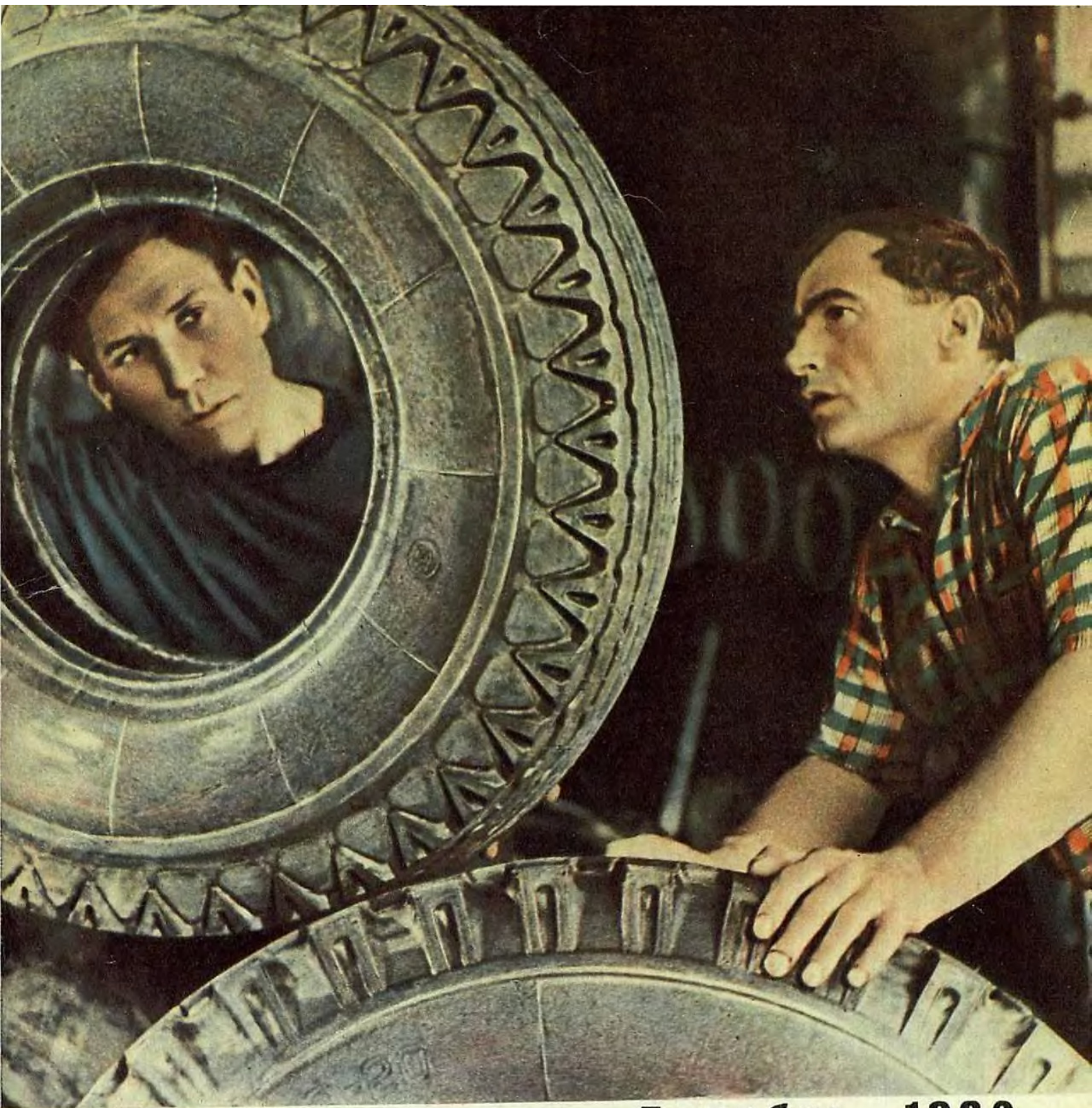




Декабрь 1962

12

За рулем



В этом номере:

А. Скворцов. Курс — на общественные начала!	1
Я. Гизерский. Спорт без дотаций	3
В. Никитин. Труд и честь — неразрывны	4
Ю. Раудсепп. На общественной основе	6
В. Моргунов. Сошедшие с трассы	7
Л. Русин. Горит огонь маяка	8
М. Тилевич. Главное первенство сезона	10
Б. Трамм. Шесть дней в Баварских Альпах	12
За миллион специалистов в год!	14
Из нашей почты	15
Е. Леонтьев. Один день на «Коммунаре»	15
В. Ватлецов. В дальнем пробеге	19
А. Демин. Через пески и горы	19
Советы бывалых	20
В. Коганер, А. Лисицын, Б. Свидлер. Электрон управляет впрыском топлива	22
Шоферам — нагрудный знак!	24
К. Турбабо. Новые нормативы по автомодельному спорту	24
И. Тропп. Сила общественного воздействия	25
Н. Андрианов. Как мы улучшаем хозрасчет	26
По следам наших выступлений	27
А. Грибанов. Молодые голоса	27
Б. Гибнер. На зарубежных акваториях	28
П. Батанов. Правилам вопреки	29
Новости зарубежной техники	30
Спорт за рубежом	32



В канун 45-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции столица нашей Родины получила замечательный подарок — кольцевую автостраду. На сто девять километров протянулись две широкие ленты бетона, и на всем пути — ни одного пересечения, ни одного светофора. Все новое, чем богата передовая дорожная техника, было широко использовано на строительстве. Вот несколько цифр, свидетельствующих о размахе проведенных работ: вынута и перемещено 15 миллионов кубометров земли, уложено 600 тысяч кубометров бетона, установлено 80 тысяч кубометров сборных железобетонных конструкций. Отныне более экономичными станут крупные транспортные перевозки; Москва будет разгружена от транзитного потока автомашин.

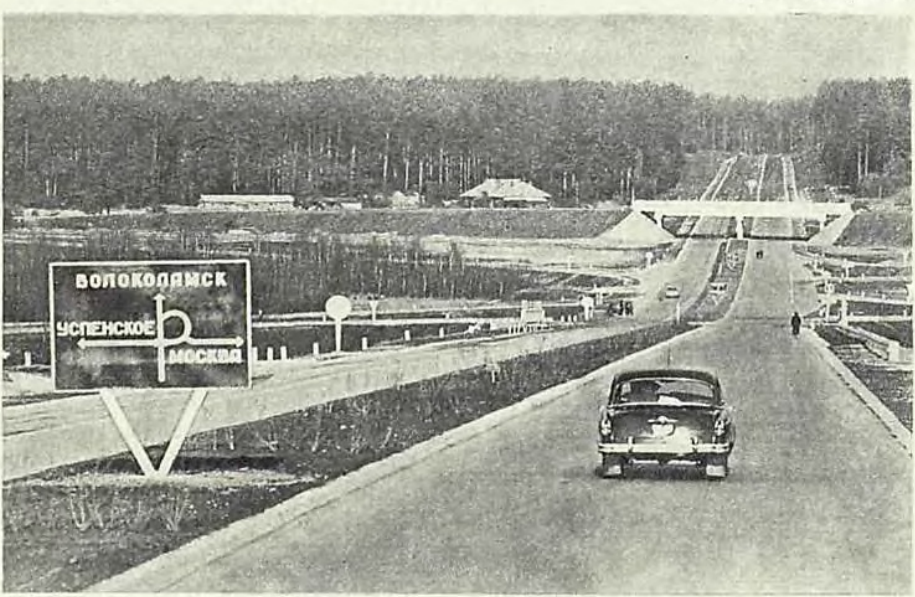
Трудно переоценить роль кольцевой автострады и в улучшении условий жизни жителей столицы. Живописные места, по которым проходит магистраль, станут зонами отдыха трудящихся.

Москвичи горячо благодарят Коммунистическую партию и Советское правительство за создание кольцевой дороги. Много теплых слов сказали они Никите Сергеевичу Хрущеву, который вместе с Ф. Р. Козловым и П. Н. Демичевым совершил поездку по новой кольцевой автомобильной дороге, беседовал с москвичами.

Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР высоко оценили трудовой подвиг строителей дороги и в своем приветствии сердечно поздравили рабочих, инженерно-технических работников и служащих Московского управления Главдорстройа Министерства транспортного строительства с досрочным выполнением задания и пожелали им еще больших трудовых успехов в строительстве новых современных автострад на просторах нашей необъятной Советской Родины.

На снимке: товарищи Н. С. Хрущев, Ф. Р. Козлов, П. Н. Демичев вместе со строителями осматривают Московскую кольцевую автостраду. Внизу — участок новой шоссейной магистрали.

Фото С. Смирнова



На первой странице обложки: коллектив Ярославского ордена Ленина шинного завода является инициатором борьбы за перевыполнение плана по выпуску автомобильных шин, за улучшение их качества и досрочную организацию производства шин повышенной ходимости. Славный почин ярославцев одобрен Центральным Комитетом КПСС и подхвачен на многих предприятиях страны. На снимке: передовики производства Ярославского шинного завода — сборщики шин Сабир Салахов (слева) и Николай Тарханов. За высокие показатели им присвоено почетное звание ударников коммунистического труда.

Фото В. Полунина

КУРС — НА ОБЩЕСТВЕННЫЕ НАЧАЛА!

А. СКВОРЦОВ,
заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР

Трудящиеся нашей Родины — подлинные хозяева своей судьбы. С каждым днем они все более активно участвуют в управлении государством. В этом находит яркое воплощение неуклонно проводимый партией ленинский курс на дальнейшее развертывание социалистической демократии.

Большое значение придает партия массовым общественным организациям, в которых трудящиеся учатся управлять делами советского общества, получают опыт государственной деятельности.

Одной из таких массовых организаций является Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту. Патриотическое воспитание трудящихся, пропаганда технических знаний и спортивно-оборонная работа, которую ведет ДОСААФ, являются обширной и почетной сферой общественной деятельности миллионов советских людей.

Наше оборонное Общество располагает неисчерпаемыми кадрами актива — председателями и членами комитетов, секций и спортивных федераций, членами советов клубов, ревизионных комиссий, общественных инструкторов, тренеров, спортивных судей, пропагандистов. 99,9 процента первичных организаций ДОСААФ предприятий, колхозов, совхозов, учреждений и учебных заведений уже сейчас строят свою деятельность полностью на общественных началах. Тем самым миллионы активистов ДОСААФ вносят большой вклад во всенародное патриотическое дело содействия Вооруженным Силам Советского Союза, проявляя высокое сознание долга перед Родиной.

Общественная инициатива и коллективное творчество членов ДОСААФ породили такую замечательную форму оборонно-массовой и спортивной работы, как самодеятельные клубы, в которых занимаются многие тысячи юношей и девушек. Особенно возросло число самодеятельных клубов на Украине.

Инициатива и самодеятельность членов ДОСААФ позволяют наиболее полно учитывать местные условия, заинтересовать молодежь оборонной работой и спортом. Таким образом, активная деятельность общественности способствует росту массовости Общества и в то же время позволяет значительно сократить платный аппарат учебных организаций и комитетов ДОСААФ сверху донизу, высвободить большие средства для дальнейшего подъема оборонно-массовой и спортивной работы.

Всестороннее развитие общественных начал расширяет обязанности и повышает ответственность комитетов ДОСААФ в борьбе за новые успехи во всей деятельности Общества.

Вдумчивая работа с общественниками приносит замечательные результаты. Сошлемся на некоторые факты.

Используя опыт местных партийных органов, Ростовский комитет ДОСААФ создал внештатный отдел по подготовке технических кадров и техническим видам спорта. Заведующий и инструкторы отдела — общественники. О деятельности отдела подробно рассказывалось на страницах журнала «За рулем». Отметим другое: общественный отдел и его актив внесли такой вклад в дело подготовки технических и спортивных кадров, который одним лишь штатным работникам Ростовского комитета был бы, конечно, не по плечу.

Или взять самодеятельные мотокурсы камвольного комбината Павлово-Посадского района Московской области. Здесь все сделано руками общественников. Примечательно, что, когда зашла речь об оплате труда преподавателей, председатель совета мотоциклетной секции бригадир И. В. Мойкин заявил, что будет обучать молодежь бесплатно.

Особенно весомые результаты дает дружная совместная работа комитетов ДОСААФ и ВЛКСМ. Многие делают комсомольские активисты. Репутацию хорошего организатора и пропагандиста заслужил внештатный заместитель начальника автомото клуба гор. Волновахи (УССР) тов. Рязанцев. Прежде в клубе не ладилось с успеваемостью курсантов. Потребовалось укрепить дисциплину, повысить активность молодежи в учебе. Вот здесь и сказалась комсомольская живинка тов. Рязанцева. В клубе развернулась борьба за отличную группу. Отстающим курсантам была оказана индивидуальная помощь. В итоге большинство выпускников клуба показало на экзаменах отличную и хорошую успеваемость.

Примеров положительной деятельности общественников у нас сотни, тысячи. Однако мы находимся в самом начале пути, и задача состоит в том, чтобы имеющийся в этой области опыт был повсеместно и решительно распространен во всех комитетах, автомото клубах, школах и курсах шоферов.

Возможности для этого у нас неисчерпаемы. Возьмем, к примеру, федерации. Они представляют большую силу. Необходимо всячески укреплять эти общественные органы, равно как и секции на местах, поручать им решение коренных вопросов массовой оборонно-спортивной работы, больше доверять им, не допускать мелочной опеки и голого администрирования, способного лишь оттолкнуть общественников от активной деятельности.

Сама жизнь диктует нам необходимость в ближайшее время создать секции автомобильного, мотоциклетного и автотехнического спорта в каждом районе. Но кое-где эту работу откладывают на будущее, не привлекая общественников из числа офицеров запаса и комсомольского актива, по-прежнему опираются лишь на штатных работников ДОСААФ. Как тут не вспомнить замечательные слова Никиты Сергеевича Хрущева, сказанные им на XIII съезде ВЛКСМ: «...Есть среди молодежи иждивенцы, которые все хотят получать в готовом виде, как манну с неба. Нет платного заведующего — и клуб на замке, нет платного тренера — и физкультурой вроде бы заниматься нельзя».

Некоторые наши товарищи до того привыкли к бюрократическим формам, что теперь, когда от этих форм надо отказаться, им становится страшно.

Нам, работникам ДОСААФ, надо крепко задуматься над словами товарища Н. С. Хрущева, не ждать «манны с неба», а по-партийному, по-государственному взяться за осуществление курса на общественность.

В наш век мотор в народном хозяйстве обрел решающее значение. Его роль колоссальна и в обороне СССР. Отсюда — исключительный интерес широких слоев населения, и особенно молодежи, к техническим знаниям. Удовлетворить интерес к технике силами только штатных работников невозможно, тем более, что их число будет значительно сокраще-

но. Значит, надо ориентироваться прежде всего на организацию самостоятельных клубов, кружков на предприятиях, в совхозах и колхозах, в учреждениях и учебных заведениях.

То же самое относится к спорту. Автомобильный и особенно мотоциклетный спорт — один из самых массовых видов спорта. Чтобы обеспечить его дальнейшее развитие, необходимы прежде всего многочисленные кадры хорошо подготовленных общественных инструкторов, тренеров, судей. Между тем в их подготовке допущено значительное отставание. И вот результат: в первом полугодии 1962 года остались значительно невыполненными план подготовки спортсменов-разрядников.

Терпеть такое положение дальше нельзя. Надо со всей энергией взяться за подготовку кадров инструкторов, добиваться, чтобы в каждом коллективе, в каждой команде имелись свои общественные тренеры. Необходимо также уделять серьезное внимание воспитанию судей. Без соревнований нет спорта. Но соревнования только тогда становятся школой мастерства, когда они хорошо организованы и проведены. А этим занимаются именно судьи.

В 1963—1966 годах в каждом районе ежегодно будет проводиться не менее 10 районных соревнований и 50—60 соревнований в крупных первичных организациях. Поэтому в каждом районе надо иметь не менее 40—50 судей, безвозмездно отдающих свои знания и энергию любимому спорту.

Готовить судей надо прежде всего из инженеров, техников, механизаторов сельского хозяйства, сержантов, офицеров и генералов в запасе и в отставке, служивших в технических войсках, учителей, студентов, работников автомотоклубов, школ и автохозяйств.

Лучших общественников, зарекомендовавших себя умелыми организаторами, следует привлекать непосредственно к руководству автомотоспортом в районе, области, республике, выдвигать их в состав республиканских федераций, областных, городских и районных секций.

У общественников, как и у штатных работников, надо воспитать правильный взгляд на подготовку технических кадров и на спорт, памятуя, что это две стороны одного важного дела. Миллионы юношей и девушек, ставших водителями, составляют неисчерпаемую базу для массового спорта; в то же время спорт поможет шоферам стать подлинными мастерами своей профессии.

Каких результатов можно добиться, правильно сочетая учебную работу и массовый спорт, наглядно показывает пример Витебского автомотоклуба, поднявшего знамя социалистического соревнования и настойчиво выполняющего принятые обязательства.

Курс на общественные начала заставляет всесторонне проанализировать всю нашу работу. Конечно, достижения ДОСААФ в подготовке технических кадров несомненны. Но советским людям чужда самоуспокоенность. То, что было хорошо вчера, сегодня уже не отвечает возросшим требованиям. В связи с этим следует вплотную заняться вопросами экономики автомотоклубов, школ и курсов шоферов. Недопустимо, что в ДОСААФ — организации общественной — значительная часть мероприятий, в том числе и по автомотоспорту, осуществляется силами платного аппарата.

Перед Обществом во весь рост встала задача — уже в ближайшие два-три года всю массово-спортивную работу проводить без затраты средств из государственного бюджета.

Заняться вопросами экономики — долг всех наших работников. Надо решительно вести борьбу за хозрасчет в автомотоклубах, школах, на курсах, а также за самоокупаемость всех спортивных мероприятий.

Пока еще возможности перехода на самоокупаемость используются слабо. Распространение платных билетов на спортивные соревнования ведется плохо и далеко не асбоду.

Часто работники, которые в первую очередь обязаны заниматься вопросами самоокупаемости, ссылаются на то, что гонки-де не популярны. Неверно это. Пусть они хорошо изучат опыт уфимцев. Здесь мотоспорт не требует дотаций. Гонки проводятся в городе почти каждое воскресенье, зимой и летом. А расходы на приобретение машин, запасных частей, резины, на проведение соревнований полностью покрываются доходами от продажи билетов. Уфимцы имеют возможность оплачивать расходы даже по приглашению на свои соревнования гонщиков не только со всех концов нашей страны, но и из-за рубежа.

Успешно внедряется самоокупаемость мотоспорта в Риге, Львове, Таллине, Одессе и некоторых других городах. Характерно, что, когда билеты на соревнования не продавались, число зрителей в этих городах было невелико. А сейчас, например, на уфимский стадион, имеющий 32 тысячи

мест, даже на многие зимние мотогонки достать билет чрезвычайно трудно. В Риге на платные мотокроссы собирается 100—150 тысяч зрителей. Среди них — любители мотоспорта из Литвы, Эстонии, Ленинграда, Москвы. Все это достигнуто благодаря хорошей пропаганде мотоспорта в печати, кино, по радио и телевидению, привлечению опытных радиокомментаторов и культурному обслуживанию зрителей, которые приезжают на соревнования, как на большой праздник.

Конечно, силами только одних штатных работников комитетов ДОСААФ, без помощи общественности, такого успеха добиться было бы невозможно.

Рентабельности автомотоспорта способствует проведение районных, городских и даже областных соревнований в воскресные дни или в нерабочее время, например в субботу вечером. Пора изменить и условия массовых соревнований, решительно покончить с иждивенческими настроениями тех, кто предпочитает соревноваться за счет государства, как можно шире привлекать к участию в гонках спортсменов на своих машинах. При этом запасные части, горюче-смазочные материалы и спортивное обмундирование гонщики должны приобретать, конечно, за свой счет.

Резкое увеличение числа соревнований требует больших средств на строительство спортивных сооружений. Членские взносы Общества для этого далеко не достаточно, поэтому правильно поступают те комитеты ДОСААФ и федерации, которые привлекают к строительству и оборудованию спортивных сооружений общественность. Активное привлечение общественности позволило в короткий срок создать в Башкирии три мототрека. С помощью общественности создается в Каунасе лучшая в Советском Союзе шоссе-кольцевая трасса для автомотоспорта. Немало труда затратила молодежь для создания новой автотрассы в Минске. А вот в Ленинграде, где не позаботились о мобилизации сил общественности, мототрек возводится уже пять лет, и конца строительству пока что не видно.

Нельзя, однако, полагаться лишь на создание новых спортивных сооружений и их отсутствием оправдывать свою бездеятельность, как поступают некоторые руководители комитетов ДОСААФ. Следует полнее использовать стадионы, имеющиеся в каждом республиканском и областном центре. Многие из этих стадионов летом и особенно зимой не загружены. Через местные партийные и советские органы необходимо добиться оборудования в каждом крупном городе хотя бы одного стадиона для гонок по гари и льду. Хорошая организация соревнований и пропаганда мотоспорта, умело поставленное распространение билетов на гонки помогут привлечь к мотоциклетному спорту новые массы молодежи и накопить дополнительные средства для дальнейшего развития автомотоспорта.

Есть еще один нерешенный вопрос развития автомотоспорта. Речь идет о координации сил и средств. Сейчас спортивные общества имеют отдельные клубы и проводят свои соревнования по автомотоспорту. Так происходит, например, в Таллине. Такое дублирование приводит к распылению средств, вызывает немалые излишние расходы. Было бы целесообразно сосредоточить руководство автомотоспортом в одних руках.

Следует подумать и о других организационных мероприятиях, осуществление которых будет способствовать внедрению хозрасчета и самоокупаемости в автомобильном и мотоциклетном спорте. Так, например, необходимо позаботиться об укреплении материально-технической базы самостоятельных и штатных автомотоклубов и автошкол за счет значительного расширения хозрасчетной подготовки водителей кадров. Было бы целесообразно на базе существующих автошкол создавать хозрасчетные спортивные клубы, что позволило бы добиться значительной экономии фонда заработной платы постоянного состава. Надо смелее идти на создание при штатных, самостоятельных клубах и хозрасчетных автошколах автомотородомов с пунктами технического обслуживания автомашин и мотоциклов населения, а также лагерей для спортсменов с платными стоянками для автомобилей, мотоциклов и мопедов.

Успех будет достигнут, если ко всей нашей работе мы будем подходить как настоящие советские патриоты, с той меркой долга, чести и ответственности перед Родиной, о которой писала славная украинская колхозница Надежда Григорьевна Заглада.

Наше патристическое Общество, располагающее неисчислимыми резервами активистов-общественников, имеет все возможности для того, чтобы добиться высоких показателей в оборонно-массовой и спортивной работе, поставить ее так, как этого требует Центральный Комитет Коммунистической партии!

СПОРТ БЕЗ ДОТАЦИЙ



Первенство СССР по ипподрому было первым соревнованием, организованным при участии Одесского спортивно-хозрасчетного клуба.

Попробуйте зайти в иной автомото-клуб и поговорить с его начальником или сотрудниками. Как правило, они охотно расскажут вам об организации учебного процесса, покажут классы и мастерские, приведут десятки цифр о подготовке водителей. Но стоит только завести разговор о спорте, как наступит неловкая пауза.

Чего греха таить: встречается у нас еще немало руководителей клубов (и даже обкомов ДОСААФ), которые смотрят на автоспорт как на ненужное, хлопотное дело. Они готовы на все, лишь бы избавиться от «обязанностей по спорту». Но не о них сейчас речь. Ведь даже там, где во главе клубов стоят люди, любящие спорт, понимающие его роль в деятельности Общества, редко удается сделать спортивную жизнь по-настоящему полноценной. В лучшем случае клуб имеет хорошую команду мотоспортсменов и проводит пять-шесть соревнований в году. Между тем он прежде всего должен быть организатором массовой спортивной работы в области, городе, районе. Увы, сейчас такие клубы пересчитать по пальцам.

Чтобы развивать технические виды спорта, нужны немалые средства. Автоспорт — не легкая атлетика, не волейбол, где основной спортивный инвентарь — шиповки да мячи. Гонимая или кроссовая машина стоит дорого, и после каждого соревнования ее надо восстанавливать. Для этого нужны запасные части, станки, инструмент, материалы. А клубам, целиком занятым подготовкой водителей, не удастся урвать от своих хозрасчетных доходов столько, сколько требуют массовые спортивные мероприятия.

Вот и получается, что спорт в подавляющем большинстве штатных клубов еле теплится. Небольшая мотосекция, десяток выдавших виды машин, несколько спортивных встреч в году — такую картину увидишь, к сожалению, довольно часто.

Выход из создавшегося положения подсказывает жизнь. Надо создавать хозрасчетные спортивные автомотоклубы в областных центрах и крупных городах.

Спортивно-хозрасчетный клуб — это не просто новое название, а по-настоящему новое явление, которое, на наш взгляд, может произвести «переворот» в автоспорте. Без дотаций и фи-

нансовой помощи со стороны обкома ДОСААФ и других организаций эти клубы должны стать теми центрами, которые организуют всю спортивную работу в области и городе и являются кузницей спортивных кадров.

Законно задать вопрос: откуда же взять средства для развития автоспорта в области? Чтобы ответить на него, расскажу о материальной базе и организационной структуре Одесского спортивно-хозрасчетного клуба, который начал свою жизнь 1 сентября этого года.

Прежде чем организовать клуб, мы определили реальные источники получения доходов. Было решено передать клубу авторемонтную мастерскую, выполняющую заказы для населения и различных организаций, а также курсы по подготовке шоферов-любителей и мотоциклистов. Для того чтобы клуб стал на ноги и обеспечил самоокупаемость соревнований, средств, получаемых от мастерской и курсов, вполне хватит. Но для дальнейшего развития материально-технической базы клуба необходимы и другие источники хозрасчета. К ним относятся проведение платных соревнований на ипподроме и стадионе, розыгрыш всевозможных памятных подарков на состязаниях по кроссу. Важная задача нового клуба — приспособить беговую дорожку одного из городских стадионов для проведения гравевых мотогонок. Если это удастся, клуб получит немалые дополнительные средства, ибо гравевые гонки посещает масса зрителей.

И еще один источник. Это членские взносы. В наших планах — вовлечь в члены клуба подавляющее большинство шоферов, мотоциклистов, любителей спорта. Членами клуба должны быть не единицы, а тысячи. Для индивидуальных владельцев автомобилей и мотоциклов мы организуем цикл интересных лекций, кинолекторий, будем проводить специальные соревнования — «фигурку», на регулярность вождения и знание правил уличного движения. Все это поможет нам создать при клубе боевой общественный актив, способный возглавить борьбу за подлинный размах автоспорта в области.

