обоих вариантах системы (рис. 5) имеющаяся на нем перемычка 12 нарушалась и заменялась провололочной перемычкой 11, один конец которой припаивался оловом к части перемычки, а второй зажимался клеммой. (Если на автомобиле установлен переключатель от «Москвича-400», то заменять перемычки не нужно.)

Второй вариант системы потребовал добавления к центральному переключателю дополнительной контактной системы ДКС (рис. 2). Она состояла из неподвижной части с восемью контактами, размещенными в три ряда — В, Ц и Н (верхний, центральный и нижний), и ползуна, жестко связанного со штоком включателя света. На ползуне установлено три скользящих контакта.

Как была конструктивно выполнена ДКС, показано на рис. 5. Она состоит из эбонитовой пластины 3, в которую заподлицо с ее широкой гранью ввернуты неподвижные контакты 9 и 10, отличающиеся друг от друга наличием или отсутствием зажимов для крепления проводов. К контактам 10 припаивались перемычки. Пластина прикреплялась к корпусу включателя винтами 1 и 2.

Эбонитовый ползун, состоящий из двух половинок 5 и 8, стянутых винтом 4 через отверстие в штоке 7, имеет три стандартных пружинных контакта 6. Увлекаемые штоком скользящие контакты (рис. 2 и 5) фиксировались им в положениях А, Б и В, что обеспечивало их замыкание с соответствующими неподвижными контактами.

Регулировать нажим контактов можно ввертыванием их гильз в отверстие ползуна или вывертыванием их из этого отверстия. (Если на автомобиле установлен центральный переключатель от «Москвича-400», то конструкция ДКС должна быть несколько иной.)

Оба варианта сигнально-осветительных систем могут быть применены и на других типах и моделях автомобилей, в том числе и на грузовых. Особенности каждого из них, очевидно, потребуют тех или иных конструктивных изменений. При серийном изготовлении нестандартных деталей можно упростить их конструкцию: вместо резьбовых соединений применять запрессовку, заменить эбонит, текстолит, хлорвинил другими, более дешевыми материалами.

Автолюбитель М. КУЛАЕВ.

Рис. 3. Переключатель сигналов поворота.

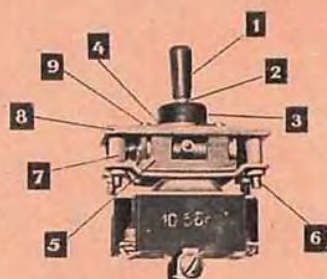


Рис. 4. Приставка в разрезе: слева — при среднем, справа — при отклоненном вправо положении рычажка.

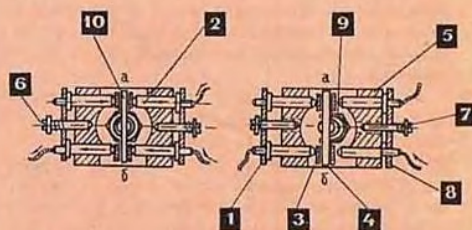
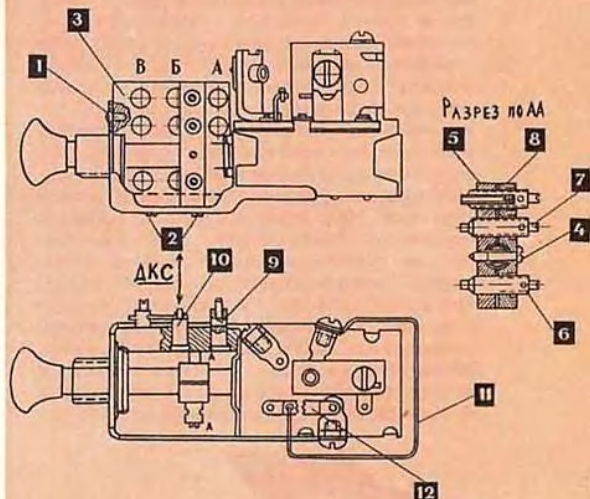


Рис. 5. Центральный выключатель освещения с дополнительной контактной системой.



СОВЕТЫ
двухвалов

Старт мотолодок на озере Алуksне.



IX первенство СССР по водно-моторному спорту

Дождь и ветер встретили спортсменов, прибывших в Латвию, чтобы разыграть на озере Алуksне очередное первенство страны по водно-моторному спорту. Из-за непогоды третий день соревнований был потерян и всю вторую половину программы пришлось провести в последний, четвертый, день первенства.

А программа была и без того сложной и напряженной. На старт собралось невиданное количество участников: 250 спортсменов на 180 судах оспаривали золотые медали. Среди восемнадцати команд впервые вышли на всесоюзную арену водномоторники клубов «Батыр» (Уфа), «Наука» (Новосибирск), Ново-Московского химкомбината и др. В классах скутеров и мотолодок первенство разыгрывалось на десятикилометровой дистанции и в серии гонок 3×12 км, на глissерах и катерах К-02 — в серии 2×12 и на 50 км. Катера класса К-3 стартовали только на 50 км. Новой была и система общекомандного зачета. В гонках скутеров учитывались результаты двух сильнейших из трех участников, а в группах глissеров и мотолодок — достижение лучшего экипажа из двух заявленных коллективов. К тому же в серии гонок 3×12 км в расчет принимались наивысшие скорости, показанные в двух заездах из трех.

В трудных условиях проходили гонки скутеров. Несмотря на то, что в каждом классе участники были распределены на две группы, в предстартовую зону перед заездом выходило до 25 судов. Первые старты на 10-километровую дистанцию не ознаменовались высокими скоростями, хотя первенствовали здесь известные мастера голубого трека. В классе СИ-175 чемпионом стал армеец В. Кочергин с результатом 64,631 км/час.

Вторым был В. Сурнов («Даугава»). Третье и четвертое места заняли досаафовцы А. Вадеиша и А. Галстян (последний выступал на скутере с отечественным мотором «Ураган 175»).

Звание чемпиона СССР среди женщин без труда выиграла представительница армейской команды мастер спорта Г. Жирова. В этом заезде все достигшие финиша скутеристки — Л. Кургузова (ДОСААФ) и Х. Локк («Калев») оказались призерами, так как из пяти стартовавших судов два сошли. На фоне этих скромных побед сенсационно прозвучал успех М. Каасик — прошлогодней чемпионки СССР среди женщин. Выступая в серии гонок 3×12 км наравне с мужчинами, она выиграла первый заезд со скоростью 67,395 км/час. Это обеспечило ей наибольшую сумму скоростей по двум гонкам — 124,995 км/час и золотую медаль чемпиона страны. Но что не менее почетно — 67,395 км/час остались наивысшей скоростью первенства!

В классе скутеров СА-250 десятикилометровую гонку выиграл семикратный чемпион СССР В. Степанчиков («Трудовые резервы»), вторым был армеец А. Добрынин. Третье место занял Е. Табаков («Трудовые резервы»), выступавший на двигателе собственной конструкции. Ему достался один из призов журнала «За рулем» за лучшее достижение на самодельной материальной части.

Из 49 спортсменов, заявленных в этом классе, линию финиша пересекли всего восемь. Не смогли пройти дистанции и многие сильнейшие гонщики — Ю. Любомудров, Е. Ваваев, Л. Грацианов. Неудача постигла и лидера — досаафовца И. Крючкова.

Зато И. Крючков взял реванш в проходившей очень напряженно серии го-

нок 3×12 км. После первого заезда казалось, что победит В. Степанчиков. Во второй гонке он несколько снизил скорость, но не уступил лидерства, а в третьем заезде у него отказал мотор. Тем не менее, имея по результатам двух первых гонок сумму скоростей в 128,324 км/час, В. Степанчиков по-прежнему оставался серьезным претендентом на золотую медаль. За ним шли Ю. Любомудров и И. Крючков, которым предстоял еще один старт. Эту возможность блестяще использовал И. Крючков — последнюю двенадцатикилометровку он прошел со скоростью 63,713 км/час, показав таким образом наилучший суммарный результат (128,970 км/час). Он и завоевал золотую медаль.

Выступления скутеристов выявили серьезные пробелы в подготовке спортсменов — многие еще плохо умеют вести судно на дистанции, и особенно маневрировать в стартовой зоне при большом числе участников. Руководители некоторых спортивных коллективов несерьезно подошли к комплектованию сборных команд и включили в них спортсменов, не имеющих стабильных результатов в пределах нормативов 1-го разряда.

Первенство страны, как известно, является встречей сильнейших. Возить же за тридевять земель малоквалифицированных гонщиков «для счета» — значит бесцельно тратить средства.

Соревнования вынесли окончательный приговор скутерам с модифицированным мотором «Москва». Технические возможности этих двигателей не могут удовлетворить возросших требований. Не случайно большинство скутеров, оснащенных «Москвой», не укладывалось в контрольное время.

Напряженно проходили гонки мотолодок МА-250. Летом пал самый старый рекорд СССР для судов этого класса, державшийся с 1957 года. Новое высшее достижение на 10 км установил молодой армейский спортсмен В. Буйко. В IX первенстве рекордсмену вместе с товарищем по экипажу А. Иванчуком предстояло помериться силами с целой плеядой чемпионов и экс-чемпионов — Х. Хейнсалу, Ю. Смирновым и З. Атамановой, Э. Нурме и В. Виркоя. Но основными фаворитами оказались не они. В 10-километровой гонке лидерство со старта захватил экипаж Ю. Вакмана и Ю. Лилла (ДОСААФ) и, не уступив его никому, принес команде оборонного Общества первые золотые медали. В. Буйко и А. Иванчуку пришлось довольствоваться «серебром».

