



ЗА РУЛЕМ

№ 19 Г.

Октябрь 1964

10

За рулем

АВТОМОБИЛИ.

В восьмом номере нашего журнала за этот год в статье «Автомобиль и сельское хозяйство» говорилось о том, каким конструктивным требованиям должен отвечать автомобиль, предназначенный для использования в сельском хозяйстве. Требования эти подсканы опытом эксплуатации автомобилей для сельского хозяйства, уже выпускаемых нашей промышленностью. Заводы Советского Союза производят или подготовили к производству десятки типоразмеров специальных автомобилей, полуприцепов и прицепов для села. О некоторых из них рассказывается на этой странице.

На рис. 1 — автомобиль ЗИЛ-ММЗ-585М. Его выпускает на базе шасси ЗИЛ-164АГ Мытищинский машиностроительный завод. Этот автомобиль-самосвал предназначен для бестарной перевозки зерна, удобрений и других сельскохозяйственных грузов. На дорогах с усовершенствованным покрытием он может перевозить 3,5 тонны. Максимальная его скорость — 70 км/час. Этот же завод выпустил опытный образец одноосного самосвального полуприцепа-зерновоза ММЗ-812 (рис. 2), работающего с седельным тягачом ЗИЛ-130Н. Он мощнее предыдущего — по дорогам первой и второй категории может перевозить 9 тонн, а по прочим — 7 тонн. На рисунке видно, что платформа крытая, а это одно из требований, предъявляемых к автомобилям такого рода. Вместимость кузова — 11,5 м³.

Минский автомобильный завод для той же цели выпустил опытный образец полуприцепа-зерновоза МАЗ-842 (рис. 3), работающий с седельным тягачом МАЗ-504В. Он способен перевозить 12 тонн груза. А емкость его кузова составляет 16 м³.

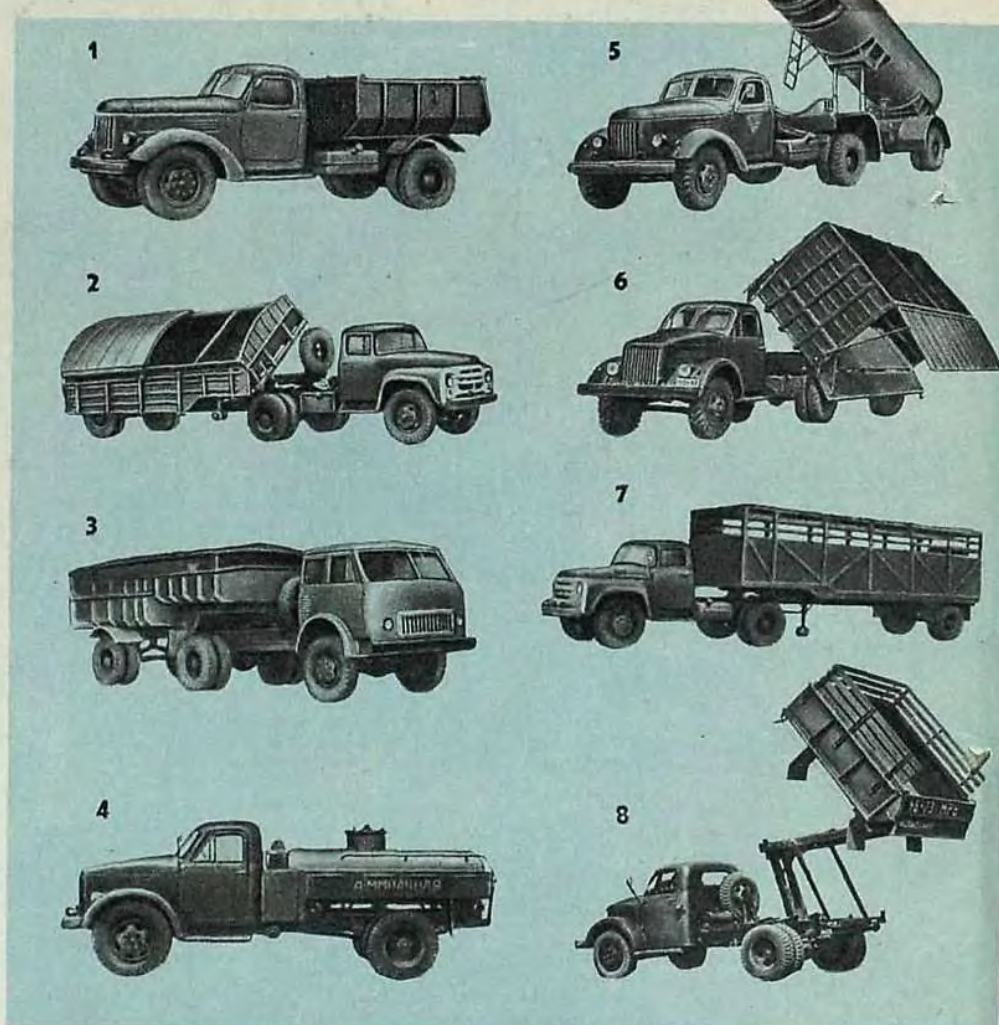
На рис. 4 изображен автомобиль АЦ-251А, выпускаемый Квасилевским машиностроительным заводом на шасси ГАЗ-51А. О назначении его можно догадаться по надписи на цистерне, в которую входит 2000 литров аммиачной воды — очень ценного удобрения.

Готовый продукт сельскохозяйственного производства — муку — перевозит полуприцеп-цистерна С-654М в сцепе с седельным тягачом ЗИЛ-ММЗ-164АН (рис. 5). Мука погружается в цистерну самостоком, а выгружается при помощи компрессора по гибкому шлангу. Угол подъема цистерны может достигать 50 градусов, а высота подъема муки — 25 метров. За одну минуту выгружается полтонны муки.

Одноосный самосвальный полуприцеп ГАЗ-707 (рис. 6) выпускается Ташкентским заводом «Ташавтомаш» для работы с седельным тягачом ГАЗ-51П. Эта машина предназначена для перевозки хлопна-сырца с заготовительных пунтов на хлопковые заводы. Грузоподъемность самосвала — 4 тонны, объем кузова без надставных бортов — 5,72 м³, а с бортами — 11,13 м³.

Полуприцеп ОДА-857 для перевозки скота, показанный на рис. 7, выпускается Одесским автоборочным заводом для работы с седельными тягачами ЗИЛ-ММЗ-164АН, ЗИЛ-130В и КАЗ-606. Этот полуприцеп может одновременно перевозить 16 голов крупного рогатого скота или 55 свиней.

На рис. 8 — автомобиль САЗ-2500. Он выпущен в этом году Саранским заводом автосамосвалов на шасси ГАЗ-51Д. Это новый тип самосвала. Платформа его может быть поднята перед разгрузкой. Это дает возможность загружать прямо



с автомобиля прицепы-разбрасыватели, укладывать удобрения в бурты высотой до 2,3 м и выполнять без перегрузок другие аналогичные работы. Но можно обойтись и без предварительного подъема — конструкция это допускает. По дорогам с твердым покрытием САЗ-2500 перевозит 2,1 тонны груза, а по грунтовым — 1,6 тонны. Емкость кузова —

2,7 м³. Нарастание бортов увеличивает ее до 5,2 м³.

Заводы нашей страны должны в ближайшие годы освоить большое количество новых типоразмеров специализированного подвижного состава. Это будет их вкладом в борьбу за подъем сельского хозяйства, за дальнейшее улучшение благосостояния народа.

СЕЛУ

СПАРТАКИАДА НАБИРАЕТ ТЕМПЫ

А. СКВОРЦОВ,
заместитель председателя ЦК ДОСААФ

Разительные перемены происходят год от году в тех видах спорта, которые принято у нас называть техническими. Все глубже входят они в жизнь советского народа, проникая во все уголки нашей необъятной страны. Повсюду соревнования радистов и парашютистов, водителей автомобилей и мотоциклов становятся радостным праздником, яркой демонстрацией мастерства, отваги, умения.

Технические виды спорта притягивают к себе и взрослых и безусых юношей — всех, в ком сильна жажда технического творчества, всех, кто мужествен и смел. Миллионы людей взяли себе в спутники жизни автомобильный, мотоциклетный, водно-моторный спорт, и он служит им добрую службу. Технический спорт — это не только закалка, сила, здоровье, но и важное подспорье в борьбе за подъем производства, за технический прогресс в промышленности и в сельском хозяйстве. Люди, посвящающие свой досуг моторным видам спорта, как правило, и работают вдохновенно, проявляя подлинное творчество в труде.

Размах этих видов спорта в нашей стране базируется на достижениях науки, технического прогресса, на широкой инициативе трудящихся. Огромную роль в развитии и популяризации технических видов спорта играют спартакиады, которые проводит Всесоюзное добровольное общество содействия армии, авиации и флоту.

Сейчас в стране ширится и набирает силы очередная III Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта. В разгаре самый важный ее этап — массовые соревнования на заводах и фабриках, в колхозах и совхозах, учебных заведениях и учреждениях. Постепенно расширяясь, спартакиада охватывает каждый город и район.

Спартакиада — не только смотр спортивных достижений, но и экзамен, проверка всей деятельности организаций Общественного Олимпийского движения. Сделано ли все для того, чтобы технические виды спорта стали по-настоящему массовыми? Вот самый важный вопрос, на который ответит спартакиада.

Первое спартакиадное полугодие ознаменовалось крупными успехами. Чтобы оценить достигнутое, лучше всего обратиться к сравнению. Вспомним: в соревнованиях II Всесоюзной спартакиады 1961 года участвовало 16 миллионов спортсменов. В то время эта цифра считалась большим достижением. Теперь же только за 6 месяцев первого года спартакиады на старты вышло 9 миллионов человек. А ведь спортивная волна не спадает. Соревнования продолжаются, и масштаб их растет.

Не менее разительны и качественные сдвиги. В прошлой спартакиаде подавляющее большинство участников составляли спортсмены-стрелки. Сейчас же не найдешь такой республики, края, области, города или района, где бы в соревнованиях не выступали автомобилисты и мотоциклисты. Переводные организации основное внимание акцентируют на соревнованиях, связанных со знанием мотора и радиодела. Заслуживает похвалы инициатива республиканского комитета ДОСААФ Армении, который решил охватить такими соревнованиями не менее 20 процентов участников спартакиады.

В Белоруссии за шесть месяцев число участников автомобильных соревнований было вдвое больше, чем за весь прошлый год, а в Литве оно возросло почти в четыре раза.

Во многих областях и республиках более чем в три раза увеличилось также число участников мотоциклетных соревнований.

Одна из важных особенностей автомобильных и мотоциклетных соревнований этого года заключается в том, что они тесно связаны с нуждами производства. Наряду с традиционными скоростными гонками и ралли в ходе спартакиады широкий размах получили соревнования по фигурному вождению машин и на экономию топлива. Только на Украине в подобных соревнованиях за полгода выступило свыше 82 тысяч человек, из них более 17 тысяч выполнили разрядные нормы.

Такие соревнования не только способствуют росту спортивных результатов водителей, но и поднимают их профессиональное мастерство и безусловно вносят значительный вклад в борьбу за экономию топлива, за сбережение машин и их умелую эксплуатацию. Именно поэтому на соревнованиях III спартакиады так широко представлены коллективы автобаз, таксомоторных парков и других автохозяйств. В ряде областей Украины проведено автомобильное двоеборье с участием водителей автобусных парков. В Харькове на старт соревнований на экономию топлива вышло большинство шоферов крупнейшей автобазы Московского района. Десятки из них стали спортсменами-разрядниками и активными членами автомотоклубов. В массовых соревнованиях по фигурному вождению, состоявшихся в городе Грозном, приняла участие большая часть водителей автотранспортного объединения «Чечингстройтранс» и других автохозяйств.

В Армении наряду с городскими и районными проводятся ведомственные спартакиады: автохозяйств Министерства автомобильного транспорта, крупных предприятий совнархоза, вузов, профтехучилищ.

Хорошую инициативу проявили члены федерации автоспорта и руководители ГАИ Молдавской ССР. Они дополнили автомобильное двоеборье третьим элементом — соревнованием по правилам движения. Теперь по всей Молдавии проходят массовые республиканские состязания водителей, работающих в автохозяйствах, совхозах и колхозах.

Отрадная особенность III спартакиады заключается в том, что автоспорт завоевал себе место под солнцем не только в городе, но и в сельской местности. Клубы и их филиалы на селе, нештатные клубы при рай(гор)комитетах и в первичных организациях ДОСААФ сумели привить сельской молодежи интерес к соревнованиям по фигурному вождению машин и на экономию топлива. В некоторых колхозах, совхозах и районных центрах проводятся также скоростные гонки (на ипподроме и др.). Весьма показательно, что среди 19 584 участников автомобильных и мотоциклетных соревнований в Татарской АССР и Ставропольском крае большую часть (11 248) составляют водители, работающие в сельской местности.

И еще один примечательный факт. Комитеты ДОСААФ шире стали привлекать к участию в соревнованиях спартакиады владельцев собственных машин. А опыт последних лет учит: там, где федерации и клубы сумели создать боевой общественный актив, там успешно проходят состязания и на личных машинах. В совхозе «Алгайский» Новоузенского

района Саратовской области в массовых соревнованиях по фигурному вождению принимает участие почти вся молодежь. Более 50 рабочих и служащих, имеющих свои мотоциклы, состоит в секции при комитете ДОСААФ и постоянно занимается спортом.

На прошлых спартакиадах многие областные организации ограничивались в основном подготовкой сборных команд. Теперь же главное внимание обращено на массовые соревнования молодежи в низовых коллективах, на широкое развитие самостоятельности и общественных начал в спортивной работе. В то же время оргкомитеты республиканских, краевых и областных спартакиад проявляют заботу о будущем, финансовом годе спартакиады.

К участию в зональных и финальных соревнованиях, как известно, будут допущены только перворазрядники. Поэтому, всемерно расширяя масштабы массовых соревнований, уже сейчас необходимо готовить спортсменов высокой квалификации, способных в финале защищать спортивную честь области, края, республики. Исходя из этих требований, Владимирский областной комитет ДОСААФ организовал матчевые встречи по мотокроссу с участием лучших гонщиков из Ивановской, Ярославской, Калининской, Костромской и Рязанской областей. Армянский республиканский комитет выступил инициатором проведения авторалли «Кавказ», в котором приняли участие автомобилисты Грузии, Азербайджана и республик Северного Кавказа.

Межобластные и межреспубликанские соревнования — это хорошая школа. Кандидаты в сборные команды оттачивают здесь спортивное мастерство, приобретают необходимую уверенность, морально-волевую закалку.

За первое полугодие многие комитеты ДОСААФ с помощью профсоюзных и хозяйственных организаций при широком участии общественного актива значительно укрепили свою спортивно-техническую базу. В Белоруссии был объявлен специальный смотр-конкурс, в котором приняли участие многие первичные организации и клубы. Спортсмены тракторного завода и лаборатории Министерства автомобильного транспорта республики построили своими силами 10 картов и гоночный автомобиль. Морской клуб открыл на Минском море филиал и приобрел для него 10 скутеров, мотолодку, подвесные моторы. Приведена в готовность вся спортивно-техническая база Узбекистана. В Ташкенте сооружен кортодром, в Алма-Ате — гаражная дорожка; завершено строительство большой спортивной базы на Ташкентском море. Таких примеров можно привести много и по другим республикам и областям.

Но далеко не все комитеты и клубы заботятся о создании полноценной базы для развития спорта, забывая, что это одно из важнейших условий достижения массовости и высоких спортивных показателей.

Еще недавно поступало много жалоб на то, что трудно приобрести спортивные мотоциклы. Теперь картина изменилась. Наша отечественная мотопромышленность, успешно выполняя задания семилетки, с каждым годом все полнее удовлетворяет и запросы в спортивной технике. Центральная торгово-снабженческая база ЦК ДОСААФ имеет сейчас возможность обеспечить автотоклубы и секции спортивными мотоциклами К-250 и ИЖ-60. Однако заявок на покупку таких машин поступает очень мало. Более того, Алма-Атинская, Хмельницкая и Мордовская организации отказались от сделанных в начале года заявок даже на запасные части к мотоциклам. Дагестанский и Гомельский комитеты решили не выкупать спортивные мотоциклы, Черкасский обком ДОСААФ ликвидировал свою заявку на скутера, а Азербайджанский республиканский комитет — на три мотоцикла К-58 и на 68 комплектов мотоциклетных шин. Стоит ли говорить, что подобные действия ведут к свертыванию спортивной работы. Надо полагать, что общественность этих республик и областей поправит своих руководителей.