Хозрасчетный спортивный клуб основную ставку в своей работе делает на общественность. Он является базой одесской автосекции — общест-

венного органа по руководству спортивной работой в области.

Клуб берет на себя организацию всех крупных соревнований. Не имея клубных команд, он на своей базе ведет подготовку сборных коллективов города и области (в них входят спортсмены первичных организаций ДОСААФ, ДСО и ведомств) для участия в межобластных, республиканских и всесоюзных соревнованиях.

Новый клуб станет опорой и первым помощником самостоятельных спортивных клубов и мотосекций, созданных на предприятиях, в колхозах, учебных заведениях области.

Автоспорт требует постоянного совершенствования спортивной техники, конструкторских поисков, а проще говоря — технического творчества. Без него немислимы спортивные успехи. Поэтому при клубе создается экспериментально-техническая секция. В нее войдут механики, конструкторы, инженеры, работающие на предприятиях и в институтах города и увлекающиеся автоспортом. Мы считаем, что со временем секция перерастет в общественное конструкторское бюро.

Достижения секции, разработанные ею новшества и усовершенствования в виде чертежей и технической документации будут широко распространяться с тем, чтобы все лучшее могло стать достоянием спортсменов и автотолубов.

Одесский клуб делает только первые шаги. И, понятно, еще рано говорить о его успехах. Но нам уже сейчас ясно: создание хозрасчетных спортивных клубов, работающих без дотаций, может послужить мощным толчком для развития и популяризации автоспорта среди широких слоев населения.

В каждом большом городе найдешь немало людей, обладающих организаторскими способностями и энергией и хорошо знающих автоспорт. С их помощью можно организовать хозрасчетные клубы на солидной материальной базе. Надо только эти вопросы решать смелее, и дело пойдет в гору. Автоспорт из убыточного, как его принято называть, должен стать самоокупаемым и доходным. Условия для этого есть.

Я. ГИЗЕРСКИЙ,
начальник спортивно-хозрасчетного автомотоклуба.

г. Одесса.

ТРУД И ЧЕСТЬ

В. НИКИТИН

С замечательным выступлением Н. Г. Заглады «Дорожите честью хлебороба!» мне довелось познакомиться как раз там, где и родится хлеб наш насущный, — на полях совхоза «Красный Октябрь» Турковского района Саратовской области. Сам я — шофер московский, 2-й автобазы Главмосавтотранса, вожу автопоезд со строительными материалами, а на Саратовщину был командирован в этом году на уборочную в составе одной из автоколонн Мосстройтранса.

В тот день мне надо было найти заведующего первым отделением совхоза. На току близ центральной усадьбы узнал, что видели его в поле, у комбайнов. Совхозные поля немалые — 12 тысяч гектаров, но мне повезло. Нашел. Вижу: ходят по степному простору три комбайна, а поодаль стоит человек и внимательно наблюдает за их работой. Подъехал. И совершенно неожиданно он оказался тем, кого я искал. Что же задержало его здесь?

— Все очень просто, — отвечает заведующий. — Пока я здесь стою, комбайнеры ведут машины на второй передаче, и пшеница промолачивается чисто. Но стоит уехать, как будут включены третьи передачи. Работа сдельная, им хочется больше заработать, а что на высоких скоростях хлеб не успеет промолачиваться и большая часть зерна попадает не в бункер комбайна, а остается в соломе, их не беспокоит. Вот и стою здесь.

— Очень просто, — с горечью повторил он свои слова. — Это потому, что мы с такими делами как-то сжились, попривыкли, потому что, к сожалению, встречаются еще люди, которые рабочую честь и совесть не при себе держат.

Он помолчал и добавил:

— Жду обеденного перерыва. Особый разговор есть: хочу прочитать комбайнерам вот это. Еще не видели?

Только тут я заметил в его руках газету. Он протянул ее мне. Это была «Советская Россия» с письмом Н. Г. Заглады, густо очерченным на первой странице красным карандашом.

Я перечитал его дважды. Честь хлебороба! Давно прошло то время, когда при слове «хлебороб» нам представлялся «сеятель пустынный», пригоршнями бросающий в землю зерно. Сегодня хлебороб — это человек, который держит в своих руках руль или штурвал, управляет многочисленными и разнообразными машинами и механизмами, оснастившими современное сельскохозяйственное производство. Это комбайнеры и трактористы, механизаторы и полеводы, это и наш брат шофер, труд которого занимает не последнее место в борьбе за высокие урожаи.

— Да, над статьей Надежды Григорьевны всем нам нужно крепко задуматься, именно всем, каждому, независимо от того, кем и где он трудится, — сказал я, возвращая газету. А про се-

Выступление в печати знатной украинской звеньевой Надежды Григорьевны Заглады волнует не только сельских тружеников. Оно нашло горячий отклик у людей самых различных профессий и, конечно же, у шоферов, чей труд во многом связан с трудом хлеборобов. Многие из читателей нашего журнала в своих письмах в редакцию продолжают начатый ею большой разговор о рабочей чести и гордости советского человека.

В этом номере журнала мы предоставляем слово ударнику коммунистического труда шоферу старшего поколения В. И. Никитину. Член президиума ЦК профсоюза работников связи и рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР, Валентин Иванович Никитин — один из лучших водителей Москвы, шофер-новатор. За внедрение прогрессивных методов труда на автотранспорте он удостоен высшей награды Родины — ордена Ленина.

Помещая его статью, редакция приглашает всех читателей журнала, работников многомиллионной армии автотранспортников принять участие в обсуждении поставленных в ней вопросов, поделиться на страницах журнала мыслями о своем труде, о путях повышения его производительности, о недостатках, еще мешающих нашей работе.

Ждем ваших писем, друзья!

бя подумал: «И шоферам — в первую очередь».

С этими думами я и отправился на элеватор, куда везут шоферы с ближних и дальних полей новый урожай и где проще всего можно ловить каждого. До него 35 километров. Еду по путаным полевым дорогам, затем по грейдерной дороге. Пыльно, но можно ехать с приличной скоростью.

В мыслях все время возвращаюсь к письму старой колхозницы о рабочей чести и совести, об отношении к порученному делу. Начинать полезно с самого себя. А все ли я сделал здесь, на уборочной, хоть и во временном для меня деле, как парторг автоколонны? По форме вроде как все. Вспоминаю беседу со своими товарищами по профессии в день, когда наши машины пришли в районный центр Турки. Народ-то подобрался из разных автохозяйств Москвы: самому с ними познакомиться надо, да и районному руководству представить — сообща ведь большое дело делать. Казалось, хорошо прошла беседа, со всеми обо всем договорились. Шла, конечно, речь, как о само собой разумеющемся, и о том, что за потери зерна в пути каждый из нас в ответе.

А вышло, что не каждый... Любопытство бы из кабины эти 35 километров на подсолнечники могучие да гречишки бело-розовые, а тут упирайся взглядом в дорогу и красней от стыда за своих товарищей по труду. Многоструйной полосой рассыпано золотистое зерно по пути следования машин к элеватору, и даже трудно определить, сколько же его отнято у тружеников-хлеборобов, у всех нас. Кто же эти шоферы, что совесть свою в дорожной пыли похоронили?

Приглядел участок похуже, где дорожка ухабом надломлена. Здесь и зерно не полосой, а густой россыпью широкие колеи расплескано. Решил остановиться, посмотреть, как десяток-другой машин пройдет.

Вот показались автомобили с зерном.

Хорошо идут; натруженно, уверенно гудят двигатели. Увидит шофер изъязвленную дорожку, газ сбросит, притормозит несколько, а все же толчка не миновать. Жду, что сейчас из кузова зерно выплеснется. Ничуть не бывало! Прошли машины через ухаб, а ни зернышка не потеряно. И не удивительно — борта наращены «по науке», с душой и знанием дела: верхние доски закреплены с наклоном внутрь кузова, щелей нет. Грузи, только не через край.

Останавливаю одну из московских машин.

— Как дела идут?

— Трудимся. Зерно возим — зерно сыплем, — понимающе бросает взгляд на дорожку шофер и, не ожидая от меня вопросов, продолжает: — Не все водители кузова своих автомобилей как надо оборудовали. Мы вот сами борта наращивали. Председатель колхоза доски дал, ну а плотников не спрашивали, потому как сами виноваты. В Москве бы все это надо сделать: знали ведь, куда и зачем едем. А на автобазе по доске на сторону приколотили — указание вроде выполняли, а дыры — шмели на ходу пролетают. Вот и пришлось на месте доделывать. Да добро бы все так. А то двое шоферов из легкового таксомоторного парка так и не захотели своих рук приложить, ждут, когда колхоз им плотников даст.

— Как же они работают? — спрашиваю я.

— Вот так и работают. Позатыкали щели, какие побольше, концами и тряпками и тоже зерно возят. Может, их зернышко здесь и лежит...

Почему же эти два шофера не поступили так, как остальные? Откуда это равнодушное, казенное отношение к своему делу?

Слов нет, не должен бы шофер заниматься не свойственной ему работой, но ведь и он повинен в том, что принял машину не такой, какой она должна быть. А раз виноват — отвечай и исправляй допущенную ошибку сам, не прячьась за спины других. Вот это будет честно, по-рабочему.

НЕРАЗРЫВНЫ



Шофер 1-го класса В. И. Никитин беседует с молодыми водителями 2-й автобазы Управления «Мосстройтранс». Слева направо: С. Гришнин, В. И. Никитин, Л. Абрамов, Н. Самохин и Н. Осин.

Пришла мне на ум и другая мысль: как же так случилось, что дружный и трудолюбивый коллектив автоколонны не смог подчинить своему желанию двух нерадивых работников, почему равнодушно наблюдал за их безответственной работой? Нет, видимо, недостаточно добросовестно относиться лишь к своим обязанностям, надо болеть душой за общее дело. Надо вмешаться и в дела товарища, если видишь, что у него что-то не так. Помочь ему, а иногда и просто заставить работать так, как трудятся лучшие. Иначе, как говорит Н. Г. Заглада, нам не взять тех темпов, которые запланированы партией.

Приезжаю на элеватор. В два ряда стоят у лаборатории прибывшие с зерном машины. Взять пробу, сделать анализ — нужно время. Есть возможность поговорить с каждым шофером. По их рассказам, у одних работа идет хорошо (погода бы только стояла!), другие жалуются на неполадки, ссылаются на объективные причины. Решаю побывать в колхозе и совхозе, разобраться во всем на месте. Наша ли шоферская в том вина или мы тут ни при чем? Побывал. И что же? Своими глазами увидел справедливость слов старой колхозницы: как часто еще нашу бесхозяйственную, порой нерадивую работу мы трудностями и неполадками называем, объективными причинами пытаемся объяснить.

Приехал я к шоферам, что в колхозе имени Ленина работают. Здесь подобралась молодежь с 19-й автобазы Мосстройтранса. Рассказывают, что устроились неплохо и работа своим чередом идет.

— Кукурузу сейчас на силос убираем, делаем по 10—12 ездов в день, и председатель колхоза вроде как нами доволен.

— А больше ездов нельзя делать? — Оно можно было бы, да с утра на заправку часа полтора теряем. Десять километров туда да десять обратно. Дорога через Турки, булыжник — не разгонишься.

— Так порожняком машины и гоняете?

— Так и гоняем.

— Председателю говорили?

— Говорили. Сказал, что машины в распоряжении колхоза, и делайте то, что говорю.

Разговор с шоферами затянулся, но в их словах я с тревогой уловил только сожаление о потере времени и заработка, все же остальное — как будто к ним и не относящееся дело. Ни протестов, ни возмущения. Будто в том рабочая честь и достоинство каждого, чтобы бездумно и слепо выполнять любую команду.

Еду в правление колхоза. Председатель занят — пора горячая, и его, что называется, рвут на части. Неохотно выкраивает он для меня время.

Начинаю разговор вопросом: как работают наши шоферы?

— Хорошо, — одобрительно отзывается председатель, — народ дисциплинированный. У меня пока претензий нет. Что вас еще интересует?

— Один вопрос. Как получается, что десять машин каждый день попусту в общей сложности 200 километров делают? Бензин на ветер расходуют. Разве нельзя на месте заправку организовать?

— Трудности у нас, конечно, с бочкотарой. А что вы за бензин душой болеваете? Он ведь наш, колхозный, не вам за него отчитываться.

Вот так дословно и ответил мне председатель.

Набросал я на костышках счетов, что перед ним на столе были, сколько бен-

зин стоит, во что износ машин и резины обходится (той самой резины, без которой в колхозном гараже на приколе автомобили стоят), прикинул время и ездки потерянные, и получилось как на ладони, что не просто перерасходом бензина все оборачивается. Получилось, что непростительной бесхозяйственностью мы труд многих людей перерасходуем.

А ведь этого могло и не произойти, если бы каждый работник, будь то руководитель сельскохозяйственной артели или просто шофер, к народному добру, как к своему, относился. Сумели ведь молодые ребята той же 19-й автобазы, работавшие в третьей бригаде колхоза «Путь к коммунизму», добиться правильной организации своего труда. И они прежде ездили на заправку ежедневно за 13 километров. Попробовали договориться с председателем колхоза о доставке топлива к месту стоянки автомобилей — не получилось. Но шоферы не успокоились, они обратились к секретарю райкома партии и попросили, чтобы он вмешался в это дело. В результате бесцельные прогоны машин прекратились.

Таких примеров ответственного, сознательного подхода к своей работе и общему делу можно привести немало.

Труд многих шоферов нашей автоколонны, работавших на уборке урожая в Ртищевском, Аркадакском и Турковском районах, отмечен почетными грамотами Саратовского обкома КПСС и облисполкома, денежными премиями. В полную меру своих сил работали водители 3-й и 19-й автобаз В. Семенов, В. Пучкин, П. Файерменханов, В. Дронов, И. Сидоркин, А. Лебедев, Ю. Сокольников, И. Галактионов и другие. Славно потрудились наши водители!

И все же результаты этой работы были бы еще весомей, еще значительней, если бы каждый шофер по-настоящему дорожил своей рабочей честью, относился к своему труду творчески, близко принимал к сердцу наши общие заботы. Вот этими мыслями мне и хотелось поделиться со своими товарищами по профессии.

Вернувшись в Москву, я заново перечитал статью Н. Г. Заглады и советую это сделать каждому труженику. А перечитав ее, подумайте, все ли он сделал, что мог дать стране и народу, всегда ли проявлял твердый характер в борьбе с трудностями и недостатками. И пусть у каждого из нас болит сердце за порученное ему дело, за то, что делается рядом с ним.

Мне и закончить хочется свои замечания словами старой колхозницы: «...Надо же, наконец, всем прочувствовать: без труда, без совести нынче не проживешь...»

Правильные слова. И касаются они каждого из нас. Воспитывайте в себе, друзья, это стремление работать с полной отдачей сил. Не ждите «директива». Пусть все, что делают наши руки, будет сделано отлично, с душой, как говорят рабочие люди, на совесть.

НА ОБЩЕСТВЕННОЙ ОСНОВЕ

В постановлениях V съезда ДОСААФ намечены большие задачи по дальнейшему развитию военно-прикладных видов спорта, повышению уровня спортивного мастерства и подготовке спортсменов-разрядников. Для того чтобы успешно выполнить эти задачи, нужно шире привлекать общественность. Общественность — вот решающая сила в борьбе за массовость нашего спорта.

Стремление как можно шире привлечь общественность к решению важнейших вопросов спортивной работы — вот что красной нитью проходит через все обращения совета Витебского автомотоклуба ДОСААФ. Вот почему это обращение нашло горячий отклик в нашей республике.

В 24 автомотоклубах обращение витебцев внимательно обсуждено и приняты конкретные обязательства.

В Эстонии, как известно, автомобильный и особенно мотоциклетный спорт пользуется большой популярностью. Наши трассы не раз были ареной всесоюзных и международных соревнований по мотоциклетному и автомобильному спорту. Но хотя крупные международные и всесоюзные состязания, безусловно, способствуют пропаганде и популяризации технических видов спорта, мы все же не можем сказать, что они получили у нас достаточно массовое развитие. От популярности соревнований до участия в них широких кругов автолюбителей — большая дистанция. Чтобы привить молодежи вкус к этим видам спорта, нужны конкретные организационные мероприятия, осуществить которые можно только на широкой общественной основе, используя многообразную инициативу советов автомотоклубов и развивая творческое соревнование между ними.

О том, насколько назревшим является соревнование между автомотоклубами, свидетельствует, в частности, тот факт, что у нас в республике еще до обращения совета Витебского автомотоклуба началось соревнование за лучшее выполнение постановлений V съезда ДОСААФ между городскими и районными комитетами Общества, между автомотоклубами и спортивно-техническими клубами. В частности, самостоятельный спортивно-технический клуб города Таллина взял на себя повышенные обязательства по реализации решений V съезда ДОСААФ и обратился ко всем самостоятельным клубам республики с призывом включиться в соревнование. Президиум республиканского комитета ДОСААФ, рассмотревший на своем заседании обращение этого клуба, одобрил его инициативу и предложил всем городским и районным комитетам ДОСААФ всемерно ее поддержать. Во многих автомотоклубах уже обсуждалось обращение таллинцев и принимались обязательства, когда было получено обращение витебцев, давшее этому движению новый толчок. Местное соревно-

Ю. РАУДСЕПП,
председатель республиканского
комитета ДОСААФ
Эстонской ССР

вание эстонских автомотоклубов органически влилось в развернувшееся всеобщее соревнование автомотоклубов, которые, как известно, широко откликнулись на инициативу витебских спортсменов и общественников.

Сейчас еще рано, разумеется, подводить какие-либо итоги соревнования, но уже можно говорить о том, что оно явилось мощным стимулом дальнейшего развития всей спортивной работы на местах. Это видно, в частности, на примере Харьковского самостоятельного автомотоклуба, развернувшего свою работу в одном из сельских районов нашей республики. Репортаж из этого клуба был опубликован в № 10 журнала «За рулем» за этот год. Небольшой клуб, насчитывающий в своих рядах 188 членов, был и до сих пор на хорошем счету. Зимой здесь силами общественности провели мотоциклетный кросс, а в июне — соревнования по фигурному вождению мотоциклов. Два спортсмена этого клуба участвовали в соревнованиях по зимнему мотокроссу на первенство республики в составе сборной команды ДОСААФ. Но лишь сейчас, включившись в соревнование, коллектив этого клуба полностью раскрывает свои возможности. Обсудив обращение совета Витебского автомотоклуба, харьковцы наметили провести соревнования по фигурному вождению автомобилей и мотоциклов (в поселке Маарду и городе Кейла, а также на первенство района) и мотоциклетный кросс в поселке Локса (II этап первенства района по мотокроссу). На этой основе Харьковский самостоятельный клуб рассчитывает выполнить принятые обязательства — подготовить одного перворазрядника, 56 спортсменов третьего разряда и 5 — второго. Ширится актив общественной тренерской-инструкторской и спортивной судейской работы; до 1963 года в клубе решено подготовить 15 инструкторов и 15 судей. Кроме того, на широких общественных началах клубом будет проведено более десяти районных соревнований по автоспорту, а спортсмены клуба примут участие в восьми соревнованиях других районов и городов.

Интересен опыт Харьковского клуба в организации местных соревнований по принципу чемпионатов. Так, уже в 1962 году первенство района по мотокроссу разыгрывалось в три этапа с соответствующим начислением очков и, естественно, гораздо более острой спортивной борьбой за победу. Проведение районных чемпионатов на различных трассах расширяет тактико-технический кругозор спортсменов и способствует повышению их спортивного мастерства. Кроме того, такой принцип как бы расширяет «географию» районных соревнований, что очень важно для пропаганды мотоспорта и привлечения к нему молодежи.

Не менее активно, чем харьковцы, включились в соревнование автомотоклубы страны и общественники из Тал-

линского самостоятельного спортивно-технического клуба, который, как указывалось выше, явился инициатором республиканского соревнования. Для них обращение витебцев было, так сказать, наименее «неожиданным». К Всесоюзному физкультурнику они уже выполнили принятые в начале года обязательства. Тем не менее совет клуба внес соответствующие коррективы в свои обязательства и энергично принялся за их выполнение.

Неплохие результаты и хорошие перспективы для массового развития автоспорта имеют и другие самостоятельные и штатные автомотоклубы нашей республики. В этой работе все они взяли курс на широкое привлечение владельцев автомобилей и мотоциклов к различного рода соревнованиям, не связанным с большим износом или возможными поломками техники. Такими соревнованиями, как известно, являются однодневные ралли по несложным маршрутам, фигурное вождение и т. д.

В целях улучшения спортивно-массовой работы и военно-патриотического воспитания своих членов Таллинский клуб взял обязательство во втором полугодии 1962 года разыграть кубок клуба по автоспорту, провести соревнования по фигурному вождению, точности вождения по городу и на экономии топлива, несколько автоспортов, подготовить 20 судей. Намечено также организовать однодневные и трехдневные пробеги на мотоциклах по сельским районам республики. Запланирована дружеская матчевая встреча мотоциклистов со спортсменами ДОСААФ Риги.

Расширенный совет Кохтла-Ярвского автомотоклуба принял обязательство — до 23 июня 1963 года подготовить одного мастера спорта, трех спортсменов первого разряда, 10 — второго, 20 — третьего и 30 судей. Кроме того, будет проведено шесть соревнований на личных мотоциклах и оказана помощь двум первичным организациям ДОСААФ в создании мотосекций.

Большую спортивно-массовую работу проводит республиканский автомотоклуб. В своих обязательствах он наметил подготовить в 1962 году 5 мастеров спорта, 35 перворазрядников, 40 спортсменов второго разряда, 40 — третьего и довести количество судей по автоспорту до 130 человек. Клуб широко практикует выезд своих команд на все районные и межрайонные соревнования, что способствует популяризации мотоспорта в республике и является конкретной помощью самостоятельным спортивным клубам ДОСААФ в деле выращивания мотоспортсменов-разрядников на местах.

Откликаясь на призыв Витебского автомотоклуба, активисты Общества, спортсмены республики наметили много интересных и разнообразных дел, направленных на развитие автомобильного и мотоциклетного спорта в республике, на выполнение решений V съезда ДОСААФ.

г. Таллин.

**Умножить ряды спортсменов,
совершенствовать их мастерство!**

Значение мотоциклетного спорта трудно переоценить. Он требует от спортсмена знания техники, исключительно хорошего физического развития, быстрой реакции, высоких морально-волевых качеств. Знание мотоцикла особенно полезно молодежи. Поэтому понятно, насколько важно вовлекать молодежь в занятия мотоциклетным спортом. Можно ли считать эту задачу решенной в Днепропетровской области? Нам кажется, что нет. В самом деле, кому приходилось в течение последних двух лет присутствовать на соревнованиях, тот не мог не обратить внимания, что на трассу мотогонки выходит, как правило, небольшая группа одних и тех же спортсменов, причем представляют они автомотоклуб Днепропетровска и команду Приднепровского химического завода города Днепропетровска. Если учесть, что сотни жителей городов и сел имеют мотоциклы, то такое положение не может не вызывать тревоги.

Известно, что центром организации учебно-спортивной работы являются секции первичных организаций ДОСААФ и ведомственных коллективов. Но, как показывает практика, многие руководители первичных организаций области не желают утруждать себя кропотливой работой с молодежью. Достаточно сказать, что ни на одном промышленном предприятии и в учебном заведении области нет самостоятельного спортивно-технического клуба, а ведь проблема массовости спорта решается именно там.

Серьезный ущерб росту массовости мотоспорта в Днепропетровской области наносит неправильное отношение обкома ДОСААФ к организации и проведению соревнований как наиболее действенной формы пропаганды спорта. У нас, например, почему-то проводятся только мотокроссы, да и то один-два раза в год. А ведь далеко не каждый владелец мотоцикла согласится принимать участие в соревнованиях по пересеченной местности, где требуются специальные машины и серьезная подготовка. Зато сотни мотолюбителей охотно вышли бы на старты соревнования по мастерству вождения и «однорезов», но такие мероприятия в области проводить не принято.

Не лучше обстоят у нас дела с развитием ипподромных гонок и гонок по гравийной дорожке. В Днепропетровске об этих состязаниях знают только понаслышке. Мотогонки по ипподрому в городе проводились в 1954 году; после этого спортсменов перестали туда пускать, объясняя тем, что шум моторов и выхлоп отработанных газов отрицательно влияют на... «самочувствие лошадей и они теряют резвость».

Все это говорит о серьезном отставании мотоспорта в Днепропетровской области. Автомобильный же спорт у нас вообще забыт.

Судьбу любого вида спорта решают не только штатные работники ДОСААФ, но прежде всего актив общественников. Это истина, но с ней не считаются руководители Днепропетровского автомотоклуба, в частности его начальник тов. Гавриленко. Не удивительно поэтому, что ни в одном городе области не созданы мотоциклетные секции. Президиум автомобильной и мотоциклетной секции при областном комитете собирается от случая к случаю, работает безынициативно.

Это относится и к областной коллегии судей. Судьи здесь встречаются только на соревнованиях. Кадров судейского актива не растут. За последние три года здесь не подготовлено ни одного судьи по автоспорту. В состав секций и судейской коллегии входят в основном штатные работники областного комитета и автомотоклуба. Стоит только удивляться, как может руководитель областного комитета ДОСААФ тов. Рубцов мириться с подобным отношением к важному делу.

Мотоспорт по праву называют спортом сильных, смелых, выносливых. Не случайно он пользуется среди нашей молодежи любовью и популярностью. И надо безотлагательно принять необходимые меры, чтобы мотоспортом занимались не десятки, а сотни и тысячи молодых днепропетровцев.

В. МОРГУНОВ,
судья республиканской категории.

г. Днепропетровск.

ВСЕ ОСТАЛОСЬ БЕЗ ПЕРЕМЕН

Афишные тумбы в Запорожье всегда оклеены афишами, извещающими о соревнованиях по различным видам спорта. Однако бесполезно здесь искать сообщение о мотогонках. Они бывают так редко и проводятся так плохо, что можно прямо сказать — мотоспорта в Запорожье и в области нет.

В чем же дело? Может быть, нет хороших спортсменов или нет организации, культивирующей мотоспорт? Ничуть не бывало. Есть среди запорожцев и способные мотоциклисты, есть в городе учебный центр ДОСААФ, при котором существует секция мотоспорта. Но, к сожалению, нет самого главного — умелой организации спортивной работы.

Областной комитет ДОСААФ, отвечающий за развитие мотоспорта в области, не уделяет ему внимания, не контролирует работу областной секции, не

заботится о росте рядов спортсменов.

Трудно поверить, но это факт: в Запорожье областные соревнования собирали... 7—8 человек. Конечно, ни афиш, ни программ, ни радиокomentarия, ни празднично оформленного места старта-финиша на подобных состязаниях нет.