В серии гонок 3×12 км Ю. Вакман и Ю. Лилл закрепили свой успех — они были вне конкуренции и финишировали первыми во всех трех заездах. Даже небольшая заминка из-за остановки двигателя не повлияла на их конечный результат. Досаафовцы сумели быстро устранить неисправность и опять финишировали первыми, завоевав еще один

Большой форы

комплект золотых медалей. Последующие три места заняли мотолодки «Даугавы».

На катерах К-02 эстафета золотого дубля была подвхвачена армейцами В. Осюковым и В. Мининим. Они уверенно финишировали первыми в обеих 12-километровых гонках. Второе место заняли их одноклубники рекордсмены страны А. Фукс и В. Степанов.

Свой успех В. Осюков и В. Минин повторили в гонке на 50 километров.

В классе катеров КА-3 борьба развернулась между чемпионами страны 1961 г. Г. Минут и А. Пиварунасом и экипажем армейцев в составе А. Бехтерева и Ю. Куцко, выступавших на новом катере с пластмассовым корпусом. Они победили с минимальным преимуществом. Затем новые чемпионы добились звания рекордсменов, пройдя в специальном заезде 50-километровую дистанцию со скоростью 60,757 км/час.

Центральным событием первенства были гонки глиссеров ГА-250. В этом классе предстояла решающая схватка старой и новой техники. Новая была представлена серией глиссеров со специальными трехточечными корпусами, оснащенными двигателями автомобиля «Волга», старая — переделанными из скутеров глиссерами со стационарно установленными подвесными моторами.

Уже в самом начале гонок глиссеров стало ясно, что на медаль чемпиона могут претендовать спортсмены, выступающие на новых трехточечных глиссерах: О. Гаврилов («Трудовые резервы»), В. Слинков и Е. Крашенников (ДОСААФ). При этом шансы воронежца В. Сликова расценивались выше. Дебют его глиссера «Мечта» состоялся летом этого года. С первого выступления досаафовец неизменно побеждал и очень скоро установил новый рекорд страны на километровой дистанции — 98,1 км/час. Но на первенстве в серии гонок 2×12 км рекордсмену пришлось познать горечь поражения. В бензопровод попал песок, и В. Слинков в первом заезде финишировал седьмым, а во втором вообще не закончил дистанцию.

Победителем в серии 2×12 км стал О. Гаврилов, в упорной борьбе опередивший по сумме скоростей на 0,6 сек. Е. Крашенникова.

В 50-километровой гонке глиссеров спортсмены ДОСААФ решили во что бы то ни стало отыграться. В трудных условиях приняли суда последний старт. Озеро покрылось белыми бурунчиками, волны заливали даже такие «дредноуты», как глиссеры Е. Крашенникова и О. Гаврилова. Особенно трудно пришлось Гаврилову — у судна сорвало часть носовой обшивки. Выручили инерционные водосбросные клапаны, которыми он предусмотрительно оборудовал свой глиссер.

К концу гонки на дистанции осталось только четыре глиссера, среди которых первой с большим отрывом шла «Меч-

та». Однако В. Слинкову и на этот раз не суждено было стать чемпионом. На рекордном глиссере с трансмиссионной колонкой соскочил обтекатель и, столкнувшись с гребным винтом, вывел его из строя. Вместе с обломками винта, утонувшими в озере, рухнули все надежды сборной команды ДОСААФ на первое место в чемпионате. Заезд выиграл О. Гаврилов, обеспечив коллективу «Трудовых резервов» победу в общекомандном зачете. На втором месте остались досаафовцы. Однако В. Слинков вскоре доказал, что его «Мечту» не зря считали лидером новых глиссеров. Приняв на борт дополнительный балласт, он прошел километровую дистанцию со скоростью 91,134 км/час и установил рекорд страны в классе глиссеров ГВ-350. В этом заезде впервые был превзойден исходный норматив для регистрации рекордных достижений в этом классе — 85 км/час.

В. Слинкову был единодушно присужден приз журнала «За рулем».

Его «Мечту» по справедливости можно назвать новейшим судном. Оно выделяется оригинальной конструкцией и высоким качеством изготовления. Алюминиевый корпус «Мечты» построен по трехточечной схеме, но в отличие от всех существующих судов этого класса имеет расширенную кормовую часть. Удачно подобранные обводы создают минимальное сопротивление на ходу, благодаря чему судно на прямой развивает скорость до 100 км/час. На глиссере установлен модернизированный двигатель М-21, оборудованный специальным всасывающим коллектором с двумя карбюраторами. Для охлаждения в выхлопную систему подведена вода. В. Слинкову удалось значительно снизить вес двигателя. Он изготовил облегченный картер, снял генератор и стартер, а вместо батарейной системы зажигания применил магнето собственной конструкции. Любопытно, что гребной винт на глиссере приводится в движение через угловую колонку, соединенную с двигателем через карданный вал.

Интересна конструкция и глиссера О. Гаврилова, сумевшего построить простое и надежное спортивное судно.

* *

В гонках девятого первенства страны из-за неблагоприятных метеорологических условий были показаны не очень высокие результаты. И все же рост скоростей налицо. Если в первенстве страны прошлого года максимальная скорость, развитая скутерами СИ-175, не превышала 66,420 км/час, то теперь она поднялась до 67,395 км/час.

Результаты, показанные на мотолодке с мотором «Москва», свидетельствуют о том, что возможности этого двигателя в классе мотолодок еще не исчерпаны. По-новому заставляет нас взглянуть на перспективы роста скоростей в классе скутеров достижение М. Каасик.



Глиссер «Мечта» конструкции досаафовца В. Сликова.



Глиссер чемпиона страны О. Гаврилова.

Фото Б. Гибнера

Итоги первенства позволяют сделать важный вывод: у нас еще, несомненно, имеются резервы в борьбе за дальнейшее увеличение скорости судов не только в рекордных заездах, но и в гонках.

Чтобы использовать эти резервы, необходимо повысить инженерную подготовку судов и моторов, поднять технический уровень их эксплуатации. Как не хватало этого командам ДОСААФ и армейцам на прошедших соревнованиях!

Из-за пренебрежения к «мелочам» досаафовцы уступили звание чемпионов, а старейший коллектив армейцев оказался на скромном четвертом месте. Зато порадовало выступление молодых спортсменов «Даугавы». Их собранный, дружный коллектив сумел наилучшим образом подготовить суда и мобилизовать для борьбы в общекомандном зачете все свои силы. И хотя спортсмены «Даугавы» редко поднимались на пьедестал почта, в командном первенстве они заслуженно добились третьего призового места вслед за командами «Трудовых резервов» и ДОСААФ.

Старты на Алуксненском озере показали, что с переходом на новую систему зачета, принятую для многих международных соревнований, и в частности для розыгрыша первенства Европы, придется внести коррективы в тактику командной борьбы. Это необходимо учесть всем коллективам водномоторников при подготовке к спортивному сезону 1963 года.

В. ЛОСИКОВ,
ответственный секретарь
Федерации водно-моторного спорта.

На галубой реке

ЧТОБЫ ОВЛАДЕТЬ МАСТЕРСТВОМ...

Перед выпускниками автомотоклубов, делающими первые шаги в самостоятельной работе, возникает немало вопросов по эксплуатации автомобилей, технике их вождения. В многочисленных письмах в редакцию они просят рассказать, в частности, о том, как управлять автомобилем в различных дорожных условиях.

Идя навстречу пожеланиям читателей, редакция предполагает опубликовать ряд материалов под рубрикой «В помощь молодому водителю». Статья инженера Г. Берестинского — первая из них.

Может быть, опытным шоферам некоторые мысли автора и покажутся азбучными, однако, как показывает практика, зачастую невыполнение именно этих элементарных правил служит причиной многих дорожных происшествий, преждевременного износа техники.

Мы обращаем свои заметки к начинающему водителю. Цель их — помочь молодым шоферам овладеть рациональными приемами вождения автомобиля, стать настоящими мастерами своего дела.

Управление автомобилем требует от водителя внимательности, спокойствия и собранности, готовности правильно действовать в любой обстановке. Уметь хорошо водить автомобиль — значит выработать такие приемы управления им, которые обеспечат полную безопасность движения, увеличат срок службы агрегатов машины, будут способствовать снижению утомляемости и водителя, и пассажиров.

Необходимый автоматизм в выполнении этих приемов достигается большим практическим опытом вождения в различных дорожных и климатических условиях, знанием и умением использовать в своей работе законы и правила, которым подчиняется движение автомобиля. О них мы и поведем речь.

Условия работы автомобиля — это условия постоянно меняющихся сопротивлений движению. Для этого тяговое усилие на его ведущих колесах также должно изменяться в широких пределах. Однако двигатели внутреннего сгорания, используемые на автомобилях, не способны самостоятельно выполнить такую задачу. Они развивают наибольший кру-

тящий момент при сравнительно небольшом числе оборотов коленчатого вала, а максимальной мощности достигают при увеличении оборотов примерно в два раза. Этот характер изменения крутящего момента и мощности автомобильных двигателей показан на рис. 1.