На большом спартакиадном пути встречается и много других недостатков. Деятельность ряда комитетов и клубов не отвечает возросшим требованиям, не отличается должной боевостью, творческим поиском. В погоне за числом участников нередко упускается главное — хорошая подготовка к каждому соревнованию. Довольно часто соревнования проходят на низком спортивно-техническом уровне и не являются школой спортивного мастерства. В Воронежской области, Чувашии, Северной Осетии, в ряде других республик и областей комитеты не утруждают себя организацией таких привлекающих соревнований, как ипподромные и линейные гонки, кроссы, ралли. Здесь ограничиваются лишь фигурным вождением и состязаниями на экономии топлива. Такая практика сужает возможности подготовки спортсменов высокой квалификации.

О какой борьбе за высокое мастерство может идти речь, если в Горьковской области и Ставропольском крае за 6 месяцев не подготовлено ни одного мастера спорта, ни одного перворазрядника по автомобильному спорту, а в Татарской АССР — и по мотоциклетному спорту. В Ростовской области и в Эстонии за полгода не вырастили ни одного спортсмена первого разряда по водно-моторному спорту, а уж там-то для этого есть все условия.

Каждый старт для участников спартакиады — и дебютантов и зрелых мастеров — большое волнующее событие. Поэтому и подход к организации этих соревнований должен быть особенно продуманным. От организаторов зависит, чтобы на стартах было празднично, чтобы смысл спартакиады стал понятен и близок спортсменам и зрителям. Между тем многие соревнования проходят еще скучно и серо, без рекламы, а значит — и без зрителей. Слабая пропаганда спартакиады, отсутствие повседневной заботы о вовлечении в соревнования всех первичных коллективов, низкий спортивно-технический уровень многих спортивных встреч — таковы сегодня основные недостатки в работе ряда комитетов.

Мы вправе ожидать большего и от комсомольских и профсоюзных организаций. Они должны активнее вовлекать молодежь в занятия техническими видами спорта.

В июле этого года президиум ЦК ДОСААФ утвердил положение о спортивных нормах и требованиях оборонно-технического минимума, который вводится с 1 января 1965 года. Одним из требований его является знание мотора. Было бы правильно уже сейчас, в ходе спартакиады, организовать массовую сдачу норм оборонно-технического минимума.

В спартакиаде участвует в основном молодежь, в том числе и те, кому в недалеком будущем предстоит выполнить священный долг гражданина СССР — встать в ряды Советской Армии. Почетная обязанность комитетов и клубов ДОСААФ — вовлечь каждого юношу допризывного возраста в соревнования спартакиады, добиться того, чтобы в Вооруженные Силы он пришел спортсменом-разрядником или обладателем значка оборонно-технического минимума.

III Всесоюзная спартакиада набирает темпы. Десятки тысяч спортсменов вышли на старты первого этапа районных и городских спартакиад. Многие уже завоевали почетную награду — их грудь украшает медаль чемпиона района в спартакиаде 1964 года. Скоро наступит самый ответственный и решающий этап спартакиады. С нового года начнутся финальные соревнования в районах и городах. Вслед за ними будут даны старты финалов в областях, краях и республиках, а в августе откроются всесоюзные финальные соревнования спартакиады. Путь к пьедесталу почта и медалям нелегок. Он лежит через упорные тренировки, соревнования и большую организаторскую работу.

III Всесоюзная спартакиада — важное событие в жизни организаций ДОСААФ. Успешное решение ее задач поможет нашему массовому патристическому Обществу внести свой вклад в дело укрепления экономического и оборонного могущества великой Советской Родины.

СПАРТАКИАДА В ЦИФРАХ

Итоги за 6 месяцев

238 тысяч водителей приняли участие в 11 274 соревнованиях по автомобильному спорту.
227 тысяч человек вышли на торников.

старты мотоциклетных состязаний.
19 тысяч спортсменов участвовали в состязаниях водномоторников.

85 500 участников спартакиады по этим видам спорта выполнили разрядные нормы.
47 спортсменов завоевали звание мастера спорта.

Первые 100



Изображение этого значка вы уже видели. В майском номере журнала сообщалось о том, что Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР и ЦК профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог учредили нагрудный значок «За работу без аварий» — поощрение для лучших водителей автомобильного транспорта.

Всегда особенно почетно быть первым. В большой семье автотранспортников таких первых 100 — «лучших шоферов, длительное время работающих без дорожно-транспортных происшествий, нарушений трудовой дисциплины и правил движения», награжденных значком I степени, совместным постановлением коллегии Министерства и ЦК профсоюза.

О каждом из них можно было бы многое рассказать. Полмиллиона километров безаварийного пробега, или двенадцать витков вокруг земного шара, если пользоваться наиболее распространенным сейчас сравнением, — не шутное дело. У каждого за плечами большой путь труда, познания, накопления опыта, каждый мог бы привести случаи из своей шоферской жизни, потребовавшие самообладания и мужества.

Но предоставим лучше слово цифрам и фактам.

2 миллиона километров без происшествий наездил Александр Алексеевич Анардович. В 1934 году пришел он на автомобильный транспорт. С 1939 года бессменно работает в Горьковской АТК № 45. До 300 дней в году его автомобиль выходит на линию. Цифра, которой могут позавидовать многие, — это лучший аттестат технической грамотности, любви к машине, умелого вожделения.

Давно мог бы выйти на пенсию Иван Леонидович Лебедев — старейший среди награжденных. Ему 67 лет. Но рано еще бросать руль, считает он. Как-никак, а тридцатилетним опытом похвастается не всякий. И надо этот опыт передавать молодежи. Не случайно на автобусе всеми уважаемого водителя — значок общественного автоинспектора.

Девятнадцатилетним юношей сел за руль Иван Васильевич Щегольков. Это было в 1930 году. Вместе с миллионами молодых людей трудился он, выполняя намеченный партией первый пятилетний план. Сейчас новой вехой отмечен его жизненный путь — он член бригады коммунистического труда. В том же году, что и Щегольков, связали свою судьбу



Группа лучших водителей, награжденных почетными грамотами Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог и ЦК профсоюза и значком «За работу без аварий» I степени (слева направо): в первом ряду — Н. И. Атрепкин (Дмитровская АТК № 1130 Мосавтоуправления), В. И. Великов (Егорьевское автохозяйство Мосавтоуправления), В. В. Суханов (АТК № 1158 Горьковского автоуправления), М. Д. Кутепов (автохозяйство № 3 Тульского автоуправления); во втором ряду — В. И. Ключковский (Горьковская АТК № 45), А. А. Дранкин (Боровская АТК № 77 Калужского автоуправления), Г. Ф. Варсуков (Каширское автохозяйство Мосавтоуправления), Н. И. Степанов (АТК № 1 Горьковского автоуправления), Ф. Л. Муранов (Ярославское автобусное хозяйство).

с автомобилем Кондратий Самсонович Недошевский, его товарищ по Егорьевскому автохозяйству Мосавтоуправления, Федор Алексеевич Пономарев, работающий сейчас в Грозненской АТК № 3, Афанасий Архипович Дранкин из Боровской АТК № 77 Калужского автоуправления.

В одном ряду стоят целые поколения шоферов. Мы рассказали здесь о представителях «отцов». У них достойные «сыновья».

По дорогам Кемеровской области водит автобус шофер 1-го класса Вячеслав Портнягин. В том году, когда его старшие товарищи осваивали только что сошедшие с конвейера Горьковского гиганта первые полторки ГАЗ, он еще только произнес первое слово. В 1956 году Вячеслав вступил в славную семью шоферов. С тех пор он и работает в Анжерской АТК. 500 тысяч безаварийных километров на его счету — это по 200 с лишним за смену, если считать на круг.

Мы коротко познакомили вас с несколькими из ста водителей, удостоенных высокой награды. Биографии их типичны для шоферской гвардии.

Наш корреспондент побывал в Волоколамском автохозяйстве Мосавтоуправления в тот день, когда на торжественном собрании шоферам вручали награды. На фото вы видите Прокофия Александровича Васина. Его поздравляет заместитель начальника Мосавтоуправления В. И. Павлов, приехавший в автохозяйство вручать значки и грамоты. Несколько минут спустя его поздравляли и товарищи. Коротко ответил ветеран. Он обещал оправдать оказанную ему честь, заверил, что будет трудиться еще лучше.

Немало машин повидал на своем шоферском веку Прокофий Александрович, и отечественных, и зарубежных. Вспоминает он пятитонный ЯЗ-5, высокоценный, неуклюжий грузовик, из которого трудно было выжать более 40—45 км/час. Миллион с лишним километров наездил за тридцать лет. Но это не просто километры — это километры без сучка, без задоринки: ни одной аварии, ни одного случая наезда.

Могут ли все шоферы водить машины без дорожно-транспортных происшествий?

— Конечно, — ответил Прокофий Александрович. Что для этого надо? «Немного» — быть настоящим водителем. Всегда помнить, что работаешь на быстросходной машине. Внимательность — вот основа безаварийности. Работать без аварий можно, работать без аварий просто необходимо. Ведь аварии — это и ущерб народному хозяйству, и травматизм, а бывает — и гибель людей.

Корреспонденту удалось провести рабочий день с передовым водителем. И стал понятен смысл его слов. До выезда Прокофий Александрович уже успел проверить ходовую часть своего ГАЗ-51, давление в шинах, указатели поворотов, освещение. Только после этого он сел за руль. По тому, как шофер аккуратно выезжает на главную магистраль, как осторожно ведет он машину, как спокойны, уверенны его движения, как скрупулезно точно он выполняет все, что предписывают дорожные знаки и разметка дорог, — было ясно, что обещание он сдержит.

Люди, отлично знающие свое дело и любящие свою профессию, — таковы кавалеры высокой шоферской награды. На них держит равнение многотысячная армия водителей.

Заместитель начальника Мосавтоуправления В. И. Павлов вручает одному из лучших водителей Волоколамского автохозяйства Прокофию Александровичу Васину значок «За работу без аварий» I степени и почетную грамоту.

Фото Ю. Казьмина.



В братской семье

Четыре наши братские республики — Узбекская, Молдавская, Таджикская и Туркменская — празднуют в октябре 40 лет своего существования. К этому славному юбилею они пришли в полном расцвете творческих сил. Благодаря успешному осуществлению ленинской национальной политики за годы Советской власти там произошли невиданные по своему масштабу, значимости и результатам социально-экономические, общественно-политические и культурные преобразования. В дружной братской семье, при бескорыстной помощи великого русского и других советских народов Узбекистан, Молдавия, Таджикистан и Туркмения совершили гигантский скачок из отсталости к прогрессу, из вековой темноты к свету.

Вот лишь некоторые свидетельства экономического и культурного расцвета юбиларов.

Известно, что до революции Средняя Азия была отсталой

окраинной царской России. Сейчас это важнейшая хлопковая база нашей страны, основной производитель шелка, каракуля. Здесь созданы машиностроительные заводы, развита нефтяная, угольная, металлургическая, химическая промышленность, построены электростанции, новые дороги. Большое развитие получил автотранспорт.

Коренным образом преобразилось сельское хозяйство. Партия и правительство огромное внимание уделяют его механизации, развитию орошаемого земледелия, химизации. Это позволяет получать все более устойчивые урожаи зерна, хлопка и других сельскохозяйственных культур.

А как выросла культура народов! Достаточно сказать, что в 1914 году на территории Узбекистана, Туркмении и Таджикистана на 1000 жителей приходилось только 3—4 учащихся, да и то это были дети чиновников, баев, местных богатей. Теперь это республики сплошной грамотности. Только в Узбе-

ВКЛАД ПАТРИОТОВ

В. СОХАЦКИЙ,
председатель республиканского
комитета ДОСААФ Узбекской ССР

На переднем крае коммунистического строительства — освоении пустынных и залежных земель Голодной степи, постройке крупнейшего в Советском Союзе газопровода Бухара — Урал и Сурхандарьинского водохранилища, на хлопковых полях и в поисковых геологических партиях — вы встретите воспитанников оборонного Общества. Мы горды тем, что лучшие наши учебные организации стали основной базой в подготовке технических специалистов для народного хозяйства республики. В Андижанской и Ферганской областях, например, две трети шоферов — воспитанники организаций ДОСААФ. Оборонные комитеты Сырдарьинской и Сурхандарьинской областей подготовили в этом году многие сотни водителей автомобилей и трактористов.

Узбекская организация ДОСААФ поставила задачу значительно расширить обучение технических кадров — водителей автомобилей, тракторов, хлопкоуборочных машин. Возможности для этого есть. Сейчас окрепла материальная база комитетов. Только за последнее время построены трехэтажный учебный корпус в Намангане, учебные классы Андижанского и Кургантепинского автомотоклубов и их филиалов, завершается строительство двух учебных корпусов в Самарканде, в Коканде; четырехэтажный учебный корпус возводится в столице Узбекистана Ташкенте.

Во многих городах и районных центрах построены или строятся крупные гаражи на 20—40 машин, ремонтные мастерские, складские и другие помещения.

Хорошая материально-техническая база позволяет нам успешно справляться с заданиями по подготовке технических специалистов, оказывать действенную помощь народному хозяйству республики.

В Узбекистане работает сейчас 70 самостоятельных спортивно-технических клубов, которые объединяют около 6 тысяч энтузиастов спорта. Умело со-

четают подготовку технических специалистов с развитием автомобильного и мотоциклетного спорта спортивно-технические клубы Самаркандского консервного завода, Чирчикского электрохимкомбината, Ташкентского текстильного комбината, Маргеланского шелкокомбината и многие другие.

Новый размах спортивной работы вызван III Всесоюзной спартакиадой по техническим видам спорта. В районных и городских соревнованиях спартакиады в этом году уже приняло участие более четырех тысяч членов Общества. Получили путевку в жизнь и новые для нашей республики виды спорта, такие, как мотобол, гаревые гонки, картинг.

Овладевая техническими знаниями, занимаясь техническими видами спорта, молодежь Узбекистана готовится к службе в Советских Вооруженных Силах, помогает укреплять экономическое и оборонное могущество Родины.

В ТРУДЕ И СПОРТЕ

Г. СИДОРИН,
председатель республиканского
комитета ДОСААФ Молдавской ССР

С Молдавией, с Кишиневом, с бурным Днестром связаны жизненные судьбы Пушкина и Толстого, Лазо и Котовского. На заре революции в Кишиневе печаталась ленинская «Искра». Из искры возгорелось пламя социалистических побед, и сегодня Молдавия с помощью великого русского народа и всех братских народов СССР стала цветущей республикой, а Кишинев — центром ее политической, хозяйственной и культурной жизни.

Сорокалетие своей республики трудящиеся встречают перевыполнением планов промышленного и сельскохозяйственного производства. Отлично трудятся и автотранспортники. За шесть месяцев нынешнего года они перевезли на 32 процента больше грузов, чем в первой половине 1963 года.

В этих достижениях немалая заслуга организаций ДОСААФ, всего многотысячного коллектива активистов Общества, год от года улучшающих работу по военно-патриотическому воспитанию населения.

Только за шесть месяцев нынешнего года подготовлено шоферов значительно больше, чем за весь 1962 год. Кроме того, выпущено свыше 1500 трактористов, начато обучение комбайнеров, бульдозеристов, мотористов, серьезное внимание уделяется повышению квалификации водителей, значительно расширена сеть курсов и школ.

Среди лучших коллективов, маяков учебной работы, хочется отметить Кишиневский республиканский автомотоклуб, Бельцкую и Вулканештскую хозяйственные автошколы, первичную организацию ДОСААФ колхоза имени Ленина Тираспольского производственного управления, Бендерского самостоятельного спортивно-технического клуба.

О многих воспитанниках ДОСААФ идет добрая слава. Они отлично служат в рядах Советской Армии, самоотверженно трудятся в промышленности и сельском хозяйстве. Вот некоторые примеры. Бывший курсант вулканештской автошколы В. Новиков ныне назначен заместителем директора совхоза «Победа». Н. Тарадур через год после окончания курсов трактористов возглавил тракторную бригаду колхоза имени XXX-летия Октября.