В течение ряда лет областной комитет ДОСААФ не может подобрать настоящего тренера. К руководству мотоспортом привлекались люди, имеющие самое смутное представление о спортивных машинах, видах мотоциклетных соревнований и т. п.

Журнал «За рулем» уже писал о развале мотоспорта в нашей области. Но руководители обкома ДОСААФ, видимо, не сделали для себя серьезных выводов из этой критики. Во всяком случае, пока все осталось без перемен.

И. ВАЙНМАН,
мотоспортсмен.

г. Запорожье.

От редакции

Молодежь Днепропетровской области любит мотоциклетный спорт. Но он, как свидетельствует письмо В. Моргунова, здесь почти не культивируется. Разве можно говорить о широком развитии мотоспорта, если в крупнейших первичных организациях Общества мотосекции не существуют? Их нет и на заводе имени Петровского, шинном заводе (где, кстати, с большим опозданием после ввода предприятия в эксплуатацию была создана первичная организация Общества), в университете, металлургическом и горном институтах.

Понятно после этого, почему не растут мастерство гонщиков Днепропетровска, почему не повышаются их результаты. Ведь им не с кем соревноваться, не с кем помериться своими силами. В таких крупных промышленных центрах области, как Кривой Рог, Никополь, Марганец, и других городах мотоспортсменов нет.

В обком ДОСААФ наш корреспондент разговаривал с начальником Криворожского автомотоклуба тов. И. Рыбаком. На вопрос, почему в городе не развивается мотоспорт, он, не задумываясь, ответил:

— Зачем мне эти заботы? Уж очень беспокойный народ, эти гонщики. То им давай мотоцикл, то им его ремонтируй, а то еще и разобьется кто-нибудь. Тогда и отвечать придется.

Видимо, такую же, по меньшей мере странную, позицию занимает областной комитет ДОСААФ, а также его председатель тов. Рубцов.

Почти полгода назад активисты Витебского автомотоклуба обратились с призывом развернуть соревнования за дальнейший подъем спортивной работы в организациях Общества. Многие коллективы автомотоклубов обсудили это обращение, приняли конкретные обязательства. Однако в Днепропетровске не удосужились даже ознакомить активистов с обращением витебцев.

Кстати, не лучше положение с автоспортом и в Запорожской области. В пятом номере журнала «За рулем» писалось о том, что в городе, да и в районах, мотоспорт развивается плохо, что его, по существу, «похоронили по первому разряду». С тех пор положение в области не изменилось.

Как обычно говорится в данных случаях, комментарию излишни. Однако нам кажется, что это положение следует серьезно прокомментировать Украинскому республиканскому комитету ДОСААФ. Нужно наконец потребовать от руководителей Запорожского и Днепропетровского обкомов Общества выполнения решения V съезда ДОСААФ о массовом развитии автоспорта.

**МНОЖИТЬ РЯДЫ СПОРТСМЕНОВ,
СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ИХ МАСТЕРСТВО**

МНОЖИТЬ РЯДЫ
СПОРТСМЕНОВ,
СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ
ИХ МАСТЕРСТВО!

ГОРИТ ОГОНЬ МАЯКА

Есть в городе Ярославле моторный завод. Его продукция хорошо известна не только у нас, но и за рубежом. Двигатели могучих МАЗов и КраЗов сделаны на Ярославском моторном. Но предприятие славится не только своей продукцией. Самодеятельный автомотоклуб, созданный активистами оборонного Общества на заводе, по праву считается одним из лучших. Занятия автоспортом для членов клуба — не самоцель. Спорт закаляет их, обогащает специальными знаниями, помогает в коммунистическом труде. Этот клуб можно смело назвать нашим маяком. О его замечательных делах рассказывает публикуемая ниже корреспонденция Л. Русина.

С утра зарядил дождь. Лишь на короткие мгновения ветер разгонял тучи и выглядывало солнце. Но тут же появлялись низкие серые облака, и снова над городом повисали дождевые сети.

Несмотря на непогоду, переправа через Волгу работала непрерывно. Особенно переполненным уходил паром на левый берег. Среди его пассажиров можно было увидеть многочисленных любителей мотоспорта, торопившихся на ипподром, где встречались сильнейшие гонщики Ярославля.

Ни сильный дождь, ни расстояние (от переправы до ипподрома несколько километров) не смогли в этот день удержать дома болельщиков. Задолго до начала встречи они заполнили все трибуны. А те, кому не хватило места, разместились вдоль дорожки.

Перед первым заездом дождь неожиданно прекратился. Теперь можно было откинуть капюшоны плащей, закрыть зонтики и целиком отдаться событиям, происходящим на дорожке. А события эти сразу захватили всех. В первом же заезде жребий свел представителей двух сильных коллективов — Владимира Лапшина с завода «Свободный труд» и Олега Кудрявцева с моторного завода. Старт выиграл Лапшин, но соперник, видимо, не собирался сдаваться без боя. Он «сел на колесо» лидеру и неотступно преследовал его. Лишь на последнем круге В. Лапшину удалось немотором оторваться и выиграть заезд.

Столь же успешны были и следующие старты Владимира Лапшина, который стал победителем этих соревнований. На второе место вышел представитель шинного завода Р. Анисимов.

«Неужели наши не завоюют ни одного призового места?» Этот вопрос волновал многочисленных болельщиков с моторного завода, когда давался старт последнему заезду. В этом поединке должна была решиться судьба третьего места. И снова со старта первым ушел представитель «Свободного труда». Опытный мотоциклист Б. Бабуркин уже после первого круга сумел оторваться на 30 метров от своих преследователей, среди которых был и Олег Кудрявцев.

— Давай, Олег! Давай! — гремели трибуны. Крики товарищей словно под-

стегнули Кудрявцева, и он резко увеличил скорость. Расстояние между ним и Бабуркиным начало быстро сокращаться. Вот он уже «достал» лидера заезда, а в следующее мгновение был впереди. Даже падение Кудрявцева на последнем круге не внесло изменения в ход гонки. Быстро поднявшись, он снова сумел занять лидирующее положение и выиграл заезд.

По официальному протоколу судейской коллегии среди призеров этих соревнований был лишь один мотоциклист с моторного завода. Но на самом деле их было больше. И победитель состязаний В. Лапшин и занявший четвертое место Б. Бабуркин — воспитанники мотосекции моторного завода. Там они полюбили этот замечательный спорт, там овладели мастерством и добились первых успехов. Лишь совсем недавно перешли они на «Свободный труд», чтобы здесь организовать мотосекцию и уве-

личить число мотоспортсменов в городе.

Электрик Борис Бабуркин был среди тех четверых парней, которые первыми пришли к председателю комитета ДОСААФ моторного завода и сказали ему:

— Мы решили создать мотосекцию. Помогите нам приобрести хотя бы старые мотоциклы. Мы их сами отремонтируем.

Комитет ДОСААФ поддержал Бориса Бабуркина и его товарищей Юрия Доколина, Юрия Жигалова и Геннадия Большакова. В распоряжение созданной мотосекции передали четыре списанных мотоцикла и два новых — ИЖ-49 и К-55 (их приобрели на средства завкома).

Мотоциклисты засучив рукава взялись за ремонт старых машин. На первых порах не хватало умения, но в областном автомотоклубе никогда не отказывали в помощи. Одновременно будущие спортсмены изучали устройство машин, учились водить их по кроссовым и шоссейным трассам. В конце концов усилия активистов не пропали даром. Уже в первом областном кроссе представитель первичной организации

Чемпион завода по фигурному вождению автомобилей шофер-испытатель М. Тихомиров.





Конструкцию этого карта разработали два инженера: председатель совета самодеятельного клуба В. Завьялов (справа) и член совета клуба Г. Кукличев.

Фото М. Булгакова

ДОСААФ моторного завода Б. Бабуркин занял почетное третье место. Успех открыли молодые мотоциклисты. С еще большей энергией принялись они за создание своей спортивно-технической базы, причем все делали сами, своими руками. Они отремонтировали старое помещение и приспособили его под гараж, а затем обзавелись необходимым оборудованием.

Мотосекция часто проводила внутризаводские соревнования, привлекая к участию в них молодых рабочих. А когда актив ее вырос, крепко стал на ноги, было решено создать на заводе свой спортивно-технический клуб. Он получил название: самодеятельный автомотоклуб Ярославского моторного завода.

У молодого клуба сразу же возникли трудности. Начинающие спортсмены на тренировках нередко выводили мотоциклы из строя. Требовались запасные детали, а приобрести их было нелегко.

— Ничего у вас не выйдет, — говорили маловеры. — Запчастей-то нет.

— Мы же самодеятельный клуб, — парировали активисты. — Обойдемся своими силами.

И обходились. Инженер Виктор Завьялов организовал ремонт и изготовление запасных частей на заводе. В это дело включились многие рабочие — члены клуба Кирсанов, Курочкин, Сквородников, Столяров, Лапшин и многие другие. Они сами отливали поршни и даже вытачивали кольца. Эти детали успешно заменили заводские. А когда проблема запчастей была решена, самодеятельный клуб стал проводить еще больше соревнований. Теперь на всех районных, городских и областных состязаниях можно увидеть спортсменов с эмблемой клуба. Мотоциклисты с моторного успешно защищают честь своего предприятия в кроссах, в гонках на ипподроме и на льду. Председатель совета клуба В. Завьялов не раз завоевывал первенство на областных и межобластных соревнованиях и был удостоен звания мастера спорта.

Автомотоклуб Ярославского моторного подготовил немало спортсменов-разрядников, и среди них таких квалифицированных, как Смирнов, Кудрявцев, Жигалин, Доколин, Кадановский.

Совет клуба в своей работе опирается на широкий общественный актив. Подготовка материальной части, организация и проведение соревнований, судейство — все это делается силами общественности.

Самодеятельный клуб живет полнокровной жизнью. В ответ на обращение коллектива Витебского клуба ярославцы включились в социалистическое соревнование за дальнейший подъем спортивной работы. Они увеличили число спортивных встреч, что помогло им до конца года дополнительно подготовить 15 спортсменов третьего разряда, пять — второго и два — первого.

Чтобы успешно развивать спорт, нужны средства. Поэтому самодеятельный клуб занимается хозрасчетной подготовкой технических кадров. На курсах ежегодно готовят по 50—70 мотоциклистов и до 50 шоферов III класса. Немало выпускников курсов, овладев новой специальностью, водят теперь заводской транспорт. Многие из окончивших курсы мотоциклистов увлекаются мотоспортом.

Воспитанники заводского клуба, призванные в Советскую Армию, присылают ДОСААФовскому коллективу письма, полные благодарности за полученные ими технические знания и спортивную подготовку.

На общественных началах в клубе переподготовлено по новым правилам движения более трехсот автолюбителей. Среди них нашлись и желающие заниматься автомобильным спортом. Они сейчас участвуют в соревнованиях по фигурному вождению, на экономии бензина. Сборная команда клуба в этом году небезуспешно выступала в автомобильных ралли в Москве и Tallине.

...Минула неделя с тех пор, как за Волгой прошли ипподромные гонки. В воскресенье выдался замечательный день. Утром на улицах города среди потока транспорта можно было увидеть спортивные мотоциклы. Это спортсмены с моторного направлялись на свой мотокросс.

г. Ярославль.

Л. РУСИН.

**МНОЖИТЬ РЯДЫ
СПОРТСМЕНОВ,
СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ
ИХ МАСТЕРСТВО!**

ИНИЦИАТИВА НАХОДИТ ОТКЛИК

Все новые и новые коллективы автомотоклубов вступают в соревнование за дальнейший подъем спортивной работы, развернувшееся по инициативе Витебского автомотоклуба. Ниже мы публикуем обязательства по развитию авто- и мотоспорта из некоторых городов страны.

МОСКВА. Совет автомотоклуба решил подготовить по автоспорту: одного мастера спорта, 8 перворазрядников, 15 спортсменов второго разряда и 300 спортсменов — третьего; по мотоспорту: трех мастеров спорта, 10 перворазрядников, 20 спортсменов второго разряда и 200 — третьего. Кроме того, будут подготовлены 40 инструкторов-общественников по автоспорту и 100 общественных судей. Значительно расширяется спортивный календарь. Состоится 60 соревнований. Решено также оказать техническую помощь райкомам ДОСААФ в организации самодеятельных автомотоклубов в крупных первичных организациях.

ТУЛА. В ближайшее время будет подготовлено 100 спортсменов третьего разряда, 15 — второго, 10 — первого и один мастер спорта. Кроме того, взято обязательство обучить 40 судей и 55 общественных инструкторов. Для этого в первичных организациях города и области проводятся семинары. Решено организовать 10 соревнований, из них 4 на личных мотоциклах. Совет клуба окажет помощь в создании автомобильных секций в Белёвском, Новомосковском и Ефремовском районах области. На оружейном заводе организуется самодеятельный спортивно-технический клуб, который явится опорным пунктом в развитии автоспорта в городе.

БАКУ. В ближайшее время силами общественности будет подготовлено 50 судей по автоспорту, 310 спортсменов третьего разряда, 40 — второго, 10 — первого и 3 мастера спорта по автоспорту и автоспорту. В городе организуется 40 соревнований по техническим видам спорта. Среди них — 3 мотокросса, в которых примут участие спортсмены Закавказья и областей Российской Федерации.

КИРОВ. В порядке шефства клуб поможет в каждом из 28 сельских районов области подготовить не менее пяти, а всего 140 судей по авто- и мотоспорту. Будут созданы самодеятельные автомотоклубы на фабрике «Белка» в городе Слободском, на торфопредприятии в Оричевском районе, в механико-технологическом техникуме, на комбинате имени Коминтерна, а также при домах культуры «Родина» и имени XX съезда КПСС в городе Кирове. Кировские активисты обязались подготовить двух мастеров спорта, 20 спортсменов первого, 50 — второго и 300 — третьего разряда.

КЛАИПЕДА. Совет самодеятельного автомотоклуба решил подготовить 4 спортсмена первого разряда, 10 — второго и 40 — третьего, а также 25 судей по автоспорту. Будет проведено 15 мотосоревнований. Впервые в городе организуется состязания по фигурному вождению автомобилей.

УЖГОРОД. В ближайшее время будет подготовлено 60 спортсменов-разрядников по мотоспорту, а также 60 судей и 10 тренеров-общественников. Решено значительно увеличить количество соревнований по автоспорту и автоспорту. В районах области организуются соревнования по фигурному вождению мотоцикла.

ГЛАВНОЕ ПЕРВЕНСТВО

«УЧИТЬСЯ У КИРОВОГРАДА»

Эти слова мы услышали, когда пришел час расставания с Кировоградом. Их произнес участник пятнадцати первенств страны по мотокроссу, ныне тренер, заслуженный мастер спорта Е. Грингаут.

Да, действительно, здесь было чему поучиться и организаторам, и судьям. В Кировограде — городе, который не принадлежит к числу известных спортивных центров, крупнейшие мотосоревнования были проведены, что называется, на самом высоком уровне.

Еще задолго до начала встречи сильнейших каждый житель города знал о предстоящих мотоциклетных «баталиях». Об этом рассказывали и яркие афиши, и местные газеты, и телевидение. Повсюду — на улицах и площадях, на заводах и в учебных заведениях — можно было встретить каскиров-общественников с билетами и программами. Входной билет за 20 копеек давал право не только посетить соревнование, но и участвовать в розыгрыше памятных подарков — мотороллера, велосипеда и многих других вещей.

По самым скромным подсчетам, на каждом из двух этапов первенства присутствовало по 35 тысяч зрителей. Это значит — каждый пятый житель города побывал на мотокроссе! Двадцать пять тысяч билетов, около тысячи программ продали на эти состязания. Таков был венец большой подготовительной работы, душой и главным организатором которой стал неутомимый энтузиаст мотоспорта председатель областного комитета ДОСААФ Степан Семенович Швец. Он и его многочисленные общественные помощники помогли развезти легенду о «несамостоятельности» мотокросса на неогороженной трассе. Когда подвели баланс, то оказалось, что инициатива и энергия кировоградских активистов возместили львиную часть расходов на проведение наиболее представительного мотоциклетного соревнования.

Чтобы картина была полной, скажем, что и во всем остальном, начиная от выбора трассы и кончая размещением и питанием участников, организация соревнований была образцовой.

СЕЗОНА

Минувший спортивный сезон ознаменовался важными событиями в мотоциклетном спорте. Впервые сильнейшие советские мастера выступили в чемпионате мира по мотокроссу, причем один из его этапов проходил в Ленинграде. Не менее примечательным было и рождение «Кировца-250» — нашего первенца в классе кроссовых мотоциклов 250 см³, где разыгрывается звание чемпиона мира.

Какие уроки извлекли наши гонщики из встреч минувшего сезона? Располагаем ли мы надежным резервом и необходимыми машинами для успешных выступлений в самых ответственных международных соревнованиях? На эти вопросы должно было ответить последнее по счету, но главное по значению мотоциклетное первенство сезона — первенство по мотокроссу. Оно проходило не в столице союзной республики, как в прежние годы, а в областном центре — городе Кировограде.

«СЕКРЕТЫ» ДВАЖДЫ ЧЕМПИОНА

На первенстве 1962 года мы увидели немало прославленных кроссменов, спортивная доблесть которых не раз была удостоена высоких наград. Но ни один из них не мог сравниться с армейцем из Киева Игорем Григорьевым. Он стал подлинным героем первенства.

У любителей и знатоков мотоспорта еще свежи в памяти триумфальные старты Григорьева в позапрошлом году. Тогда он первым из советских гонщиков завоевал две золотые медали чемпиона страны по мотокроссу. На этот раз армеец повторил свой успех в соревнованиях куда более сложных и трудных, чем кросс 1960 года в Вильнюсе.

Лично-командное первенство страны по мотокроссу впервые было разбито на два этапа, проходивших с недельным интервалом на разных трассах. Гонки первого тура решали судьбу командных призов и в то же время выявляли по 15 лучших в каждом классе. Им предоставлялось почетное право разыграть медали чемпионов.

И. Григорьев, выступавший в двух классах (175 и 250 см³), выходил на старт двенадцать раз. В общей сложности по трудной кроссовой трассе он прошел около 250 километров, встречая в каждом заезде яростное сопротивление со-

перников. Такое испытание под силу только настоящему атлету, отлично управляющему машиной и обладающему сильным характером.

Казалось, в совершенно безвыходном положении армеец находил в себе силы вести борьбу до победы. Так было, например, в первом заезде второго этапа (класс 250 см³), когда за преждевременный старт судья остановил Григорьева на 10 секунд. Лидер заезда оказался замыкающим. И здесь, мобилизовав всю свою волю, он сумел обойти таких противников, как чемпион страны А. Дежинов, участники первенства мира А. Савельев, И. Казаков, и настигнуть победителя первого этапа армейца А. Белкина (РСФСР). А в следующих двух заездах он уже безраздельно господствовал на трассе и завоевал золотую медаль. Вторым призером стал А. Белкин, третьим — И. Казаков (СКА, Киев).

Достойными конкурентами И. Григорьева оказались московские армейцы А. Савельев и Ю. Романов, встретившиеся с ним в классе мотоциклов 175 см³. В каждом из заездов заключительного тура лидеры менялись несколько раз. И, несмотря на то, что Григорьеву пришлось бороться против двух помогавших друг другу одноклубников, несмотря на поломку мотоцикла во втором заезде, киевлянин вновь поднялся на верхнюю ступеньку пьедестала почета. Серебряная медаль досталась А. Савельеву, а бронзовая — Ю. Романову, который проиграл своему старшему товарищу всего секунду.

Какими же «секретами» владеет дважды чемпион? Ведь по индивидуальному мастерству тот же Савельев не уступает Григорьеву, а мотор его мотоцикла заметно мощнее. Киевский мастер одержал верх благодаря продуманной тактике и волевой настойчивости. Он выбирал для атаки самый выгодный и неожиданный момент, когда противник позволял себе чуть-чуть расслабиться и терял точность. Он изматывал его неотступным преследованием. А главное — в каждый критический момент у Григорьева оказывался больший запас моральных сил, чем у соперников. Словом, на трассе мы видели не просто отличного гонщика, а настоящего бойца.

Видимо, и Белкину, и Савельеву пришлось довольствоваться серебряными медалями прежде всего из-за недостаточной волевой закалки. Именно ее не хватает и многим другим нашим ведущим спортсменам при выступлении на своих и на зарубежных трассах. Между тем современный кросс — это не только соревнование в мастерстве, но и серьезный экзамен на волевою зрелость.

Игорь Григорьев наглядно показал, что моральная подготовка и тактическое мастерство столь же необходимы сейчас для победы, как надежный мотоцикл и высокая техника езды. Ему был присужден приз журнала «За рулем» — «Лучшему гонщику чемпионата».

На каждом из двух этапов первенства страны по мотокроссу побывало 35 тысяч кировоградцев.



Самый опытный участник первенства заслуженный мастер спорта Н. Соколов (ЦСКА) на первом этапе выступал с юным задором. Ему пришлось нелегко. Молодой ижевский гонщик С. Чирицев, стартовавший на новом кроссовом мотоцикле ИЖ, выиграл один заезд. И все же по сумме очков он уступил Соколову.

Заняв во втором туре третье место, заслуженный мастер спорта спустя шесть лет вернул себе звание чемпиона в классе 350 см³. Серебряная и бронзовая медали достались ленинградским досафовцам С. Кадушкину и А. Дежину.

Единственный из прошлогодних чемпионов, кто сохранил почетное звание, был армеец З. Калькис, сравнительно недавно заявивший о себе как о сильнейшем гонщике в классе тяжелых машин (500 см³). Еще одну серебряную медаль завоевал здесь С. Кадушкин — он был вторым, а А. Белкин прибавил к «серебру» «бронзу».

Выступление женщин закончилось сенсационно. Двукратная чемпионка страны Р. Осе (ДОСААФ, Рига), превосходя своих соперниц в мастерстве, уступила победу: ее мотоцикл оказался плохо подготовленным к стартам. Впервые золотую медаль чемпионки завоевала представительница «Калева» Х. Сарапуу. На последующих местах — В. Лукина («Трудовые резервы») и В. Ошиня («Даугава»).

КОВРОВЦЫ НАСТУПАЮТ

После первого этапа соревнований в классе 125 см³ уверенно лидировал молодой гонщик Ю. Агеев («Труд», Ковров). В заключительном туре ему пришлось выдержать натиск прошлогоднего чемпиона страны А. Яковлева (ЦСКА). Однако победа, а вместе с ней и медаль чемпиона впервые достались представителю Коврова Ю. Агееву. А. Яковлев занял второе место. Третьим был Л. Черный (СКА, РСФСР).

Весьма показательно, что и дважды чемпион страны И. Григорьев и Ю. Агеев — питомцы одного тренера, мастера спорта Ю. Трофимца, давшего путевку в спортивную жизнь целой плеяде способных гонщиков.

Один из них, 17-летний В. Тюрин, пришел в ковровский клуб полгода назад. Тренер обнаружил в новичке неплохие задатки и начал его усиленно готовить к соревнованиям. За шесть месяцев В. Тюрин стал чемпионом СССР среди юношей и занял пятое место на первенстве страны, опередив экс-чемпионов А. Олейникова, С. Кудинова и других сильнейших гонщиков. Такого стремительного взлета в мотоспорте мы еще не знали. И дело здесь не только в особом таланте юноши, но и в том, что по ступеням спортивного мастерства молодого гонщика ведет человек глубоких знаний и большой культуры Юрий Игнатьевич Трофимец. И не случайно ковровские гонщики, долгие годы ходившие во второй десятке, под руководством нового тренера начали энергичное наступление. Из семи ковровцев — участников первенства — шесть пробились во второй тур. Одна золотая медаль, два пятых места — не так уж плохо для начала!

Говоря об успехах ковровских гонщиков, нельзя умолчать об их машинах. Ведь победы мотоциклистов складываются не только в процессе упорных тренировок, но и в конструкторских бюро, на заводах. Все питомцы Ю. Трофимца,

в том числе и И. Григорьев, выступали на новых «Ковровцах», созданных при активном участии тренера. Их преимущество было особенно ощутимо в классе 250 см³, где ряд участников стартовал на импортных ЭСО и не выдержал конкуренции «Ковровца».

ПОЧЕМУ ПЯТНАДЦАТЫ

Командные соревнования принесли несколько неожиданный результат. Наиболее вероятные претенденты на переходящий приз — коллективы Москвы и Украины — не попали даже в первую тройку. Командный трофей с большим преимуществом выиграли гонщики Российской Федерации. На втором месте оказалась команда Латвии, на третьем — Ленинграда. Среди коллективов спортивных обществ и ведомств первенствовали армейцы, а среди команд автомотоклубов — мотогонщики спортивного клуба Группы советских войск в Германии.

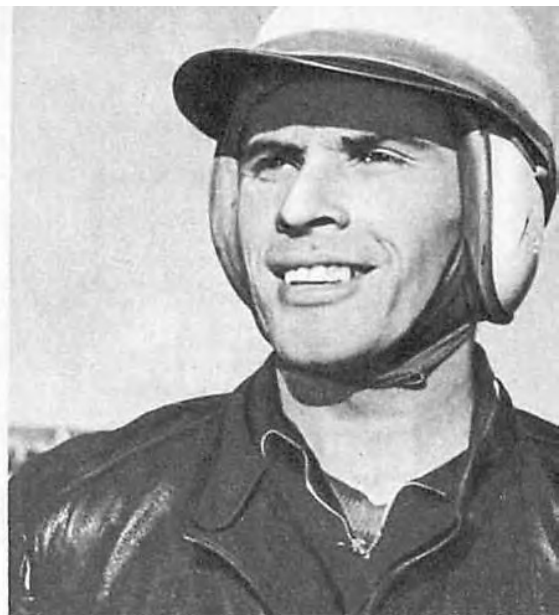
К сожалению, итоги выступления команд союзных республик не отражают истинного соотношения сил. После окончания первенства страны стали особенно заметны недочеты нынешней системы розыгрыша командных призов. Принятая формула «шесть участников — зачет по шести» не позволяет объективно определить сильнейших, ибо каждая случайность (завал на старте, травма гонщика) лишает отлично выступающий коллектив всяких шансов на успех. Так было в Кировограде с командой Москвы. Даже в легкой атлетике, где фактор случайности куда менее вероятен, действует иная формула. Например: «три участника — зачет по двум лучшим». Очевидно, Федерация мотоспорта должна внести соответствующие коррективы в Положение.

Фактически еще до начала первенства судейской коллегии пришлось проводить отборочные заезды в трех классах машин, так как число заявленных здесь спортсменов намного превышало цифру 40 (максимально допустимое количество участников на старте).