Быстрое падение мощности с увеличением числа оборотов коленчатого вала — отрицательное свойство двигателя внутреннего сгорания. Поэтому (в тяжелых условиях движения, при трогании с места и т. п.) подвести повышенный крутящий момент к ведущим колесам автомобиля помогает коробка передач.

Известно, что тяговое усилие на ведущих колесах изменяется в зависимости от числа оборотов коленчатого вала и применения различных передач. Это усилие должно превышать силы сопротивления движению (иначе колеса не смогут вращаться) и быть вместе с тем меньше сил сцепления с полотном дороги; в противном случае неизбежна пробуксовка колес.

В автомобиле почти всегда можно сочетать различные крутящие моменты двигателя с передаточными числами коробки передач таким образом, чтобы тяговая сила оставалась меньше сил сцепления и больше сил сопротивления движению.

В таблице 1 приведены тяговые усилия, силы сцепления и сопротивления качению на различных передачах автомобиля ГАЗ-51. Как видно из таблицы, движение автомобиля ГАЗ-51 (без учета потерь на сопротивление воздуха) по асфальтированному покрытию на прямых участках дороги может происходить на всех передачах, включая высшую, так как сила сопротивления качению значительно меньше силы тяги. Движение с небольшой скоростью в этом случае совершается при малых открытиях дроссельной заслонки, а автомобиль имеет значительный запас тяги.

На проселочной дороге разница между максимальной силой тяги на высшей передаче и силой сопротивления качению невелика. Это приводит к необходимости перехода на низшую передачу даже при небольшом изменении скорости движения, соответствующей наибольшему крутящему моменту двигателя (40—32 км/час). Езда по песчаной дороге возможна только на первой передаче.

Эти же показатели для автомобиля М-20 «Победа» приведены в таблице 2.

Автомобиль «Победа» может двигаться на высшей передаче и на асфальтированных, и на грунтовых дорогах. В то же время на песчаной дороге его работа также практически возможна только на первой передаче, так как небольшой запас тяги на второй (297—280=17) не обеспечивает устойчивого движения.

Определение передачи, нужной в данных условиях и при данной скорости, — немаловажный фактор в работе водителя. Расскажем об этом подробнее.

НАЧАЛО ПУТИ

При трогании автомобиля с места ведущие колеса его испытывают нагрузки веса автомобиля, крутящего момента, передаваемого силовой передачей, и сил инерции. Эти нагрузки воспринимаются шинами колес, и для уменьшения износа их начинать движение нужно как можно плавнее.

Расчеты показывают, что сдвинуть с места автомобиль с полным весом в 2000 кг может сила примерно в 25 раз больше той, которая необходима для поддержания скорости движения в 50 км/час (без учета сопротивления воздуха). Развить на небольшой скорости высокие обороты двигателя «помогает» низшая передача: у легковых автомобилей — первая, у грузовых — вторая.

На сухой и ровной дороге с высоким коэффициентом сцепления (0,7—0,8) трогание с места на низшей передаче не представляет особых трудностей, так как сила сцепления при этом превышает тяговую силу. На скользкой дороге, где коэффициент сцепления низок, тяговое усилие на низшей передаче зачастую больше силы сцепления и колеса начинают буксовать. В этом случае трогаться нужно на более высокой передаче (легковым автомобилям — на второй, грузовым — на третьей) с малым открытием дроссельной заслонки или увеличить коэффициент сцепления, подсыпав, например, под ведущие колеса песок.

Рывки при трогании с места вызывают также усиленный износ деталей сцепления и других механизмов силовой передачи. Чтобы избежать этого, педаль сцепления при приближении ее к верхнему положению следует отпускать медленно, сочетая с умеренными оборотами коленчатого вала двигателя. Увеличивать подачу горючей смеси в цилиндр двигателя следует тогда, когда сцепление начнет включаться. Соответствующее этому положение педали сцепления определить несложно, особенно если вы постоянно ездите на одном автомобиле.

Больших навыков требует трогание с места на подъемах, где сопротивление движению велико и нужно избежать скатывания автомобиля назад.

На подъемах нагрузка задних колес автомобиля значительно выше нагрузки передних. Об этом не следует забывать особенно тогда, когда центр тяжести автомобиля расположен высоко. В этом случае при резком трогании с места разгрузка передних колес и перегрузка задних может привести к опрокидыванию автомобиля или вызвать повреждение шин. Надо научиться отпускать ручной тормоз в тот момент, когда сцепление начнет включаться, а «газа» прибавлять больше, чем на ровном месте.

На уклонах сопротивление движению

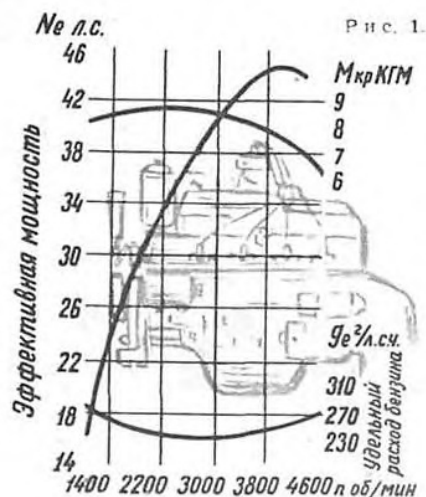


Таблица 1				
Передача	I	II	III	IV
Крутящий момент (кгм)	655	316	173	102
Наибольшая сила тяги (кг)	1490	720	395	232
Сила сцепления	Сухой асфальт			
	Мокрый			
	2620			
	563			
Сила сопротивления	Асфальт			
движения на	Тяжелая проселочн.			
чению (кг)	дорога			
	160			
	Песок			
	800			

Таблица 2			
Передача	I	II	III
Крутящий момент (кгм)	182	102	57
Наибольшая сила тяги (кг)	530	297	168
Сила сцепления	Сухой асфальт		
	Мокрый		
	675		
	111		
Сила сопротивления	Асфальт		
движения на	Тяжелая проселочн.		
чению (кг)	дорога		
	27,5		
	Песок		
	55		
	230		

настолько мало, что можно сразу включать высшую передачу.

РАЗГОН И ЗАМЕДЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ

Разгон автомобиля связан с переключением передач, а это требует известных навыков. Бесшумное и своевременное переключение передач всегда свидетельствовало о мастерстве водителя. Каких правил здесь надо придерживаться?

При нормальных условиях движения разгон на первой передаче не следует делать продолжительным. Длительное движение на первой передаче увеличивает расход топлива, повышает износ двигателя и механизмов силовой передачи, снижает среднюю техническую скорость автомобиля.

Например, на автомобиле «Москвич» разгон на первой передаче производится до скорости 15—17 км/час (10—12 метров пути), а на второй — 30—35 км/час (25—30 метров пути). У автомобиля ГАЗ-51 вторую передачу рекомендуется включать при скорости 10—15 км/час, третью — 25—30 км/час, а четвертую — только 35—40 км/час.

Переключая передачи с первой на вторую и затем на третью, рычаг нужно слегка задерживать в нейтральном положении.

Переход с высшей передачи на низшую при наличии синхронизатора срав-

нительно прост. Однако и в этом случае для уменьшения износа деталей синхронизатора делать это не следует слишком резко. Безударное переключение передач, не имеющих синхронизатора, довольно сложно, так как при этом требуется двойное выключение сцепления с промежуточной подачей смеси в цилиндры двигателя. В практике это называется «перегазовкой».

Выполняется она так: тремя почти одновременными движениями надо сбавить газ, выключить сцепление (не выжимая педаль до предела) и поставить рычаг переключения передач в нейтральное положение. Затем отпустить педаль сцепления, коротким резким нажатием на акселератор увеличить обороты коленчатого вала двигателя; после этого обычным путем включить низшую передачу.

Переход на низшие передачи особенно необходим при съезде с длинных крутых спусков для предупреждения чрезмерного износа тормозов.

ВЫБОР СКОРОСТИ

Нужно помнить, что на больших скоростях ухудшается устойчивость и управляемость автомобиля (вследствие разгрузки передних колес), увеличивается возможность опрокидывания. Длительное движение с большой скоростью повышает расход топлива (рис. 2), а также усиливает износ шин.

Умейте определять в зависимости от обстановки движения наиболее рациональную скорость. Практика показывает, что в условиях города при увеличении максимальной скорости средняя скорость движения автомобиля возрастает незначительно. Многочисленные переключения, места скопления транспортных средств и пешеходов заставляют водителя часто снижать скорость движения или останавливаться. Вот почему и резкое увеличение скорости на отдельных участках не дает результатов.

Достигнуть высокой средней скорости движения можно в том случае, если рассчитаете путь так, чтобы проезжать перекрестки без остановок у светофоров, резкого торможения, будешь выбирать маршрут с наименьшими скоплениями автомобилей и пешеходов.

Известно, что средние скорости движения автомобиля ЗИЛ-110 и малолитражного «Москвича» в городе немалого отличаются друг от друга, хотя разница в мощности их двигателей составляет 100 л. с.

При равномерном установившемся движении скорость 45—50 км/час наиболее экономична и рациональна для автомобиля. Только малоопытный водитель считает, что мастерство вождения автомобиля означает быструю езду или, как говорят лихачи, «с ветерком». Надо выбирать скорость с пониманием условий движения, учетом профиля и состояния проезжей части дороги, видимости и обзорности, возможности появления транспортных средств и пешеходов.