Заканчивающийся год ознаменован и подъемом спортивной работы, развитием автомобильного и мотоциклетного спорта. Техническими видами спорта в Молдавии занимаются сейчас более 80 тысяч человек. Только за прошедшие полгода в республике проведено около 200 соревнований по автомобильному двоеборью и 130 — по мотоциклетному многоборью. На старты их вышли тысячи спортсменов-досаафовцев.

Так в труде и спорте закаляется молодежь Молдавии.

ВОЛНУЮЩЕЕ СОБЫТИЕ

А. РЕМЕЗОВ,
заместитель председателя
республиканского комитета ДОСААФ
Таджикской ССР

Волнующие, радостные дни переживают трудящиеся-таджики, отмечая 40-летие республики. Подводят итоги своего труда и комитеты ДОСААФ. Ими также сделано немало.

советских народов

кистане насчитывается свыше 100 средних специальных учебных заведений, 37 высших, в том числе Среднеазиатский и Узбекский университеты, создана Академия наук.

Трудящиеся овладевают техническими знаниями. Среди узбекской, молдавской, таджикской и туркменской молодежи вы встретите людей самых различных технических специальностей, в том числе шоферов, трактористов, водителей хлопкоуборочных и других агрегатов, и не только мужчин, но и женщин. Всей стране и за ее пределами известны имена таких прославленных механизаторов, как Турсуной Ахунова, Любовь Ли, Саодат Гульхамедова, Майя Нам, Этибархон Набиева и многие, многие другие.

С ростом экономики повышается благосостояние трудящихся, созданы реальные условия для повышения заработной платы многим тысячам учителей, воспитателей дошкольных детских учреждений, работникам здравоохранения, жилищно-

коммунального хозяйства, торговли и общественного питания, для введения пенсионного обеспечения колхозников.

За все это трудящиеся горячо благодарят Коммунистическую партию и Советское правительство.

Как и весь наш народ, труженики промышленности и сельского хозяйства Узбекистана, Молдавии, Таджикистана и Туркмении на заботу партии отвечают новыми производственными достижениями. Повсюду развивается движение за коммунистический труд, которое превращается в подлинную школу трудового и духовного воспитания, формирования нового человека.

На этих страницах председатели республиканских комитетов ДОСААФ рассказывают о том, какой вклад в дело экономического и культурно-технического развития республик вносят члены патристического Общества.

В ДОСААФ республики ежегодно готовятся для народного хозяйства тысячи водителей автомобилей, мотоциклистов, комбайнеров, трактористов, мотористов, бульдозеристов, водителей хлопкоуборочных машин. Число технических специалистов по сравнению с 1958 годом возросло почти втрое.

О том, какой удельный вес занимают водители автомобилей, подготовленные в ДОСААФ, можно судить на примере колхоза имени Карла Маркса Курган-Тюбинского района. Здесь 50 шоферов. Около 40 из них — выпускники школ и курсов Общества. И таких организаций немало. Таджики, видевшие когда-то лишь верблюдов да ишаков, прочно оседлали технику.

Естественно, что все более широкое развитие в республике получают технические виды спорта. Автомобильным спортом организации ДОСААФ Таджикистана начали заниматься всего лишь несколько лет назад, но успехи уже заметны.

В настоящее время по программе III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта проходят массовые соревнования в первичных, районных и городских организациях Общества.

Готовясь к 40-летию республики, мы провели авторалли, республиканские соревнования по автомобильному двоеборью, парашютные соревнования; намечен республиканский мотокросс, на который приглашены лучшие спортсмены республик Средней Азии.

Большая работа ведется по расширению и укреплению учебно-материальной базы организаций ДОСААФ. С помощью общественности оборудованы учебные классы. На многие тысячи рублей приобретено спортивное имущество — автомобили, мотоциклы, шлюпки и т. д.

Вплотную наши комитеты приступили

Труженики сельского хозяйства Туркмении собрали в этом году хороший урожай зерна, хлопка и других культур. Славно потрудились на уборке и вывозке урожая водители автомобилей.

На снимке: автоколонна с первым зерном нового урожая из колхоза «Ашхабад» Ашхабадского производственного управления направляется на хлебоприемный пункт.

Фото Н. Уманского (ТАСС).

к капитальному строительству. Так, весной этого года сдано в эксплуатацию трехэтажное здание учебного комбината в г. Ленинабаде. Это позволило свободно разместить клубы ДОСААФ. Завершается сооружение крупного спортивного стрельбища в Душанбе.

В республике работают 10 самодеятельных спортивно-технических клубов. До конца года намечено создать еще столько же. Большинство наших первичных организаций проводит немалую работу по военно-патристическому воспитанию трудящихся, готовит для народного хозяйства технические кадры. Тысячи воспитанников ДОСААФ успешно трудятся в автохозяйствах, колхозах и совхозах республики, внося достойный вклад в дальнейшее укрепление экономики Таджикистана.

ОВЛАДЕВАЯ ТЕХНИКОЙ

Х. КАДЫРОВ,
председатель республиканского
комитета ДОСААФ Туркменской ССР

К знаменательной дате — 40-летию образования Туркменской ССР — в Ашхабаде откроется республиканская Выставка достижений народного хозяйства. Примечательно, что стенды одного из ее павильонов будут посвящены делам и планам молодых патристов Туркмении, членов Добровольного общества содействия армии, авиации и

флоту. В этом факте мы видим признание важности и значительности той большой работы, которую ведет ДОСААФ по распространению технических знаний, по подготовке кадров массовых технических профессий для народного хозяйства республики.

Окрепшая материальная база позволяет организациям Общества готовить ежегодно тысячи шоферов, трактористов, бульдозеристов, комбайнеров.

Среди гвардейцев хлопковых полей немало наших воспитанников. Добрая слава идет о трудовых делах Амана Чарыева и Дурды Ханкулиева из совхоза «Байрам-Али», Джумангельды Таганова из совхоза «40 лет ВЛКСМ», Бекмурада Мамедова из колхоза имени Карла Маркса, Соны Кирмановой из колхоза «Коммунизм» и других.

Основной базой, где молодежь овладевает техникой и занимается спортом, являются самодеятельные спортивно-технические клубы. Всего их в республике более двадцати.

С начала года у нас проведено свыше 300 автомобильных и мотоциклетных соревнований по программе III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

Все это является ярким свидетельством стремления коллективов оборонного Общества и дальше расширять, совершенствовать свою деятельность по военно-патристическому воспитанию молодежи и всего населения, подготовке юношей и девушек к созидательному труду.



О твоей
профессии,
шофер

СТЕПНЫЕ КАПИТАНЫ

Солнце встает из моря. Оно отсюда в 30 километрах. Но трудовой день в колхозе начинается еще до восхода, и когда жаркие солнечные лучи прольются на просторный двор гаража, он уже пуст — машины ушли в степь. Десятки самых различных дорог расчертили ее, словно параллели и меридианы географическую карту. День и ночь пылят по ним автомобили. Везут они зерно и строительные материалы, корма, песок, лес и другие грузы.

Нелегка и ответственна работа сельских шоферов, их труд играет значительную роль в борьбе за преумножение колхозного богатства. Мало вырастить хороший урожай, не менее важно — вовремя и без потерь перевезти его, обеспечить колхозы и совхозы всем необходимым для расширения производства, доставить на село сухопутными безрельсовыми путями тысячи тонн промышленных и бытовых товаров. Многие, очень многое зависит от четкой, слаженной работы сельского автотранспорта.

А степь необъятна, как море. Как море в штиль, колышутся на ветру поля пшеницы и ячменя, волнами-рядами набегают на дороги виноградники. Как море, бороздят этот бескрайний простор машины — сухопутные корабли. Штурвалы их в руках опытных и умелых «капитанов». Степные капитаны! Да, так можно, пожалуй, назвать водителей, которые трудятся за рулем здесь, в причерноморских крымских степях.

Наш рассказ о тех, чьи «корабли» приписаны к колхозу «Борьба за мир» Белогорского производственного управления.

...Лес нужен, что называется, до завтра: колхоз начинает строительство Дома культуры. Мы едем за ним в Феодосию. Печет нещадно, высунешься из кабины — и то не легче: воздух прогрет и зноен. Лишь когда выбираемся на асфальт и прибавляем скорость, в лицо ударяет упругий и прохладный ветер с моря.

Наш «капитан» молод. Шоферу Михаилу Кравцову всего 23 года. Но он уже водитель второго класса с нелегким армейским стажем за плечами. А много ли легче его теперешняя работа? Пожалуй, нет. Страдая пора — как большое наступление: машины могут потребоваться на самых различных участках «фронта», для самых различных заданий, и как ни планируй эти «направления ударов», погода вносит свои коррективы, заставляя быть гото-

вым к дальней дороге и днем и ночью, устанавливает свои рабочие смены — и часто от зари до зари.

Правда, мы попали в колхоз, когда уборка еще не началась, но дыхание жатвы уже ощущалось. А автотранспортниками особенно. Надо было спешно заканчивать все основные перевозки грузов, обеспечить и завтрашний день, потому что во время сбора урожая с поля нельзя будет снять ни одной машины. Небольшой коллектив водителей (в колхозе два десятка автомобилей) уже сейчас работал с полной нагрузкой.

Вот и Михаил Кравцов накануне привел свой «газик» в гараж поздно ночью: сенокос не дает ждать, а сегодня с рассвета — вновь в рейсе. Но, видно, молодости такое по плечу.

— Это что! — смеется Михаил. — Уборка придет — поспать некогда будет. Работа? Конечно, нравится. Вроде одно и то же, а каждый день что-то другое: новые задания, новые дороги, встречи.

Он убавляет газ: мы въезжаем в город. Вот и товарная, штабель строительного леса. В ожидании, пока отойдет пришедший перед нами ЗИЛ Федора Саенко, я узнаю, что Кравцов уже успел поработать в гараже не только шофером, но и диспетчером, что недавно сельские коммунисты приняли его в партию и что есть у него заветная мечта — попробовать свои силы на одной из разворачивающихся строек коммунизма.

Наконец и наша очередь. Маневрировать с прицепом на маленькой площадке не так просто, но Михаил чувствует себя уверенно. Готово, можно начинать. Наблюдая за погрузкой, я понимаю, почему накануне, когда в гараже обсуждался вопрос, кого направить на вывозку леса, в пару с опытным Саенко был поставлен молодой водитель Кравцов. Присущее ему высокое чувство ответственности — вот что, пожалуй, предопределило выбор. И сейчас Михаил не ожидал сложа руки конца погрузки, он принимал в ней самое деятельное участие. Помогал товарищам управляться с огромными бревнами, следил за правильной укладкой их и распределением веса на машине, сам проверял крепление груза. Работа была закончена раньше срока.

Однако на обратном пути этот выигрывший времени, выражаясь языком шахматистов, пришлось вернуть: лопнула шина прицепа, и когда до места-то оставалось всего два километра. Как ни топились, а время потеряли. Что и го-

По бескрайним полям шоферы колхоза «Борьба за мир» везут строительные материалы для нового клуба.

ворить, неприятное происшествие, но Михаил и тут улыбается: наверстаем!

Снова в пути. Видно, под впечатлением случившегося разговор заходит о всяких дорожных ЧП, о техническом состоянии машины, правилах эксплуатации.

— Видели в соцбюлетенях гаража такой пункт — работать без аварий и нарушений правил движения? Наши шоферы выполняют его полностью, ни того ни другого за ними не водится. Причины? Хорошая квалификация водителей (из 22 шоферов у нас 18 имеют второй класс) и постоянная исправность автомобилей. Каждый знает: в горячую пору некогда будет заниматься ремонтом, а встанешь — подведешь всех. Парк небольшой, каждая машина на счету. Так что «готовь телегу зимой», и чтоб до следующей — без всяких ЧП.

Надо сказать, с этой работой колхозные шоферы справляются с честью. В нынешнем году по результатам технического осмотра они заняли первое место в районе. В отличной технической готовности парка как раз и есть, пожалуй, главная причина больших трудовых успехов шоферов, высоких экономических показателей их работы.

Вот уже много лет крупное и многоотраслевое хозяйство колхоза обходится на всех работах своим автотранспортом, не привлекая силы со стороны. Не менее чем на 150 процентов ежемесячно выполняет автохозяйство план перевозок. Но не только этим гордится коллектив. Здесь добились самой низкой себестоимости тонна-километра. А это стало возможным благодаря вдумчивому планированию работы автомобилей. 57 тысяч тонн грузов взяли на перевозку в нынешнем году шоферы колхоза, и это обязательство будет выполнено: уже за первые пять месяцев перевезено около 22 тысяч тонн.

Сегодня в тяжеловесную копилку добавил «своих» несколько тонн и Михаил Кравцов. Последняя ездка. Солнце уже опускается за Агармыш. До моря всего около 30 метров. После жаркого душного дня неудержимо тянет к воде, окунуться хоть на несколько минут. Но времени не хватает, надо спешить назад. Может быть, только поздно вечером удастся смыть пот и усталость у Горячих ключей — источника, открытого недалеко от колхозной усадьбы...

— Наши молодые стали достойной сменой старых шоферов, — рассказывал нам на следующий день заведующий гаражом Дмитрий Матвеевич Корытко. — Конечно, поначалу им не хватало мастерства, умения экономно водить машины по сложным сельским дорогам, а иной раз и просто по бездорожью. Многие никак не могли уложиться в нормы расхода бензина, смазочных материалов. На этих первых шагах над новичками взяли шефство опытные водители. А сегодня они сами уже соревнуются со «старичками»: Михаил Кравцов с Алексеем Соболевым, Василий Петров с Федором Саенко, Алексей Якушев с Петром Голомагой.

Алексей Якушев старше Кравцова на три года, но водительский стаж его совсем скромный — один год. Служил в армии связистом, работал в колхозе электриком, но полюбил машину и вот овладел специальностью шофера. Под началом Якушева тоже «газик», но со специальным кузовом — самосвал. Поэтому и грузы его специфические: песок, гравий, металл, камень.

Сегодня задание трудное: в Феодосию — металлолом, обратно — песок. Трудное потому, что посылать с одной машиной грузчиков невыгодно, да и просто невозможно. Значит, придется грузить самому.

Вдали от города Алексей, осторожно выбирая дорогу, выводит машину к самой кромке воды и берется за лопату. Попробуйте под палящим солнцем перекидать две-три тонны мокрого морского песка, а после этого сумеет вывести груженую машину по зыбкой, оседающей под колесами дороге на твердый грунт, и вы почувствуете, сколько для этого требуется и силы и мастерства. Почувствуете и невольно проникнетесь уважением к многотрудной работе сельского шофера.

До того как стать шофером, Якушев один год возглавлял комсомольскую организацию колхоза. У этого невысокого веселого парня настоящий комсомольский характер. Как ни тяжела работа за рулем, как ни трудно порой выкроить свободный час, Алексей готовится к поступлению в высшее учебное заведение. Первая попытка стать студентом Одесского технологического института окончилась неудачно — срезался на физике. Сейчас надо готовиться к новым экзаменам, да и шоферскую квалификацию повышать. Иначе нельзя. В коллективе водителей учатся многие, почти треть шоферов занимается в школе рабочей молодежи.

Когда знакомишься с работой Михаила Кравцова, Алексея Якушева и их товарищей, то невольно замечаешь, что в водительском почерке их очень много

схожего. Та же неторопливость и спокойствие в управлении машиной, то же постоянное внимание к «самочувствию» автомобиля, его «жалобам» и «просьбам». Такое бывает у людей, прошедших хорошую и одинаковую школу. Так оно и есть. И они, и Виктор Агафонов, Александр Ромашенкин, Василий Петров, Василий и Николай Крячко, да и многие другие водители закончили одну и ту же «академию» — Старо-Крымский самодеятельный автомотоклуб ДОСААФ. Добрым словом вспоминают молодые люди коллектив, где прошли шоферскую выучку, приобрели необходимую колхозу специальность.

Самодеятельный автомотоклуб ДОСААФ Старого Крыма известен далеко за пределами района и даже области. Почти три четверти шоферов, работающих в колхозах и совхозах района, — его воспитанники. Только в прошлом году клуб подготовил для села около 300 водителей всех классов. И не только водителей: за год было обучено также более ста трактористов и комбайнеров. Если добавить к этому числу почти 300 мотоциклистов и свыше 500 водителей, прошедших на базе клуба техникум по правилам движения транспорта, то, думается, наши читатели получат достаточное представление о масштабах работы самодеятельного до-саафовского коллектива.