И предварительные заезды, и последовавший за ними первый тур, к которому допускались все члены команд союзных республик, выявили полную неподготовленность большой группы участников. В связи с этим возникает вопрос: допустимо ли отрывать на длительный срок от работы и везти за тысячи километров на первенство двести пятьдесят участников, из которых добрая половина не готова к ответственным стартам? Думается, что такая бесцельная трата государственных средств должна быть строго осуждена. Ее нельзя оправдать ни ссылками на необходимость перенимать опыт лучших, ни другими причинами. Мы вовсе не ратуем за то, чтобы спортсмены отлучались от крупных соревнований. Наоборот, пусть будет как можно больше встреч на местах — межгородских, кустовых, зональных. Но на первенстве страны должны быть представлены действительно сильнейшие.

Особую тревогу вызывает отсутствие заметных сдвигов к лучшему в коллективах среднеазиатских и закавказских республик, а также в Молдавии и Белоруссии. Во второй этап соревнований вышли только пять гонщиков от этих республик. По всему видно, что там мало заботятся о росте мастеров высокого класса.

И последнее. На первенство страны



Чемпион страны в классах 175 и 250 см³ мастер спорта И. Григорьев.

съехалось около 250 участников, а на старты второго этапа выходило по 6—8 человек. Парадоксально? Да. Но таково Положение, через границы которого никто не может переступить. А оно, как уже указывалось, допускало к заключительным заездам только пятнадцать лучших. На старте же их оказалось гораздо меньше. Как и почему возникла эта цифра 15, никто не мог объяснить. Но совершенно ясно одно: нельзя так произвольно ограничивать число стартующих.

Первенство страны отчетливо показало сильные и слабые стороны нашего мотоспорта. Несомненно, резко поднялся класс ведущей группы гонщиков. Им пошли впрок уроки международных встреч. Появились у нас и молодые таланты, которые начинают угрожать признанным мастерам. Но при всем этом нельзя закрывать глаза на то, что между небольшим отрядом лучших и основной массой мотокроссменов существует огромный разрыв. Чем быстрее он будет преодолен, тем скорее наш мотоспорт достигнет мировых вершин.

М. ТИЛЕВИЧ.

г. Кировоград. [Наш спец. корр.]

Фото А. Дибровного, А. Петрова, Л. Шаповаловой.

Автослесарь таксомоторного парка комсомолец В. Воронков стал счастливым обладателем входного билета № 2251. На этот билет выпал памятный подарок — мотороллер «Манет».



Финишируют 200 гонщиков из 286. Крупный успех спортсменов социалистических стран. Советская команда—на третьем месте.

Б. ТРАММ,
член президиума ЦК ДОСААФ.

Недавно состоялись тридцать седьмые многодневные соревнования ФИМ. В Баварские Альпы (ФРГ) съехались 286 спортсменов из 16 стран мира, чтобы разыграть крупнейшие международные призы — «Большой трофей» и «Серебряную вазу». Гонщики Австрии, Бельгии, Великобритании, Голландии, Дании, Испании, Италии, Канады, Польши, Советского Союза, США, Финляндии, ФРГ, Швеции, Швейцарии и Чехословакии состязались в мотоциклетном многоборье.

«Шестидневка» 1962 года, как и всегда, включала шеститазные дорожные соревнования на регулярность движения. Однако пункты контроля времени на этот раз были расположены не только через 40—50 км, но и через 6—10—15 км. За шесть дней надо было преодолеть свыше 1500 км по шоссе, проселочным и горным дорогам, по тропам и бездорожью. Трасса была очень трудной, да еще во время соревнований не приостанавливалось движение транспорта. Если учесть, что оно в этом районе достаточно интенсивное, а для участников соревнований не делалось исключения в соблюдении правил движения, то будет ясно, что заданная скорость 40—42 км/час была очень «жесткой». Нередко гонщикам приходилось преодолевать кроссовый участок в горах со скоростью всего 8—10 км/час, иногда они «тащили» свои мотоциклы по заболоченному участку, а затем, выйдя на небольшой отрезок хорошего шоссе, мчались в ураганном темпе, чтобы прибыть на КВ в установленное время: ведь за каждую минуту опоздания начисляется штрафное очко.

Из-за дождя, начавшегося накануне соревнований и не перестававшего первые четыре дня, сама по себе тяжелая трасса стала во многих местах труднопроходимой. В низинах мешали туманы; неожиданные препятствия гонщикам создавали разбушевавшиеся горные реки.

Немало хлопот доставил снегопад, а кое-где и пурга. Не случайно в первые же два дня 43 человека прекратили соревнования. Среди них были и сильные, умудренные опытом участники.

Мастерство спортсменов и качество их машин прошли, кроме того, строгое испытание в десяти дополнительных скоростных соревнованиях. В тяжелых горных условиях гонщики состязались в кроссах, скоростных подъемах, в умелом торможении после разгона в точно заданной двухметровой полосе.

После полутора тысяч километров дорожных испытаний и скоростных соревнований, когда спортсмены за шесть дней изрядно устали, а их мотоциклы и шины основательно поизносились, был дан старт завершающей шоссе-кольцевой гонке на 42 км, которые надо было преодолеть с заданной скоростью (не менее 74—87 км/час) в зависимости от класса машин.

Трудными были условия не только для людей, но и для техники. В закрытом парке мотоциклы находились под открытым небом, и спортсмены не имели права накрыть даже наиболее уязвимые их части.

РЕЗУЛЬТАТЫ, ПОКАЗАННЫЕ СОВЕТСКИМИ ГОНЩИКАМИ

Гонщики	Штрафные очки	Положительные очки	Медали
ИЖ-350 см³			
Б. Иванов	0	532	Золотая
Г. Чащилов	0	505	Золотая
С. Ястребов	2	499	Серебряная
Б. Мальчиков	3	518	Серебряная
С. Старых	18	470	Серебряная
Л. Братковский	32	440	Бронзовая
ИЖ-250 см³			
Р. Решетник	0	536	Золотая
А. Егоров	0	494	Золотая
Э. Кирсис	9	489	Серебряная
«Ковровец-175»			
В. Семин	2	507	Серебряная
Н. Кулев	4	458	Серебряная
Г. Крюченко	7	462	Серебряная
А. Сироткин	130	344	Бронзовая

С первых минут на трассе «шестидневки» развернулась упорная борьба. Для наших спортсменов она началась неудачно.

На старте не завелся мотор у мастера спорта Э. Кирсиса. Пока он нашел неисправность в электрооборудовании (оказалось, что причиной ее был дождь) и устранил ее, прошло 11 минут. А ближайший КВ почти рядом — в 6 км от старта, и ехать надо через город. Где уж тут наверстать упущенное, когда времени дано всего 5 минут. Кирсис не проехал, а пролетел эти 6 километров, но все же «заработал» 8 штрафных очков. Опоздал на КВ и А. Сироткин.

Оба спортсмена — и Кирсис и Сироткин — входили в со-

Шесть дней

став национальной команды (в нее включаются только гонщики, выступающие на мотоциклах отечественного производства). Поэтому наши спортсмены оказались лишь на седьмом месте. По итогам первого дня национальные команды Чехословакии, Польши, Великобритании, Италии, Швеции и ФРГ закончили первый этап без штрафных очков.

Плохо в первый день выступил и Л. Братковский, входивший в команду, борющуюся за «Серебряную вазу». Он получил сразу 30 штрафных очков: на мотоцикле загорелась провodka, и гонщику пришлось заниматься неотложным ремонтом.

Урок этого несчастливой дня не прошел даром. Главные усилия наша команда направила на то, чтобы не потерять ни одного зачетного участника.

В последующие дни график был еще жестче; и если спортсмен делал на коротком участке хотя бы небольшую остановку для устранения мелких неисправностей, он неминуемо получал штрафные очки.

У всех команд, кроме чехословацкой, ломались мотоциклы, выбывали гонщики. Первой понесла потери команда Швеции, затем прошлогодний победитель — команда ФРГ. Не избежали этой печальной участи поляки и итальянцы. В последний день выбыл гонщик из национальной команды Великобритании.

Советская команда финишировала в полном составе. Правда, не обошлось без волнений. Особенно тяжелый урон нанес команде А. Сироткин. Из-за небрежной сборки фильтра, которая привела в конечном счете к износу двигателя, он почти ежедневно приносил штрафные очки (в том числе 51 в последний, шестой день). Из-за обрыва цепи опоздал на один из пунктов КВ В. Семин, сломался шток подвески у Г. Крюченко, обрыв цепи и неисправность пускового механизма подвели С. Старых, из-за отказа реле-регулятора получил штрафные очки Б. Мальчиков. И все же ценой больших усилий наша команда на второй день с седьмого места перешла на пятое, в четвертый день — на четвертое, а в пятый — на третье. Пришлось догонять противников и в борьбе за «Серебряную вазу». Начав с двенадцатого места, команда на шестой день занимала уже седьмое (из 18).

В соревнованиях национальных команд «Большой трофей» завоевали чехословацкие спортсмены, сумевшие окончить все этапы без штрафных очков; второе место досталось команде Великобритании (108 штрафных очков); на третьем месте — команда СССР (140); далее с большим отрывом следуют команды Польши, Италии, ФРГ, Швеции.

Таким образом, из четырех призовых мест три завоевали команды социалистических стран. Две из них — ЧССР и СССР — финишировали полностью. К сожалению, в соревнованиях не приняли участие команды Болгарии и Румынии, имеющие, как известно, опытных гонщиков, и спортсмены Венгрии — страны, где выпускаются хорошие мотоциклы. Не вышла на старт и команда Германской Демократической Республики.

За миллион специалистов в год!

ОТВЕТ ДЕЛОМ

С каждым годом подготовка технических кадров в коллективах ДОСААФ Башкирии принимает все более массовый характер. Для сравнения приведем такие цифры: если в первом полугодии 1961 года в республике получило технические специальности 17 тысяч человек, то за это же время в 1962 году обучено уже 25 тысяч. На 1963 учебный год мы взяли обязательство подготовить не менее 40 тысяч человек, в том числе большой отряд шоферов, трактористов, комбайнеров и других специалистов, в которых нуждаются предприятия, автохозяйства и особенно колхозы и совхозы Башкирии.

До недавнего времени нашим ДОСААФовским коллективам не под силу были такие обязательства. Теперь для их выполнения есть все возможности: у нас значительно окрепла материальная база, увеличилась сеть автомотоклубов, курсов и школ. Правда, имеется еще немало организаций, которые испытывают нужду в квалифицированных преподавателях, инструкторах, тренерах. Поэтому подготовка этих кадров — одна из первоочередных задач республиканского и районных комитетов ДОСААФ.

Что для этого предпринимается?

В первичных организациях Общества подбираются опытные специалисты, имеющие среднее и высшее техническое образование. А таких людей уже немало в колхозах, на предприятиях, нефтяных разработках. Как правило, специалисты проходят инструкторскую подготовку, чтобы получить право на преподавание теории, правил движения автотранспорта и практической езды. Многие в этом отношении сделала Уфимская городская

автошкола. Только за последнее время здесь обучено более 100 инструкторов. Но и этого недостаточно. Поэтому в будущем году мы усилим эту работу, что позволит открыть в республике десятки новых курсов, школ, кружков, самодеятельных спортивно-технических клубов.

Жизнь ставит перед коллективами Общества все новые задачи, требует поисков новых форм работы, расширения общественных начал, улучшения качества подготовки специалистов.

У съезда ДОСААФ призвал создавать самодеятельные спортивно-технические клубы с постоянно действующими техническими курсами. В Башкирии сейчас насчитывается 35 клубов, большинство которых работает непосредственно при первичных организациях Общества.

Так, 3-й строительный трест «Башнефтезаводстрой» в свое время испытывал недостаток в квалифицированных шоферах, бульдозеристах, мотористах. ДОСААФовская организация взяла на себя инициативу помочь в подготовке этих специалистов. Здесь был создан спортивно-технический клуб с хозрасчетными курсами, на которых уже в текущем году большой отряд молодежи получил нужные производству технические профессии.

В республике немало колхозов и совхозов, полностью обеспечивающих себя механизаторами, подготовленными без отрыва от производства на курсах при первичных организациях ДОСААФ. Сотни шоферов, трактористов, комбайнеров выращено в сельских коллективах Общества Аскинского, Таймазинского, Чишминского и других районов республики.

По инициативе Чишминского райкома ДОСААФ в ряде сел Башкирии практикуется прикрепление молодежи к опытным механизаторам. Курсанты после



Преподаватель Уфимской городской автошколы П. Д. Новиков проводит с курсантами занятие по правилам движения автотранспорта.

Фото И. Красноурецкого.

изучения теории группами по 3—5 человек закрепляются за передвижным трактористом или комбайнером. Начинающие механизаторы выезжают в поле, управляют машинами и механизмами под руководством опытного специалиста. В конце дня подводятся итоги, разбираются промахи, допущенные учащимися, обобщается положительный опыт.

Сотни ДОСААФовцев являются теперь ударниками коммунистического труда, успешно борются за выполнение решений мартовского Пленума ЦК КПСС, за подъем колхозного и совхозного производства. К таким людям относятся выпускники ДОСААФовских курсов молодые механизаторы М. Савельев и М. Валиуллин из колхоза имени XXI партсъезда, Т. Ахметьянов из колхоза «Заря» и многие другие. Немало среди них механизаторов, которые владеют уже двумя-тремя специальностями.

М. САФИН,
председатель республиканского
комитета ДОСААФ
Башкирской АССР.

г. Уфа.

САЛАВАТСКИЙ МОТОТРЕК

В этом молодом городе все молодое — и дома, и улицы, и мототрек.

Его соорудили за 15 дней, соорудили не как-нибудь, а добротно и прочно, как делается все в Салавате.

Инициатива стала тем могучим источником, который движет вперед наш спорт. Об этом говорит и история создания мототрека в городе башкирских химиков — Салавате.

Спортивная общественность хорошо знает о замечательных делах энтузиастов мотоспорта в Уфе — столице Советской Башкирии. За сравнительно короткий срок в городе были организованы самодеятельные мотокоманды, построено два мототрека, подготовлены сильнейшие в стране мастера гонок по гравой и ледяной дорожке. Уфимцы заразили своим примером любителей мотоспорта из других городов республики.

На мотогонках в Уфе часто бывали и жители Салавата. Глядя на темпераментные, полные боевого задора поединки

гаревиков, они не раз думали о том, что неплохо бы и в своем городе устраивать такие захватывающие соревнования.

— А что, если нам соорудить свой мототрек и подготовить гонщиков? — предложил управляющий трестом «Салаватстрой» Василий Андреевич Марушкин. — Болельщиков мотоспорта у нас в тресте хоть отбавляй. Неужели же мы не будем иметь гравевую дорожку?

Комсомольские, профсоюзные и спортивные организации города горячо поддержали это предложение и взялись за дело.

Закипела работа на заброшенной футбольной площадке. А через две недели уже красовался новый мототрек с трибунами на 15 тысяч зрителей, с отличной гравевой дорожкой, на которой можно проводить любые крупные соревнования.

Общественность создала новый мототрек, общественность стала его полноправным хозяином. В день открытия, несмотря на огромное стечение зрителей,

у входа и на трибунах было видно мало людей в милицейской форме. Народные дружинники — юноши с заводов,строек и учебных заведений города — сами обеспечили образцовый порядок.

Открытие нового трека вылилось в радостный спортивный праздник. Лучшие мотогощники разыграли здесь один из этапов командного первенства страны по гравевой дорожке, а в перерывах между заездами на футбольном поле выступили сильнейшие гимнасты Башкирии.

У любителей мотоспорта из Салавата сейчас большие планы. Они хотят открыть клуб гаревиков, благоустроить и озеленить территорию мототрека, соорудить боксы для мотоциклов и другие подсобные помещения. И верится, что все задуманное будет сделано. Ведь выполнять эти планы будет большой общественный актив, люди, горячо любящие спорт.

А. ИПАТЕНКО,
начальник Центрального
автомотоклуба СССР.



Из нашей почты

„Ты на улице не один“

Так называлась одна из передач Ленинградской студии телевидения. — Посмотрите внимательно эти кадры, снятые на улицах Ленинграда, — говорил ведущий передачу сотрудник ГАИ, — запишите, кто из пешеходов или какой вид транспорта нарушил правила уличного движения, и перешлите на студию свои наблюдения. Лучшие ответы будут премированы.

В следующей передаче работники госавтоинспекции познакомили телезрителей с этими ответами, рассказали о причинах нарушений правил движения.

Эта интересная викторина завоевала большую популярность у ленинградцев. Хорошее начинание помогает населению понять и изучить правила уличного движения.

В нашей стране с каждым днем увеличивается количество автомашин. Все больше и больше людей интересуется автомобилем. Возникает мысль: а не организовать ли на телестудиях журнал «За рулем», в который викторина вошла бы как его часть?

Александр МАЗАЕВ,
артист Большого драматического
театра имени М. Горького.

г. Ленинград.

Вторая специальность

Майры Токушевой

Призыв к овладению механизаторскими специальностями встретил горячий отклик тружеников деревни. Колхозники, рабочие и служащие совхозов понимают, что, став механизаторами, они смогут внести неизмеримо больший вклад в дело создания изобилия продуктов сельского хозяйства для советского народа. Поступила на курсы шоферов и птицевод Тарангульского совхоза Северо-Казахстанской области Майра Токушева. Закончив обучение, Майра включилась в уборку урожая. На автомашине ГАЗ-51 она вывозила с полей зерно и значительно перевыполняла плановые задания.

Я сфотографировал Токушеву, возвращающуюся из рейса. У Майры счастливый вид: она очень хотела стать водителем и добилась своего.

А. РОЗЕНШТЕЙН.

г. Петропавловск.



Не так давно это была одна из ударных комсомольских строек Украины, а сейчас здесь крупный машиностроительный завод, продукцию которого — микролитражные автомобили и тракторные прицепы — можно увидеть на дорогах и полях нашей Родины.

«Запорожец» водят уже многие тысячи советских людей, и их, безусловно, интересует, как изготавливается советская микролитражка, какой она станет в недалеком будущем. В этом репортаже мы расскажем об одном дне из жизни коллектива завода.

...Сложен путь, который проходит автомобиль от рисунка, сделанного художником, до сборки на конвейере.

Мозг завода — конструкторское бюро. Вдоль стен огромного светлого помещения стоят чертежные столы. Над ватманом склонились инженеры, конструкторы — те, кто скрупулезно определяет контуры каждой детали будущей машины. Накануне художники и архитекторы уточнили в карандаше и пластилине наиболее удачную форму машины; теперь слово за конструкторами. По их расчетам части модели создаются сначала в дереве. Дальше — работа над металлическими штампами. Здесь же, в конструкторском бюро, изготавливаются и опытные экземпляры будущих автомобилей.

В экспериментальном цехе мы видим серые, зеленые, голубые, коричневые «Запорожцы» самых различных модификаций. Это и легковая машина, которая уже давно бежит по дорогам страны, и новая — по внешнему виду напоминающая «Москвич». Рядом — грузовики, фургоны и даже шестиместные микроавтобусы. На ветровых стеклах некоторых из них еще не сняты трафареты с надписью «Испытание».

Микролитражки побывали на дорогах Сибири и Урала, в степях Украины, на горных крымских трассах, проверялись в любую погоду, во все времена года.

Прежде чем уйти на испытание по дальним трассам, машина проходит многократную проверку в заводских условиях. Все детали и механизмы тщательно изучаются в лаборатории агрегатных испытаний, электронных измерений и — как финал — в лаборатории дорожных испытаний. И хотя официальные испытания отдельных моделей давно закончены, улучшение конструкции машин в целом и отдельных узлов продолжается.

Но вот модель принята к производству. По штампам в прессовом цехе изготавливаются отдельные детали кузова и части будущего автомобиля.

Теперь путь деталей лежит в кузовной цех, где собирают остова, сваривают его отдельные части. Свой вклад в выпуск машины вносит затем цех окраски.

И, наконец, цех сборки и готовой продукции. Сверкающие свежей краской «Запорожцы» сходят с конвейера, чтобы уже завтра начать жизнь на всех дорогах страны.

«Коммунар» — молодое предприятие. Оно растет с каждым годом. Вырастают и оснащаются самыми современными оборудованием новые цеха. Нарастает мощность завода. К концу 1965 года «Коммунар» будет ежегодно выпускать до 150 тысяч машин.

Репортаж

Запорожец

А что представляет собой новый легковой микролитражный автомобиль? Мы уже сказали, что по внешнему виду он напоминает «Москвича». Эта четырехместная машина по скорости не уступает автомобилям аналогичного класса. У нее безотказно действующая гидравлика, пятискоростная коробка передач. Ее «обувь» долговечна и не боится проколов. Водяные фонтанчики обмывают ветровое стекло. Конечно, есть в машине и радиоприемник. Что касается веса автомобиля, то, если в пути встретится какое-либо препятствие, четыре человека без труда помогут машине продолжить путь. На сто километров пути «За-

ОДИН ДЕНЬ НА «КОММУНАРЕ»

порожец» расходует пять с половиной литров бензина. Одной заправки достаточно на 600 километров пробега. Как и теперь, на «Запорожцы» будут ставиться двигатели Мелитопольского завода.

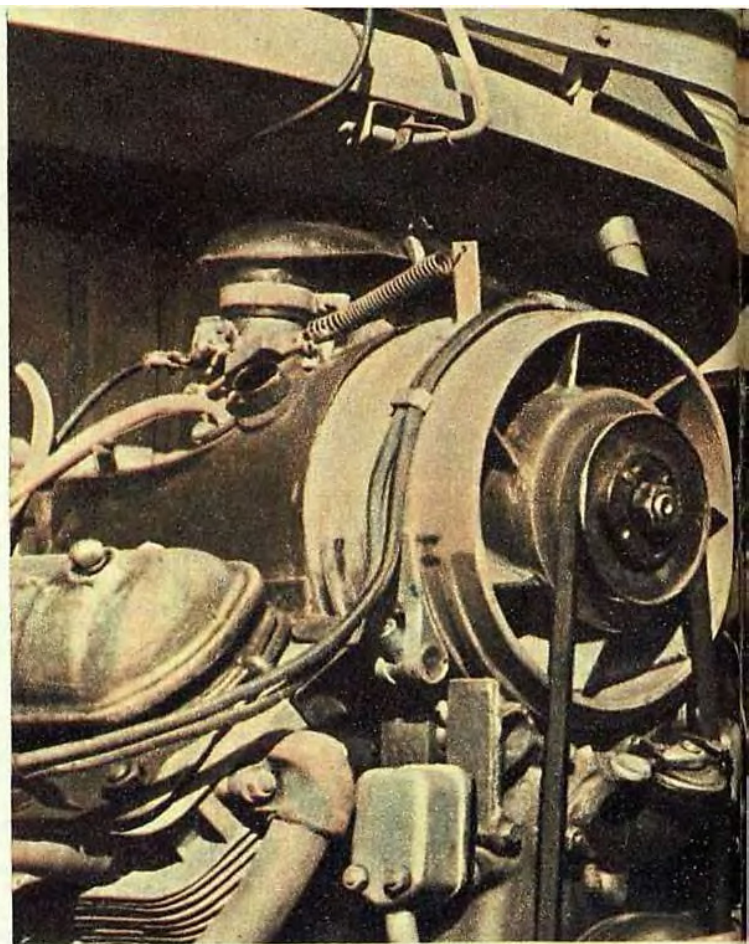
С нового года с конвейера «Коммунара» начнет сходить грузо-пассажирский автомобиль с двигателем 900 см³. Он будет развивать скорость 70—75 километров в час и отличаться высокой маневренностью. В распутицу и ненастье «Запорожец»-старший не рискнул бы свернуть с шоссе на грунтовую проселочную дорогу. А новой машине ЗАЗ-971 бездорожье нипочем: обе оси ее — ведущие. Этот автомобиль может перевозить четырех пассажиров или 350 килограммов груза. Новая машина найдет широкое применение в условиях сельской местности.

Почему руль справа? Этот вопрос настраивается при виде нового автомобиля «Запорожец» с надписью «Связь». Машина предназначена для сбора писем из почтовых ящиков. Остановив ее у бровки тротуара, шофер выходит через правую дверцу, не подвергая себя опасности и не мешая движению транспорта.

Вот кратко о моделях ближайшего будущего. Но техническая мысль идет вперед: художники и конструкторы «Коммунара», постоянно совершенствуя уже выпущенные автомобили, работают над созданием новых машин.

Снимки, помещенные на 16—18-й страницах, рассказывают о том, как трудится коллектив завода.

Е. ЛЕОНТЬЕВ.
Фото А. КАНАШЕВИЧА.
(Наши спец. корр.)



Будущий «Запорожец»... Каким он станет? Уже сейчас художники и архитекторы «Коммунара» создают новые модели этого автомобиля. На верхнем снимке слева вы видите архитекторов-художников Василия Фоменко, Валентину Житницкую и Леонида Зинец за разработкой новых внешних форм будущего автомобиля. Эти модели сделаны из пластмассы. А когда выбран наиболее удачный вариант, он поступает в конструкторское бюро. Здесь определяются габариты машины, на кальке вычерчиваются строгие линии ее отдельных деталей. Вот и сейчас инженеры-конструкторы Иван Черепанов (на втором плане) и Анатолий Пох разрабатывают кузов будущего «Запорожца» (на нижнем снимке слева).