Инженер Г. БЕРЕСТИНСКИЙ
г. Рязань.

В помощь молодому водителю

РАБОТАЕТ ЛИ СВЕЧА?

Проверка исправности свечей зажигания совсем не простая операция. Выполняя ее, следует придерживаться определенной системы.

Для проверки искры в центральном проводе высокого напряжения вращать коленчатый вал двигателя не требуется: достаточно размыкать контакты прерывателя вручную. Желая же установить, имеется ли искра на свечах, коленчатый вал надо вращать пусковой рукояткой, а не стартером, что нередко делают автолюбители. Рукояткой можно проворачивать вал двигателя медленно, чего нельзя делать стартером.

Вывертывать свечи из двигателя для наблюдения искры непосредственно на их электродах нет смысла, тем более, что наличие искры на вывернутой свече не является точным признаком ее пригодности в рабочих условиях.

Работоспособность свечей непосредственно на двигателе удобно проверять вольтоскопом.

Неисправную свечу легко также определить на ощупь через некоторое время после пуска двигателя: она холоднее других.

Однако чаще о состоянии свечей судят по характеру изменения вращения коленчатого вала двигателя при замыкании их «на массу». При этом способе поочередно соединяют отверткой центральные электроды свечей с «массой». Если такое отключение свечи не повлияет на ритм работы двигателя, значит она неисправна.

При этом нельзя забывать о технике безопасности. Помните, что отвертку нужно прежде всего хорошо замкнуть «на массу» и лишь затем можно касаться ею клеммы свечи.

Свечу, дающую перебои лишь при нагрузке двигателя (из-за трещин в ее изоляторе), найти указанными способами затруднительно. В этом случае определить ее можно, заменяя свечи на новые и наблюдая за работой двигателя.

Необходимо профилактически проверять зазор между электродами свечей; изменяют его, подгибая боковой электрод.

Нагар с юбки свечи лучше всего снять на специальном пескоструйном аппарате. При отсутствии его можно рекомендовать простое приспособление. Оно представляет собой небольшой цилиндр, с торцов которого ввертываются две свечи. В цилиндр наливают бензин и насыпают короткие медные проволоочки. Свечи очищают, встряхивая его.

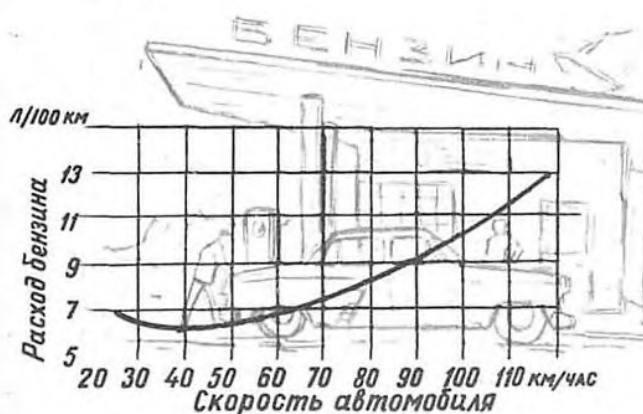
Следует помнить, однако, что частая механическая чистка электродов свечей от нагара вредна, так как ведет к повреждению юбки изолятора и ухудшению самих электродов.

Свечу, вышедшую из строя из-за большого углеродистого нагара на ней, в эксплуатационных условиях можно заставить работать, создав дополнительный искровой промежуток между клеммой и проводом высокого напряжения. В этом случае иногда свеча самоочищается.

Свечи после пробега автомобиля 10 000—12 000 километров в период подготовки к зимней эксплуатации полезно заменять на новые.

Г. ГЕЦОВ.

Рис. 2.



Новости ЗАРУБЕЖНОЙ техники

МОТОРОЛЛЕР «ОСА»

Косенней ярмарке в Лейпциге Варшавская мотоциклетная фабрика (Польская Народная Республика) подготовила улучшенную модель выпускаемого ею мотороллера «Оса». Эта машина отличается своеобразным конструктивным решением ряда узлов: на мотороллере установлен одноцилиндровый двухтактный двигатель с рабочим объемом 148 см³ (ход поршня — 38 мм, диаметр цилиндра — 57 мм), развивающий мощность 7 л. с. при 4800 об/мин. Степень сжатия 6,5:1. Особенностью конструкции двигателя является горизонтальное расположение цилиндра, сильно выдвинутого вперед, что обеспечивает его хорошее охлаждение. Воздух поступает к ребрам цилиндра по специальному туннелю, расположенному на уровне ног водителя.

Крутящий момент для двигателя на заднее колесо передается через многодисковое сцепление, работающее в масляной ванне, трехступенчатую коробку передач и первичную роликовую цепь, размещенную в закрытом кожухе. Переключение передач осуществляется ногой при помощи качающегося рычага, расположенного на подножке. Кожух цепи состоит из двух половин и легко демонтируется при необходимости произвести технический осмотр, обслуживание или ремонт. Подвеска переднего колеса осуществляется на коротком маятниковом рычаге с винтовыми рессорами; заднее колесо имеет длинный маятниковый рычаг и телескопические амортизаторы двойного действия, обеспечивающие отличное держание колес.

Для мотороллера «Оса» характерны необычно большие размеры колес, обеспечивающие ему ездовые качества мотоцикла и способствующие успешной эксплуатации в сельской местности. Новая модель мотороллера хорошо показала себя, в частности, на самых трудных трассах проводившегося в этом году трехдневного соревнования — «Татранского рейда». Размер шин обоих колес 3,25—14. Передний и задний тормоза выполнены с площадью колодок по всей рабочей поверхности ступицы, которая достигает 220 см²; это обеспечивает весьма высокую эффективность тормозов. Как и обычно, привод на тормоз заднего колеса — ножной, а передний тормоз приводится в действие ручным рычагом.

Облицовка мотороллера «Оса» настолько развита, что по праву может быть названа кузовом. Ее размеры определяются большими размерами колес. Задняя часть облицовки — общая для заднего колеса и силового агрегата, она плавно переходит в туннель, который, охватывая переднюю трубу рамы, выведен вверх под углом к переднему щитку. Такая конструкция несколько ограничивает интенсивный и беспрепятственный подвод охлаждающего воздуха к двигателю. Передняя часть кузова завершается обтекаемым корпусом фары, на обратной стороне которого размещен щиток приборной.

Сдвоенное откидное седло для водителя и пассажира выполнено из губчатой резины. При его откидывании открывается доступ к топливному баку емкостью 7,5 л.

Обращает на себя внимание отсутствие места для размещения запасного колеса. Но, учитывая размеры колес этого мотороллера, легко понять причины такого конструктивного решения.

Мотороллер «Оса» развивает максимальную скорость 85 км/час и расходует 3,2 л. бензина на пробег в 100 км.

Габаритные размеры мотороллера: длина — 1920 мм, ширина — 610 мм, высота — 950 мм. Вес — 123 кг.

Отличные ездовые качества мотороллера «Оса» при эксплуатации в сельской местности и при плохих дорожных условиях снискали ему большую популярность в ряде стран Ближнего и Дальнего Востока. В Индии, например, начал выпуск этих мотороллеров по польской лицензии, причем все оборудование и технологическая документация вновь созданного предприятия поступили из Польской Народной Республики.

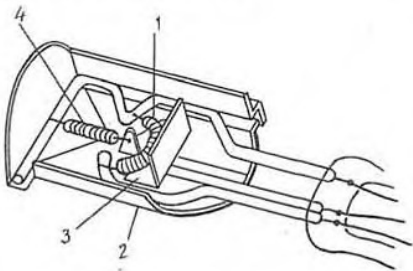


Мотороллер «Оса».

ОПТИЧЕСКИЙ ЭЛЕМЕНТ «НОВАЛЮКС»

Применяемые в настоящее время на большинстве автомобилей двухнитевые фары дальнего и ближнего света, как известно, не удовлетворяют условиям современного интенсивного движения на дорогах, так как ослепляют водителей встречного интенсивного движения. В ряде стран Западной Европы получили распространение так называемые «фары асимметричного света», в которых достигается одностороннее уменьшение ослепления; но и они имеют тот недостаток, что образующий ими сильный световой пучок справа от машины мешает встречному движению на правых поворотах дороги, что особенно ощутимо при движении автомобилей в колонне.

Названные недостатки в значительной мере устраняются в новой системе фар, созданных одной из австрийских электротехнических фирм. Эти фары, получившие наименование «новалюкс», обеспечивают интенсивный дальний свет, как бы «обрезаемый» в горизонтальной плоскости на уровне высоты фары; возникает проходящая параллельно дороге линия раздела освещенной и затемненной зон, благодаря чему отпадает необходимость в переключении на ближний свет как вообще при встречном движении, так и при движении колонной.

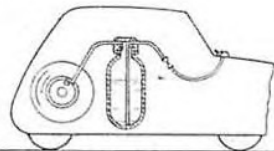


Этот эффект достигается благодаря принципиально новой конструкции лампы оптического элемента, показанной на рисунке, где 1 — нить дальнего света, 2 — нижний отражатель, 3 — противоослепляющий экран, 4 — нить ближнего света. Лишь в пределах собственно зоны света фары, то есть на высоте около одного метра над землей, возможно ослепление. Над этой нижней зоной интенсивного дальнего света фара дает мягкий, совершенно не ослепляющий свет, несколько усиленный в сторону правой стороны дороги и вполне достаточный для хорошего распознавания дорожных знаков на дальнем расстоянии. При этом по силе света и дальности новая фара не уступает обычным, включенным на дальний свет. Кроме того, фара может быть переключена на ближний свет и в этом отношении никак не отличается от обычных.