Конечно, язык цифр, которые мы привели, убедителен и красноречив. Но дело не только в том, что сельское хозяйство района ежегодно получает необходимое пополнение специалистов автотранспорта. Важно и то, что, приступая к самостоятельной работе, выпускники клуба показывают хорошее знание машины, достаточные практические навыки, серьезное отношение к труду, то есть все, что входит в понятие «высокое качество обучения». Вот это, пожалуй, самое главное. Ведь «воюют не числом, а умением». И этому умению будущих шоферов обучают в клубе отличные наставники, мастера своего дела.

Большое впечатление производит материально-техническая база самодеятельного клуба. Здесь есть все, что необходимо овладевающему профессией шофера: светлые учебные классы, слесарная и ремонтная мастерские, профилакторий и класс для практических занятий, гараж, 9 автомобилей и 3 мотоцикла, полный перечень наглядных пособий и оборудования. Впечатление усиливается, когда узнаешь, что клуб начинал с одного учебного класса и полуразвалившегося ГАЗ-АА.

Годовые планы работы клуба всегда составлялись с перспективой, с направленностью на постоянное расширение учебной базы организации. Четыре года назад, располагая лишь четырьмя автомобилями, клуб закончил строительство фундаментального гаража на семь стояночных мест (а сегодня уже и этого не хватает!), затем

появились мастерские и классы для технического обслуживания, прибавилось автомобилей и оборудования — были запланированы и построены склад запчастей и хранилище наглядных пособий. Эта работа продолжается и сегодня.

— Так, наверное, всегда будет, — говорит начальник клуба Н. И. Иванов. — Вот построили гараж, думали, на многие годы. А жизнь заставляет ежегодно что-то менять, достраивать, приобретать, искать новые возможности и средства.

Действительно, инициатива и целеустремленность активистов заслуживают самой высокой похвалы. Но ведь одной настойчивости мало. В чем же источник успехов?

— Наиболее точно, пожалуй: в разумном использовании имеющейся техники и сил, — отвечает Николай Ильич, — строгим контроле за расходованием средств. Первый шаг мы сделали с помощью районного комитета, но уже через год смогли выстроить еще один учебный класс и приобрести второй автомобиль. При дальнейшем строительстве широко использовали имеющиеся у нас машины (в часы практического вождения), прибегли к помощи самих курсантов и членов клуба. Это позволило нам провести его с наименьшей затратой денежных средств: вместо 45 тысяч рублей по сметной стоимости израсходовали лишь 32 тысячи.

Широко практикуем и перевозку в процессе обучения народнохозяйственных грузов. Полученные от этого средства помогают поддерживать автомобили в технически исправном состоянии, развивать материальную базу. В наших ближайших планах — открыть авторемонтную и вулканизационную мастерские. Мы подсчитали, что они дадут нам средства для приобретения спортивной техники и строительства мотодрома.

Этим коротким репортажем из районного автомотоклуба заканчивался наш рассказ о степных капитанах из колхоза «Борьба за мир». Однако когда материал уже был в наборе, произошли события, не сказать о которых нельзя.

В газетах было опубликовано приветствие ЦК КПСС и Совета Министров СССР сельским труженикам Крыма в связи с большой трудовой победой — успешным выполнением плана продажи зерна государству. Задолго до конца жатвы хлеборобы Крыма первыми в республике выполнили план заготовок хлеба и обязались сдать сверх плана еще шесть миллионов пудов зерна.

В этом замечательном трудовом подвиге земледельцев большая заслуга и механизаторов села — трактористов, шоферов, комбайнеров. Отлично трудятся они на колхозных и совхозных полях над выполнением намеченного партийного курса на интенсивное развитие всех отраслей сельскохозяйственного производства. Их достижения — достойный ответ на огромную заботу государства о повышении благосостояния народа, и в частности тружеников села, ярким свидетельством которой явилась четвертая сессия Верховного Совета СССР и принятые ею законы.

Г. ЗИНГЕР,
наш спец. корр.

Белогорский район
Крымской области — Старый Крым.



У шофера Михаила Кравцова завтра напряженный день. Надо еще раз проверить каждый агрегат, хорошо подготовить автомобиль к дальним рейсам.

В Б О Я Х ЗА СОВЕТСКУЮ У К Р А И Н У

К 20-й годовщине
завершения освобождения СССР
от фашистских захватчиков

14 октября 1944 года в столице Украины собрались на торжественное заседание представители партийных, советских и общественных организаций. С трибуны прозвучал голос Никиты Сергеевича Хрущева:

— К нынешнему дню вся территория Украинской Советской Социалистической Республики полностью освобождена от немецко-фашистских захватчиков.

Слова товарища Хрущева потонули в громе оваций. Трудящиеся Киева приняли письмо воинам Советской Армии, в котором благодарили их за освобождение республики.

Трудным и долгим был путь к победе. Громадные жертвы понес украинский народ в годы оккупации. В одном только Киеве фашистские захватчики истребили 200 тысяч советских людей. Но напрасно думал враг поставить на колени наш героический народ. Партизанское движение на временно оккупированной гитлеровцами территории росло с каждым днем. Это была большая помощь наступавшей Советской Армии. Во второй половине 1943 года войска 1-го, 2-го, 3-го и 4-го Украинских фронтов полностью очистили левобережную Украину, вернули Родине Киев, Черкассы, Днепропетровск и многие другие города, форсировали Днепр, захватили важные стратегические плацдармы на правом берегу. На очередь встала задача — разгромить крупнейшую группировку врага на южном фланге советско-германского фронта, полностью освободить Украину и Крым.

На огромном пространстве от Днепра до Карпат и от Польши до Черного моря развернулось крупнейшее наступление советских войск. Четыре Украинских фронта провели Житомирско-Бердичевскую, Кировоградскую, Корсунь-Шевченковскую, Ровно-Луцкую и Никопоходско-Криворожскую операции. Бои проходили в высоком темпе, с большим огневым насыщением, при участии крупных танковых соединений.

После разгрома 6-й армии Паулюса у берегов Волги гитлеровцы сформировали новую 6-ю армию и твердили, что она возьмет реванш за поражение. Но и она нашла бесславный конец — на этот раз на поле Корсуньском.

Весна 1944 года выдалась на редкость ранняя. Уже в конце января начал таять снег, пошли дожди, вздулись реки, проселочные дороги пришли в негодность. Распутица создала огромные затруднения для маневра войск, подвоза боеприпасов, топлива, продовольствия.

А между тем предстояло форсировать Южный Буг, Днепр, десятки других рек. И несмотря на распутицу, в

марте — апреле войска вновь пошли в наступление. Первым начал 1-й Украинский фронт. Он осуществлял Проскуровско-Черновицкую операцию. Почти одновременно с ним войска 2-го Украинского фронта развернули Уманско-Ботошанскую операцию и 26 марта первыми вышли на государственную границу Советского Союза. Соединения 3-го Украинского фронта развили наступление на Николаевско-Одесском направлении, и 10 апреля полковник Николай Захарович Галай водрузил Красное знамя на балконе Театра оперы и балета в городе-герое.

В результате широкого наступления соединения 1-го, 2-го и 3-го Украинских фронтов вышли на рубеж восточнее Ковель — Торчин — Коломыя — Дубоссары — Днестровский лиман, выполнили поставленную задачу и перешли к обороне. Надо было привести в порядок части, восстановить коммуникации, начать подготовку к летнему наступлению.

Героически действовали в это время военные автомобилисты. Они подвозили боеприпасы, снаряжение, продовольствие. Водить машины приходилось по неизвестным дорогам, часто ночью. Но автомобилисты не жалели сил и энергии. Мне пришлось видеть боевую работу автороты, которой командовал старший лейтенант Дегтярь. Его рота под снарядами и бомбами перевезла тысячи снарядов для гвардейских «катюш» и полностью выполнила стоявшую перед ней задачу.

С исключительным напряжением трудился военный автомобилист во время Львовско-Сандомирской операции, проводившейся в высоком темпе, с использованием большого числа танковых и механизированных частей. Бои носили ожесточенный характер. Впереди, как всегда, были коммунисты.

Замечательный пример героизма показал экипаж «тридцатьчетверки» 63-й гвардейской танковой бригады — командир танка лейтенант А. Додонов, механик-водитель Ф. Сурков, башенный стрелок А. Мордвинцев и радист А. Марченко. Им было приказано прорваться к центру Львова и водрузить флаг на городской ратуше. Прокладывая себе путь огнем и гусеницами, танкисты достигли центра города. Марченко с группой автоматчиков установил флаг над ратушей. Вражеская пуля скосила отважного танкиста. Но экипаж продолжал сражаться и за шесть дней боев на улицах города уничтожил восемь гитлеровских танков и около сотни солдат.

В ходе ожесточенных схваток погиб

лейтенант Додонов, были ранены Мордвинцев и Сурков. В ознаменование подвига героического экипажа во Львове на улице Ленина на высоком пьедестале установлена «тридцатьчетверка».

Несмотря на отчаянное сопротивление, враг потерпел поражение. 27 июля 1944 года Москва салютовала дважды — в честь освобождения Львова и Станислава.

В это же время войска 4-го Украинского фронта овладели городами Стрый, Самбор, Дрогобыч, Борислав. На очереди были Карпаты. И здесь внес свой вклад в победу автомобильный транспорт. В предгорьях Карпат, и особенно в самих горах, при незначительном количестве коммуникаций автотранспорт порой играл решающую роль. Специально созданные подразделения легких вездеходов курсировали вдоль огромного фронта, оперативно перебрасывая бойцов, технику и боеприпасы на угрожаемые направления, в районы готовящегося удара.

В результате успешного завершения Львовско-Сандомирской операции 1-м Украинским фронтом и наступления войск 4-го Украинского фронта в предгорьях Карпат было завершено освобождение Украинской ССР.

В победоносных сражениях за освобождение Украины сказались результаты политико-воспитательной работы, которую в ходе боев вели политорганы, партийные и комсомольские организации. Большую роль в этом сыграл член Политбюро ЦК ВКП(б) Никита Сергеевич Хрущев. Будучи членом Военного Совета 1-го Украинского фронта, он непосредственно руководил разработкой боевых операций.

20 лет прошло с тех пор, как по украинским дорогам и проселкам прогромыхали военные машины. Давно отслужили свою службу временные переправы, шаткие понтоны, наведенные под огнем. Новые мосты навечно соединили некогда разлученные войной берега. Сравнялись с землей воронки и траншеи. Встали из руин села и города. Много труда приложил украинский народ, чтобы залечить раны войны. В этом ему помог русский народ, народы всех республик нашей великой страны. И вот видны плоды неутомимого созидания — еще краше стала Украина. Вместе со всеми советскими людьми ее народ вдохновенно строит коммунизм, уверенно идет по пути, начертанному партией Ленина.

А. БОЖЕНКО,
полковник в отставке.

СПАРТАКИАДА НА МАРШЕ



РАПОРТУЮТ СПОРТСМЕНЫ ЛИТВЫ

С каждым днем напряженнее и интереснее становится борьба на спортивных трассах. Первые итоги спартакиады свидетельствуют о том, что девиз ее — массовость и мастерство — осуществляется успешно. Вот, например, некоторые цифры, характеризующие ход соревнований в Литве. За шесть месяцев по автомобильному, мотоциклетному и водно-моторному спорту в городах и селах республики проведено свыше 660 состязаний. В них приняло участие более 10 тысяч спортсменов, причем 2050 (20 процентов от общего числа стартовавших) стали разрядниками.

Успех спартакиады в республике решается сейчас размахом спортивной работы в каждом низовом коллективе — на заводах, фабриках, в колхозах, учебных заведениях, автохозяйствах.

Много массовых стартов было дано в Каунасе. Большую помощь городскому комитету ДОСААФ оказывает здесь местный автомотоклуб. С начала года в клубе подготовлена группа судей-общественников по автоспорту.

В состязаниях на личное первенство Каунаса по фигурному вождению легковых автомобилей участвовало больше 30 спортсменов, представлявших радиозавод, таксомоторный парк, политехнический институт, управление шоссейных дорог, отделение связи и другие первичные организации ДОСААФ. Автомотоклуб оказал методическую помощь в оборудовании площадки для соревнований, обеспечил судейство. 14 водителей выполнили разрядные нормы.

Массовыми были соревнования по

фигурному вождению на грузовых машинах, в которых испытало свое мастерство 115 шоферов. Большинство из них выполнило разрядные нормы.

Нужно сказать, что автомобильный спорт очень популярен в республике. 24 человека носят звание мастера спорта.

Богат состязаниями спартакиадный год и для мотоциклистов. В живописных окрестностях Утенского района на берегу реки Виждона состоялся кросс сельских мотоспортсменов. 111 человек выступили в этих состязаниях. Звание чемпиона района завоевал председатель райкома ДОСААФ А. Сунклодас. За ним финишировал механик колхоза «Ужпай» А. Вилутис, третьим был кинемеханик В. Барзда. С начала года в различных соревнованиях в Утенском районе участвовало более 700 мотоциклистов.

Лето — желанная пора для водномоторников. 25 скутеристов Каунаса — от бумажной фабрики, мясокомбината, завода железобетонных опор, института водного хозяйства, комбината «Дайле» и радиозавода — вышли на голубые трассы Каунасского моря. Это были соревнования первого этапа на личное командное первенство, которые явились хорошей подготовкой к финалу районной и городской спартакиады.

Говоря об успехах каунасских спортсменов, нельзя не отметить ту помощь, которую оказывают комитетам ДОСААФ профсоюзные организации, в частности в укреплении спортивно-технической базы. Например, спортсмены Стройуправления № 1 получили от профсоюзного комитета средства для приобретения двух мотоциклов, скутеристы бумажной фабрики приобрели два подвесных мотора. И это не единичные примеры.

Впереди — новые старты III Всесоюзной спартакиады.

Л. РУСИН.

г. Каунас.

ОТОВСЮДУ ОТОВСЮДУ

СЕМИПАЛАТИНСК. Одиннадцать команд приняло участие в личном-командных соревнованиях по фигурному вождению мотоцикла, организованных городским автомотоклубом по программе спартакиады. Одним из сильнейших показал себя коллектив автомеханического техникума.

Много зрителей привлекли и соревнования по автомобильному двоеборью, которые входят в зачет спартакиады. Первенство выиграли автомеханисты учебного комбината Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог. 25 водителей из различных организаций впервые выполнили норму третьего спортивного разряда.

БРЕСТ. Шестьдесят лучших водителей из четырнадцати первичных организаций ДОСААФ Каменецкого района приняли участие в состоявшихся недавно соревнованиях по фигурному вождению автомобиля. 23 человека выполнили норму третьего разряда по автоспорту.

МАЙКОП. На Ханском шоссе прошли соревнования на личное первенство по линейным шоссейным гонкам среди спортсменов первичных организаций ДОСААФ. Первое место в классе автомобилей «Волга» завоевала учительница вечерней школы № 1 З. Кащенко, в классе машин ГАЗ-51 лучшее время у водителей И. Добрянского и Д. Пахомова.

ПЯТИГОРСК. Более четырехсот шоферов и мотоциклистов города участвовало в соревнованиях по программе спартакиады. 227 водителей автомобилей и 18 мотоциклистов выполнили нормы третьего разряда. В их числе много молодежи. Особенно радуют успехи спортсменов пассажирского автохозяйства.

ЕРЕВАН. Городской автомотоклуб провел в зачет спартакиады массовый мотоциклетный кросс, в котором приняли участие восемь команд из различных городов и районов республики. Упорная борьба в гонке по пересеченной местности закончилась уверенной победой спортсменов Ереванского городского автомотоклуба.

В общественном совете журнала „За рулем“

Третья Всесоюзная спартакиада и автомобильный спорт — вот тема разговора, состоявшегося на общественном совете спортивного отдела редакции «За рулем». С первыми статьями в нынешнем году на страницах журнала появилась новая рубрика «Спартакиада на марше». Как сделать этот раздел еще более интересным и нужным? Какие наиболее важные и назревшие проблемы нашего автомобильного спорта ждут первоочередного разрешения?