Но вот готов опытный экземпляр нового автомобиля. Он поступает в лабораторию дорожных испытаний. Здесь машина сдает, если мож-

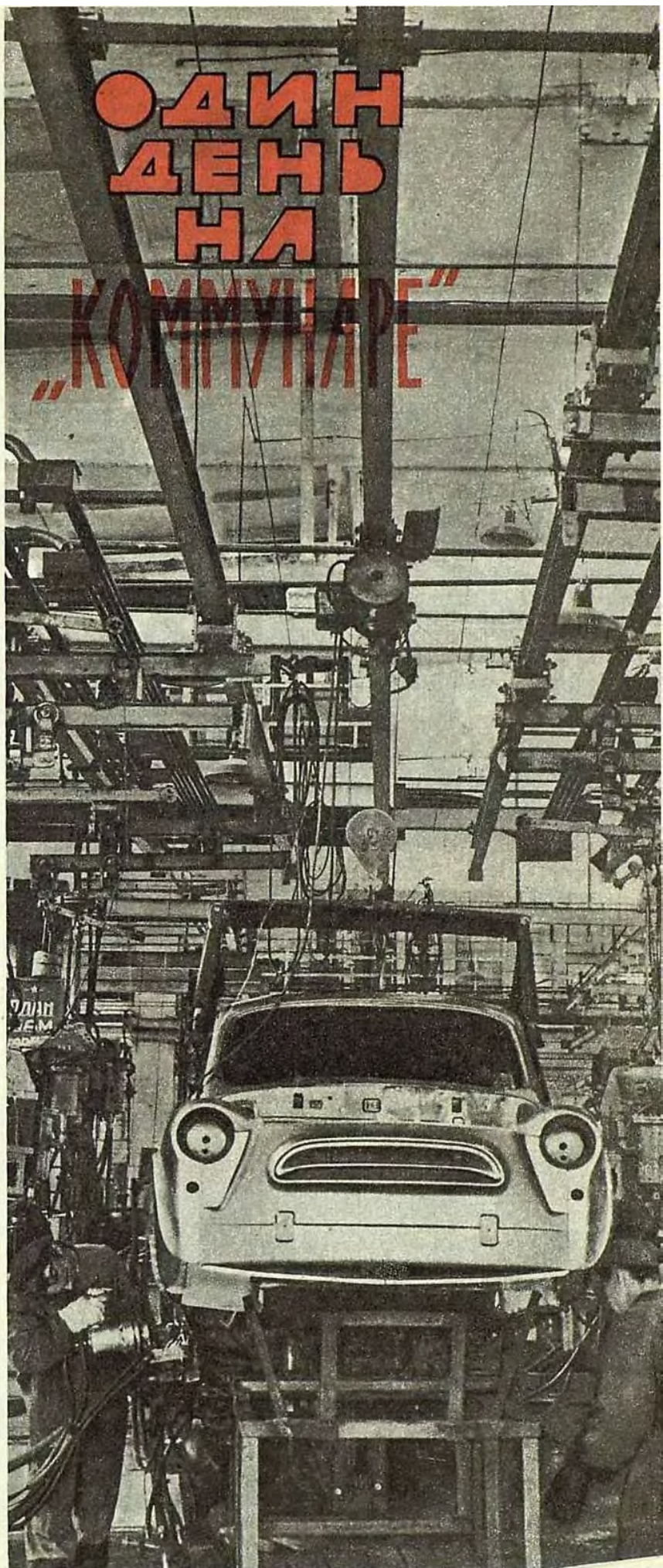




но так сказать, экзамен на аттестат зрелости. Опытные водители, настоящие мастера своего дела работают в этой лаборатории. На верхнем снимке в центре — водитель-испытатель Иван Кошкин проверяет двигатель после многокилометрового пробега.

Машина в производстве. В прессовом цехе штампуют детали кузова. Систематически перевыполняют нормы прессовщицы Нина Непорожнева (справа) и Надежда Носикова, которых вы видите на нижнем снимке в центре.

Затем штампованные детали попадают в кузовной цех. Здесь свариваются отдельные части кузова, полируется его поверхность, отделываются части будущего автомобиля. Хорошо трудится в цехе коллектив бригады Валентина Семенченко (фото справа).





Медленно движется конвейер сборочного цеха (фото справа сверху). Лучшая в этом цехе — смена коммунистического труда, которой руководит старый производственник Петр Сергеевич Ионов. На верхнем снимке слева он проверяет качество работы, выполненной слесарем Иваном Прищепой.

Ежедневно с предприятия отходят платформы с новыми, отливающими свежей краской автомобилями (фото внизу слева). А в это время в лаборатории испытаний тщательно проверяются образцы новых моделей — легкового «Запорожца» и микроавтобуса (фото внизу справа).



Когда председатель комитета ДОСААФ Кировского шинного завода А. Гремяченский внес предложение о проведении дальнего мотопробега, инициатива его была встречена всеобщей поддержкой.

Замечательное дело вы придумали, — сказал, узнав о планах досаафовцев, директор завода В. Комиссаров. — Но, кроме пропагандистских и спортивных задач, вы можете решить и еще одну: наш завод выпускает мотоциклетные шины, вот и неплохо будет проверить их качество в длительном пробеге.

Началась подготовка. Командором пробега был назначен руководитель мотоциклистской секции Юрий Воробьев, молодой инженер-конструктор, в совершенстве знающий устройство мотоцикла и мотороллера. Вместе с ним в долгий и нелегкий путь предстояло отправиться восьми лучшим мотоциклистам. Совместно с начальником областного автототоклуба В. Карьевым составили маршрут и график движения.

В ДАЛЬНЕМ ПРОБЕГЕ

Наконец настал день, когда пять мотоциклов с колясками — три «ИЖ-Юпитер» и два ИЖ-56 — выстроились у ворот завода. Дружью тепло проводили отъезжающих.

Главную машину повел командор пробега, в коляске с ним — технолог Аркадий Горбач. Вслед за Воробьевым тронулись слесарь велоцеха Александр Беляев, комсомольцы Анатолий Рублев и Вениамин Малков. Дальше следовали Леонид Устругов, Михаил Сурнин и Леонид Женихов.

Участникам пробега предстояло пройти через Казань, Горький, Москву, Тулу, Орел, Курск, Запорожье, Симферополь, Алушту, а затем повернуть обратно. Как известно, нынешнее лето в европейской части страны было дождливым и неблагоприятным. Дождь и туман сопровождали спортсменов почти на всем пути следования. Местами приходилось буквально вытаскивать машины из грязи, но график движения выдерживался полностью. Мотоциклы Ижевского завода вели себя превосходно.

Более шести тысяч километров прошли заводские спортсмены. Пробег явился хорошей проверкой мастерства вождения. Было выполнено и производственное задание. Наряду с испытанием шин Кировского завода досаафовцы для сравнения испытали и шины заграничного производства. В пути выяснилось, что покрышки итальянской фирмы «Пирелли» и английской «Данлоп» хорошо работают лишь на асфальтированных дорогах, зато весьма чувствительны ко всяким механическим повреждениям и плохо выдерживают дороги со смешанным покрытием. Выдержали все трудности дальнего пути лишь советские шины.

Участники пробега составили подробный технический отчет о проведенных испытаниях, а также дали оценку ходовым качествам мотоциклов Ижевского завода.

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

г. Киров.

Через пещеры и ГОРЫ

На смену мотоциклу М-72 пришла более совершенная машина с мощным верхнеклапанным двигателем. Для испытаний новой модели в различных дорожных и климатических условиях был организован пробег по маршруту Ташкент — Красноводск — Баку — Симферополь — Москва — Ирбит.

Старт приняли два мотоцикла с колясками. Экипаж каждого из них состоял из двух человек. Испытания начались в труднейших условиях Средней Азии. Самым тяжелым был путь до Красноводска. Всего несколько сот километров мотоциклы прошли по асфальтированной дороге. На отрезке Мары—Теджен начались пески. Мотоциклы буквально тонули в них. Температура воздуха — около сорока градусов в тени. Приходилось часто останавливаться, чтобы охладить двигатели. Но вот ландшафт изменился. Пески сменились такыром, как называют песчано-глинистую пустыню с затвердевшей поверхностью. Мотоциклы шли по этой естественной дороге, как по асфальту. Но периодически попадались песчаные перемычки и небольшие барханы, преодолевать которые стоило больших трудов. Поэтому почти ежедневно приходилось промывать карбюраторы, патрубки и воздухофильтры.

Когда участники пробега прибыли в Красноводск, на спидометрах обоих мотоциклов было по 2500 километров. Первое испытание машины выдержали успешно.

При движении в нормальных условиях головки цилиндров нагревались до 180—220 градусов, а масло — до 60—70 градусов. И лишь на песчаных участках температура головок достигала 260—280 градусов, масла — 90—95 градусов. Для контроля температуры на двигателях были установлены специальные приборы.

Через Каспийское море переправлялись на теплоходе. На море штормило, и мотоциклы, находившиеся на верхней палубе, все время обдавало морской водой. Однако от этого лакокрасочное покрытие и хромированные детали не пострадали.

Второе серьезное испытание — горные дороги Кавказа: Сурамский и другие перевалы, крутые спуски, подъемы, повороты. На спусках мотоциклы двигались накатом по 10—12 километров. Испытания машин в горах показали, что они обладают отличной динамикой и маневренностью.

Дальше путь лежал в Крым. Благодаря опыту, накопленному на Кавказе, преодолели крымские дороги без особых трудностей. На автомагистрали Симферополь — Москва наиболее экономичной оказалась скорость 70—75 км/час.

В Серпухове в маршрут пробега были внесены изменения. Предстояло проехать по дорогам Белоруссии, Литвы, Латвии, Эстонии. В течение семи дней непрерывно лил дождь. Он преследовал мотоциклистов и на заключительном этапе пробега — от Казани до Ирбита. На этом отрезке пришлось ехать по шоссе с гравийным покрытием, которое чередовалось с грунтовыми дорогами.

Когда мотоциклы прибыли в Ирбит, спидометры показали свыше 13 тысяч километров. Но в связи с тем, что гарантийный пробег машин равен 15 тысячам километров, испытания продолжались. Трасса пролегла по разбитым грунтовыми дорогам в окрестностях Ирбита.

Как же показали себя новые мотоциклы в этих трудных дорожных условиях? Несмотря на несколько незначительных дефектов (причина их — несоответствие деталей чертежам), они отлично выдержали экзамен. Новые ирбитские мотоциклы, как показал пробег, можно с успехом эксплуатировать в условиях жаркого климата и на горных дорогах.

При технически грамотной эксплуатации, заботливым уходе мотоциклы Ирбитского завода служат долго и безупречно. В этом еще раз убеждают результаты пробега по дорогам десяти республик. Участники его тщательно обслуживали каждую машину, и это, несомненно, сказалось на их техническом состоянии. За 15 тысяч километров не вышла из строя ни одна спица. Вот что значит своевременное подтягивание их! А ведь именно прочность спиц вызывает наибольшие нарекания владельцев ирбитских мотоциклов.

В то же время пробег выявил ряд недостатков в конструкции машин. Например, воздухофильтр не полностью очищает воздух, мотоцикл еще не достаточно комфортабелен, в двигателе имеет повышенную шумность.

Коллектив завода работает сейчас над устранением этих конструктивных недочетов, что позволит сделать ирбитские мотоциклы еще более совершенными и надежными.

А. ДЕМИН,
старший инженер
лаборатории дорожных
испытаний Ирбитского
мотозавода.



НА БЕНЗОУПОРНОЙ СМАЗКЕ

Как поступить, если через неплотность резьбовых соединений и прокладок начинается утечка бензина? Как временно прекратить незначительную утечку из бензобака в случае коррозии или повреждения его? Эти вопросы интересуют многих автомобилистов.

Хочу поделиться опытом применения высококачественной бензоупорной смазки, выпускаемой московским заводом «Нефтегаз» (ГОСТ 7171—54).

Она совершенно не растворяется бензином и специально предназначена для уплотнения резьбовых соединений бензопроводов. Достаточно конус шпателя перед сборкой предварительно покрыть слоем смазки, как она, заполнив все неровности прилегающих поверхностей, надежно предотвратит утечку бензина.

При необходимости можно покрыть этой смазкой и резьбу.

Бензоупорная смазка позволяет устранить подтекание топлива и при незначительном повреждении топливного бака. Если диаметр отверстия не превышает 3—5 мм, следует затампировать отверстие пробкой и нанести на поврежденное место смазку. Вследствие ее большой липкости утечка бензина прекращается, и автомобиль может собственным ходом добраться до гаража.

Наконец, во время сборки узлов и приборов, в которых находится бензин или масло (масляный насос, коробка пе-

редач, картер двигателя и т. д.), если температура их нагрева не превышает 100°, целесообразно прокладку предварительно обработать бензоупорной смазкой. Это предотвратит утечку бензина и масел при незначительных дефектах прокладок. Помимо этого, удастся избежать пригорания их.

Широкое использование бензоупорной смазки облегчает эксплуатацию автомобиля.

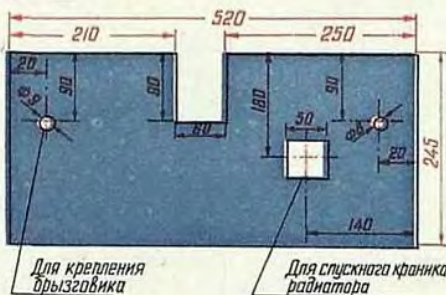
В. НИКОЛАЕВ.

БРЫЗГОВИК ПОД КАПОТОМ

Для предохранения двигателя и подкапотного пространства от грязи, особенно весной и осенью, между кронштейном радиатора и поддоном картера двигателя полезно установить брызговик. Его вырезают из стали толщиной 0,56—0,80 мм и двумя болтами крепят к выступам, имеющимся на передней части подрамника.

А. КРОШНЕВ.

г. Тимир-Тау.



УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПРОВЕРОЧНАЯ ЛИНЕЙКА

В процессе эксплуатации автомобилей нередко приходится проверять натяжение ремней вентилятора, компрессоров, насосов гидроусилителей руля, свободные ходы педалей сцепления и тормозов, уровень жидкости в главном тормозном цилиндре и т. д. Изготовленная мною универсальная проверочная линейка позволяет производить разнообразные замеры, необходимые при техническом обслуживании автомобиля, быстро и с достаточной точностью.

Конструкция проверочной линейки очень проста (см. рисунок), она может быть изготовлена каждым водителем или механиком. Для изготовления линейки необходимы: алюминиевый уголок

25 × 25 мм длиной 250—350 мм, стальная масштабная линейка с делениями до 250—300 мм, алюминиевая пластина размером 80 × 35 × 2 мм для изготовления движка, указателя и шайб, болтик с гайкой или барашком. Под стальную масштабную линейку желательно приклепать для жесткости алюминиевую пластину таких же размеров, как и линейка.

Для того чтобы произвести замер, необходимо установить линейку так, как это показано на рисунках.

П. ВЛОДОВ,
инженер.

г. Острогожск
Воронежской области.



САЛЬНИКИ МОЖНО ВОССТАНОВИТЬ

Нормальная работа мотоциклетного двигателя, коробки передач зависит от многих факторов, в том числе от исправности сальников. Они устраняют вытекание смазки и сохраняют герметичность агрегатов. Всегда ли нужно менять сальники, если они начинают пропускать масло? Опыт показывает, что в большинстве случаев их можно без особого труда восстановить. Но прежде следует определить, не является ли иногда причиной течи масла износ подшипников или втулок оси, на которой они установлены. В этих случаях прежде всего надо устранить люфт.

Ниже мы помещаем предложения наших читателей о восстановлении сальников мотоциклов.

* * *

Не раз мне приходилось реставрировать сальник коленчатого вала двигателя. Делается это просто. Укоротив надетую на манжету сальника спиральную пружину на 2—3 мм (со стороны толстого конца), ее заводят в направлении, противоположном намотке. Затем, вращая конусный конец, его как бы свинчивают внутрь второго (толстого) конца. Восстановленный таким образом сальник проработал на моем мотоцикле не меньше нового.

А. БОГДАНОВ.

Архангельская обл.

Фетровый сальник двигателя мотоциклов М-72, К-750 и М-61 можно восстановить, подкладывая под него кольца из трехмиллиметровой проволоки. Для этого устанавливают кольцо в заднюю крышку двигателя и затем вставляют сальник. Срок службы воротничкового сальника главной передачи этих мотоциклов можно продлить, сделав отверстие для стока масла, а затем повернув его на 180°.

Некоторые мотолюбители не знают, что многие сальники отечественных мотоциклов взаимозаменяемы. Например, сальник распределительного вала мотоциклов М-72, М-61 и ИЖ-56 можно заменить сальником правой цапфы коленчатого вала мотоциклов К-55 или ИЖ-56. Но перед этим его нужно освободить от металлического корпуса.

Разные серии двигателей мотоциклов ИЖ имеют два вида сальников. Левый сальник коленчатого вала бывает как одинарный двухсторонний, так и двойной, состоящий из двух сальников. При замене их одним следует установить распорную втулку. Сальник кардана главной передачи мотоциклов М-72, М-61 и К-750 можно заменить сальником передней вилки М-72.

При установке новых сальников следует проверить, надежно ли скреплены концы спиральной пружины. После скручивания место соединения для большей надежности можно пропаять.

Г. ЖЕМОЧКИН.

БАГАЖНИК ДЛЯ «ВОЛГИ»

В пути багажники автомобилей часто напоминают собой свалку из металла, тряпок и банок. Сваленные в кучу автомобильные принадлежности доставляют немало хлопот.

Столкнувшись с этими неудобствами при эксплуатации автомашин М-21 «Волга», мы пришли к выводу, что их можно легко ликвидировать.

Из многослойной фанеры или доски толщиной 10—15 мм изготавливается полка (рис. 1), которая крепится к кронштейнам петлей багажника четырьмя стяжными болтами (у них вместо гаек использованы планки с резьбой — I). Планки должны свободно входить в продольные отверстия на кронштейнах.

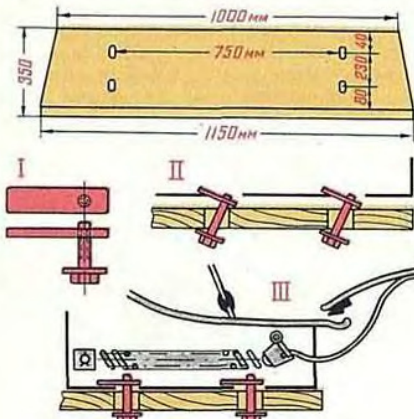


Рис. 1.

Для этого их располагают наклонно (II) и досылают вперед до упора, после чего затягивают болты (III). Полка после крепления к кронштейнам петлей крышки багажника образует три отделения. На ней

можно уложить переносную лампу, коробку с запасными частями, аптечку, две инструментальные сумки (малую и большую), деревянные клинья, ветошь и т. д.

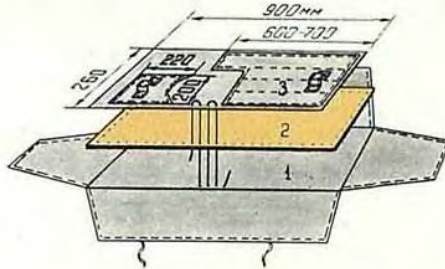


Рис. 2.

Таким образом, почти все принадлежности будут всегда под руками.

Громоздкие предметы (домкрат, заводную ручку, монтировочные лопатки) мы укладываем в планшет (рис. 2), который изготавливается из дерматина и состоит из сумки 1, фанерной рамки жесткости 2 и собственно планшета 3. Отдельно изготовленные, эти детали сшиваются по заранее просверленным отверстиям в краях фанерного листа. Чтобы края фанеры не выступали между швами, торец фанеры предварительно обклеивается полоской ледерина. Для жесткости планшет крепится на фанере или проволоочной рамке.

Думаем, что каждый автомобилист без особых затрат труда и времени сможет изготовить описанные нами приспособления.

**В. РЕНКОВ,
В. КАЛИНИН.**

г. Рига.

«СОСНОВЫЙ БОР»...

В КАБИНЕ

От «микроклимата» кабины автомобиля, как известно, во многом зависит настроение водителя и пассажиров, особенно в дальних поездках. Не для всех людей безразличен запах бензина, поливинилхлорида и резиновых покрытий.

Это навело меня на мысль регулировать «микроклимат» в кабине, для чего я решил использовать систему обогрева автомобиля. На пути выхода теплого воздуха поставил небольшую подвижную решетку, на которую намотал марлю в 12—15 слоев. В железном кожухе вверх сделал отверстие диаметром десять миллиметров для смачивания марли водным, спиртовым или глицериновым раствором ароматического вещества.

При работе вентилятор обдувает решетку, обтянутую смоченной марлей, и гонит в кабину автомобиля свежий воздух, который перекрывает все посторонние запахи. У меня в автомобиле постоянно пахнет сосновым бором и ландышами.

Ш. ГВАСАЛИЯ.

СКЛАДНОЕ ВЕДРО

Как не поедешь на автомобиле без бензина, так не обойдешься и без воды! Но иногда бывает — есть вода, а набрать ее не во что. Поэтому не мешает в комплекте шоферского инструмента иметь складное ведро. Его нетрудно сделать самому.

Для этого необходимы плоская коробка для кинолент, прорезиненный материал размером 500×700 мм, полоска алюминия или дюраля размером 20×700 мм, толщиной 2 мм и кусок толстой проволоки (лучше из дюраля) диаметром 4—5 мм.

Из прорезиненного материала сворачиваем полный цилиндр так, чтобы диаметр его был равен диаметру коробки (дна ведра). Обрабатывавший шов тщательно склеиваем резиновым клеем. После просушки выворачиваем склеенный цилиндр и натягиваем снизу на дно (коробку) ведра, предварительно промазав места прилегания цилиндра ко дну клеем БФ-2. Натянутый на дно прорезиненный материал обжимаем сначала одним, а потом, снова вывернув цилиндр и обработав места прилегания клеем БФ-2, другим кольцом из алюминия или дюраля (рис. 1).

Далее из полоски листового дюраля толщиной 2 мм сворачиваем еще два кольца: одно диаметром, равным диа-

метру коробки, второе несколько большего диаметра. Разность диаметров должна быть равна толщине прорезиненного материала. Оба кольца склеиваем. Первое кольцо вставляем в цилиндр, загибаем остаток прорезиненного материала и на него натягиваем второе кольцо большего диаметра. Чтобы прорезиненный материал плотно прижался к первому кольцу, внутрь вставляем третье кольцо из того же листового дюраля.

Затем все три кольца с проложенным прорезиненным материалом заклеиваем в четырех местах по диаметру через 90° (рис. 2). Наконец, в ободке ведра просверливаем отверстия и в них вставляем дужку. Ведро готово, и им можно пользоваться.

А. СИНЕЛЬНИКОВ.

Рис. 1.

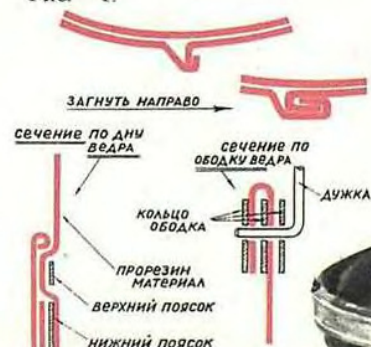


Рис. 2

ЭЛЕКТРОН УПРАВЛЯЕТ ВПРЫСКОМ ТОПЛИВА

Большинство автомобилистов убеждено в том, что приготовить горючую смесь для бензиновых двигателей можно только при помощи карбюратора. И в этом нет ничего удивительного. Карбюратор на протяжении полувека является неотъемлемой частью любого бензинового двигателя внутреннего сгорания. Казалось бы, он хорошо обеспечивает работу на всех эксплуатационных режимах. И все же карбюраторное питание, несмотря на его очевидные достоинства, имеет существенные недостатки, которые не позволяют полностью реализовать возможности современных двигателей.

Применяя карбюратор, трудно добиться хорошего наполнения цилиндров горючей смесью. Дело в том, что для нормальной его работы необходимо, чтобы скорость потока всасываемого воздуха находилась в соответствующих пределах. Для этого как проходное сечение карбюратора, так и форма впускной трубы должны быть определенными. Но обеспечить в таких условиях требуемую скорость потока всасываемого воздуха на всех режимах работы двигателя практически невозможно. Вот почему форму и размеры впускного тракта подбирают так, чтобы карбюратор позволял двигателю работать на режимах, наиболее часто встречающихся в эксплуатации. Однако в данном случае и карбюратор, и впускная труба создают довольно значительное аэродинамическое сопротивление всасываемому двигателем воздуху. В результате цилиндры хуже наполняются горючей смесью, снижаются мощностные показатели двигателя, что особенно заметно при повышенных оборотах коленчатого вала и полной нагрузке.

В процессе работы карбюратора на стенках впускной трубы образуется топ-

ливная пленка, которая ухудшает смесеобразование. Не случайно во многих конструкциях современных двигателей предусматривают подогрев впускной трубы либо отработавшими газами, либо водой из системы охлаждения. Но в этом случае снижается плотность заряда смеси, вследствие чего весовое количество смеси, попадающей в цилиндры, уменьшается, что опять-таки приводит к ухудшению мощностных показателей двигателя.

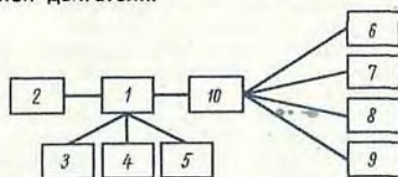


Рис. 2. Электрическая блок-схема аппаратуры.

Известно также, что при карбюраторном питании смесь распределяется по цилиндрам неравномерно. Это особенно заметно на многоцилиндровых «рядных» двигателях (например, ЗИЛ-157). Некоторые цилиндры работают на более «бедных» смесях, чем остальные.

Для каждой конструкции двигателя обычно требуется свой тип карбюратора. Это экономически не выгодно для заводов-изготовителей и вызывает определенные трудности в эксплуатации.

Конструкторы топливной аппаратуры затратили немало усилий для того, чтобы создать новые системы питания, свободные от недостатков, присущих карбюраторам. В результате появились системы впрыска топлива или во впускной тракт, или в цилиндры двигателя. Здесь бензин подается принудительно, независимо от того, с какой скоростью проходит воздух во впускном тракте. Тем самым можно с целью улучшения наполнения цилиндров выбирать любые формы и размеры впускной трубы.

Как правило, во всех системах впрыска бензин подается форсунками, устанавливаемыми на каждый цилиндр. При одинаковых форсунках достигается равномерность подачи топлива в цилиндры. Впрыск уменьшает инерционность топливоподачи и смесеобразования при резких изменениях режима работы двигателя. Все это открывает перспективы улучшения мощностных, динамических, пусковых и экономических показателей двигателей.

В Центральном научно-исследовательском институте топливной аппаратуры автотракторных и стационарных двигателей (ЦНИТА) разработана аппаратура для впрыска бензина с электронным управлением цикловой подачи. Применение электроники обеспечивает ряд преимуществ по сравнению с использованием механических систем. Такая ап-

паратура дает возможность регулировать состав смеси в очень широких пределах, в зависимости от различных факторов, влияющих на работу двигателя.

Дозирующим органом аппарата является электромагнитная форсунка. Она представляет собой клапан, открывающийся быстродействующим электромагнитом. Ход клапана в процессе работы не изменяется. Давление топлива, подводимого к форсунке, также поддерживается постоянным (2 кг/см^2). Клапан открывается один раз за каждые два оборота коленчатого вала двигателя, т. е. за полный цикл работы цилиндра. Количество впрыскиваемого на цикл топлива будет зависеть только от времени, в течение которого открыт клапан, иными словами, от времени прохождения тока по обмотке электромагнита форсунки.

Электромагнитные форсунки устанавливают на двигателе так, чтобы бензин впрыскивался во впускной трубопровод в зоне впускных клапанов (рис. 1).