Показанный на рисунке оптический элемент может быть установлен без каких-либо переделок в обычной фаре. Важно отметить, что по своей эффективности такая фара практически превосходит обычную, поскольку длина дальнего света в зависимости от регулировки достигает у нее 100—200 метров, без необходимости переключения на ближний свет, который в обычных фарах действует на расстояние лишь 25—30 метров. Возможность не переключать на ближний свет позволяет значительно повысить в ночное время скорость движения, которая обычно ограничивается до величины, обеспечивающей тормозной путь в пределах хорошей видимости дороги.

ОПРЫСКИВАТЕЛЬ ВЕТРОВОГО СТЕКЛА БЕЗ НАСОСА

Во Франции выдан патент на новую конструкцию опрыскивателя, в котором подача воды на ветровое стекло обеспечивается не как обычно, с помощью насоса, а благодаря использованию давления воздуха в запасном колесе. Из запасного колеса подводится трубочка в герметически закрытый бачок прибора, находящийся, таким образом, под постоянным давлением сжатого воздуха. При открытии клапана прибора вода подается к форсункам, установленным у ветрового стекла, под давлением сжатого воздуха, поступающего из шины, и, преодолевая сопротивление малых сечений форсунок, вырывается из них с достаточной силой, чтобы обмыть стекло в зоне действия стеклоочистителя.



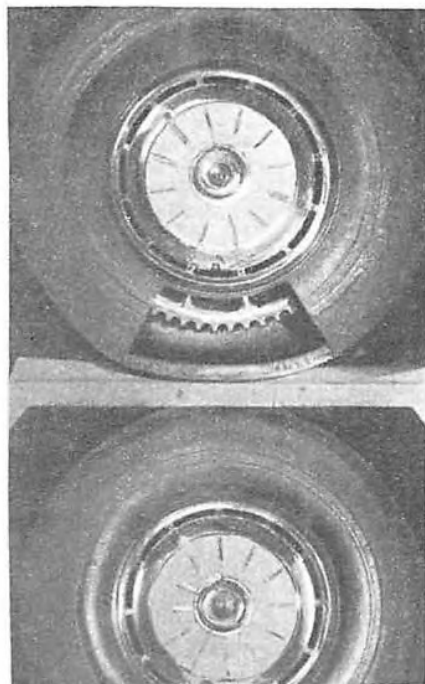
Это оригинальное конструктивное решение, отличающееся удобством и простотой, имеет лишь тот недостаток, что при частом употреблении может в конце концов сделать непригодным к использованию запасное колесо, которое понадобится подкачивать перед заменой неисправного. Другим недостатком конструкции является отсутствие контрольного манометра.

БЕСКАМЕРНЫЕ ШИНЫ С ВНУТРЕННИМ КОЛЬЦОМ

Несложное приспособление, обеспечивающее сохранность бескамерных шин при движении автомобиля в случае прокола, показано на этих двух рисунках.

Приспособление состоит из двух прочных алюминиевых полуколец, покрытых резиновой лентой, напоминающей протектор. При монтаже шины полукольца надеваются на обод колеса автомобиля и соединяются между собой болтами, образуя вокруг обода кольцо высотой около 8 см, которое помещается внутри шины. При выходе воздуха из шины она опирается на резиновую ленту кольца, что дает возможность доехать на автомобиле до гаража или мастерской, не опасаясь полного разрушения покрышки.

На рисунке: сверху — положение кольца в накачанной шине, внизу — в спущенной шине.



КОМПАУНДНАЯ ПОДВЕСКА «ГИДРОЛАСТИК»

В новой модели английского малолитражного автомобиля «Моррис-1100» установлена компаундная подвеска «гидроластик», которая обеспечивает ему высокие ездовые качества, свойственные, как правило, автомобилям более высокого класса.

Как известно, на плавность хода автомобиля оказывают влияние три главных фактора, а именно: возникающие при проезде неровностей дороги угловые колебания около поперечной оси («галопирование»), колебания в направлении вертикальной оси, а также угловые колебания около продольной оси, обуславливаемые действующими при проезде виражей центробежными силами. Тенденция автомобиля к «галопированию» снижается при увеличении колесной базы, что, однако, чаще всего ограничивается другими конструктивными соображениями.

В компаундной системе, примененной на автомобиле «Моррис», передняя и задняя подвески связаны друг с другом таким образом, что частота угловых колебаний около поперечной оси практически не зависит от размеров колесной базы.

Главный элемент этой подвески (рис. 1) состоит из конического резинового кольца, охваченного цилиндрическим картром, который выполнен из стального листа. Под этим резиновым кольцом расположен тоже конический стальной элемент, имеющий двусторонний демпфирующий клапан, выполненный из резины. Закрывается наружный цилиндрический картр лежащим под клапаном поршнем, который соединен с эластичной мембраной и сочленен с соответствующим элементом направляющей системы подвески колес. Таким образом, в каждом цилиндре имеются две камеры, заполняемые рабочей жидкостью.

Рис. 2. Схема действия компаундной подвески при наезде на неровность дороги.

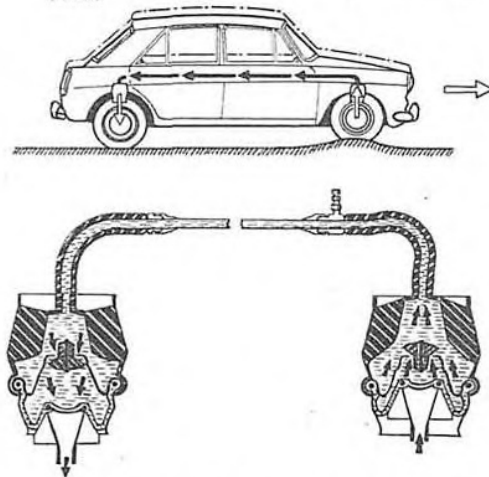


Рис. 3. Схема действия компаундной подвески при прохождении автомобиля по кривой.

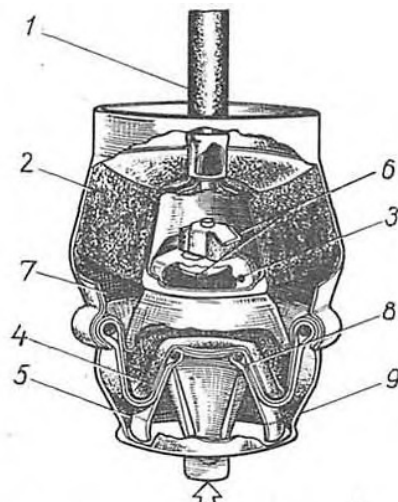
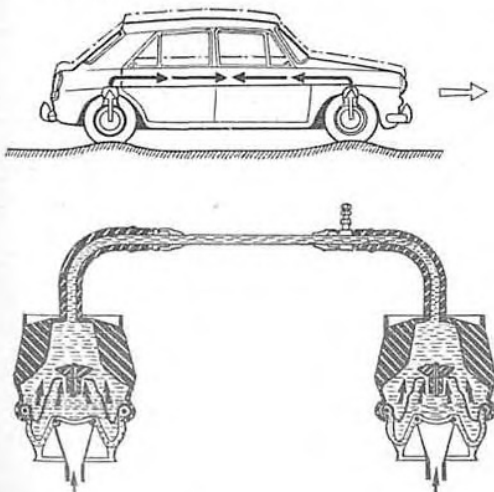


Рис. 1. Рессорный элемент «гидроластика»: 1 — соединительный трубопровод; 2 — коническая резиновая подушка; 3 — отверстия для перетекания жидкости при небольших нагрузках; 4 — мембрана из синтетического каучука; 5 — поршень, сочлененный с рычагом подвески; 6 — двусторонний клапан; 7 — колоколообразная разделительная стенка между камерами; 8 — резиновая мембрана с нейлоновым усилением; 9 — цилиндрический картр из стального листа.

Когда колесо приподнимается при наезде на неровность дороги, сочлененный с рычагом подвески поршень вытесняет при помощи клапана рабочую жидкость из нижней в верхнюю камеру и оказывает давление на резиновое кольцо рессоры. При возвращении колеса в нормальное положение резиновая подушка рессоры разгружается и жидкость возвращается, протекая через клапан обратно в нижнюю камеру. Благодаря прогрессивной характеристике рессоры мягкость хода почти не изменяется в зависимости от того, какое количество пассажиров находится в машине.

Поскольку основной рессорный элемент «гидроластика» представляет собою не что иное, как рессорную резиновую подушку с собственным гашением колебаний, применение обычных амортизаторов стало излишним. В то же время конструкторы учли, что при медленной езде требуется лишь очень малая степень амортизации, и поэтому между двумя камерами (сбоку в коническом стальном элементе) предусмотрено сквозное отверстие для перетекания жидкости. Благодаря этому жидкости может проходить и не через демпфирующий клапан.