— Нужно шире освещать именно те разновидности соревнований, — сказал член президиума Федерации автомобильного спорта СССР судья всесоюзной категории Г. Соловьев, — которые входят в программу спартакиады, в первую очередь ралли и шоссейно-кольцевые гонки. Полезным был начатый еще в прошлом году на страницах журнала разговор о путях развития ралли. Сейчас, когда утверждены «Общие условия проведения и судейства автомобильных ралли в СССР», следовало бы на страницах журнала рассказать об опыте проведения ралли по новым условиям. Большую пользу может принести освещение международных состязаний, особенно тех из них, в которых участвуют советские автомобилисты.

С целью широкого вовлечения молодежи в спорт судья всесоюзной категории В. Березкин рекомендовал чаще публиковать материалы о самых массовых, доступных видах состязаний — спортивном двоеборье на грузовых и легковых автомобилях.

Большой интерес вызвало выступление кандидата технических наук мастера спорта А. Дмитриевского.

— Нужно проводить ралли для новичков, — сказал он. — Разумеется, это будут состязания по облегченной программе, на небольшой дистанции, без сложных промеров. Такие соревнования можно организовать даже в низовых коллективах, они станут школой подготовки резерва для нашего большого спорта.

В некоторых союзных республиках, подчеркнул тов. Дмитриевский, даже сейчас, в разгар спартакиады, автомобильный спорт не сделал заметных сдвигов. Одним методическим событием тут делу не помочь, нужны боевые критические выступления журнала.

Слово берет член президиума Федерации автоспорта СССР мастер спорта Р. Чертов.

— Есть организации, и их немало, — говорит он, — которые могли бы поделиться опытом своей работы, рассказать, как они добиваются успехов в спорте. Такого рода статьи были бы очень полезны, помогли отстающим коллективам в организации соревнований. Есть еще ряд тем, — продолжает т. Чертов, — которые могут заинтересовать читателей «За рулем». Это статьи об автомобилях наших зарубежных соперников, об их подготовке и оснащении, о трассах международных состязаний.

Вопросам дальнейшего развития автомобилей формулы «карт» было посвящено выступление Л. Зеллинсона, председа-

теля комиссии картинга Федерации автомобильного спорта СССР. Для успешного преодоления рубежей, намеченных спартакиадой, необходимо, чтобы микроавтомобили получили признание во всех клубах и низовых коллективах. Нужны методические статьи, в особенности о таких соревнованиях, которые малоизвестны, в частности о гонках картов по гравейной дорожке.

Тов. Зеллинсон говорил также о спортивной этике, о внешнем виде спортсменов на соревнованиях. Бывает иногда, что гонщик даже бравирует своей неаккуратностью. Хороший спортсмен во всех отношениях должен быть образцом для нашей молодежи. Об этом стоит напомнить на страницах журнала.

Оживленный обмен мнениями вызвало обсуждение вопроса об автомобильном кроссе. Мнения всех сошлись на том, что соревнования по пересеченной местности нужны, но не в том виде, в каком они проводились раньше. Канины должны быть кроссы, какие изменения нужно внести в трассы, чтобы избежать поломки автомобилей? Этим вопросам были посвящены выступления большинства участников заседания, в том числе инженера-конструктора МЗМА Л. Шугрова, мастера спорта А. Дмитриевского, Р. Чертова, В. Егорова, тренера В. Стеллиферовского.

Предложения, критические замечания, высказанные на заседании общественного совета, учитываются редакцией при подготовке очередных номеров журнала.

СПАРТАКИАДА

Картинг по праву можно назвать школой массового технического творчества. В программе III Всесоюзной спартакиады ему отведено видное место. Не только опытные спортсмены строят карты. Много любителей картинга среди юношей, школьников. Первые карты школьников были сделаны в экспериментальной лаборатории микроавтомобилей Курского Дворца пионеров и на Рижской станции юных техников. Это были карты в классе 50 см³. В прошлом году их впервые увидели на стартах официальных соревнований — первенстве страны среди школьников. Ведь теперь ребята имеют право участвовать в соревнованиях на автомобилях карт 50 см³ с 14 лет.

В этой статье мы хотим поделиться опытом строительства карт в самом доступном классе — 50 см³. Параметры — базу, колею и диаметр передних и задних колес, расположение двигателя и т. д. (см. схему на вкладке) — выбирают в соответствии с техническими требованиями к автомобилям формулы «карт».

Передний мост. Поворотный кулак следует изготовить по отдельным частям, так как в этом случае не требуется сложного оборудования. Достаточно токарного станка, газовой сварки, слесарного инструмента. На токарном станке вытачивают (см. рис. 1) цапфу основную шкворневую втулку 6, две втулки 5 и втулку 18 для рулевого шарнира. Шкворень 4 делают из шестигранника S=17. Рычаг поворотного кулака 19 изготавливают из плоского железа толщиной 1,5 мм по форме буквы «П».

Цапфу подгоняют к втулке 6 под углом 8 градусов и приваривают. К полученной заготовке припиливают рычаг поворотного кулака с таким расчетом, чтобы геометрическая ось цапфы образовала с осью, проведенной через центр рулевого шарнира и центр втулки 6, угол 110 градусов. Установка углов — самая ответственная операция. На хвостовике правой цапфы нарезают правую резьбу, а на хвостовике левой — левую. При подготовке к сварке нужно быть внимательным, чтобы не спутать их. Приварив рычаг к цапфе, измеряют его плечо (80—100 мм) и излишек отпиливают, а к концу рычага подгоняют и приваривают втулку 18. Затем в основную втулку запрессовывают втулки 5. Их обрабатывают под размер шкворневого пальца соответствующей разверткой. Если правильно выбрать материал, точно произвести подгонку и

сварку, то деталь получится прочной и надежной.

Бронзовые втулки подгоняют по высоте в размер проушины 3 балки переднего моста. При полной затяжке гайки шкворневого пальца цапфа с поворотным кулаком должна легко вращаться относительно проушины 3 и со-

размеру шарнирной резиновой втулки 17. На противоположном запрессована втулка с внутренней резьбой 1M10, в которую ввернут резьбовой стержень второй проушины. Это устройство позволяет изменять длину тяги, регулировать сход передних, управляемых колес, который должен быть равен 3 мм.

Собирая передний мост, необходимо

КАРТ для ЮНЫХ

вершенно не иметь люфтов. Готовую проушину припиливают к балке (трубке) переднего моста также под углом 8 градусов и затем приваривают. При этом надо выдерживать избранную колею передних колес (850 мм). Она на 80—100 мм больше колеи задних колес — это улучшает управляемость и маневренность карта.

Колеса крепят шпильками М6 к ступицам 9. Диск 16 колеса состоит из двух половин. В посадочные места ступицы устанавливают подшипники № 202 и № 201. С внешних сторон подшипники закрывают сальниковыми шайбами 7. Крепится ступица корончатой гайкой 1M12, которая зажимает внутренние обоймы подшипников. Между ними стоит распорная втулка 15. При полной затяжке ступица должна легко вращаться на подшипниках.

В собранный мост устанавливают поперечную рулевую тягу, сделанную из трубки диаметром 15—18 мм. К одному ее концу приварена проушина по-

также обратить серьезное внимание на обеспечение правильного развала колес, так как он влияет на управляемость карта. Большие положительные углы развала нежелательны. Лучше брать нулевое значение или небольшой отрицательный развал, который имеет ряд преимуществ: уменьшается боковое скольжение передка при вираже, увеличивается легкость и правильность поворота. Для сварки рамы собранный передний мост необходимо выставить на плоскости с учетом наклона шкворня назад на 6 градусов (об установочных углах, их необходимости и значении можно прочитать в журнале «За рулем» № 10 за 1963 год).

Рулевой привод. В карте его устройство очень просто (см. схему на вкладке). Замкнутое рулевое колесо с плечом примерно 200 мм сварено с трубчатой колонкой (диаметр 20—25 мм), которая вращается в двух скользящих подшипниках, изготовленных из пластмассы. К колонке приварена сошка с плечом

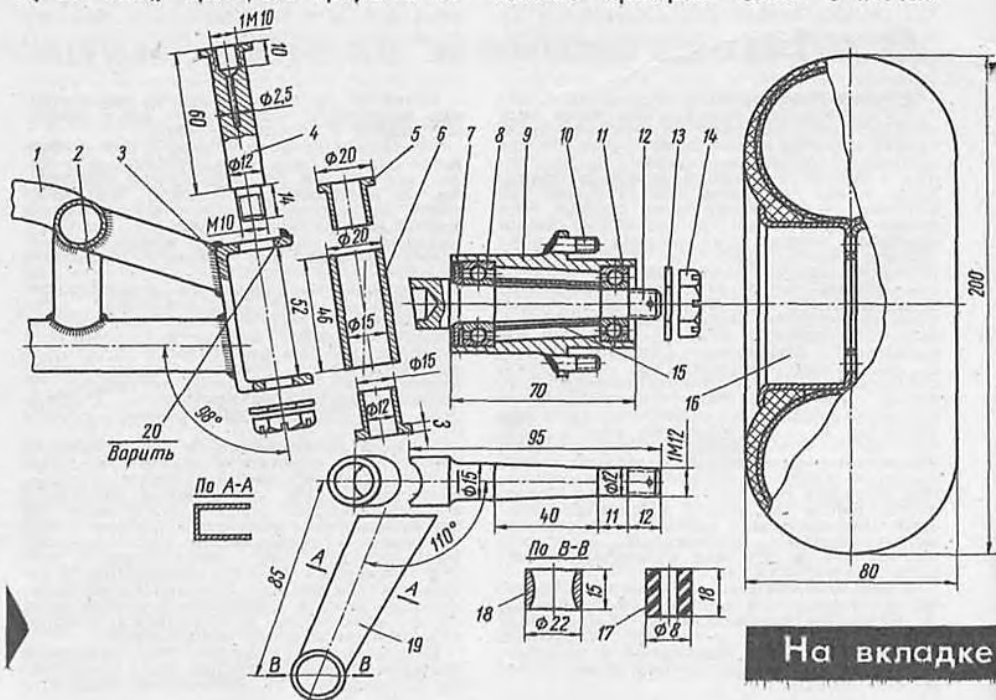


Рис. 1. Передний мост: 1 — передняя дуга (легированная сталь 18ХНВА или 12ХНЗА, диаметр 18 мм); 2 — рама трубы диаметром 22, 20 и 18 мм; 3 — проушина (сталь 3); 4 — шкворневой палец (сталь 35); 5 — втулка подшипника (бронза); 6 — основная втулка шкворня (сталь 3); 7 — сальниковая шайба (алюминий); 8 — подшипник № 202; 9 — ступица (сталь 3 или сталь 45); 10 — шпильки М-6; 11 — подшипник № 201; 12 — ось (сталь 18ХНВА или 12ХНЗА); 13 — шайба (сталь 3); 14 — гайка 1M12; 15 — втулка распорная; 16 — диск колеса (сталь 3); 17 — втулка резиновая; 18 — втулка поворотного кулака (сталь 3); 19 — поворотный кулак (сталь 35); 20 — упор шкворневого пальца.

На вкладке

60—65 мм, аналогичная по конструкции рычагу поворотного кулака. Она шарнирно соединена с рычагами поворотных кулаков рулевой тягой. Многое зависит от правильного выбора углов рулевой трапеции. Наименьший радиус поворота должен быть 2 метра (о расчете рассказано в журнале «За рулем» № 10 за 1963 год). При выборе параметров колеи, равной $\frac{2}{3}$ базы, углы α будут порядка 110 градусов. Практически трапецию можно построить так: на оси симметрии машины в 200—250 мм от оси заднего моста находится точка О. Через нее и центры (шкворней) проводятся прямые, на которых и лежат шарниры поворотных кулаков.

Задний мост — один из основных узлов карта. На нашей машине он собран по схеме, приведенной на рис. 2. Эта схема имеет ряд преимуществ: вал защищен от повреждений; нужны только две закрытых подшипниковых опоры; облегчена сборка и разборка для смены звездочки и тормоза. Сам вал 9 диаметром 18—20 мм изготавливают из высокопрочной стали 18ХНВА; левый хвостовик заканчивается левой резьбой 1М12, правый — правой резьбой. На хвостовиках фрезеруют по дилочной канавке.

Подшипниковые опоры 7 и 18 вытачивают из стали 3 с учетом легкой напесковки на защитную трубу 8. Подшипник № 202 зажимается по внешней обойме резьбовой шайбой 11. Правую ступицу 14 конструктивно делают так, чтобы можно было крепить к ней диск колес с шиной размером 260×80 и цепную звездочку 12 ($Z_2=24$), а левую — с учетом установки на ней тормозного барабана 2 от мотоцикла К-125. Опорный тормозной диск 5 приклепан к фланцу левой подшипниковой опоры 7. В обеих ступицах долбят шпоночные канавки. Опоры приваривают к трубе только тогда, когда весь мост собран, а ступицы затянуты гайками.

Можно выбрать и другую схему вала заднего моста (см. рис. 3).

Рама. При изготовлении ее надо выдерживать выбранные параметры всего автомобиля, особенно базу и дорожный просвет, симметричность передних и задних колес относительно продольной оси. В нашей конструкции рама представляет собой пространственную ферму, сваренную из трубок диаметром 18 мм (сталь 30ХГСА). Дополнительно введена задняя защитная дуга как часть рамы, расположенная выше колес.

Рама — основной узел карты. От правильности изготовления и сварки ее зависит точная сборка всей машины. Сваривать раму надо после того, как будут в отдельности собраны передний и задний мосты с установленными на них колесами.

На свободном месте в мастерской размечают базу, колеи передних и задних колес. По разметке устанавливают оси и тщательно выверяют базу — расхождение ее размера с правой и левой сторон не допускаются. Затем раму «взвешивают», но перед тем как сварить ее элементы, их «прихватывают». Убедившись в том, что рама собрана правильно, выдержаны все размеры и углы, не

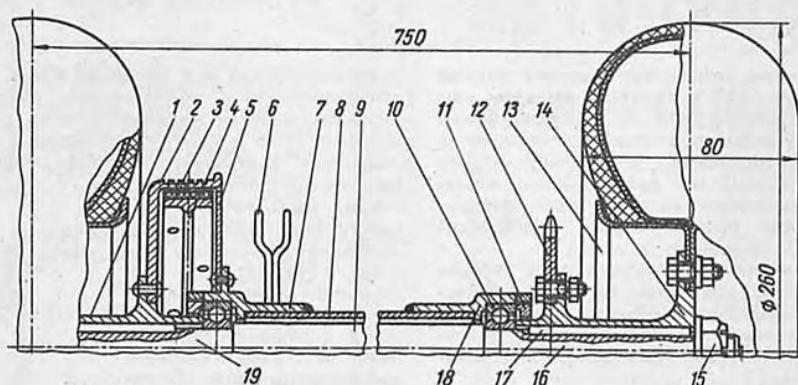


Рис. 2. Задний мост: 1 — левая ступица (сталь 3 или сталь 45); 2 — тормозной барабан (К-125); 3 — тормозная накладка; 4 — тормозная колодка; 5 — опорный тормозной диск; 6 — рычажок тормозного кулачка; 7 — левая подшипниковая опора; 8 — труба (элемент рамы); 9 — вал (сталь 18ХНВА); 10 — подшипник № 202; 11 — резьбовая шайба; 12 — цепная звездочка ($Z_2=24$); 13 — диск колеса; 14 — ступица; 15 — гайка 1М12; 16 — правый хвостовик вала; 17 — шпонка; 18 — подшипниковая опора; 19 — левый хвостовик вала.

нарушено взаимодействие узлов, можно переходить к окончательной сварке. Варить следует «вразброд», чтобы избежать коробления.

Двигатель Ш-50 — наиболее подходящий из отечественных двигателей этого класса. Он форсирован до мощности около 2,5 л. с. при 5500 об/мин. Степень сжатия 14. Расположен двигатель с правой стороны. Крепится в двух точках: передняя — на головке цилиндра, задняя — на картере коробки передач (см. фото на вкладке). Двигатель может колебаться вокруг передней опоры. Задняя опора имеет резьбовой стержень, вставленный в кронштейн рамы. При помощи двух гаек его можно выдвигать и уменьшать. Такое устройство позволяет регулировать натяжение цепи. Звездочки коробки передач и заднего вала должны лежать в одной плоскости. Глушитель и выхлопная труба — стандартные, труба укорочена.

Бензобак — плоский, сварен из железа 0,5 мм по контуру спинки сиденья. Топливо подается к карбюратору самооттеком. Спинка сделана из дюралюминиевого (Д16АТ) листа толщиной 0,5 мм; на него наклеен 10-миллиметровый слой губчатой резины, обтянутый дерматином.