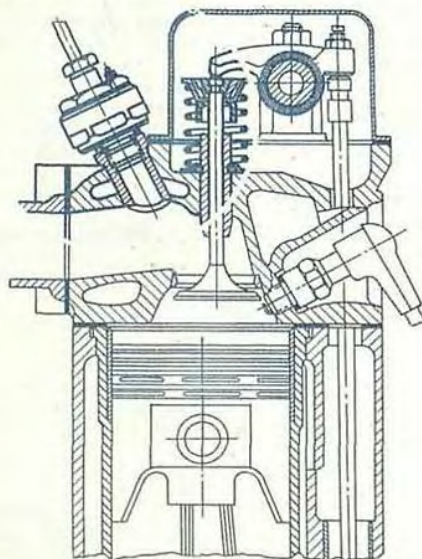
Электрическая блок-схема аппаратуры показана на рис. 2. Импульсы тока создает электронная схема 1, собранная на полупроводниковых приборах. Импульсы на выходе электронной схемы начинают формироваться в момент размыкания прерывателя запуска 2, устанавливаемого на распределительном валу двигателя. Для изменения их продолжительности служат датчики 3, 4, 5. Сформированные импульсы подаются на электромагнитные форсунки 6, 7, 8, 9. Они могут распределяться поочередно распределителем 10 по форсункам, в соответствии с порядком работы цилиндров двигателя, а в некоторых случаях подаваться одновременно на все форсунки.

Электромагнитная форсунка изображена на рис. 3. Топливо подводится к штуцеру 9, расположенному в верхней части форсунки, и заполняет всю ее внутреннюю полость. Если в обмотке 6 электромагнита нет тока, клапан 12 усилием мембраны 4 прижимается к трем жиклерам, установленным в общем блоке 2. При этом истечения топлива не происходит. Когда ток проходит через обмотку, клапан притягивается к наконечникам электромагнита 3 и 11. Топливо впрыскивается через жиклеры. По окончании импульса тока клапан вновь запирает форсунку.

В зависимости от режима работы и типа двигателя продолжительность впрыска колеблется от 0,002 до 0,015 сек. Поэтому важное значение имеет быстродействие электромагнита, снижение потерь энергии на вихревые токи и т. п. В качестве магнитопровода 10 в форсунке применен высокочастотный радиотехнический материал — феррит. Он позволяет улучшить быстродействие электромагнита.

Детали форсунки заключены в корпус 1 и закреплены в нем гайкой 7. Резино-

Рис. 1. Установка электромагнитной форсунки на двигатель.



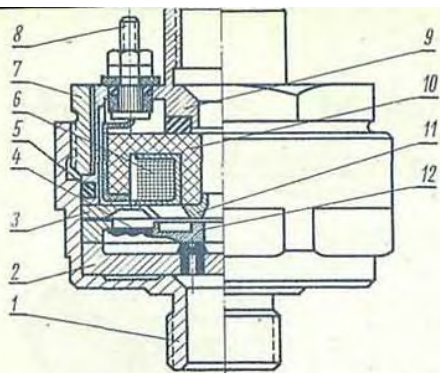


Рис. 3. Электромагнитная форсунка.

вое кольцо 5 служит для уплотнения. Импульсы тока подводятся к контактно-му винту 8, соединенному с одним концом обмотки электромагнита. Другой ее конец подсоединен к форсунке.

Электронная схема формирования импульсов очень проста. Фактически она выполняет функции выключателя, включенного последовательно с форсунками. Обычно этот «выключатель» разомкнут, и ток через обмотки форсунок не идет. Но в момент размыкания прерывателя запуска он включается на определенное время, формируя тем самым импульс требуемой продолжительности. Изменяя одно из сопротивлений в электронной схеме, можно менять про-

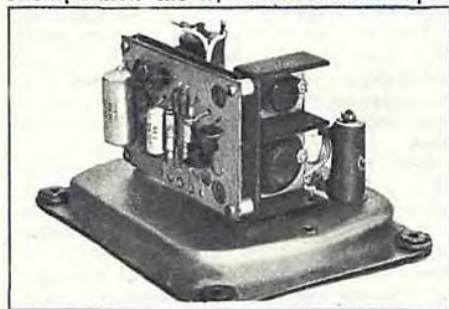


Рис. 4. Электронный прибор формирования импульсов.

должительность формируемых импульсов. При этом она не зависит от того, на каких оборотах работает двигатель.

Габаритные размеры схемы формирования импульсов составляют 150×70×70 мм. Фото ее приведено на рис. 4. Мощность, потребляемая аппаратурой, зависит от того, на каком режиме работает двигатель, и не превышает 25 вт. Напряжение питания — 12 в.

Как регулируется подача топлива в аппаратуре впрыска? Известно, что для нормальной работы бензинового двигателя внутреннего сгорания необходимо, чтобы воздух и топливо, попадающие в цилиндр, находились в определенной пропорции (15:1—13:1). При ее нарушении значительно ухудшается экономичность двигателя. Поэтому количество впрыскиваемого топлива должно определяться количеством воздуха, попадающего в цилиндры. При любой системе впрыска подача воздуха регулируется воздушной заслонкой, устанавливаемой вместо карбюратора на горловину впускной трубы. Но как измерить количество воздуха, попадающего в цилиндры на один рабочий цикл его работы? Ведь взвесить его нельзя. Зато можно приблизительно установить цикловой расход воздуха, измеряя разрежение во впускном трубопроводе за воздушной заслонкой. Чем больше будет разрежение, тем меньше воздуха

попадет в цилиндры. Поэтому величина цикловой подачи топлива (а следовательно, и продолжительность импульсов тока) на установившихся режимах работы двигателя определяется, в основном, датчиком разрежения во впускной трубе.

Датчик должен состоять из чувствительного элемента, реагирующего на изменение разрежения во впускном трубопроводе, и переменного сопротивления, зависящего от величины разрежения. В качестве чувствительного элемента могут быть использованы мембрана, гофрированная металлическая или резиновая трубка, заглушенная с одного торца, и поршень.

Устройство поршневого датчика разрежения видно из рис. 5. В цилиндре 1 на пружине 2 подвешен поршень 3. Нижняя полость датчика соединяется штуцером 4 с впускной трубой двигателя. На рисунке поршень показан в крайнем нижнем положении (т. е. при разрежении около 600 мм ртутного столба). На нем крепится обойма 5, внутри которой помещено токосъемное пружинное кольцо 6. При перемещении поршня с обоймой последнее перекачивается по обмотке реостата 7, врезанного в цилиндрическую втулку 8. С противоположной стороны в эту втулку вставлена токосъемная планка 9. При изменении положения поршня будет меняться электрическое сопротивление между одним из концов обмотки реостата и токосъемной планкой. Следовательно, когда изменится разрежение во впускном трубопроводе, станет увеличиваться или уменьшаться продолжительность формируемых импульсов, т. е. цикловая подача топлива. Профиль картера, на который наматывается обмотка реостата, подбирают так, чтобы двигатель работал на выгоднейших режимах.

Ограничиться одним датчиком разрежения все же нельзя. Известно, что двигатель значительно часть времени работает на переменных режимах. Условия окружающей среды — температура воздуха, температура воды в двигателе, атмосферное давление и т. п. также сильно изменяются. Чтобы регулировка состава смеси была оптимальной, в управляющую цепь электронной схемы должны быть включены датчики, реагирующие на изменение этих условий. Их может быть неограниченное число, причем самых разнообразных, регулирующих подачу топлива в зависимости от любых условий и режимов.

Устройство системы подачи топлива к форсункам схематично представлено на рис. 6. Из топливного бака 1 бензин поступает через кран 2 на шестеренчатому насосу 3. Последний приводится в действие от двигателя, может быть использован и электропривод. В распределительной трубке 4 поддерживается давление, равное 2 кг/см². Постоянство его обеспечивается редукционным клапаном 5, перепускающим избыточное топливо в топливный бак. От распределительной трубки бензин подводится к форсункам 6, 7, 8, 9. Давление топлива контролируется манометром 10.

Экспериментальные образцы аппаратуры, созданные в ЦНИТА, испытывались на двигателе в стендовых и дорожно-эксплуатационных условиях. Стендовые испытания проводились на двигателях ГАЗ-21 («Волга») и ЗИЛ-157. При некоторых конструктивных изменениях (увеличении проходных сечений впуск-

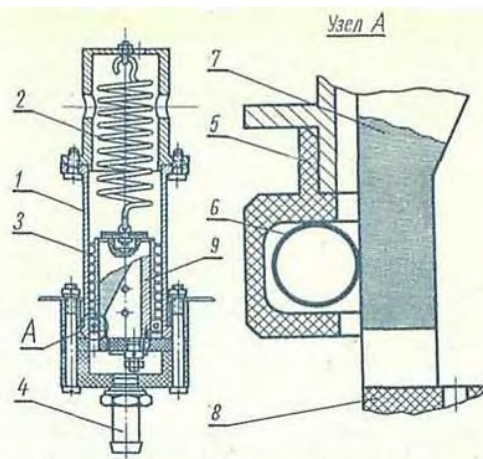


Рис. 5. Поршневой датчик разрежения.

ного трубопровода на 15—20% и воздушной заслонки и исключения подогрева) удалось поднять мощность, снимаемую с двигателя. Используя аппаратуру впрыска, можно несколько повысить степень сжатия.

В дорожных условиях аппаратура впрыска длительно испытывалась на автомобиле, показавшем лучшие динамические и одинаковые экономические качества по сравнению с автомобилем, оборудованным карбюраторным двигателем. Так, максимальная скорость «Волги», снабженной аппаратурой впрыска топлива, достигает 135—137 км/час, при времени разгона с места до скорости 100 км/час, равном 24—26 сек. На автомобиле с карбюраторным двигателем — соответственно 125—128 км/час и 35—40 сек. Расход топлива в городских условиях составляет летом 13,0—13,5 л/100 км, зимой 14—15 л/100 км.

Аппаратура надежно работает при больших кренах автомобиля. Оборудованные ею двигатели легко запускаются в любую погоду.

Система впрыска бензина с электронным управлением выгодно отличается от других систем впрыска своей простотой, гибкостью и относительной дешевизной.

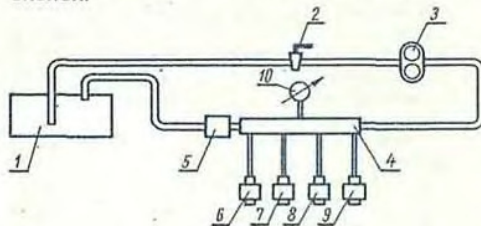


Рис. 6. Система подачи топлива к форсункам.

Применение системы впрыска топлива с электронным управлением открывает возможность унификации топливной аппаратуры для всех отечественных бензиновых двигателей, поскольку электронная схема, электромагнитные форсунки и конструкции датчиков универсальны.

Все это дает основание полагать, что в недалеком будущем аппаратура для впрыска топлива найдет широкое применение в автомобилестроении.

В. КОГАНЕР, А. ЛИСИЦЫН, Б. СВИДЛЕР,
сотрудники Центрального научно-исследовательского института топливной аппаратуры.

Ленинград.

ШОФЕРАМ — НАГРУДНЫЙ ЗНАК!

С таким предложением выступили в 4-м номере нашего журнала учащиеся курсов повышения квалификации шоферов при учебном центре ДОСААФ и водители автохозяйства № 3 города Воронежа.

Работники автомобильного транспорта горячо откликнулись на это предложение. Редакция получила много писем, пришедших со всех концов нашей страны. Авторы их поддерживают воронежцев. Среди приславших письма — шоферы, автомеханики, преподаватели, работники госавтоинспекции, автомото-спортсмены.

По мнению Б. Протасова из г. Алексина Тульской области, ленинградца С. Морозова и многих других, введение нагрудного знака явится поощрением для тех, кто стремится повысить свое мастерство, обяжет водителей работать еще лучше. «Мы поддерживаем предложение о выпуске нагрудного знака!» — заканчивает свое письмо шофер из Ставрополя В. Артамонов.

Однако не все читатели согласились с тем проектом знака, который предложи-



В. Анохин
(г. Вельцы)



Л. Рейсфельд
(г. Москва)



ли воронежцы. «На мой взгляд, — пишет Х. Хургунов из села Араван Ошской области, — некоторые детали в предложенном проекте значка являются лишними. Считаю, что изображенные по сторонам ромба молоток и разводной ключ можно убрать. Без них значок будет строже и красивее». Эта же мысль выражена в письмах Я. Чучмиза, Н. Свиридова, М. Соколова и многих других. Группа курсантов смоленской автошколы, от имени которых пишет В. Лисицын, а также шофер Медвежьегогорского леспромпхоза М. Конюхов рекомендуют расположить молоток и разводной ключ в пределах ромба под словом «класс».

Авторы многих писем предложили и свои проекты нагрудного знака. Наиболее интересные из них мы публикуем на этой странице.

Ряд замечаний наших читателей касается положения о будущем нагрудном знаке. Так, шоферы 3-го гаража легковых автомобилей (г. Воронеж), борющиеся за звание ударников коммунистического труда, предлагают вручать значок не в автомотоклубе или автошколе, а непо-

средственно в том автохозяйстве, где работает шофер. «Это будет иметь, — пишут они, — и большое воспитательное значение».

А. Ермаков из Междуреченска просит заменить слово «шофер» словом «водитель», полнее характеризующим труд человека, управляющего автомобилем.

Идея учреждения нагрудного знака пришлась по душе не только шоферам. Председатель автомотосекции ДОСААФ при Ленинградском электротехническом институте имени В. И. Ульянова (Ленина) мастер спорта Б. Васильев считает необходимым ввести значок «Инструктор-преподаватель СССР». А учащиеся Омского автодорожного техникума шлют свой проект значка для техников-механиков.

Интерес, проявленный нашими читателями к предложению воронежцев, свидетельствует о том, что этот вопрос волнует многих. Думается, что его следует решить положительно. Отличительный знак класса шофера во многом поможет воспитанию высокой трудовой дисциплины водителей, улучшению их профессиональной подготовки.

ОБЩЕСТВЕННАЯ ПРИЕМНАЯ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ»

С января 1963 года при редакции журнала «За рулем» начинается своя работа общественная приемная.

Общественная приемная создается для консультации и оказания помощи читателям журнала — шоферам-профессионалам, преподавателям автомотодела, общественным автоинспекторам, спортсменам и любителям автоспорта, индивидуальным владельцам автомобилей и мотоциклов, членам организаций ДОСААФ — по вопросам:

- эксплуатация и техническое обслуживание автомобилей и мотоциклов,
- правила и безопасность движения автотранспорта,
- организация учебного процесса в автомотоклубах, на курсах и в хозрасчетных школах,
- спортивные соревнования и подготовка спортсменов.

Консультации проводят квалифицированные специалисты: члены редколлегии журнала и общественный актив редакции — инженеры, методисты ЦАМК СССР и московского автомотоклуба ДОСААФ, работники госавтоинспекции, известные спортсмены и тренеры.

Общественная приемная работает два раза в месяц — в первый и третий четверг — с 18 до 20 часов в помещении редакции журнала: Москва, Рахмановский переулок, дом 4.

Телефон общественной приемной — Б 9-61-91.

Наши иногородние читатели могут адресовать свои вопросы в письменном виде с пометкой «В общественную приемную журнала «За рулем»».

НОВЫЕ НОРМАТИВЫ ПО АВТОМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ

Впервые ЦК ДОСААФ СССР утвердил исходные нормативы для регистрации рекордов по автотехническому спорту в 1958 году. Они касались взрослых. За это время автотехнисты установили 55 рекордов СССР, значительно перекрыв исходные нормативы почти на всех дистанциях и кубатурах.

Автотехнический спорт становится массовым, им занимается все больше учащихся школ, техникумов, ремесленных училищ. Спортивные показатели, достигнутые многими юношами, уже

приближаются к рекордам мастеров. Исходя из этого, бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР по представлению Комитета автотехнического спорта с 1 сентября 1962 года ввело в действие нормативы для юношей и новые нормативы для взрослых.

Класс 10,0 см³, не имеющий серийных двигателей и требующий большого опыта в работе, для юношей в нормативы не включен.

К. ТУРБАБО,
ответственный секретарь Комитета
автотехнического спорта ФАС СССР.

Кубатура	Дистанции				
	500 м	1 км	2 км	5 км	10 км
НОРМАТИВЫ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ					
1,5 см ³	109,756	107,784	106,508	107,270	104,658
2,5 см ³	130,404	136,363	133,828	126,050	93,701
5,0 см ³	142,857	140,625	139,534	130,813	121,951
10,0 см ³	165,0	160,0	158,590	145,867	100,0
НОРМАТИВЫ ДЛЯ ЮНОШЕЙ					
1,5 см ³	90,0	85,0	80,0	75,0	70,0
2,5 см ³	105,0	100,0	90,0	85,0	80,0
5,0 см ³	115,0	110,0	100,0	95,0	90,0

Сила общественного воздействия

Эту колонну называют автоцехом Высокогорского железного рудника, одного из старейших на Урале горнодобывающих предприятий. На «вооружении» у водителей — автомобили разных марок. Но особую гордость и уважение к замечательной советской технике вызывают мощные двадцатипяти- и десятилитровые самосвалы.

С интересом знакомился с машинами Михаил Конев. Технический руководитель колонны Марк Сысоевич Третьяков сердечно принял молодого водителя, расспросил, где он работал, как жил, какие у него планы и мечты, познакомил с дружным коллективом шоферов, сообща борющихся за выполнение производственных планов, за крепкую дисциплину.

Коммунист Третьяков был душой этого коллектива. Марк Сысоевич умел пробудить в молодых водителях чувство ответственности за порученное дело, показать, как иной раз самый незначительный проступок может привести к тяжелым последствиям. Это испытал на себе и Конев. Однажды он оставил свой автомобиль без присмотра, и машину угнали. Серьезный разговор был у Михаила с Третьяковым. Этот урок Конев запомнил на всю жизнь. Да только ли ему помог коммунист Третьяков советом, а то и строгим словом!

Но главная причина успехов коллектива, несомненно, в том, что в автоколонне создана атмосфера общей непримиримости к недостаткам, заинтересованности делами и работой каждого водителя.

Вот уже несколько лет в колонне действует товарищеский суд.

Шофер Котов как-то выпил после работы, а утром собрался выехать в рейс. Состояние Котова заметили другие водители. Они не дали ему сесть за руль. Но этим не ограничились. Перед лицом всего коллектива и членов товарищеского суда Котову пришлось выслушать суровые, горькие слова. Суд объявил ему выговор.

Однако бывает, что выговор, предупреждение товарищей не оказывают нужного воздействия. Так произошло с шофером Белоусом.

Не раз выносили ему порицания, предупреждали, не раз он обещал исправиться. Но слово свое не сдержал. Как быть дальше с человеком, обманывающим доверие коллектива? Ответить на этот вопрос должен был цеховой комитет профсоюза.

Члены цехкома и водители, приглашенные на заседание, отказались верить Белоусу.

— Не место ему в шоферской семье, — заявил в своем выступлении водитель Брескин. Его поддержали шофер Пестов, председатель цехкома Коровина и другие.

Белоус был лишен водительских прав и уволен из автоколонны.

Конечно, в колонне не ограничиваются лишь разбором проступков на заседаниях товарищеского суда и цех-

кома. Раз в неделю на «планерках» весь коллектив разбирает нарушения правил уличного движения водителями автоколонны, причины дорожно-транспортных происшествий, допущенных шоферами других автохозяйств.

Пользуется авторитетом и сатирическая стенная газета «Крокодил». Злые карикатуры рисует ее художник — бригадир слесарей Сумбаев. Ничто не пройдет мимо «Крокодила». Достается от него и нерадивым, тем, кто забывает проверить тормоза перед выездом из гаража, и чересчур предусмотрительным, например набиравшим много запасных частей, которыми сами не пользуются и другим не дают.

Настоящая боевая гвардия колонны — это дружинники. Их уже 120. А наиболее опытные из них являются и общественными автоинспекторами. Председатель совета общественных автоинспекторов Геннадий Сергеевич Рябков — смелый водитель. Однажды при его помощи были доставлены в милицию два бандита.

Марк Сысоевич также один из общественных автоинспекторов-дружинников, и вечерами его часто видят на трассе, над которой шефствует колонна. Обычная работа — проверка машин, беседы с водителями и пешеходами. А сколько происшествий предотвращено!

Постоянно дежурит на трассе и председатель совета общественных автоинспекторов. К нему поступают все сообщения и рапорты дружинников.

Вот очередное донесение общественного патруля:

— На двух автомобилях обнаружены технические неисправности.

— Какие приняты меры? — спрашивает Рябков.

— Заставили устранить на месте.

Наиболее часто происходили нарушения на улицах Челюскинцев, Старобазарной и в районе железнодорожного переезда. Именно эти участки работники госавтоинспекции и общественные автоинспекторы взяли под особое наблюдение. Здесь установили ряд дорожных знаков, вывесили плакаты по безопасности движения, организовали плановые дежурства дружинников. Систематическая работа общественников дала отличные результаты. Сейчас на автомагистрали вы не увидите регулировщиков ОРУДа, в то же время здесь поддерживается исключительный порядок. В 1962 году на трассе, которую контролирует автоколонна, не было ни одного дорожно-транспортного происшествия.

Воспитательная работа в колонне имеет свои трудности, особенности, свою специфику. Здесь люди постоянно на колесах, в пути. И тем более весомы их достижения: за последние пять лет водители колонны не допустили ни одного дорожно-транспортного происшествия, ни одной аварии.

И. ТРОПП,
общественный автоинспектор,
г. Нижний Тагил.



Б. САМОРОДОВ — ЧЕМПИОН СТРАНЫ

Первенство СССР 1962 года в гонках по гравейной дорожке отличалось от предыдущих тем, что оно было не только личным, но и командным.

Шестнадцать коллективов, в состав которых входило свыше 90 спортсменов, боролись за командный приз. В итоге наибольшее количество очков набрала команда «Башкирия», в составе которой выступали известные спортсмены И. Плеханов, Б. Самородов, Ф. Шаймуров, Л. Дробязко.

По результатам пяти туров были определены также 32 лучших гонщика, получивших право бороться за медали. Полуфинальные встречи в Салавате и Львове и, наконец, финал в Уфе выявили сильнейших. Обладателем золотой медали стал мастер спорта уфимец Б. Самородов. Двукратный чемпион страны и участник финальных соревнований на первенство мира И. Плеханов на этот раз вынужден был довольствоваться вторым местом. Третьим призером стал Л. Дробязко.

Статья об итогах выступления наших гравейников в минувшем сезоне будет помещена в следующем номере журнала.

РАСТУТ РЯДЫ МАСТЕРОВ СПОРТА

Ряды мастеров спорта пополнились недавно новой группой спортсменов — автомобилистов, мотоциклистов, водномоторников.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

Э. Васильев («Труд», Горький), А. Сейлер («Калев», Таллин), Г. Циерман (ДОСААФ, Рига), Б. Бальчунас (ДОСААФ, Каунас), А. Дайлиде (ДОСААФ, Каунас), В. Есионюк (ДОСААФ, Москва), В. Кандалинцев («Спартак», Москва), Л. Кырге (ДОСААФ, Таллин), П. Шатас (ДОСААФ, Каунас), В. Лаукецкас (ДОСААФ, Каунас).

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

Ю. Гутевич (ДОСААФ, Махачкала), И. Кокшаров («Труд-II»), О. Решетник (ДОСААФ, Рига), В. Седелников (Советская Армия), Е. Чистов («Труд-II», Москва), Н. Лебедев (Советская Армия), Ю. Букатин (ДОСААФ, Калининград), Е. Сухомлин (ДОСААФ, Москва), И. Клевнов (ДОСААФ, Свердловск), Ю. Агеев и Ю. Аннин (оба — «Труд», Ковров), В. Соронин («Трудовые резервы», Москва), В. Яценко («Вурестник», Москва), А. Гетман (ДОСААФ, Петропавловск), А. Лапочкин («Енбек», Караганда), А. Лукьяничев («Красное знамя», Минск), Ю. Матвеев и Г. Яковлев (оба — Советская Армия).

ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ

В. Дешевых («Авангард», Херсон), А. Галстан (ДОСААФ, Ереван), Я. Витоль (ДОСААФ, Рига).

КАК МЫ УЛУЧШАЕМ

Н. АНДРИАНОВ,
председатель Челябинского обкома ДОСААФ

ХОЗРАСЧЕТ

В съезд ДОСААФ указал на необходимость дальнейшего усиления работы по организации на самостоятельных началах и на основе хозяйственного расчета технических школ, курсов и кружков, создания в ближайшие два-три года самостоятельных спортивно-технических клубов с постоянно действующими техническими курсами.

В большинстве коллективов ДОСААФ Челябинской области хозрасчетной подготовке технических кадров уделяется большое внимание, особенно после V съезда Общества.

Какие возможности мы используем для улучшения хозрасчета?

Прежде всего — укрупнение учебных организаций. Жизнь показала, что разрозненные, хоть и многочисленные курсы порой неспособны удовлетворить стремление молодежи приобрести без отрыва от производства техническую специальность, полностью учесть ее запросы. Нередко на отдельном предприятии, в колхозе или совхозе молодежь приходит в комитет ДОСААФ с предложением открыть технические курсы. Однако занятия часто откладываются на неопределенный срок ввиду того, что учебная группа не набирается полностью. Чтобы избежать этого, мы стремимся создавать укрупненные самостоятельные спортивно-технические клубы с постоянно действующими курсами по подготовке технических кадров.

В нашей области такие клубы уже созданы и успешно работают в Троицке, Коркино, на ряде предприятий Челябинска.

Образование укрупненных клубов облегчает процесс создания необходимой материальной базы, подбора преподавательских кадров.

Так, если в городе Троицке до организации самостоятельного спортклуба (председатель совета клуба тов. Постников) на курсах, которые работали время от времени, обучалось в течение года в общем 200—250 водителей, то за один 1961/62 учебный год их подготовлено свыше 3 тысяч человек.

В Чебаркульском сельском районе спортивный клуб (председатель совета тов. Лапин) работает не так давно, а уже выпустил большой отряд механизаторов. Только за шесть месяцев текущего года при клубе получили специальность шоферов и трактористов свыше 500 человек. Клуб организовал техническую учебу не только в районном центре, но и в двух своих филиалах.

За последнее время здесь значительно окрепла материально-техническая база. Большинство механизмов, агрегатов, учебных пособий предоставили клубу предприятия, колхозы и совхозы района.

Затраты, произведенные на оборудование спортивно-технического клуба и курсов, уже давно окупились трудом сотен людей, ставших механизаторами без отрыва от производства.

Обком и райкомы ДОСААФ большое внимание уделяют также широкому распространению опыта передовых комитетов Общества, умело организовавших подготовку специалистов на принципах хозрасчета.

Вот первичная организация ДОСААФ Челябинского металлургического завода. Укрупненный самостоятельный спортивно-технический клуб предприятия одним из первых в области организовал постоянно действующие курсы по подготовке шоферов и мотоциклистов. Здесь получили право управлять автомобилем и мотоциклом более полутора тысяч молодых рабочих и служащих.