Отдельные элементы подвески (а точнее — их верхние камеры) соединены друг с другом попарно в продольном направлении. Образованная компаундная система и обеспечивает борьбу с «квиванием» автомобиля. Если одно из передних колес приподнимается при наезде на неровность почвы, то жидкость, вытесняемая поршнем подвески переднего колеса, перетекает в задний элемент подвески

Новости ЗАРУБЕЖНОЙ техники

(рис. 2). Это имеет следствием приподнимание задней части кузова, благодаря чему подавляются нежелательные угловые колебания около поперечной оси. Такой же процесс, однако в обратной последовательности, имеет место, если на неровность почвы наезжает заднее колесо.

Если же оба колеса одновременно наезжают на неровность почвы (рис. 3), то поршни их «гидроластиков», пытаясь вытеснить жидкость, создают противодействие в системе. Поскольку в этом случае поршни обоих элементов движутся в одном направлении, а жидкости некуда отклониться в герметически закрытой системе, улучшается стабилизация автомобиля в направлении вертикальной оси. То же самое происходит, когда автомобиль приобретает под воздействием возникающих центробежных сил тенденцию к опрокидыванию: оба элемента подвески, расположенные с наружной стороны виража, начинают в этом случае оказывать противодействие друг другу, но так как ни в одном, ни в другом из расположенных на наружной стороне виража колес не может (вследствие нагрузки) иметь место перемещение поршней, исключается возможность вытеснения жидкости. Благодаря этому усиленный стабилизирующий эффект достигается и при проезде виражей.

В целях упрощения производства все элементы «гидроластика» унифицированы. Однако в связи с тем, что элементы задней подвески должны воспринимать более сильные колебания нагрузок, ее рычаги (с цапфой) сочленены, кроме того, с двумя независимыми друг от друга торсионными стабилизаторами, которые поддерживают в определенных границах изменение высоты автомобиля при его полной нагрузке. Наряду с устранением конструктивно сложного устройства для регулирования уровня кузова этим одновременно достигается то, что световой пучок фар ночью не приподнимается слишком высоко над полотном дороги.

В систему подвески включен также расположенный в задней вспомогательной раме дополнительный торсионный стабилизатор, который эффективно снижает боковой наклон автомобиля на виражах.

В качестве рабочей жидкости в компаундной системе «гидроластик» применяется вода с добавкой метилового спирта и антикоррозийных присадок. Поскольку объем жидкости значительно больше, чем объем жидкости в обычных амортизаторах, можно не опасаться возникновения высоких температур даже при самых тяжелых условиях эксплуатации. Кроме того, при эксплуатации автомобилей в странах с резко континентальным климатом можно изменять давление в системе компаундной подвески, которое в нормальных условиях равно 15,8—16,2 кг/см².

МОДЕРНИЗАЦИЯ ДВИГАТЕЛЯ «ТРАБАНТ»

В связи с осуществленной в начале 1962 года модернизацией выпускаемого народным предприятием Баркас (ГДР) микролитражного автомобиля «Трабант» (и, в частности, установкой на него новой коробки передач с синхронизаторами) произведены многочисленные конструктивные усовершенствования двигателя этого автомобиля. Новая модель двигателя, получившая индекс Р-50/2, не отличается от старой по мощности, крутящему моменту и удельному расходу топлива, но в технологическом отношении значительно превосходит ее и является, безусловно, более надежной и износостойчивой, чем модель Р-50/1.

Изменения коснулись прежде всего вентилятора, габаритная длина которого уменьшена для того, чтобы полностью исключить возможность заедания за надколесный кожух; благодаря замене двухрядных роликоподшипников в шатунной шейке одним роликовым подшип-

ником с сепаратором и изменению размеров головок шатуна достигнуто улучшение качества и повышение надежности последнего, что очень важно, поскольку при эксплуатации автомобиля с новой синхронизированной коробкой, не имеющей свободного хода на первых трех передачах, шатунные подшипники работают с повышенными нагрузками. Изменена также конструкция маховика, уменьшена центрировка шкива на коленчатом вале и т. д.

На двигателе устанавливается новая 6-вольтовая осветительная динамомашина мощностью 220 ватт.

В связи с осуществленными изменениями двигатель новой модели не может устанавливаться на автомобиле «Трабант» ранних выпусков.

Одновременно на народном предприятии Баркас ведется работа по доводке нового двигателя для автомобиля «Трабант», модель Р-60.



ЧАСОВЫЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Во двор городского отдела милиции одна за другой въезжают легковые автомобили.

— Прибыли на дежурство! — докладывает командир отряда общественных автоинспекторов В. Натурин. Сегодня среди них шоферы базы легковых автомобилей Волжского автохозяйства. Они окружают инспектора ГАИ лейтенанта Кочетова. Подходит и начальник штаба дружины общественных автоинспекторов Георгий Волков, сотрудник Управления электросети Волгоградэнерго.

В журнал записывают фамилии прибывших.

— Наметим посты, — предлагает начальник штаба.

После короткого обсуждения решено создать пять постов — на самых напряженных магистралях города. Каждому посту придается машина. Еще несколько минут на последний инструктаж — и двор опустел. Трогаемся и мы.

Везде: в рабочем поселке, в центре города, на Паромной — дружинников можно узнать еще издали по красной повязке на рукаве с белой надписью «ГАИ». Трассы под общественным контролем!

...Автомобиль, принадлежащий соседнему совхозу, доверху нагружен досками. Водитель настороженно оглядывается на общественников, в глазах — беспокойство. При проверке накладных обнаруживается что-то неладное. Шофер путано объясняет: накладные-де выписаны на весь груз, а перевозит он его по частям. Но объяснения эти неубедительны...

После проверки документов следует осмотр технического состояния машины. От опытных взглядов общественников не ускользают неполадки в рулевом управлении. Принимается решение: послать рапорт директору совхоза.

Много дел у общественников на линии, и не всегда дежурства проходят спокойно.

...Было это во время патрулирования дружинников с ремонтно-механического завода. Командир отряда В. Зайцев и общественный автоинспектор А. Елисеев заметили, что в стоящую неподалеку «Победу» нырнул человек и, рванув с места, помчался по улице. Общественники — на мотоциклах вдогонку.

«Победа» все увеличивала скорость. Прохожие с недоумением и тревогой провожали глазами бешено мчавшиеся мотоциклы. Наконец за городом Зайцев и Елисееву удалось обогнать автомобиль и остановить его. Незнакомый пытался бежать, но дружинники не дали ему уйти. Это был шофер Управления арматурно-сварочных работ Волгоградгидростроя Ю. Житков, который хотел увести чужой автомобиль. Скоро Житков предстанет перед судом общественности.

...Каждый день выходят на дежурства общественные автоинспекторы. В дружине, созданной при госавтоинспекции, сейчас уже более 400 человек. Добровольные помощники милиции решительно закрывают дорогу нарушителям, лихачам, нечестным людям. Безопасность движения на улицах нашего города — в надежных руках!

В. МАКАРОВ.

г. Волжский.

Часовые безопасности! Сколько таких бесед с водителями провели на автомобильных трассах лейтенант А. Кочетов (в центре), начальник штаба дружины общественных автоинспекторов Г. Волков (справа) и другие общественники.

НАШИ Консультации

О ТОМ, ЧЕГО НЕТ В ПРАВИЛАХ

За последнее время на улицах наших городов появилось много мопедов самых различных марок. Каков порядок их регистрации в ГАИ и какие документы на право управления ими должны иметь водители? — с таким вопросом обратились в редакцию гг. А. Колошман из г. Саратова, Ю. Федин из г. Котельниково и другие читатели журнала.

В условиях интенсивного движения на улицах городов и дорогах страны от водителей любого вида транспорта требуется хорошее знание правил движения и достаточные навыки вождения. Учитывая, что мопеды, как транспортные средства, имеют довольно высокие динамические качества и эксплуатируются на дорогах общего пользования, в Российской Федерации и других союзных республиках в настоящее время введен порядок, согласно которому предусматривается регистрация в органах ГАИ всех мопедов с двигателями рабочим объемом 49,8 см³ и более. На эти мопеды выдаются номерные знаки (мотоциклетного образца) и талон технического паспорта. Водители таких мопедов должны иметь специальные удостоверения на право управления ими, выдаваемые госавтоинспекцией по месту жительства владельца машины. Для получения водительского удостоверения необходимо пройти медицинскую комиссию и сдать экзамены в ГАИ по правилам движения и вождению.

Ленинградец Д. Солечник в своем письме просит разъяснить значение пункта «а» статьи 26-й «Правил движения по улицам и дорогам Союза ССР». Можно ли, спрашивает он, на заднем сиденье автомобиля «Москвич» перевозить, например, трех пассажиров, а «Волги» — четырех?

Статья 26-я Правил регламентирует число людей лишь рядом с водителем — в кабине грузового автомобиля или на переднем сиденье легкового. Следовательно, перевозка на заднем сиденье «Москвича» и «Волги» соответственно трех или четырех пассажиров не будет являться нарушением правил движения. Однако делать это не рекомендуется. Надо помнить, что такая перегрузка отрицательно сказывается на работе автомобиля, отдельных его узлов и деталей, ведет к преждевременному их износу.

Военнослужащий А. Алферович и В. Гульшин из Алтайского края интересуются правилами остановки и стоянки автотранспорта на улицах с односторонним односторонним движением.

«Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР» не содержат каких-либо регламентаций стоянки и остановки транспортных средств на улицах с односторонним движением, ширина проезжей части которых не позволяет им двигаться более чем в один ряд. Такое исключение сделано не случайно. Учреждения, занимающиеся вопросами организации движения, в практике своей работы не используют такие проезды для движения транспорта, так как в случае поломки или вынужденной остановки впереди идущего автомобиля движение других транспортных средств станет невозможным из-за отсутствия объезда.

Читатель журнала В. Онищенко (г. Киев) спрашивает: можно ли автобусам обгонять грузовые автомобили в зоне действия знака «Обгон грузовым автомобилям запрещен»?

Знак «Обгон грузовым автомобилям запрещен» не распространяет свое действие на автобусы, и водителям их в зоне действия этого знака обгон грузовых автомобилей разрешен.

Г. Иванов (Кировская обл.) и А. Блюшке (г. Саранск) просят рассказать о возможности использования самодельных боковых прицепов (колясок) к мотоциклам и мотороллерам.

По согласованию с органами госавтоинспекции эксплуатация самостоятельно изготовленных боковых прицепов к мотоциклам и мотороллерам может быть разрешена, если они имеют удовлетворительный внешний вид и по своим размерам и конфигурации близки к заводским конструкциям. Качество изготовления коляски и крепление ее должны отвечать всем необходимым требованиям безопасности движения.

Не рекомендуется использование колясок на мотоциклах и мотороллерах, мощность двигателей которых не обеспечивает нормальной работы, так как в этом случае возможен перегрев двигателя и преждевременный выход его из строя.

— В статье 81-й Правил движения, — пишет преподаватель В. Николаев из Благовещенска, — говорится о замедлении автомобиля при торможении. Как объяснить курсантам и шоферам, что это такое, и как определяется замедление?

Замедление — это величина, показывающая, на сколько метров в единицу времени уменьшается скорость автомобиля при торможении. Замедление автомобиля может быть определено как с помощью деселерометра, так и практическим путем. Для этого необходимо установить скорость движения автомобиля перед торможением и время, в течение которого произойдет его полная остановка. Затем определить величину замедления по формуле:

$$j = \frac{v}{t}, \quad \text{где } j \text{ — величина замедления (м/сек}^2\text{),}$$

$$v \text{ — скорость автомобиля (м/сек),}$$

$$t \text{ — время торможения (сек).}$$

Полученные результаты должны быть не меньше тех, что приведены в пункте «в» 81-й статьи Правил движения.

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

НЕБРЕЖНОСТЬ ПОРТИТ ПОЛЕЗНУЮ КНИГУ

Издательство ДОСААФ недавно выпустило для автомобилистов-спортсменов небольшую книжку «Спортивные и гоночные автомобили». Автор ее — А. Сабинин, написавший много статей и книг о спортивной технике. Это обстоятельство, а также резко возросший за последнее время спрос на компетентное издание по вопросам конструкции гоночных автомобилей вызвали большой интерес к этой книге.

Композиция книги задумана правильно. Сначала в каждом разделе освещаются общие конструктивные особенности того или иного агрегата гоночного автомобиля. Потом уже читатель знакомится более конкретно с отечественными и зарубежными конструкциями.

Среди достоинств книги А. Сабинина, безусловно, следует отметить то, что в ней приведены чертежи и схемы отечественных конструкций, в большинстве своем созданных самими спортсменами. Эти очень интересные материалы, к сожалению, редко еще появляются в нашей специальной технической литературе, и наличие их в рецензируемой книге надо только приветствовать. Компонировки гоночных автомобилей «Юниор», ГА-22 В. Шахвердова, рама спортивной «Волги», передняя подвеска «Эстония-1» и другие представляют безусловный интерес для спортсменов. Жаль, правда, что в книге не нашлось места для описания гоночных автомобилей конструкции В. Косенкова и «Москвич-ГЗ», спортивных ЗИЛ-12С и МАЗ-1500.

Эту интересную по замыслу книгу портят, однако, многие допущенные

автором небрежности в компоновке и изложении материала.

Скороговорка о современных тенденциях развития трансмиссии гоночных автомобилей (стр. 66 и 69) сочетается с многочисленными и неконкретными рассуждениями о конструкции гоночных двигателей (стр. 38—46) и топливах для них (стр. 50—55). Представленный на стр. 7 «распространенный тип плоской рамы» относится к довоенному периоду, а описание спортивного автомобиля «Волга», созданного в первом таксомоторном парке Ленинграда, сопровождается фотографией 1959 года (стр. 14), хотя с тех пор внешний вид этой машины значительно изменился. Наконец, задняя подвеска де-Дион вопреки утверждению автора (стр. 79) ныне уже не находит широкого применения на спортивных и гоночных автомобилях.

Общим недостатком выпущенных в последнее время книг, посвященных конструкциям скоростных автомобилей, является то, что при малом объеме они претендуют на исчерпывающую полноту в освещении всего, что имеет связь с автомобильным спортом. Поскольку подобные книги пишутся для определенного круга специалистов, в них надо избегать повторения азбучных истин и общих фраз. Этим, между прочим, грешит и рецензируемая книга.

Но все же при всех недостатках книга А. Сабинина представляет определенный интерес и может принести пользу тем, кто интересуется автомобильной техникой и спортом.

Инженер Л. ШУГУРОВ,
конструктор Московского завода
малолитражных автомобилей.

* А. Сабинин. Спортивные и гоночные автомобили. Издательство ДОСААФ. М. 1962. 101 стр., тираж 13.000 экз., цена 15 коп.

Спорт за рубежом

КОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГАРЕВЫМ ГОНКАМ

Финал командного первенства мира в гонках по гаревой дорожке в этом году состоялся в Чехословацкой Социалистической Республике. Соревнования проходили на стадионе в городе Сланый при искусственном освещении. Свыше 30 тысяч зрителей наблюдали за борьбой сильнейших гаревиков из Швеции, Англии, Польши и Чехословакии. Команды этих стран победили в зональных соревнованиях и добились почетного права выступать на заключительном этапе гонок.

В Сланый собрались лучшие гонщики континента. Шведскую команду возглавлял трехкратный чемпион мира Фундин. Вместе с ним стартовали сильнейшие шведские спортсмены Норд и Кнутсон — призеры чемпионатов мира и Европы, а также подающий большие надежды Сьестен. Три экс-чемпиона мира — Мур, Бриггс и Крейвен — вошли в состав сборной Англии. Спортивный флаг прошлогоднего победителя командного первенства — Польши — защищали такие известные гонщики, как Кайзер, Капала, Валошек и Май. В команде хозяев выступа-

ли Томичек, Слань, Вольф (младший) и Пруш.

В результате упорной борьбы звание чемпиона мира завоевала команда Швеции (36 очков). Англичане с 24 очками остались на втором месте. Польские спортсмены набрали 20 очков и вынуждены были довольствоваться третьим местом, хотя вначале они выступали очень успешно, проигрывая шведам всего 2 очка. Однако во второй половине соревнования лидер поляков Валошек неожиданно упал, и это сразу лишило команду шансов на победу.

Из чехословацких гонщиков лучше других провел встречу Томичек. В одном из заездов он одержал убедительную победу над Крейвеном, Нордином и Капалой.

Отлично подготовились к командному первенству шведские спортсмены. Они действовали стремительно, демонстрируя высокую технику. Показательно, что все члены команды-победительницы выступили на чехословацких мотоциклах ЗСО. Эти машины имели явное преимущество перед английскими машинами.

МОТОЦИКЛЫ КЛАССА 50 СМ³ В МИРОВОМ ЧЕМПИОНАТЕ

Большой интерес вызывает участие в мировом чемпионате по шоссейно-кольцевым гонкам мотоциклов класса 50 см³. В прошлом году был разыгран кубок Европы, который оспаривали гонщики ГДР, Испании, Италии, ФРГ, Югославии. Осенний конгресс ФИМ, состоявшийся в Париже в 1961 году, постановил: начиная с 1962 года ежегодно включать мотоциклы класса 50 см³ в мировой чемпионат по шоссейно-кольцевым гонкам. Минимальная длина дистанции для них — 60 км, продолжительность гонок — не менее 30 минут.

Гоночные мотоциклы с рабочим объемом двигателя 50 см³ появились в этом году на классических трассах Англии, Голландии и других стран.

Наибольший интерес представляют мотоциклы японской фирмы «Хонда» и западногерманской «Крейдлер».

«Хонда» специально для этих состязаний сконструировала машину, имеющую одноцилиндровый четырехтактный двигатель с двумя верхними распределительными валами и четырьмя клапанами в головке цилиндра (так же, как в конструкциях «Хонды» более высокого класса). Рабочий объем двигателя — 49 см³, степень сжатия — 10. Мотоцикл снабжен многоскоростным сухим сцеплением и пятиступенчатой коробкой передач. Конструкция ходовой части также напоминает известные уже машины «Хонды». Передняя вилка — телескопическая, задняя подвеска — рычажная. Емкость топливного бака — 8 л. Размер шин 2,25—17". Вес машины — около 46 кг.

По данным фирмы, двигатель развивает мощность 9 л. с. при 14 000 об/мин, максимальная скорость мотоцикла — 130 км/час.