Схема расположения педалей и рычагов управления соответствует общепринятой автомобильной. Высота педалей сцепления и тормоза 180 мм, педали газа — 120—150 мм. Рычаги можно делать из плоского железа (толщиной 5—6 мм) или из трубок (диаметром 10 мм). На верхнем конце рычага крепится площадка с наклеенной рифленой резиной. Рычаг коробки передач удобнее всего располагать под рулевым колесом. Все приводы осуществляются тросами в гибких оболочках (мотоциклетного типа). Необходимо предусмотреть регулировочное устройство. Для рычагов сцепления и газа устанавливают конические упоры.

На карте класса 50 см³, имеющем небольшой вес и сравнительно невысокую максимальную скорость (наша модель весит 28 кг и развивает 75 км/час), до-

статочно установить один колодочный тормоз от мотоцикла К-125, действующий на оба задних колеса (см. рис. 2). Привод к тормозу осуществляется от правой ножной педали.

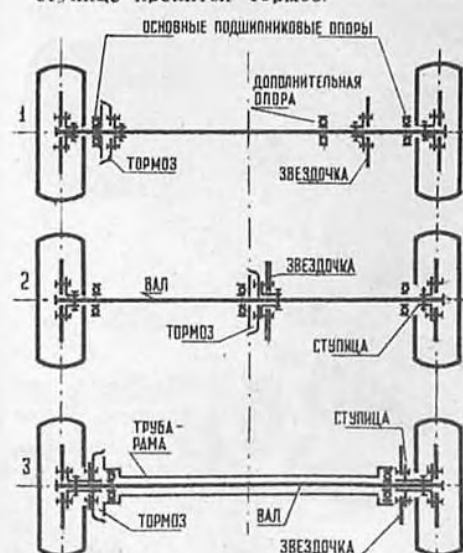
После испытаний и устранения недостатков машину окрашивают. Красить лучше в яркие цвета нитрокраской.

Постройка гоночного микроавтомобиля — не единственная цель. Важен и сам по себе большой творческий поиск при выборе параметров, расчете узлов и конструктивном решении всей машины.

Л. КОНОНОВ,
руководитель экспериментальной
лаборатории микроавтомобилей
Дворца пионеров.

г. Курск.

Рис. 3. Схемы валов заднего моста: 1. Открытый вал; две основные подшипниковые опоры и одна дополнительная. Цепная звездочка крепится к муфте, установленной между основной и дополнительной опорами. Расположение двигателя правое. Тормоз типа К-125 установлен слева. 2. Открытый вал на трех опорах. Двигатель установлен в середине рамы. На средней опоре крепится тормоз. 3. Закрытый вал в трубе, она же является элементом рамы; две подшипниковые опоры. Цепная звездочка крепится к правой ступице, к левой ступице крепится тормоз.



НОВОСТИ СОВЕТСКОЙ ТЕХНИКИ

Сначала, когда эта машина только появилась в карьере, вызвали любопытство две ее троллейбусных штанги. Потом уже дивиться пришлось производительности и экономичности новой машины по сравнению с обычными автомобилями. Это был дизель-троллейвоз, предложенный профессором А. С. Фиделевым.

Конструкция автомобиля все время развивается, совершенствуются отдельные ее узлы. Растет область применения принципиально различных видов двигателей — газотурбинных, роторных, электрических.

Что же такое троллейвоз и дизель-троллейвоз?

Троллейвоз — это транспортная машина, движущим агрегатом которой является электрический двигатель. Он получает электрическую энергию от контактной сети через токоприемное устройство.

Применение электрического двигателя, имеющего «мягкую» характеристику зависимости между крутящим моментом и числом оборотов, дало возможность значительно улучшить динамические качества машины. Кроме того, электрический двигатель обладает значительной перегрузочной способностью. А это позволяет получать более высокую среднюю эксплуатационную скорость при одинаковой мощности двигателей. И что очень важно, применение электрической тяги дает возможность отказаться от громоздкой и сложной как в изготовлении, так и в эксплуатации механической трансмиссии.

Механическая и, в меньшей мере, гидромеханическая трансмиссия распространены сейчас на автомобилях очень широко. И та и другая включают в себя механизм сцепления, коробку передач различной степени сложности, раздаточную коробку (при наличии нескольких ведущих мостов), гидротрансформатор, карданные валы, задний мост с главной передачей и механическим дифференциалом. На тяжелых же самосвалах (МАЗ-525, БелАЗ-540, БелАЗ-548 и их модификациях) есть еще и бортовые планетарные редукторы. Все эти механизмы сложны, металлоемки, требуют больших затрат труда в эксплуатации.

Поэтому вопрос о трансмиссии уже сейчас стал проблемой не только при проектировании автопоездов большой грузоподъемности, но даже при создании мощных самосвалов. Кроме этого, есть еще и межколесный, а на машинах с несколькими ведущими мостами и межосевые дифференциалы, обладающие тем недостатком, что величина тягового усилия определяется наименьшим усилием, реализуемым одним каким-либо колесом или, соответственно, осью. А это приводит к тому, что динамические качества машины значительно ухудшаются, и одно из колес может буксовать, отчего снижается проходимость машины, увеличивается износ шин.

Электрический мотор обладает рядом преимуществ по сравнению с двигателями внутреннего сгорания. Одно из них — возможность индивидуального привода колес (в дальнейшем мы будем называть его мотор-колесный привод), который позволяет полностью отказаться от кинематически сложных механической и гидромеханической трансмиссии.

Выигрыш это дает существенный: конструкция автомобиля значительно упрощается, уменьшается количество агрегатов, неблагоприятно действующих на его узлы; изменяется как в тяговом, так и в тормозном режимах распределение тяговых усилий между ведущими колесами, поскольку отсутствует механический дифференциал; изменяется процесс буксования.

Что же представляет собой основное звено мотор-колесного привода — мотор-колесо? Оно состоит из тягового электродвигателя постоянного тока, редуктора, ступицы с дисками и шиной и тормоза (см. рисунок). Крепится мотор-колесо к раме либо жестко (при шинах низкого давления), либо через гидроневматическую подвеску.

У троллейвозов есть еще одно важное преимущество: тяговый двигатель



Дизель-троллейвоз
ДТУ-25

при торможении начинает работать как генератор. Энергия при этом тратится не на нагрев тормозных барабанов и колодок, как в автомобиле, а возвращается в сеть для питания троллейвозов. Такое свойство особенно выгодно при езде по пересеченной местности.

Выигрывают и водители, и обслуживающие рабочие. Улучшаются условия их труда. Значительно упрощается обслуживание машины, снижается шумность, исключается загазованность.

Но троллейвоз не автономен, он привязан к контактной сети. Этого недостатка лишена новая машина — дизель-троллейвоз. Он отличается от обычного троллейвоза лишь тем, что для питания электродвигателей служит небольшой мощности дизель-генераторная установка, которая позволяет на малой скорости отходить от контактной сети. Применение дизель-генераторной установки значительно расширило область использования троллейвозного транспорта.

В институте УкрНИИпроект под руководством профессора А. С. Фиделева ведутся научно-исследовательские работы по созданию эффективных типов троллейвозов и дизель-троллейвозов.

Для испытаний в производственных условиях в 1961 году был спроектирован на базе автомобиля КраЗ-219 и в том же году изготовлен первый образец дизель-троллейвоза ДТУ-10 грузоподъемностью 10 тонн. Проект предусматривал последовательно-параллельное соединение электродвигателей, сохранение полностью механической трансмиссии базовой машины и подсоединение электродвигателей через вторичную коробку.

В 1962 году проведены испытания этой машины на горной трассе Симферополь—Ялта, во время которых установлено, что электрическая часть работает

МОТОР

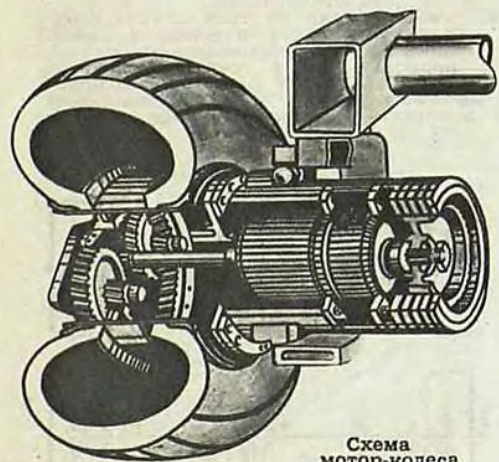


Схема
мотор-колеса

В КОЛЕСЕ

удовлетворительно, а механическая требует дальнейшей серьезной доработки и что экономия электроэнергии благодаря так называемому рекуперативному торможению (о нем сказано выше) составила около 20 процентов.

В 1962 году спроектирован и изготовлен на базе самосвала МАЗ-525 первый экспериментальный образец дизель-троллейвоза ДТУ-25 (он показан на фото) с мотор-колесным приводом. Основным назначением его является дальнейшее исследование электрических схем, мотор-колесного привода и динамичности этого типа машин. Проведение исследований на экспериментальном образце подчинено созданию первого промышленного образца дизель-

троллейвоза грузоподъемностью 65 тонн с мотор-колесным приводом. Машины такого типа найдут широкое применение на больших стройках, на разработках крупных месторождений, в тяжелых климатических условиях.

Применение электрической тяги на безрельсовом колесном транспорте, так же как и на железнодорожном, открывает большие возможности для дальнейшего удешевления перевозок, улучшения условий труда водителей, для широкой механизации и автоматизации транспортных работ.

**Н. БАРАБАН, В. ГРИЦЕНКО,
Б. МИРЕЦКИЙ, Я. КОТЕНКО,**
инженеры.

г. Киев.

СПУТНИК „ИЖ-ЮПИТЕРА“

Завод, выпускающий мотороллеры «Вятка», начал массовое производство боковых прицепов БП-62, предназначенных для мотоцикла «ИЖ-Юпитер».

Кузов имеет большую вместимость, чем предыдущая модель. Он крепится на прямоугольной трубчатой раме: в передней части на резиновых полумуфтах, в задней — на двух спиральных пружинах. Расширенная на 140 мм рама намного повышает устойчивость мотоцикла, особенно на поворотах. Взаимозаменяемость колес бокового прицепа и мотоцикла облегчает условия эксплуатации. Торсионный вал с рычагом и закрепленным на нем колесом совместно со спиральными пружинами обеспечивает хорошую амортизацию.

Мягкие подлокотники, удобный упор для ног, откидной ветровый щиток, создающий удобства при посадке пассажира, сочетаются с изящными внешними формами. Таков новый комфортабельный прицеп, пришедший на смену БП-58. Он будет поступать в продажу вместе с мотоциклом «ИЖ-Юпитер».

Л. ИХЛЕВ,
инженер.

ТОРМОЗ СТАНЕТ НАДЕЖНЕЕ

С ростом скорости мотоцикла повышаются требования к основным механизмам, обеспечивающим безопасность, — тормозам. Над повышением эффективности их действия работают ученые института асбестотехнических изделий в сотрудничестве с ЦКЭБ мотоцикlostроения.

Итогом совместной работы явилось внедрение в серийное производство нового фрикционного материала, имеющего ряд преимуществ перед применявшимися ранее. Он обладает высоким коэффициентом трения по стали, что позволяет резко сократить тормозной путь мотоцикла. Тормозные накладки, изготовленные из нового материала, живут втрое дольше. Кроме того, при изготовлении этого материала можно

применять полностью автоматизированный метод вальцевания. Это значительно сокращает производственные расходы.

Экспериментальные работы показали, что новый фрикционный материал хорошо армируется с металлом, не теряя своих свойств. Это качество позволяет изготавливать армированные диски сцепления мотоциклов и заменить такой капризный материал, как пробка. При длительной пробуксовке она сгорает, и сцепление выходит из строя. Новый же материал свободно выдерживает пробуксовку.

Н. ПОЛЯКОВ,
начальник лаборатории
ЦКЭБ мотоцикlostроения.

г. Серпухов.

КОМСОМОЛЬСКИЙ АВТОПРОБЕГ

Об этом пробеге комсомольцы мечтали долго и упорно, еще тогда, когда были студентами. Сейчас, когда вы читаете эти строки, инженеры-химики, страстные автомобилисты В. Казанцев и А. Коноплев, инициаторы пробега, уже находятся в пути. Вместе с ними (группа выехала на двух «Волгах») в дальнее путешествие по Советскому Союзу отправились журналист Ю. Самсонов, кинооператор Н. Овечкин, сменные водители — шоферы первого класса А. Белан и Я. Автопробег, который рассчитан на три месяца и 40 тысяч километров (расстояние, равное «виту» вокруг земного шара), имеет свою тематическую направленность. Маршрут его, утвержденный ЦК ВЛКСМ, начавшись в Томске, проходит по территории всех 15 союзных республик, по дорогам, ведущим на ударные стройки Большой химии, а также к местам, где родились шесть героев-космонавтов.

Цель пробега — сбор кино-, фото- и других корреспондентских материалов, отражающих трудовые дела нашей молодежи, которая в конце октября отметит день рождения комсомола.

...Позади первые 10 тысяч километров. Наши «Волги» прошли по Сибири до Бурятской республики, затем, взяв курс на европейскую часть страны, доехали до столицы Казахстана — Алма-Аты.

По дороге мы видели много интересного. Сделаны первые фотографии, первые записи. Не одна волнующая встреча ожидала нас в пути. Но самой долгожданной была встреча с известными чехословацкими автомобилистами «колумбами» — Иржи Ганзелкой и Мирославом Зикмундом. Недалеко от Красноярска, под русскими березами в живописном лесу, по поручению Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР руководители пробега А. Коноплев и В. Казанцев вручили чехским друзьям памятные золотые медали. Мы долго беседовали с прославленными путешественниками, в том числе и на «автомобильные» темы — в наком состоянии «Татры» и «Волги», где наиболее трудные участки.

Перед выездом мы готовили свои автомобили долго и тщательно, оборудовали их всем, что необходимо в длительном путешествии. Поэтому, несмотря на дорожные трудности, наши «Волги» идут безотказно.

П. КОЗЫРЕВ,
участник пробега.

г. Алма-Ата.

Долгожданная встреча с Иржи Ганзелкой (второй слева) и Мирославом Зикмундом (справа).

Фото автора.



29 октября — день рождения комсомола



Сегодня на повестке два важных вопроса:

1. О системе головного освещения автомобиля, ее устройстве, требованиях ГОСТа и международной конвенции, основных параметрах, техническом обслуживании и ремонте фар. Выступает начальник лаборатории безопасности движения НИИАТа кандидат технических наук А. В. ШУМОВ.

ЗАСЕДАНИЕ

СИСТЕМА ГОЛОВНОГО ОСВЕЩЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ

Каждый, кто сидит за рулем, знаком с трудностями вождения автомобиля ночью. Приведем для убедительности лишь две цифры. При меньшей интенсивности движения почти половина происшествий на дорогах страны приходится на темное время, а соотношение количества происшествий за час ночью и днем — семь к четырем.

Высокая аварийность ночью — в значительной степени следствие неправильного подбора деталей световых приборов и неисправностей в системе освещения автомобилей. Не все водители, в том числе и опытные, в полной мере знают, как правильно должна работать эта система, как проверять и регулировать ее приборы, какому оптическому элементу соответствует та или иная лампа.



Рис. 1. Расположение фар.

При длительном движении ночью глаза водителя адаптируются — привыкают к темноте. Так что даже ближний свет правильно отрегулированных фар встречного автомобиля снижает дальность видимости. По этой причине водитель автомобиля со слабыми или неотрегулированными фарами при встрече переходит на подфарники и требует, чтобы встречные делали то же самое. В этом случае оба перестают видеть не только обочину, но даже дорогу перед своим автомобилем.

Желание улучшить видимость и избежать ослепления при встречных разъездах порождает многочисленные пред-

ложения по улучшению конструкции фар и применению различных дополнительных фар. В то же время техническому состоянию и регулировке фар при эксплуатации автомобилей уделяется недостаточно внимания, хотя именно в этом важное условие безопасного движения.