Занятия на курсах идут непрерывно. Это обеспечивается тем, что обучение организовано в два потока, а комитет ДОСААФ ведет постоянную работу по вовлечению членов Общества в техническую учебу.

Совет клуба вдумчиво подходит ко всем вопросам организации учебного процесса на курсах. Очередные группы комплектуются и готовятся заблаговременно, за один-три месяца до начала занятий. Это позволяет хорошо познакомиться с каждым курсантом, отобрать желающих по-настоящему овладеть специальностью водителя. Комитет детально рассматривает каждое из поданных заявлений, причем членам Общества со стажем свыше двух лет, а также зарабатывающим менее 60 рублей в месяц в плате за обучение предоставляется скидка до 15 процентов. Такой подход дает

возможность получить специальность неквалифицированным молодым рабочим.

С помощью дирекции завода, парткома и общественных организаций в клубе оборудованы семь технических классов, мастерская по ремонту техники. Для практических занятий имеется четыре автомобиля и семь мотоциклов.

В клубе сложился хороший педагогический коллектив, в основном из офицеров запаса. Многие преподаватели и инструкторы работают здесь со дня основания. Высокое качество обучения в клубе во многом объясняется тем, что состав преподавателей здесь не меняется.

Финансовое хозяйство клуба ведется общественными бухгалтером и кассиром. Все денежные операции осуществляются через государственный банк, что исключает какие бы то ни было нарушения финансовой дисциплины.

Совет клуба и актив умело организуют спортивную работу. Спортсмены завода участвуют во всех соревнованиях по техническим видам спорта, организуют межрайонные и межобластные агитационные автомотопробеги.

Постоянное совершенствование учебного процесса, снижение себестоимости обучения и развитие учебно-материальной базы клуба дали возможность уменьшить плату за обучение. В настоящее время она составляет немногим более 50 рублей.

Задача председателей первичных организаций, общественных советов, актива и руководителей комитетов — добиться, чтобы так работал каждый самостоятельный клуб.

Большую роль в подготовке водительских кадров и повышении их квалификации играют и хозрасчетные автомотошколы. В целях более полного удовлетворения потребностей предприятий, колхозов и совхозов нашей области в водительских кадрах мы организовали две хозрасчетные автомотошколы первого разряда.

Хорошей славой пользуется Челябинская областная хозрасчетная школа. Ее успехи лишний раз свидетельствуют о том, как важно с первых же шагов создать прочную материально-техническую базу. Оборотные средства, выделенные обкомом ДОСААФ, дали возможность укомплектовать школу необходимой техникой и учебным оборудованием, хорошими преподавательско-инструкторскими кадрами. Причем эти средства школа возвратила за первый же год своей работы.

Руководство школы с первых дней ее существования взяло правильный курс — не отсиживаться в областном центре, а организовать учебу в районах, в совхозах и колхозах. Это обеспечивает школу необходимым контингентом учащихся. Так, в 1961/62 учебном году здесь должны были пройти обучение 1290 водителей. Только за первое полугодие этот план был выполнен на 75 процентов. Школа имеет 15 учебных автомобилей, пять мотоциклов.

К сожалению, еще не все комитеты и учебные организации области серьезно относятся к хозрасчетной подготовке водительских кадров. Такие крупные городские комитеты ДОСААФ, как Миасский, Саткинский, Кыштымский, Уфалейский, и многие сельские райкомы до сих пор не имеют самостоятельных спортклубов, по-прежнему ведут работу в малочисленных кружках, которые порой плохо оснащены учебным оборудованием и пособиями.

Надо сказать, что организация новых спортивных клубов при горкомах и райкомах ДОСААФ часто тормозится из-за отсутствия автомобилей. В связи с укрупнением автохозяйств получить в городе автомобиль для учебных целей стало почти невозможно.

И последнее. Нештатные клубы нуждаются в плановом обеспечении запасными частями. Об этом говорилось на V съезде Общества, а тем не менее вопрос этот до сего времени не решен.

Миллион специалистов в год — нелегкая, но выполнимая задача. Руководствуясь решениями V съезда, равняясь на передовые коллективы, досаафовцы Челябинской области полны готовности внести свой вклад в успешное ее осуществление.

„На двойку с минусом“

В журнале «За рулем» № 8 была напечатана статья нашего специального корреспондента Г. Зингера «На двойку с минусом». В ней отмечались серьезные недостатки в подготовке мотоциклистов в организациях ДОСААФ Каневского района Краснодарского края.

Как сообщил редакции исполняющий обязанности председателя Краснодарского краевого комитета ДОСААФ М. Ильяш, статья обсуждалась президиумом краевого комитета и признана правильной.

Для устранения имеющихся недостатков и улучшения качества подготовки водителей кадров краевой комитет ДОСААФ обязал председателей районных и городских комитетов Общества провести до конца года семинарские занятия с председателями и активом первичных организаций ДОСААФ, на которых обсудить состояние работы по обучению технических специалистов, всесторонне изучить положение о платных курсах по подготовке шоферов и мотоциклистов и дополнительные указания к нему, наметить шаги по улучшению учебного процесса.

Краевой комитет ДОСААФ обратил внимание на необходимость более требовательного подхода к подбору преподавательско-инструкторского состава технических курсов и предложил руководителям районных и городских комитетов Общества немедленно освободить от работы лиц, не отвечающих по своим профессиональным и моральным качествам предъявляемым к ним требованиям.

Председателю Каневского районного комитета ДОСААФ тов. Ромасу указано на низкое качество подготовки мотоциклистов и слабый контроль за ходом ее.

Одновременно крайком ДОСААФ обязал работников всех комитетов Общества лучше контролировать учебный процесс на курсах по подготовке водительских кадров при первичных организациях ДОСААФ.

Факты, приведенные в статье «На двойку с минусом», к сожалению, имеют место не только в Краснодарском крае, — пишет в редакцию главный инженер автобазы № 13 г. Нефтекумск Ставропольского края тов. Свешников. — Председатели районных комитетов ДОСААФ еще недостаточно внимают в организации работы технических курсов, слабо оказывают им практическую помощь. Тов. Свешников считает целесообразным опубликовать положение об организации хозрасчетных технических курсов.

Редакция получила и ряд других предложений по улучшению подготовки водителей кадров, снабжения курсов и школ учебной литературой и пособиями.

Молодые голоса

МОСКОВСКИЕ СТАРТЫ КАРТИНГИСТОВ

Трек Сенчу Силс еще был охвачен дыханием горячих схваток, а спортсмены и организаторы первых Всесоюзных соревнований по картингу думали о новой встрече.

Она состоялась в Москве в конце октября. Правда, в соревнованиях не смогли принять участия картингисты Риги, тем не менее гонки были достаточно представительными: в Москву доставили свои маленькие машины спортсмены Таллина, Каунаса, Вильнюса, Ленинграда, Курска.

В программу соревнований входили гонки на треке стадиона Юных пионеров и шоссейно-кольцевые гонки (три заезда по 10 кругов каждый) на территории стадиона имени В. И. Ленина в Лужниках. Победители в лично-командном зачете определялись по сумме очков, набранных в результате двухдневной борьбы.

Вряд ли кто сомневался, что спортсмены Москвы, одержавшие блистательную победу в Риге, на этот раз уступят «пальму первенства». Иначе думали спортсмены Эстонии. Продемонстриро-

вав завидное мастерство, волю к победе и коллективную спайку, они оказались лучшими в зачете по командам городов (команда г. Таллина), первенствовали среди команд спортивных обществ и ведомств (команда ДСО «Калев») и выиграли первенство низовых коллективов (команда промкомбината «Юхендус»). Участник эстонской команды В. Аллипере стал абсолютным победителем встречи среди гонщиков, выступавших на картах с рабочим объемом двигателя 125 см³.

Команде Москвы пришлось довольствоваться лишь третьим местом (второй была команда г. Каунаса). Неудачно выступали московские гонщики и в личном зачете: ни В. Степанова, ни Д. Хныкина среди призеров не было. Лишь москвичи Э. Славский, победивший на картах с двигателем 175 см³, и Г. Обрубов (3-е место) сумели сохранить свои позиции.

Московские старты принесли еще один сюрприз — на них впервые «звучали» молодые голоса курских картингистов. Пусть их дебют оказался скромным, но они привезли с собой тот молодой задор, которого так не хватало предыдущим соревнованиям. И не случайно спортсменам Курска достался приз, учрежденный для самой молодой команды, а одному из них — В. Кузнецову — был вручен поощрительный приз журнала «За рулем».

Московские старты еще раз показали, что встречи картингистов нужно организовывать как можно чаще, чтобы найти наиболее свойственные картингу формы проведения соревнований.

А. ГРИБАНОВ.

А. В. КАРЯГИН



После тяжелой и продолжительной болезни скончался крупный специалист в области подготовки водительских кадров, один из организаторов автомобильного и мотоциклетного спорта в СССР Анатолий Васильевич Карягин.

А. В. Карягин родился в Москве в 1901 году. После окончания института в 1928 году он активно включается в работу по подготовке шоферов для народного хозяйства страны, деятельно участвует в создании «Автодора» и избирается членом президиума автомобильной секции этого Общества.

А. В. Карягин — автор многих книг, брошюр и статей для водителей и преподавателей автодела. Его перу принадлежат «Учебник автолюбителя» и получивший высшие премии на всесоюзных конкурсах «Учебник шофера третьего класса». По этим книгам обучались и обучаются сейчас миллионы водителей не только у нас, но и в ряде других социалистических стран, где учебники А. В. Карягина были переведены и неоднократно переиздавались.

С 1956 года А. В. Карягин состоял членом редакционной коллегии журнала «За рулем» и часто выступал на его страницах со статьями.

С именем А. В. Карягина неразрывно связано и развитие автоспорта в нашей стране. В 1929 году он возглавил автотоклуб «Динамо», воспитавший плеяду замечательных мастеров автомобильного и мотоциклетного спорта. Анатолий Васильевич сам принимал участие во многих соревнованиях. Но еще больше он известен как отличный организатор и судья крупнейших спортивных встреч. В течение многих лет он избирался членом президиума и председателем Московской городской и Всесоюзной коллегий судей по автоспорту.

А. В. Карягин принимал активное участие в создании Федерации автоспорта, был членом ее президиума.

Анатолий Васильевич Карягин отличался высокой принципиальностью и исключительной честностью. Он пользовался глубоким уважением и большим авторитетом среди спортсменов, тренеров, судей. Все, кто знал А. В. Карягина, сохраняют о нем светлую память.





Участники Шармютцельской водно-моторной регаты на трассе соревнований.

Нончается год, и наступает пора подведения итогов. Появляются итоговые цифры и в таблицах спортивных достижений. Многим нынешний год принес радости побед, другим — огорчения. Водномоторники, безусловно, относятся к первым. Они собрали богатый «урожай» рекордов с наших экваторий и довольно удачно выступили в международных встречах. Эти успехи вселяют уверенность в то, что за ними последуют и другие, еще более почетные победы.

Календарь международных соревнований, их виды имеют свою специфику и во многом отличаются от принятых у нас. Все виды соревнований и рекордов определяет Международный союз водно-моторного спорта, созданный 40 лет назад.

Существует пять категорий соревнований: официальные международные (так называемые именованные), обычные международные, национальные (местные), клубные (или частные) и, наконец, международные крейсерские соревнования.

Первые по своей значимости — это именованные соревнования. Они организуются Союзом в заранее обусловленный срок. Каждая страна — член Союза может провести не больше одних таких гонок в год.

Следующая категория — международные обычные соревнования — только регистрируются Союзом и заносятся в

годовой календарь. План национальных и клубных состязаний утверждают национальные федерации, не представляя его Союзу.

К именованным соревнованиям относятся первенства мира, первенство Европы, первенство «Рейсера», розыгрыш приза Джона Уорда и морские походы «Золотой флаг» и «Лазуревый флаг».

Первенство Европы разыгрывается на 5 миль для скутеров с подвесными моторами классов J (175 см³), A (250 см³), B (350 см³), C (500 см³) и X (свыше 500 см³), причем каждый год только для одного класса. В 1960 году стартовали скутера класса J, а в 1961 году — класса C. Здесь победу одержал спортсмен Германской Демократической Республики Ф. Нитше. Он же выиграл в 1961 году и переходящий трофей Джона Уорда, который разыгрывается ежегодно среди гоночных судов класса C в серии из двух заездов по 5 сухопутных миль каждый.

Крупнейшие состязания — первенство мира в гонках на 5 миль среди судов всех пяти классов с подвесными моторами — проводятся заочно. Не позднее 30 сентября каждого года национальные федерации представляют в Международный союз лучшие результаты в этих классах. Учитываются только те из них, которые показаны в международных именованных соревнованиях, занесенных в календарь Союза. Списки чемпионов публикуются раз в год вместе с таблицей мировых рекордов.

С 1938 года ежегодно проводится первенство мира «Рейсера» по каждому классу. Оно разыгрывается как гонки на продолжительность. Зачет производится путем сложения результатов по трем заездам.

Морские походы «Золотой флаг» и «Лазуревый флаг» — это состязания на правильность судовождения. Приз «Золотой флаг» вручается экипажу моторной яхты, которая прошла наибольшее расстояние до пункта назначения. Старт принимается за три месяца до официального дня финиша. Участники имеют право заходить в порты и города, определяемые организаторами. Об этом делаются официальные отметки в судовом журнале. При выявлении победителей в зачет принимается расстояние от старта до финиша, измеренное по прямой, без учета захода в гавани.

Таким образом, основные правила международных соревнований.

Теперь о главных событиях минувшего сезона.

Розыгрыш первенства Европы по водно-моторному спорту проходил под знаком неоспоримого превосходства спортсменов социалистических стран.

Весенний календарь именованных соревнований закончился интереснейшими состязаниями на кубок газеты «Вечерний экспресс», о результатах которых сообщалось в № 8 журнала «За рулем».

Непосредственным прологом к розыгрышу первенства Европы явились гонки в Будапеште, а затем на Эльбе в Дессау (ГДР), где пальма первенства досталась гонщикам Германской Демократической Республики.

В Будапеште первое место занял Г. Вальд, опередивший Г. Зейделя и Г. Шульца. Последовавшие затем соревнования на Эльбе привлекли более двадцати тысяч зрителей. В них участвовали основные претенденты на звание чемпиона континента, а также многие известные гонщики, стартовавшие на глассерах. Центральные заезды-гонки скутеров СИ-175 принесли победу призёру первенства Европы 1961 года Г. Шульцу (ГДР).

В гонках скутеров класса СВ 350 см³ победу одержал Э. Кубе (ГДР), вторым оказался Т. Годик (Венгрия), за ним финишировали Ф. Шумбург и Г. Шульц (ГДР). В классе скутеров СС-500 вне конкуренции был чемпион Европы 1961 года Ф. Нитше.

НА
ЗАРУБЕЖНЫХ
ЭКВАТОРИЯХ

ПРАВИЛАМ ВОПРЕКИ

Практическая подготовка курсантов автомотоклубов и автошкол — пока еще отстающий участок нашей работы. Поэтому понятно то нетерпение, с которым мы, преподаватели и инструкторы, ждем новых руководств и другой литературы по обучению вождению автомобиля.

В прошлом году вышло из печати «Учебное пособие по вождению автомобиля» А. Д. Жабина *. Книга, бесспорно, необходима тем, кто обучает будущих шоферов. К сожалению, она не свободна от целого ряда недостатков. Не ставя себе целью разбор всего пособия, я не могу не отметить досадных промахов автора в тех разделах книги, где он касается вопросов толкования и применения правил движения транспорта.

Пособие, как сообщает издательство во вступлении, написано «в соответствии с «Правилами движения по улицам и дорогам СССР». Увы, обещанного «соответствия» мы в книге и не нашли. Она грешит многочисленными расхождениями с правилами движения, сомнительными рекомендациями. Вот лишь некоторые из них. «Если водитель, — говорится в пособии, — не успел вовремя перевести транспорт в нужный ряд, он должен двигаться в том же направлении, что и транспорт этого ряда, до следующего перекрестка». Почему до перекрестка, непонятно. Разве нельзя выполнить маневр на перегоне улицы или дороги?

В правилах движения четко определено значение линий безопасности: сплошные линии, нанесенные вдоль проезжей части, запрещается пересекать при движении и остановке; нельзя даже наезжать на них. Автор же пособия распространяет это положение на все сплошные линии безопасности. В таком случае как же быть с линией «стоп»? Можно ли пересекать ее? Или следует объезжать?

Запрещена, с легкой руки автора пособия, и буксировка автомобилей в гололед, тогда как правила движения распространяют это ограничение только на горные дороги.

На стр. 63 пособия говорится, что на дорогах можно останавливаться только с правой стороны, однако затем на стр. 94 читаем: «На дороге можно стоять на той стороне, где безопаснее».

И такие примеры не единичны. В книге много и редакторских неряшливостей, опечаток. Как понять выражение «указатель «Берегись автомобиля» обычно ставят между перекрестками»? Что означает фраза «переключать светфор (!) с дальнего на ближний» (стр. 63)?

Спрашивается: почему нужную и в целом полезную книгу издали с таким браком?

П. БАТАНОВ,
преподаватель.

г. Ирбит.

* А. Д. Жабин. Учебное пособие по вождению автомобиля. Профтехиздат, 110 стр., цена 21 коп.



Спортсмен Германской Демократической Республики Ханс Шульц стал чемпионом Европы 1982 года по водно-моторному спорту.

представитель Германской Демократической Республики.

В классе СС-500 победу одержал гонщик из Западного Берлина П. Шульце, стартовавший в состязаниях вопреки всем запретам западноберлинских спортивных властей. Экс-чемпион Европы Ф. Нитше из-за технических неполадок смог выиграть только один заезд и довольствовался третьим местом, хотя показал лучшую скорость дня — 90 км/час. Второе место занял его постоянный соперник Г. Лейде (ГДР).

Регата проходила в исключительно теплой, дружеской обстановке. Характерен случай, происшедший «под занавес». Для совершения круга почта на акваторию были вызваны победители в классах СВ-350 и СС-500 Ф. Ааренс (ГДР) и П. Шульце. Скутер западноберлинского спортсмена был уже упакован для отправки. Тогда Ааренс пригласил его на свое судно, и они вдвоем совершили круг почта перед двадцатью тысячами зрителей.

Б. ГИБНЕР,
член президиума Федерации
водно-моторного спорта.

ЕЩЕ О «КОЛЛЕКЦИОНЕРАХ ПОНЕВОЛЕ»

В № 10 журнала «За рулем» опубликована заметка «Коллекционеры поневоле», в которой говорилось, что в Киеве невозможно купить ряд мелких автомобильных деталей. Такое же положение и у нас в г. Дзержинске Донецкой области. В продаже почти совсем отсутствуют запасные части к мотороллеру «Тула-200».

На моей машине вышел из строя роликовый подшипник. Ни в одном магазине области купить его нельзя. В течение девяти месяцев я ходил по магазинам, писал во все «инстанции» — и все напрасно. Денег истратил столько, что на них можно было бы купить 10 таких подшипников. Я уже не говорю о попусту затраченном времени.

Пора наконец навести порядок в снабжении мотолюбителей. Необходимо упорядочить торговлю деталями в ма-

газинах. Может быть, для начала следует организовать торговлю дефицитными частями по индивидуальным заказам в порядке очереди, как продают автомобильные шины. Затем необходимо, на мой взгляд, пересмотреть планирование производства деталей, учесть возросшие потребности в них. И, наконец, третье: надо увеличить выпуск запчастей. Ведь получается парадокс: мотолюбители имеют машины, а пользоваться ими не могут. Это выгодно лишь различного рода «мотожучкам» и прочим не чистым на руку элементам, которые продают детали втридорога.

А. ХИМИН,
шахтер.

г. Дзержинск
Донецкой области.

МОТОРОЛЛЕР С АВТОМАТИЧЕСКОЙ ТРАНСМИССИЕЙ

Идея устройства автоматической трансмиссии на мотороллерах не нова. Она обуславливается тем, что мотороллеры, как правило, используют малоопытными либо начинающими водителями, для которых любое упрощение управления имеет большое практическое значение. В то же время известно, что гидродинамическая передача требует наличия известного запаса мощности двигателя, которая на мотороллерах обычно невелика.

Английская фирма «Триумф» попыталась разрешить это противоречие устройством на мотороллере автоматической трансмиссии при помощи клиноременной передачи, шкивы которой перемещаются в осевом направлении. На модели «Тина» мотороллера «Триумф» установлена подобная трансмиссия, позволяющая автоматически изменять передаточное число в зависимости от количества оборотов коленчатого вала двигателя и величины развиваемого им крутящего момента.

Механизм изменения передаточного числа выполнен в виде клиноременной передачи с комбинированными шкивами, которые состоят из двух конусных дисков. Один из этих дисков может перемещаться в осевом направлении, благодаря чему изменяется радиус расположения у клиноременной передачи на шкиве. Этим и достигается изменение передаточного числа; автоматизм действия обеспечивается центробежным регулятором, встроенным в ведущий шкив.

При малом сопротивлении движению мотороллера двигатель работает на высоких оборотах; под воздействием возникающих центробежных сил на грузиках регулятора конусные диски шкивов клиноременной передачи в этом случае сближаются, вследствие чего передаточное число уменьшается.

Когда сопротивление движению мотороллера повышается, его двигатель (с рабочим объемом цилиндра 100 см³) теряет обороты, и грузики центробежного регулятора раздвигают диски шкивов; в результате возрастает передаточное число в трансмиссии и мотороллер автоматически приобретает способность преодолевать большее сопротивление движению.

Наиболее важной конструктивной особенностью этого устройства является способ соединения подвижного конуса ведомого шкива с втулкой. Оно осуществляется при помощи жестко соединенных с конусом штифтов, которые входят в имеющиеся на внешней поверхности втулки шкива винтовые канавки; последние направлены так, что с увеличением натяжения ремня конус шкива, подвижный в осевом направлении, сближается с неподвижным конусом. Этим, собственно, и достигается автоматическое изменение передаточного числа соответственно величине крутящего момента двигателя — когда конусы сближаются, оно повышается (максимально до величины 3:1), а когда подвижный конус отходит от неподвижного (и натяжение ремня ослабляется), передаточное число соответственно уменьшается.

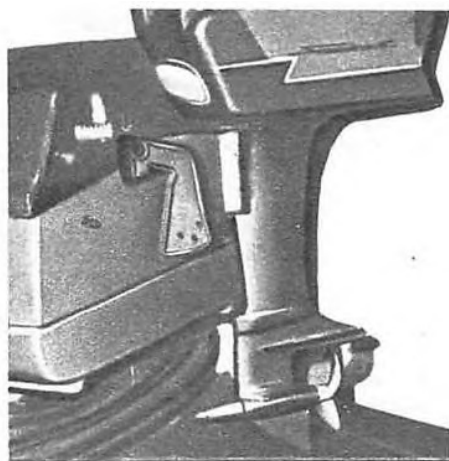
В заключение следует сказать, что по принципу действия автоматическая трансмиссия мотороллера «Триумф» весьма напоминает известный читателям «За рулем» (см. № 10 за 1962 год) вариометр, примененный на голландском микроавтомобиле ДАФ. Как свидетельствует опыт эксплуатации этого автомобиля, наличие автоматической трансмиссии такого типа неблагоприятно сказалось на динамике разгона и потребовало значительного повышения мощности двигателя (его рабочий объем был увеличен с 600 см³ до 750 см³). Это обстоятельство позволяет предполагать, что и на мотороллере «Триумф» с автоматической трансмиссией потребуется все же (при сохранении тех же весовых параметров) известное увеличение мощности его двигателя.

НОВЫЕ МОДИФИКАЦИИ «ДЕЛЬФИНА»

Народное предприятие Людвигсфельде (ГДР) подготовило экспериментальные образцы гоночного двигателя рабочим объемом 175 см³ мощностью 30 л. с. Подводная часть его имеет значительно меньшие габариты, чем у выпускаемой сейчас модели «РМ-175 Дельфин». Повышение мощности не повлияло на увеличение веса: он остался в пределах 22 кг.

На базе гоночного мотора «РМ-175» разработан также новый подвесной двигатель туристского типа, который получил название «Спадилла С». Это — одноцилиндровый двухтактный мотор водяного охлаждения с вращающимся золотником; степень сжатия — 8:1. При 6500 об/мин двигатель развивает мощность 10 л. с.

Мотор снабжен электрическим стартером, полностью закапотирован, имеет подвеску обычного типа. Он весит 38 кг, расходует от 4,5 до 5 литров горючего в час и в зависимости от конструкции лодки может развивать скорость до 30 км/час.



Двигатель «Спадилла-С»

На заводе создан также двухцилиндровый гоночный двигатель рабочего объема 350 см³. Все основные детали здесь использованы от «РМ-175 Дельфин».

ДВУХОСНЫЙ ТЯГАЧ «ТАТРА»

На чехословацком автомобильном заводе «Татра» начал выпуск новых двухосных тягачей для буксирования полуприцепов общим весом до 20 тонн. По сравнению с уже выпускающимися трехосными тягачами, рассчитанными на 25-тонные прицепы, новые машины обладают более высокими динамическими и экономическими качествами.

Двухосный тягач спроектирован на базе грузового 12-тонного автомобиля «Татра-138», выпуск которого начался в конце прошлого года. В тягаче сохранены многие конструктивные особенности базового автомобиля, но осуществлен привод на все колеса. В отличие от других машин, выпускаемых заводом, тягач имеет стержневую подвеску не только передних, но и задних колес. Его рулевое управление оборудовано гидроусилителем.

На тягаче установлен восьмичилиндровый V-образный дизель с воздушным охлаждением. Рабочий объем двигателя — 11,75 л, диаметр цилиндров — 120 мм, ход поршня — 130 мм. Двигатель развивает мощность 180 л. с. при 2000 об/мин. Он имеет специальное устройство для автоматического регулирования интенсивности охлаждения, а также моторный тормоз с электропневматическим приводом.

Схема автоматического регулирования охлаждения двигателя показана на рисунке. В приводе воздушного вентилятора, обеспечивающего подачу охлаждающего воздуха к стенкам цилиндров, установлена гидромуфта, включенная в систему смазки двигателя. Поступление масла в гидромуфту регулируется электромагнитным клапаном, управляемым термoelementами в головках двух из восьми цилиндров (четвертого и восьмого). Этот клапан открывает доступ масла к гидромуфте только после достижения определенной температуры стенок и головок цилиндров; до тех же пор, пока двигатель не прогреется, масло в гидромуфту не поступает, в результате чего крыльчатка воздушного насоса почти не вращается (поскольку муфта проскальзывает). По мере прогрева двигателя и поступления масла в гидромуфту ее проскальзывание уменьшается, а обороты крыльчатки вентилятора возрастают, увеличивая количество подаваемого к цилиндрам воздуха. Интенсивность охлаждения может в процессе работы двигателя не только возрастать, но и уменьшаться; если по каким-либо причинам температурный режим двигателя будет ниже оптимального, то электромагнитный клапан вновь закроет доступ масла в гидромуфту и принудительная подача воздуха вентилятором соответственно уменьшится.