Западногерманская модель «Флоретт» фирмы «Крейдлер» имеет двухтактный горизонтально расположенный двигатель с золотниковым распределением (двойной золотник, питаемый двумя карбюраторами). Мощность двигателя — 8 л. с. при 11 000—12 000 об/мин, степень сжатия — 12. «Флоретт» снабжена шестеренчатой передней передачей; четырехступенчатая коробка передач выполнена в блоке с двигателем. В механизм переключения передач введен мультипликатор. Управление им сосредоточено во вращающейся рукоятке на руле. Вес машины с обтекателем составляет всего около 25 кг. На соревнованиях в Зандворте (Бельгия) «Флоретт» показала скорость 136 км/час.

Наиболее серьезными конкурентами «Хонды» и «Крейдлера» являются мотоциклы «Томос» (Югославия), МЦ (ГДР) и «Дюксон» (Испания).

Прошедшие недавно шоссейно-кольцевые гонки на первенство мира позволяют предполагать, что новый класс мотоциклов займет прочное место на международной спортивной арене.



Мотоцикл «Хонда» 50 см³.

Мотоцикл «Флоретт» 50 см³.



НАКАНУНЕ ЗИМЫ

КАЛЕНДАРЬ
автомобилей

Вот и закончилась «летняя автомобильная навигация»; автолюбители разделились на два «лагеря». Одни ставят свои автомобили «на прикол», дожидаясь весны, когда пригласительные открытки на технический осмотр возвестят, что пора выкапывать из сугробов ворота гаражей; другие же, невзирая на зиму, продолжают эксплуатировать свои автомобили. Но и в том и в другом случае машины должны быть подготовлены к зиме. Здесь уместно заметить, что среди автолюбителей бытует мнение о том, что зимой очень трудно ездить на машине; особенно пугает их заводка двигателя, остывшего за ночь, так как это считается делом довольно трудоемким; да и вождение в зимних условиях затруднено. Но если применить современные методы и способы прогрева двигателя (см. «За рулем» №№ 1, 2, 6, 10 за 1960 г. и № 2 за 1962 г.), можно не бояться даже сильных морозов. Каких-нибудь 15—20 минут работы подогревателя — и запуск двигателя будет так же легок и прост, как в летнее время.

С наступлением холодов серьезное внимание надо уделить технической подготовке автомобиля. Только в этом случае вам удастся обеспечить легкость пуска двигателя, снизить износ деталей и избежать «замораживания» системы охлаждения двигателя и отопления кузова. Поэтому надо обязательно выполнять операции, входящие в объем сезонного обслуживания, а также произвести техническое обслуживание автомобиля № 2 (ТО-2). В перечень работ, входящих в объем сезонного обслуживания, включена промывка системы охлаждения двигателя и отопления кузова от накипи, но некоторые автолюбители считают, что накануне зимы все это — излишняя «роскошь», так как, мол, отложившаяся накипь, ухудшая отдачу тепла двигателем и радиатором окружающему холодному воздуху, облегчит поддержание оптимальной температуры двигателя и уменьшит необходимость часто прогревать его во время морозов. В подобных рассуждениях есть, конечно, доля истины, но накипь все же следует удалять, ибо ее кусочки могут забивать трубки радиатора и отверстия сливных краников. К тому же при использовании горячей воды для разогрева двигателя накипь мешает передаче тепла.

После промывки системы охлаждения нужно проверить ее герметичность и

ликвидировать подтекание охлаждающей жидкости, если оно обнаружится. Проверять термостат, нельзя забывать, что его клапан начинает открываться при температуре около 70 градусов (при исправном термостате). Как это проверить? В начале прогрева верхний бачок радиатора должен быть холодным (на ощупь), а температура в верхнем бачке радиатора, когда стрелка указателя температуры воды в двигателе дойдет до отметки 80°, достаточно высокой.

Зимой большое внимание следует уделять уходу за лакокрасочными и хромированными покрытиями автомобиля, так как воздух насыщен влагой, к которой в городах добавляется вредное влияние сернистого газа и соляного раствора, образующегося при обработке солью поверхности дорог. Поэтому перед постановкой автомобиля на консервацию необходимо обязательно покрыть кузов восковой полировочной пастой № 2 (ТУ МХП-4504-56), образующей прозрачный защитный слой, который предохраняет лакокрасочное покрытие от вредных воздействий. Водители, продолжающие эксплуатацию автомобиля зимой, должны продлевать эту операцию не реже одного раза в 2—3 месяца. Если на кузове обнажились металл, появились царапины, сколы, отслаивание пленки и т. п., то надо немедленно его подкрасить, иначе неизбежно коррозирование поврежденных участков.

Как сохранить хромированные поверхности? Если автомобиль предполагается поставить на консервацию, то лучше всего хромированные поверхности покрыть слоем битумного лака № 177 (ГОСТ 5631—51); технический вазелин в этом отношении менее надежен, поскольку он относительно быстро подвержен окислению (после 3—4 месяцев). По этой же причине не рекомендуется употреблять и солидол; его придется заменять еще чаще — через каждые два месяца.

А если вы собираетесь ездить и зимой? В этом случае некоторые любители покрывают хромированные детали различными маслами, что очень непрактично. Гораздо лучший эффект дает обработка хромированных деталей бесцветным цапонлаком № 951 (ГОСТ 5236—50). Можно приготовить подобное защитное покрытие и самому. Для этого необходимо растворить целлулоид летучими органическими растворителями в пропорции 1:4.

Но допустим, вы не проделали этой операции заблаговременно и хром успел потускнеть. Не спешите относить потускневшие детали в мастерскую. Попробуйте при помощи состава, рецепт которого приводится ниже, восстановить первоначальный блеск. Слегка подогретый животный жир (60 г) тщательно перемешайте со стеарином (20 г), добавьте 100 граммов порошкообразного мела — и смесь готова. Теперь можно приступить к восстановлению блеска.

Если же хром покрылся налетом ржавчины, лучше воспользоваться составом, состоящим из одного литра воды, 50 граммов соляной кислоты и 200 граммов медного купороса. Места, покрытые ржавчиной, натираются ветошью, смоченной в этой жидкости, после чего детали тщательно обмываются теплой водой и насухо протираются.

Как известно, не рекомендуется хранить бензин в баках более трех месяцев во избежание выделения смолистых веществ. Как же быть, если автомобиль предполагается законсервировать на более длительный срок, а своевременно заменить бензин в баке не представляется возможным? В этом случае следует слить топливо из бака, промыть и высушить его, а затем герметически закупорить горловину и воздухоотводящую трубку. Для предохранения внутренней поверхности от коррозии стенки бака полезно покрыть веретенным маслом, предварительно нагретым до температуры 100—140 градусов. Нелишне также опустить внутрь бака специальный влагопоглощающий патрон.

Зимой, в связи с резкими колебаниями температуры, а также из-за большого содержания озона в воздухе, к которому в случае безгаражного хранения добавляется действие ультрафиолетовых лучей, происходит интенсивный процесс старения резины (потеря эластичности и появление трещин). Поэтому лучше снять колеса и хранить их в сухом, затемненном помещении с температурой воздуха от минус 10 до плюс 25 градусов. Если шины не будут демонтированы с автомобиля, их надо разгрузить, используя подставку, и снизить давление в них до 0,5 атмосферы. Одновременно для снятия нагрузки с рессор между их средней частью и кузовом устанавливают деревянные прокладки.

При хранении автомобиля в гараже достаточно воспользоваться защитным мелоказеиновым покрытием для колес (75% неочищенного мела, 20% казеинового клея, 4,5% гашеной извести и по четверти процента фенола и кальцинированной соды). При безгаражном хранении добрую услугу окажут вам брезентовые чехлы.

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.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4. Тел. К 5-52.24, Б 9-61.91.

Сдано в набор 27.09.62 г.
Г-81522.

Бум. 60 × 90%. 2,25 бум. л. = 4 печ. л.

Тираж 360 000 экз. Подп. к печ. 20.10.62 г.
Цена 30 коп. Зак. 463.

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

В Марокко



Асфальтовая лента шоссе Касабланка — Рабат вьется вдоль атлантического побережья. Слева проносятся затейливо разукрашенные пляжи, справа мелькают хутора и деревни. Временами шоссе так близко подходит к океану, что изумрудные брызги прибоя достают автомобиль. Атлантика освежает прохладой. Но стоит уйти по дороге на полтора-два километра в сторону — и уже другой климат: дает себя знать жаркое дыхание Сахары.

Прибрежная полоса — самая благодатная часть Марокко. Здесь проживает основная часть населения этого древнего арабского государства, сравнительно недавно избавившегося от господства французских колонизаторов. Здесь же расположены его столица Рабат и такие крупные города, как Касабланка, Танжер.

Много контрастов на улицах марокканских городов. Вот один из них — закутанный в белые одежды бедуин на осле и автомобильный фургон с плакатами, рекламирующими заморское пиво (фото 1).

В центре Рабата установлены платные автоматы для стоянки автомобилей (фото 2). Невысокий столбик, напоминающий булаву, — это и есть автомат. Через каждые пятнадцать минут необходимо бросать в него монету — иначе штраф.

Узкие улицы — огромная помеха растущему автомобильному потоку. В такой обстановке единственно возможным выходом является одностороннее движение. «Кирпичами» обильно снабжены многие кварталы марокканской столицы (фото 3).

Текст и фото Ю. Яснева.



2



3





Ноябрь 1962

За рулём

Главный конвейер цеха сборки заповорожского завода «Коммунар».

Фото А. Канашевича.