Фары должны обеспечивать хорошую видимость дорожного полотна и препятствий при возможно меньшем ослеплении встречных водителей. Неправильная регулировка фар (пучок света направлен вверх и влево или слишком вниз) приводит к ослеплению водителей встречного транспорта или к укорочению освещаемого участка дороги. При большом напряжении на лампах фар (из-за неправильной регулировки реле-регулятора) ослепление наступает на 10—20 метров раньше.

В нашей стране действует ГОСТ 8769—58 «Автомобили. Внешние световые приборы. Расположение и цвет». В этом стандарте указывается количество приборов освещения в зависимости от типа автомобиля, их расположение по высоте и ширине, необходимые углы видимости и цвет излучаемого света.

В правилах движения указывается, что фары автомобилей должны обеспечивать освещение дороги на 30 м при ближнем свете и на 100 м — при дальнем. Как понимать слово «обеспечивать»? Это значит, что на расстоянии 30 м при ближнем свете и на расстоянии 100 м при дальнем на дороге виден пешеход в темной одежде на темном фоне окружающей местности. Две исправные и правильно отрегулированные фары отвечают этому требованию.

Многие водители полагают, что низко расположенные фары не ослепляют. Наоборот: у таких фар крайне мал наклон пучка света по отношению к дороге и при небольшом изменении наклона автомобиля их световой пучок будет направлен вверх. Поэтому ГОСТ устанавливает, что у ненагруженного автомобиля расстояние от поверхности дороги до крайней верхней и крайней нижней точек световых отверстий каждой фары должны соответствовать размерам, указанным на рис. 1, и располагаться на равном расстоянии от вертикальной плоскости симметрии автомобиля.

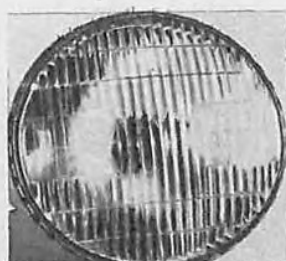


Рис. 3. Оптический элемент фар ФГ-1, 2, 3-A2; ФГ-21А.



Рис. 4. Лампа А-40.

Автомобильные фары различаются только конструкцией и светотехническими параметрами.

Основные части фары — корпус и оптический элемент, который превращает ее световой поток в сильный и узкий пучок лучей эллипсоидной формы и направляет его под требуемым углом, а также сводит к минимуму слепящее действие. Оптический элемент состоит из рефлектора (отражателя) с патроном, лампы и рассеивателя.

Наибольшее значение для безопасности движения имеет характер светораспределения, различия в котором относятся чаще всего к ближнему свету. В настоящее время применяются фары с симметричным и асимметричным ближним светом. Последние сильнее освещают правую сторону дороги и правую обочину, что уменьшает ослепление водителей встречных автомобилей и улучшает видимость препятствий, расположенных преимущественно справа (рис. 2). Такое светораспределение достигается расположением нити ближнего света выше и левее оптической оси рефлектора, а также особой формой рассеивателя или установкой специального экрана перед нитью ближнего света. Симметричный ближний свет имеют фары ФГ1-А2, ФГ2-А2, ФГ3-А2, ФГ-21А с оптическим элементом, показанным на рис. 3, и лампой А-40 12 в — 50+21 св. (рис. 4), применявшейся в фарах автомобилями «Победа», ГАЗ-51 и ЗИЛ-150. Асимметричный ближний свет имеет фара ФГ-22А, в оптическом элементе которой (рис. 5) применяется лампа А-55 12 в — 60+40 св или 28 в — 60+40 св (рис. 6). Она устанавливается на автомобилях Минского автозавода и «Москвичах».

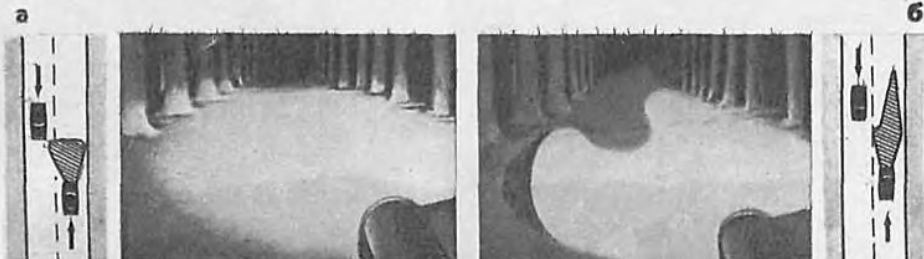


Рис. 2. Распределение ближнего света фар: а — симметричный; б — асимметричный.

2. О подготовке к зиме. Конкретно: речь пойдет об одном из способов индивидуального подогрева двигателя.

Член клуба инженер Н. А. БОБКОВ ознакомит нас с устройством подогревателя, который он сделал своими руками и успешно эксплуатировал на «Москвиче» уже две зимы.

ДЕСЯТОЕ:

Фара ФГ-21Б, устанавливаемая на «Волге» с 1961 года (а в настоящее время и на других моделях наших автомобилей), имеет также асимметричный ближний свет. В оптический элемент ее (рис. 7), обозначаемый ФГ-105-200, устанавливается лампа А $\frac{12-50}{12-40}$ вт (рис. 8). Внутри этой лампы перед нитью ближнего света имеется металлический экран, который загромождает направленные вверх лучи, что значительно уменьшает отражение света от тумана и улучшает видимость (рис. 9).

Оптические элементы указанных выше трех типов взаимозаменяемы между собой. Их можно устанавливать во все фары, кроме автомобилей «Москвич-400» и «Запорожец-965». Но надо иметь в виду, что в обеих фарах автомобиля должны быть оптические элементы одинакового типа.

Оптический элемент ФГ-105-200 (см. рис. 7) обеспечивает лучшую освещенность дороги и наименьшее ослепление водителей встречных автомобилей. В настоящее время отечественная промышленность переходит на массовое производство этих элементов.

Лампы с одинаковыми цоколями не всегда взаимозаменяемы. Они могут различаться электрическими, световыми характеристиками и габаритами. А главное, нить может не оказаться в фокусе рефлектора. Поэтому они соответствуют определенным оптическим элементам. В частности, мы получаем лампы 12 в — 45+35 вт (рис. 10) из Венгерской Народной Республики. Их можно устанавливать только в оптический элемент фар ФГ1, 2, 3-А2 (см. рис. 3).

Еще пример: часто лампу А-55 12 в — 60+40 св водители вставляют в оптический элемент фар ФГ1, 2, 3-А2 (вместо лампы А-40), полагая, что это улучшит освещение дороги. Но произойдет обратное: нить замененной лампы не будет размещаться в фокусе оптической системы; это особенно заметно при сравнении расположения нитей ближнего света в колбе ламп А-40 (см.

рис. 4) и А-55 (см. рис. 6). То же относится и к лампе А $\frac{12-50}{12-40}$ вт, которая предназначена только для оптического элемента ФГ-105-200.

Фокусирующий фланец ламп припаяется на специальном приспособлении, чем обеспечивается точное расположение нитей по отношению к рефлектору. И пусть вас не смущает, если фланец расположен несколько под углом к продольной оси патрона — не «исправляйте» его.

В процессе эксплуатации лампы незаметно для водителя теряют свои качества и сила света фар уменьшается (постепенное оседание на стенках колбы металла нити). Поэтому желательно менять лампы в фарах примерно через 20—25 тысяч километров, а при необходимости и раньше. Перед тем как вынуть лампу, следует удалить пыль с ее цоколя и фланца чистой и мягкой тряпкой. Нельзя прикасаться руками к колбе лампы, иначе на ней останутся пятна. Не следует также касаться отражающей поверхности рефлектора. Пыль и грязь не должны попасть и внутрь оптического элемента. При долгом хранении у лампы могут окислиться контакты и поверхность цоколя, и даже погнуться фланец. Это надо помнить.

Провода к фарам должны иметь сечение не менее 2 мм², иначе накал будет пониженный.

Надежность работы фар во многом зависит от исправности генератора и реле-регулятора, а при движении с малыми скоростями — от аккумуляторной батареи.

Причиной плохой работы фар может быть загрязненный рефлектор, который следует (при необходимости) промывать в чистой теплой воде ватным тампоном легкими круговыми движениями. Воду

надо менять возможно чаще. Затем — просушить и больше не трогать.

Рассеиватели обычно протирают снаружи чистой мягкой тряпкой перед выездом, а также в пути, по мере загрязнения.

Треснувший или разбитый рассеиватель следует по возвращении в гараж заменить новым: если внутрь проникнет пыль или влага, рефлектор потускнеет и резко уменьшится отражение. Для смены рассеивателя необходимо вынуть из фары оптический элемент и отогнуть отверткой последовательно все зубцы рефлектора (не опираясь отверткой на стекло). После этого следует выровнять зубцы плоскогубцами, установить новый рассеиватель и завальцевать его, также

Рис. 9. Действие противотуманного экрана: а — фары с экраном; б — фары без экрана (для сравнения).

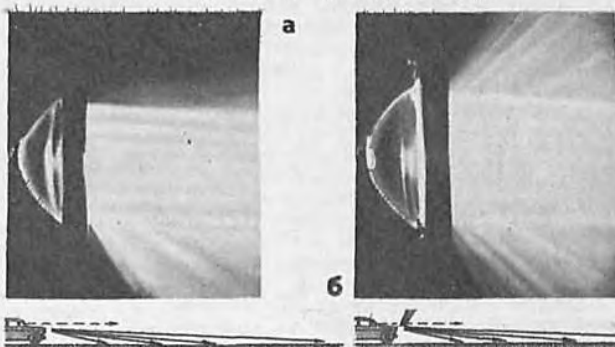


Рис. 5. Оптический элемент фар «Москвич» и минских автомобилей.

Рис. 6. Лампа А-55.

Рис. 7. Оптический элемент фары ФГ-21Б.

Рис. 8. Лампа А $\frac{12-50}{12-40}$ вт.

Рис. 10. Лампа 12 в — 45 + 35 вт.



Установочные углы передних колес

Двигатель и цепная передача карта 50 см³.

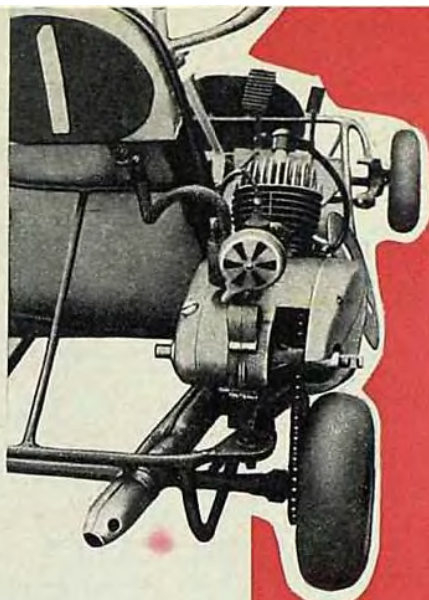
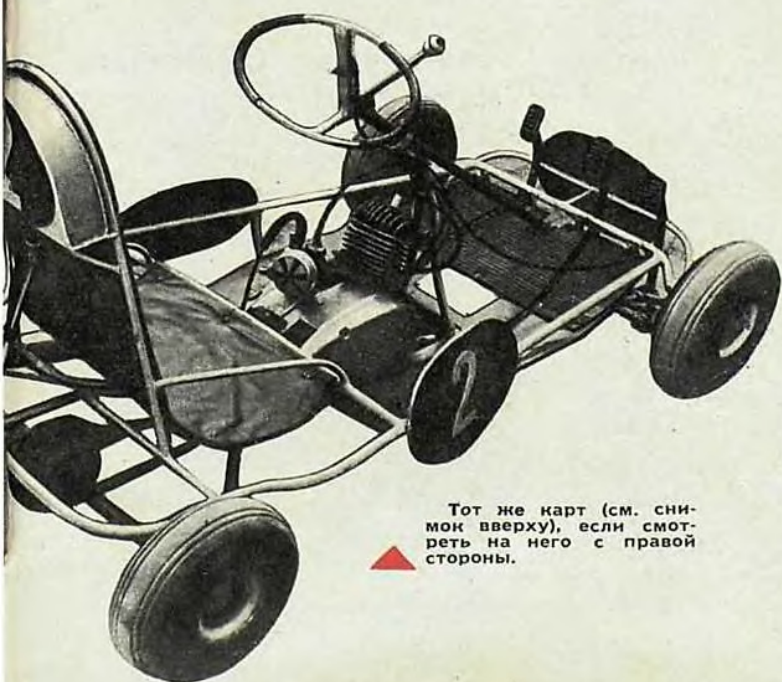


СХЕМА ВАРИАНТОВ РУЛЕВЫХ ТЯГ И ТРАПЕЦИЙ

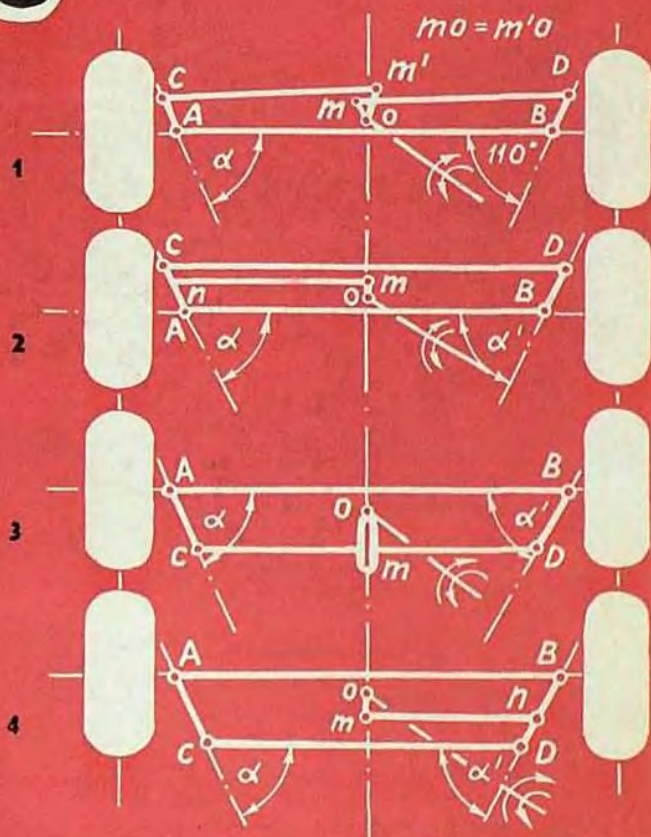
«Карт» отличаются простотой конструкции каждой станции юных техников, во дворе, в школах, имеющих механический инструмент можно построить своими руками. Карт — это маленький гоночный автомобиль — металлическую сварную раму без кузова, даже без подвесок. Требования к автомобилю: строить его с двухтактным педальным управлением, тормозом. Обязательно также наличие резиновых шин.

Карты создали юные автомобилисты лаборатории микроавтомобилей Курского института Л. Кононов в 1960 г. (см. стр. 10—11) рассказывает об автомобилях в классе 50 см³, а помещенные фото и схемы помогут юным автолюбителям построить гоночный микроавтомобиль. Изготовление картов приносит ребятам радость, побуждает их к дальнейшему изучению современных машин.

1 — защитная дуга; 2 — боковые защитные дуги; 3 — задняя защитная дуга; 4 — поперечная рулевая тяга; 5 — вилка газа; 6 — педаль управления газом; 7 — педаль управления сцеплением; 8 — педаль управления переключением передач; МНУЛ — механизм управления; РИ — рулевая тяга.



Тот же карт (см. снимок сверху), если смотреть на него с правой стороны.



$$L\alpha = L\alpha'$$

$$CA = DB$$

1. Рулевые тяги вынесены вперед рамы, поворотные кулаки СА и СВ соединены двумя тягами с двухступенчатой сошкой. Тяги соединены с противоположными плечами сошки для лучшей кинематики рулевого привода.
2. Рулевые тяги вынесены вперед рамы, кулаки СА и СВ соединены одной тягой. Другая тяга соединяет сошку O_m руля с рычагом АС в точке n .
3. Вся рулевая трапеция отнесена внутрь рамы. Сошка O_m руля имеет окно, в котором скользит палец рулевой тяги.
4. Рулевая трапеция внутри рамы. Поперечная тяга сплошная. Привод от сошки O_m осуществляется через тягу mn .

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДОГРЕВАТЕЛЬ

Известно много методов подогрева двигателей. Для автолюбителя наиболее удобно и дешево, пожалуй, применение индивидуального подогревателя. Он не зависит от постороннего источника тепла, а потому всегда, в любых условиях готов к действию. При этом изнашивать подогреватель гораздо выгоднее, чем сам двигатель.