Контроль за автоматическим регулированием охлаждения осуществляется водителем непосредственно из кабины по сигнальной лампочке, зажигающейся, когда температура двигателя падает ниже определенного уровня. Устройство, впрочем, можно и выключить при помощи тумблера на щитке приборов; вентилятор в этом случае будет действовать нормальным образом.

Описанная конструкция не только обеспечивает поддержание оптимального температурного режима работы двигателя в процессе движения, но и значительно сокращает время, потребное для прогрева холодного двигателя после его пуска.

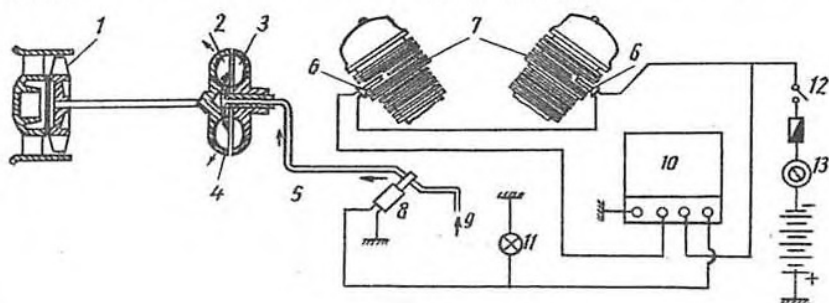
Установленный на новом тягаче моторный тормоз существенно увеличивает тормозное действие двигателя, перекрывая при торможении автомобиля выпускной трубопровод. Это осуществляется управляемой из кабины водителя заслонкой с электропневматическим приводом.

Тягач оборудован двухконтурной тормозной системой с независимым пневматическим приводом тормозов передних и задних колес; при неисправности привода тормозов на одной из осей тягач затормаживается достаточно эффективно благодаря действию привода тормозов на другой оси. Кроме того, предусмотрен ручной механический тормоз центрального типа.

Сухой вес тягача — 6000 кг. Он может транспортировать полуприцеп весом до 20 тонн, при этом нагрузка на переднюю ось составляет 4500 кг, а на заднюю — 9600 кг. База тягача — 3875 мм.

По сравнению с известными трехосными грузовиками «Татра-138», самосвалами «Татра-138 С» и трехосным тягачом «Татра-138 С» и трехосным тягачом «Татра-138 С» новый двухосный тягач развивает гораздо более высокую скорость движения (максимальная скорость — 90 км/час). Перевозка 20 тонн груза, он расходует столько же топлива, как и 12-тонные грузовики и самосвалы, — 35,5 л на 100 км пробега.

Схема автоматического регулирования охлаждения двигателя двухосного тягача «Татра»: 1 — крыльчатка воздушного вентилятора; 2 — ведомое колесо гидромуфты; 3 — ведущее колесо гидромуфты; 4 — отвод масла из картера гидромуфты; 5 — подводный маслопровод от электромагнитного клапана; 6 — термoelement; 7 — головка четвертого и восьмого цилиндров; 8 — электромагнитный клапан; 9 — подводный маслопровод от системы смазки двигателя; 10 — реле; 11 — сигнальная лампочка на щитке приборов; 12 — выключатель; 13 — замок зажигания.



«ТАУНУС» 1963 ГОДА

В конце 1962 года начался выпуск новой модели автомобиля «Таунус» с двухдверным кузовом, малолитражным двигателем, имеющим рабочий объем цилиндров 1,2 литра, полностью синхронизированной четырехступенчатой коробкой передач и приводом на передние колеса.

Применение переднего ведущего моста, необычного для фордовских конструкций, было продиктовано главным образом стремлением увеличить объем салона кузова и емкость багажника. По устройству же привод на передние колеса мало чем примечателен, так как повторяет в основном давно известные конструкции.

Двигатель нового автомобиля имеет ряд конструктивных особенностей. Одна из них, впрочем, хорошо известна советским читателям, знакомым с конструкцией автомобиля «Запорожец». Речь идет о четырехцилиндровом двигателе с V-образным расположением цилиндров; как известно, в таком двигателе до последнего времени не удавалось удовлетворительно решить вопрос об уравновешивании сил инерции. Советским конструкторам принадлежит первенство в решении этой трудной технической проблемы. Теперь подобные конструкции появились и за границей. В частности, «Таунус» модели М-12 имеет так же, как и «Запорожец», четырехцилиндровый V-образный короткоходный двигатель; уравновешивание сил инерции достигается здесь с помощью специального уравнителя вала с противовесами (рис. 1), приводимого от коленчатого вала. Последний выполнен литым, он вращается в трех коренных подшипниках и отличается довольно сложной конфигурацией (рис. 2); цилиндры расположены под углом 60 градусов, высоко расположенный кулачковый вал имеет шестеренчатый привод. Рабочий объем цилиндров двигателя равен 1183 см³ (ход поршня — 59 мм, диаметр цилиндра — 80 мм). Степень сжатия — 7,8:1. Двигатель развивает мощность 40 л. с. при 4500 об/мин.

Другой конструктивной особенностью нового двигателя является его система охлаждения с двумя радиаторами (рис. 3), объединенная с системой отопления кузова. Один из радиаторов размещается на торпедо, отделяющем двигатель от кузова. Этот радиатор постоянно включен в систему охлаждения и снабжен

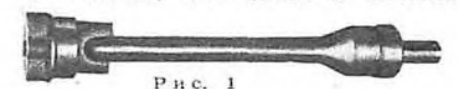


Рис. 1

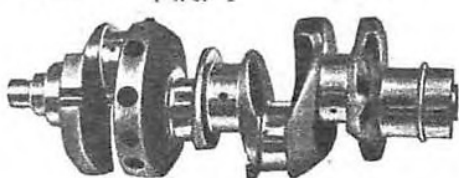


Рис. 2

электрическим вентилятором, другой радиатор находится на обычном месте — перед двигателем — и охлаждается встречным воздухом. При нормальных условиях эксплуатации в круг циркуляции охлаждающей жидкости включены только первый из названных радиаторов, от которого поступает теплый воздух также и для обогрева салона кузова. Второй радиатор вступает в действие лишь в том случае, если температура в системе охлаждения превышает 80 градусов. Это обеспечивается специальным клапаном, снабженным термостатом. При достижении температуры охлаждающей жидкости 90 градусов термостат включает вентилятор, который ускоряет теплообмен в радиаторе, размещенном на торпедо. Когда температура снижается, вентилятор автоматически выключается.

Регулирование температуры воздуха в кузове и обогрева ветрового стекла может производиться также и вручную — поворотом рычага на щитке приборов. Система охлаждения заполняется антифризом, точка замерзания которого лежит ниже минус 37 градусов. Подаваемый вентилятором поток теплого воздуха может, по желанию водителя, выпускаться наружу либо направляться с помощью регулирующего рычага в салон кузова.

Такое устройство системы охлаждения устраняет непроизводительные потери мощности двигателя на привод вентилятора и при нагревом двигателя обеспечивает сразу желаемую температуру в салоне кузова.

Двигатель, коробка сцепления, дифференциал и расположенная за передней осью коробка передач объединены в один компактный силовой агрегат, устанавливаемый на трех резиновых подушках. Конструктивной особенностью ко-

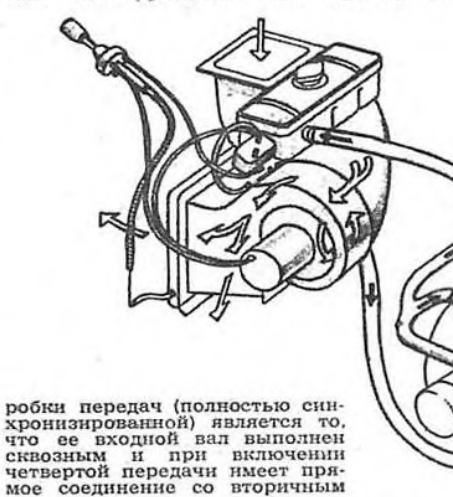


Рис. 3

робки передач (полностью синхронизированной) является то, что ее входной вал выполнен сквозным и при включении четвертой передачи имеет прямое соединение со вторичным

УДОБНОЕ ЗАПАСНОЕ КОЛЕСО

Необходимость замены колеса появляется не часто (в среднем один-два раза в год), а возить его приходится с собой все время. Запасное колесо занимает много места в багажнике, требует постоянного контроля за давлением воздуха и весит обычно больше, чем весь запас бензина. Вот почему конструкторы во многих странах заняты созданием более удобного запасного колеса.

Одна из конструкций подобного рода разработана на заводах Порше в Западной Германии. В прошлом главный конструктор этого завода Леопольд Шмид установил на созданном им для побития абсолютного мирового рекорда скорости автомобиле колеса-гусенички с внутренним упругим элементом, расположенным внутри обода колеса. Эта идея использована Шмидом и при создании новой конструкции запасного колеса. В принципе такое запасное колесо состоит из резинового диска, продольному изгибу которого под нагрузкой препятствуют две металлические крышки по обеим его сторонам. Сам резиновый диск является опорой поверхности шины и ее упругим элементом. В той своей части, где он образует беговую дорожку (поверхность качения), резиновый диск имеет Т-образную форму и усилен вулканизированным в него Т-образным металлическим кольцом.

Благодаря соответствующей фасонной форме резиновый диск зажат между обеими крышками таким образом, что он может иметь упругое эксцентрическое смещение. Соединение между колесными шпильками на тормозном барабане и запасным колесом осуществляется надеванием и креплением обеих крышек последнего на эти шпильки. Наружная крышка выполнена из легкометаллического сплава (отлита под давлением), а крышка, обращенная к тормозному барабану, — из стального листа. Крутящий и тормозной моменты от шпильки на беговую дорожку передаются через обе крышки.

Упругость такой подвески обеспечивается тем, что эластичный диск снизу сжимается, а сверху расширяется, причем «ход рессоры» соответствует здесь величине сжатия шины под влиянием веса автомобиля так же, как это наблюдается при нормальных пневматических шинах.

Ширина нового запасного колеса составляет примерно одну треть ширины обычного пневматика. Поскольку, однако, у последнего общая габаритная ширина не соответствует полезной беговой дорожке, можно считать, что шири-

Новости ЗАРУБЕЖНО техники

валиком. В главной передаче предусмотрено гипоидное зацепление.

Максимальная скорость автомобиля — 125 км/час. Его габаритные размеры: длина — 4250 мм, ширина — 1590 мм, высота — 1460 мм. База колесная — 2530 мм, колея передних и задних колес одинаковая, она равна 1245 мм; просвет над землей при полной нагрузке — 15,5 см. Минимальный радиус поворота — 5,3 м. Сухой вес автомобиля равен 810 кг.

на ее у нового колеса меньше всего лишь вдвое, чем у пневматической шины такого же размера. Вес нового колеса на 40 процентов меньше обычного.

Официальные материалы испытаний показывают, что описанное колесо, будучи установлено на автомобиле Порше (переднее левое), выдерживало на сухой хорошей дорожной поверхности торможение со скорости 160 км/час, а на мокрой, слегка обледенелой автодороге — со скорости 140 км/час без какого бы то ни было уменьшения устойчивости движения. Лишь при плохих покрытиях и на брусчатке появлялось ощущение некоторой жесткости подвески.

Таким образом, преимуществом нового запасного колеса является то, что оно всегда готово к использованию, не требует периодического контроля давления, занимает в багажнике гораздо меньше места, чем обычное, и не влияет на ездовые качества автомобиля.

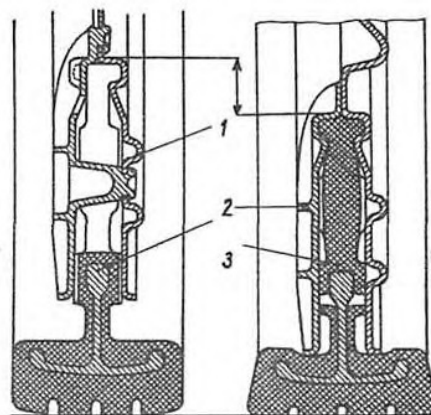


Рис. 3. Конструкция запасного колеса Шмида. Слева — колесо без нагрузки, справа — с нагрузкой.

1 — внутренняя опорная крышка из стали; 2 — детали из легкометаллического сплава — наружная крышка и Т-образное армировочное кольцо; 3 — резина.



ИТОГИ ЧЕМПИОНАТА МИРА по автомобильным гонкам

Розыгрыш личного первенства мира по шоссейно-кольцевой гонке на автомобилях проходил в 1962 году под знаком превосходства спортсменов, выступавших на английских машинах. Это сказалось уже во время тренировочных заездов, а также в первом туре чемпионата — гонке на Большой приз Европы в Зандворте (Голландия). Первые два ряда на старте гонки занимали, по результатам тренировочных заездов, англичане Джим Кларк, Грэхем Хилл и Джон Сюртис, новозеландец Брюс Мак-Ларен и австралиец Джек Брэбхем, в то время как чемпион мира американец Филипп Хилл стартовал лишь в четвертом ряду, а Бонниер, Гэрни и Багетти — в пятом.

В ходе этой гонки, а также большинства последующих подтвердилась такая «расстановка сил». Лидирующее положение уверенно захватили Кларк, Грэхем Хилл и Мак-Ларен, вступившие между собой в острую борьбу, а Филипп Хилл, Гэрни и Багетти шли во втором эшелоне; правда, Филиппу Хиллу удалось временно выдвинуться на второе место после того, как Кларк и Мак-Ларен вынуждены были сойти с дистанции из-за повреждений в их машинах, но вскоре американца «оттеснил» малоизвестный гонщик Тревор Тейлор, выступавший на автомобиле «Лотус». Ему и удалось финишировать вторым. Первым окончил гонку Грэхем Хилл, прошедший на автомобиле БРМ дистанцию 334,4 км (80 кругов) за 2 часа 11 минут 2,1 секунды, т. е. со скоростью 153,595 км/час.

Примерно такая же картина повторилась и во втором туре чемпионата — гонке на Большой приз Монако. Здесь лидировал в течение 93 кругов (из 100) Грэхем Хилл, преследуемый сначала Кларком, а затем Мак-Лареном и экс-чемпионом мира Брэбхемом. Судьба соревнования решилась, однако, в борьбе не этих гонщиков. Из-за повреждений в машинах Кларк, Грэхем Хилл и Брэбхем были вынуждены сойти с дистанции; лидером стал Мак-Ларен, которого начал энергично преследовать Филипп Хилл. Новозеландец, однако, сумел выдержать напор и закончил гонку первым, опередив Хилла на неполных две секунды. Изобилующую виражами трассу по узким улицам Монте-Карло (дистанция 314 км) Мак-Ларен прошел за 2 часа 46 минут 29,7 секунды, т. е. со скоростью 113,396 км/час. Успех выпал также на долю Джима Кларка, который побил рекорд трассы, пройдя лучший круг со скоростью 118,554 км/час.

Несмотря на проигрыш двух первых больших призов чемпионата, прошлогодний чемпион мира Филипп Хилл оказался во главе таблицы розыгрыша, набрав наравне с Грэхемом Хиллом 10 зачетных очков. Это предопределило очень острую борьбу между ними в третьем туре — гонке на Большой приз Бельгии. Однако уже на восьмом круге обоих лидеров уверенно обошел Джим Кларк, который и сохранил свое преимущество до самого финиша. На этот раз победа была одержана на автомобиле «Лотус», причем Кларк вновь побил рекорд трассы, пройдя лучший круг со скоростью 215,449 км/час. Его технический результат на всей дистанции (451,2 км) равен 2:07.32,3; это соответствует средней скорости 212,265 км/час.

Что касается борьбы лидеров чемпионата, то она снова кончилась не в поль-

зу американца. Филипп Хилл оставил далеко позади себя Грэхем Хилл, финишировавший через 44 секунды после Кларка. Чемпион мира был вынужден довольствоваться третьим местом, и это было его последним более или менее заметным успехом в чемпионате.

Четвертый тур чемпионата — гонка на Большой приз Франции в Руане — внес некоторое разнообразие в ход событий. Хотя и здесь поначалу лидировала сильная английская тройка — Г. Хилл, Д. Сюртис и Д. Кларк, но преследовавший их Д. Гэрни на «Порше» находился все время в опасной близости (23 секунды отделило его от лидера). И достаточно было сначала Сюртису, а затем Кларку задержаться у бортов, как Гэрни, выйдя на второе место, вступил в острую борьбу с Г. Хиллом. Исходом этой борьбы явилась поломка коробки передач в автомобиле англичанина, сошедшего с дистанции на 42-м круге. Гэрни же закончил дистанцию в 353 км (54 круга) за 2:07.35,5, показав среднюю скорость 164 км/час.

Реванш за это поражение англичане взяли с лихвой в гонке на Большой приз Англии, явившейся пятым туром чемпионата. Достаточно сказать, что здесь первые 8 мест были заняты гонщиками, выступавшими на английских машинах. Победил в гонке Джим Кларк, прошедший дистанцию 362 км (75 кругов) за 2:26.20,8, т. е. со скоростью 148,5 км/час. Вторым был Д. Сюртис, третий Б. Мак-Ларен, и лишь на четвертое место вышел лидер чемпионата Г. Хилл.

Этот результат очень обострил борьбу за звание чемпиона мира, поскольку разница между лидером (19 очков) и Джимом Кларком стала составлять всего лишь одно очко, а у Брюса Мак-Ларена оказалось 16 очков. Резко улучшил свое турнирное положение и бывший многократный чемпион мира по мотоциклетным гонкам Джон Сюртис, набравший после пяти туров 13 очков.

Вот почему гонка на северной петле Нюрбургского кольца (шестой тур чемпионата) привлекла к себе большое внимание международной спортивной прессы. Дан Гэрни лидировал первые два круга и сумел финишировать третьим. Но абсолютным победителем оказался Г. Хилл, прошедший дистанцию 342,15 км (15 кругов) за 2:38.45,3 (т. е. со средней скоростью 129,2 км/час) и показавший лучшее время круга (10.12,2). На 2,5 секунды после него финишировал Д. Сюртис, который благодаря такому успеху мог бы претендовать на второе место и в чемпионате, если бы Д. Кларк и Б. Мак-Ларен не закончили дистанцию почти столь же успешно. Заняв в гонке 4-е и 5-е места, они сохранили свое высокое турнирное положение.

Исход напряженной борьбы в чемпионате мира не решила также и гонка седьмого тура на трассе Монако. Выиграв здесь с явным преимуществом Большой приз Италии, Грэхем Хилл прибавил к своим 28 очкам еще восемь и, казалось, обеспечил себе звание чемпиона мира. Однако достаточно было Д. Кларку выиграть гонку на Большой приз Америки, явившуюся восьмым этапом чемпионата, как картина резко переменялась. Дело в том, что по правилам ФИА зачет ведется по пяти лучшим результатам, а при равенстве очков решает количество выигранных больших призов. Если Д. Кларк сумеет победить в последнем, девятом

этапе чемпионата — гонках в Южной Америке, которые состоятся 29 декабря, — то по пяти лучшим результатам он сравняется с Г. Хиллом, но будет иметь на одну победу больше и станет чемпионом мира.

Так или иначе, но все первые места в чемпионате мира 1962 года выиграны на английских автомобилях БРМ, «Купере», «Лотусе» и «Лоле». Для этих машин характерны некоторые общие конструктивные черты, среди которых едва ли не самыми важными являются легкость и компактность конструкции. Все они — небольшие узкие «монопосты», которые, на первый взгляд, можно принять за «юниоры»; благодаря почти лежащему положению гонщика достигается существенное уменьшение лобовой площади и, следовательно, сопротивления воздуха; кузовы выполнены из тонкого алюминиевого листа.

Благодаря этому новый «Лотус», например, весит всего 455 кг. На нем установлен восьмицилиндровый V-образный двигатель «Ковентри» весом 136 кг. Целям уменьшения веса были подчинены также изменения в конструкции независимой подвески передних колес — подвеска каждого колеса осуществлена на нижних треугольных поперечных рычагах и имеет верхнюю направляющую поперечину, выполненную из очень легких сварных штампованных листовых стали. Витые пружины с телескопическими амортизаторами уходят далеко в глубь корпуса машины. Задняя часть кузова, включая подголовник, сделана из проволочного сита.

На автомобиле «Купер» установлен новый, очень легкий восьмицилиндровый двигатель, имеющий двухкамерный карбюратор с падающим потоком и трансмиссионную систему зажигания. Оба ряда цилиндров расположены под углом 90° друг к другу. Двигатель развивает мощность 172 л. с. при 9000 об/мин и весит (без сцепления) 115 кг, т. е. меньше, чем четырехцилиндровый двигатель «Климакс», устанавливавшийся на этом автомобиле до прошлого года.

Для автомобиля БРМ разработана несколько иная конструкция V-образного восьмицилиндрового двигателя, развивающего мощность свыше 180 л. с. и имеющего вертикально установленный выпускной коллектор.

Наряду с розыгрышем личного первенства мира проходили соревнования на «первенство марки». Как уже сообщалось («За рулем» № 8 за 1962 год), в нынешнем году оно разыгрывается на автомобилях «Большого туризма» в шестнадцати соревнованиях. В четырех гонках из этих шестнадцати оспаривается «мировой трофей за скорость и выносливость», установленный для так называемых «прототипов» и спортивных автомобилей.

В гонках на автомобилях «Большого туризма» наибольшее количество очков в классе до 1000 см³ получили автомобили «Абарт», в классе до 2000 см³ — «Порше» и свыше 2000 см³ — «Феррари». Что касается названного выше «мирового трофея», то его завоевала фирма Феррари, на автомобилях которой были одержаны победы в 12-часовой гонке в Себринге, 1000-километровой гонке на Нюрбургском кольце, традиционной гонке Тарга-Флорио и 24-часовой гонке в Лемане.

Редакционная коллегия: А. И. ИВАНСКИЙ [главный редактор], В. В. БОГАТОВ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРИЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН [зам. главного редактора], М. И. КОЛПАКОВ, А. М. ГОРМИЛИЦЫН, 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 26.10.62 г.
Г-82598.

Бум. 60 × 90%. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 360 000 экз. Подп. к печ. 17.11.62 г.
Цена 30 коп. Зак. 507.

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

Без слов...



Рис. Ю. ИВАНОВА

СМЕХ
РАЗРЕШЁН

Без слов...



Рис. Ю. ИВАНОВА

Ему повезло...



Рис. В. ТАМАЕВА



Без слов...

Рис. В. ТАМАЕВА



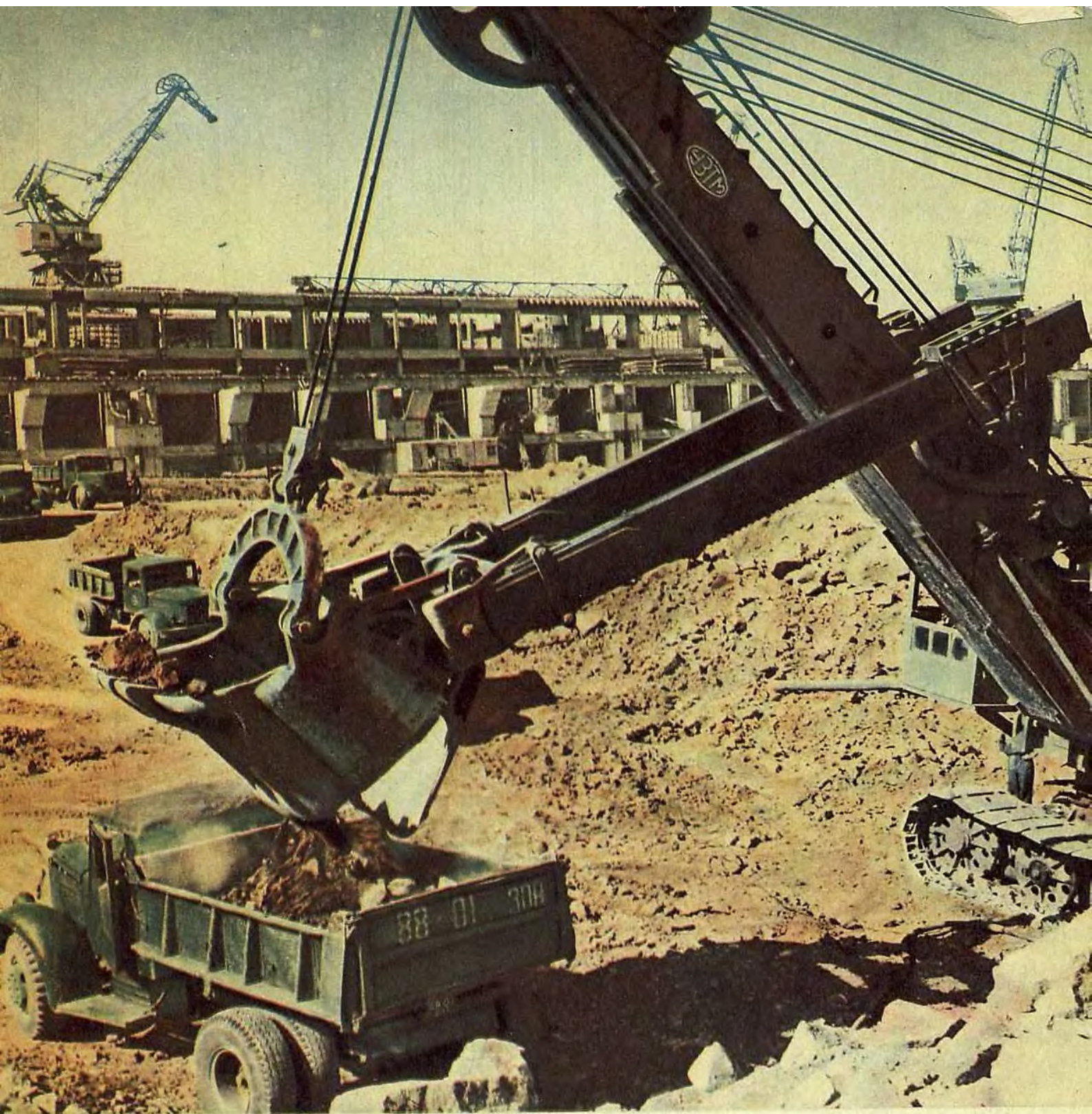
По-моему, ничья.

Рис. В. ТАМАЕВА



С таким другом далеко не уедешь.

Рис. Ю. ИВАНОВА



Декабрь 1962

За ручьём

На строительстве Днепродзержинской ГЭС
Фото А. Канашевича