Прибор, о котором пойдет речь, включен в систему охлаждения и подогревает находящуюся в ней жидкость, а также масло в картере.

Схема его действия показана на рис. 1. Горячие газы, образовавшиеся в результате сгорания распыляемого бензина, проходя через внутреннюю полость подогревателя, отдают тепло жидкости, затем попадают в поддон под картер двигателя, нагревая в нем масло. Горячая жидкость из подогревателя, поднимаясь вверх по принципу термосифона, поступает в рубашку блока, нагревая двигатель. Поскольку клапан термостата закрыт, а также закрыт клапан отопителя кузова, жидкость циркулирует только между теплообменником подогревателя и рубашкой блока двигателя, не проходя в радиатор и не теряя напрасно тепло.

Подогреватель относительно прост по конструкции. Его можно изготовить своими руками. Съемная конструкция камеры сгорания облегчает изготовление и ремонт подогревателя, а также очистку теплообменника от отложений. Система управления подогревателем допускает одновременную работу его вместе с двигателем, что ускоряет прогрев и может предотвратить переохлаждение двигателя во время движения при сильном ветре и морозе.

Подогреватель показан на рис. 2. Он состоит из наружной 11 и внутренней 10 водяных рубашек теплообменника. В трубу 10 для увеличения поверхности нагрева и рассеивания пламени на струйки впаяны серебряным припоем десять конвекционных трубок 16 и 15 (это также уменьшает возможность выброса пламени наружу). Холодная жидкость подводится к переходнику 17, в который ввернут сливной кран 18, перенесенный из блока двигателя. Нагретая жидкость отводится через штуцер 12. В камеру сгорания 1 топливо поступает самотеком из отдельного бачка (1 литр) через ввертываемый в топливную головку 5 штуцер с жиклером (сечением 1,5 мм). Количество топлива регулируется дозированной иглой 6 (от карбюратора «Победы» или «Волги»). После сборки подогревателя иглу заворачивают до упора и отвертывают ориентировочно на пол-оборота.

Топливо испаряется на стальной сетке 2 (с шагом 0,2—0,5 мм), которая нагревается пламенем, что обеспечивает полное сгорание. Для этой же цели служит конфузор 9, который способствует созданию устойчивого очага пламени. Воздух подается в камеру сгорания через патрубок 13 вентилятором,

который применяется для обдува ветрового стекла «Победы» и ГАЗ-51.

Можно также подвести воздух к подогревателю непосредственно от вентилятора отопителя кузова, установленного на автомобиле, но этот вариант на практике еще не опробован.

Первоначально топливо воспламеняется свечой накаливания 4. Когда горение станет устойчивым, она отключается от аккумулятора вручную или автоматически, при помощи температурного переключателя 10 (рис. 3). Это обычная 14-миллиметровая свеча, к электродам которой латунью припаяна спираль из 10 витков нихромовой проволоки диаметром 1,1 мм. Диаметр витка — 11 мм. В цепь свечи последовательно включено дополнительное сопротивление. По накалу его спирали можно судить о работе свечи. Вытаскиваемые детали подогревателя делают из стали ст. 3. Трубы 10 и 11 (см. рис. 2) изготавливают из листовой стали толщиной 1 мм, скручивают на шаблоне и сваривают по шву. Поддон изготавливают, как показано на рис. 4. Подогреватель устанавливается на левом брызговики переднего колеса под генератором (см. рис. 3) в горизонтальном положении, камерой сгорания к радиатору. Он крепится ленточным хомутом 7 к брызговику и кронштейном 3 к левой опоре двигателя. Топливо из бачка подается по трубке 8 через обычный краник (можно использовать для этого также электромагнитный клапан вместе с поплавковой камерой от отопителя автомобиля «Запорожец»). Для безотказной работы подогревателя желательно между топливным бачком и электромагнитным клапаном подвода бензина установить фильтр-отстойник.

Вентилятор лучше разместить под воздушным фильтром двигателя и соединить с подогревателем резиновым шлангом. В качестве трубы 2 отвода горячих газов может служить гибкий металлический электромонтажный рукав диаметром 40 мм.

Применение такого подогревателя обеспечивает пуск двигателя и подготовку его к работе при самой низкой температуре. При минус 20 градусов, например, прогрев занимает 15 минут, а охлаждающая жидкость нагревается до 65 градусов, масло в картере двигателя — до 40 градусов. Расход бензина — 0,6 кг в час. Безотказный пуск подогревателя позволяет применить его и для автоматического поддержания двигателя в теплом состоянии.

Схема ручного управления подогревателем представлена слева. Включают его с места водителя. Сначала вытягивают кнопку двухпозиционного переключателя (он расположен на панели приборов левее амперметра) в первое положение. Через 30 секунд открывают подачу топлива из бачка и, когда наступит гул устойчивого горения, устанавливают кнопку во второе положение. Когда двигатель будет прогрет, для остановки подогревателя необходимо закрыть доступ бензина, а когда прекратится горение в нем, кнопку переключателя ставят в нулевое положение.

Переключатели для ручного управления (из-под капота) P_2 , P_3 , P_4 условно показаны в положении автоматической работы. Для перевода подогревателя на автоматическую работу нужно кнопку переключателя P_1 поставить во второе положение. Поскольку двигатель холодный, контакты датчика максимальной

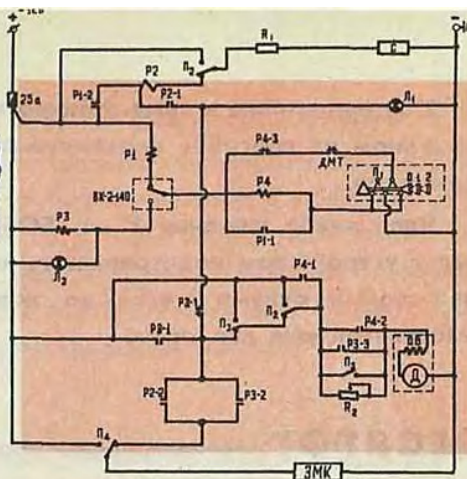


Схема автоматического управления: ЭМК — электромагнитный клапан 3А3-965; P_2 , P_3 , P_4 — переключатели типа ТП1-2; P_1 — центральный переключатель М-20, М-21, М-407; L_1 и L_2 — контрольные лампы; R_1 — дополнительное сопротивление (3 витка диаметром 10 мм — нихромовый провод диаметром 1,1 мм); R_2 — проволоочное сопротивление 4—6 ом; ВК-2-140 — температурный переключатель 3А3-965; С — свеча накаливания; Д — электродвигатель обдува стекла М-20 и М-407; Р4 и Р3 — общетехническое реле типа РП-3; Р1 и Р2 — общетехническое реле типа РП-2; ДМТ — датчик максимальной температуры воды.

температуры ДМТ и температурного переключателя ВК-2-140, установленного в камере сгорания (10 на рис. 3), замкнуты, и поэтому напряжение от батареи будет подано на реле P_1 . Тогда контакты P_1-2 замкнут цепь: свеча С — дополнительное сопротивление P_1 — реле по току P_2 . Далее контакты P_2-1 и P_2-2 включают электромагнитный клапан топлива и через дополнительное сопротивление R_2 двигатель вентилятора начнет работать на малых оборотах. Контрольная лампа L_1 просигнализирует о начале работы подогревателя.

Для противопожарной безопасности в случае обрыва в цепи свечи схемой обеспечивается мгновенное прекращение подачи топлива: разомкнутся контакты P_2-1 и P_2-2 , что обеспечит электромагнитный клапан ЭМК.

Когда температура в камере сгорания превысит 100 градусов, контакты ВК-2-140 автоматически отключат свечу и включают реле P_3 , контакты которого P_3-1 и P_3-2 подадут напряжение на электромагнитный клапан топлива и на двигатель (оказавшиеся на мгновение обесточенными), а контакт P_3-3 зашунтирует сопротивление P_2 , и двигатель начнет работать на полных оборотах. Загоревшаяся контрольная лампа L_2 укажет на нормальную работу подогревателя (лампа L_1 погаснет).

Когда жидкость в котле нагреется до температуры, на которую отрегулирован ДМТ, его контакты разомкнутся и реле P_4 окажется включенным последовательно с P_3 . Поскольку сопротивление обмотки P_3 значительно меньше, чем обмотки P_4 , падение напряжения на P_4 будет большим и оно сработает, а контакты реле P_3 разомкнутся. Подача топлива прекратится, что подтвердит лампа L_2 , а замкнувшиеся контакты P_4-1 и P_4-2 позволят вентилятору очистить камеру от продуктов сгорания.

Начинается продувка теплообменника. Лампа L_1 загорится. Когда температура в камере сгорания опустится ниже 100 градусов, переключатель ВК-2-140

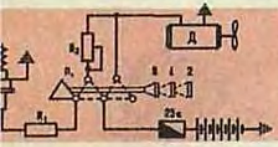


Схема ручного управления. Обозначения те же, что и на схеме автоматического управления.

Вы спрашиваете...

г. Москва, И. ТЮТЧЕВУ, В. СЕВЕРСКОМУ,
Ленинград, П. ПРОКОПОВИЧУ,
г. Рига, С. ЭГЛИТУ,
г. Таллин, К. ТОМСОНУ.

Какая имеется литература по эксплуатации, ремонту и увеличению мощности мотоциклов чехословацкого производства «Ява» и «Чезет»?

В связи с тем, что в Советском Союзе много мотоциклов чехословацкого производства, выпускается журнал «Чехословацкое Мотор-Ревю» на русском языке. В нем вы найдете ответы на интересные вас вопросы.

Приводим перечень помещенных в этом журнале статей, которые могут оказаться для вас полезными.

«Одноцилиндровые и двухцилиндровые двигатели», «Вы собираетесь ездить на трех колесах» (об эксплуатации мотоциклов с боковым прицепом). 1962 г., № 3.

«Микролитражный мотоцикл «Ява-50» типа 555», «Передняя вилка мотоцикла «Чезет». 1963 г., № 2.

«Уход за мотоциклом «Ява-50». 1963 г., № 4.

«Приспособление мотоциклов «Чезет» для участия в спортивных соревнованиях». 1963 г., № 5.

«Мопед «Стадион-22»; руководство по монтажу». 1963 г., № 6.

«Увеличение мощности двигателя нового мотоцикла «Ява-250» модели 559/02». «Приспособление малогабаритного мотоцикла «Ява-50» типа 555 на большую мощность двигателя». 1963 г., № 7.

«Контрольно-измерительный прибор для регулировки опережения зажигания». «Мотоциклетные карбюраторы Йиков». 1963 г., № 9.

«Чехословацкие мотоциклы выпуска 1964 года» (техническая характеристика). 1964 г., № 1.

«Увеличение мощности двигателя мотоцикла «Чезет» и подготовка мотоцикла к различным соревнованиям». «Увеличение мощности двигателя мотоцикла «Ява-250» модели 559/02». 1964 г., № 4.

На журнал «Чехословацкое Мотор-

Ревю» можно подписаться в отделениях Союзпечати. Розничной продажей журнала занимаются киоски Союзпечати. Если у вас возникнут затруднения в приобретении нужного номера журнала, вы можете заказать фотокопии интересующих вас материалов в отделе фотокопий библиотеки имени В. И. Ленина по адресу: Москва, проспект Калинина, 1.

г. Севастополь, А. ПОПОВУ.

Почему на мотоцикле К-750 при работе двигателя на больших оборотах не гаснет контрольная лампочка?

По просьбе редакции Вам отвечает главный конструктор Киевского мотоциклетного завода П. В. Мухин.

Наиболее частой причиной неполного потухания контрольной лампочки у мотоцикла К-750 при работе двигателя на больших оборотах является неисправность замка зажигания — окисление места соединения центральной пластины замка с пластиной, подводящей ток к клемме «С». Устранить эту неисправность можно, соединив указанные пластины электропроводом при работающем двигателе. Если при этом потухнет контрольная лампочка, то необходимо переключить место соединения пластин, зачистив контакт. Если в результате проверки окажется, что замок зажигания исправен, то необходимо заменить реле-регулятор.

г. Одесса, Г. СТЕПАНЕНКО.

Когда и на каких условиях выплачивается страховое возмещение за повреждение автомобилей?

Вам отвечает агент Госстраха А. И. Бушель.

Госстрах возмещает все расходы по восстановлению автомобиля, если он получил повреждение, наехав на другие транспортные средства или неподвижные предметы, если повреждение явилось следствием наезда на него другой

машины, взаимного столкновения, опрокидывания или короткого замыкания в электроцепи. Госстрах возмещает расходы и в том случае, когда машина, оставленная на обочине дороги, оказалась разбитой проходящим автомобилем, который скрылся. Для оформления дела в Госстрах нужно предъявить справку из ОРУД—ГАИ о происшедшей аварии.

Машина может пострадать из-за того, что вы нарушили правила движения транспорта. Если вас лишили за это водительских прав или вы управляли машиной, не имея прав, страховое возмещение не выплачивается. Вы лишаетесь права получить его и в том случае, если авария произошла с водителем, которому вы доверили свой автомобиль, или если вы умышленно допустили ее.

Грубая неосторожность, умышленные действия и другие нарушения устанавливаются на основании документов судебных или следственных органов милиции и ОРУД—ГАИ.

Несколько слов о сроках действия договора на страхование. Если вы страхуете машину на протяжении трех лет подряд и заключили договор на новый срок, уплатив страховые взносы в течение месяца после окончания предыдущего договора, то непрерывность действия договора сохраняется. Если в указанный месячный срок ваш автомобиль будет поврежден, а новый договор еще не заключен, то страховое возмещение выплачивается, исходя из страховой суммы, установленной по ранее действовавшему договору.

Страховая плата невелика. При страховании от аварий она составляет 2 рубля в год на каждые 100 рублей договорной страховой суммы, от стихийных бедствий — 1 рубль.

Автомобиль, мотоцикл, мотороллер можно застраховать не только на всю его стоимость, но и на 200, 500, 1000, 1500 рублей, на год, на полгода, на три месяца или на время пользования.

Если машина застрахована, у вас есть полная гарантия возместить все расходы по ее восстановлению, конечно, при соблюдении условий, о которых сказано выше.

Советуюсь с читателями

Слово армейских автомобилистов

В Нском гарнизоне состоялась читательская конференция журнала «За рулем». Представитель редакции рассказал о планах редакции, о важнейших материалах, которые будут опубликованы в ближайшее время. Затем состоялся обмен мнениями.

— Журнал «За рулем», — сказал в своем выступлении политработник подполковник Михайлов, — популярен среди военных водителей. В нем автомобилисты находят ответы на многие интересные вопросы. Материалы о новейших советских техниках помогают изучению современных моделей машин, идущих в народное хозяйство и в Советскую Армию.

Содержательными и доходчивыми считает сержант Ильчук статьи, публикуемые под рубрикой «Школа молодого шофера». Полезными назвал он материалы о том, как следует водить машину в сложных условиях, например по скользкой дороге. Вместе с тем тов. Ильчук находит необходимым больше давать материалов о том, как надо управлять автомобилем на напряженных городских магистралях.

Ряд читателей, выступивших на конференции, просил шире показывать новейшие зарубежной техники, особенно техники стран социалистического лагеря.

— Хочу поблагодарить редакцию за материалы по безопасности движения, — сказал ефрейтор Цветков. — Они помогают нам в борьбе за безаварийность. Сейчас, в связи с введением новых правил, мы надеемся получить в журнале доходчивые консультации.

Старшина Подалин предложил больше публиковать статей по новым моделям советских автомобилей.

— Военным автомобилистам часто приходится водить автомобили с при-

цепами. Это значительно сложнее, чем обычная работа шофера, — сказал майор Душин, — поэтому я обращаюсь с просьбой подробно рассказать, основываясь на опыте бывалых водителей, как управлять автомобилями с прицепами.

В своих выступлениях рядовой Вахрушев, старшина Мережин обратились с предложением систематически давать на страницах журнала консультации по ремонту двигателей, стартеров, реле-регуляторов в полевых условиях.

— Мы пользуемся журналом «За рулем» в учебной работе, — отметил гвардии капитан Кузнецов, — находим в нем много ценного. Но иногда статьи делаются слишком усложненно. Такую статью водители часто откладывают. Мне кажется, журнал «За рулем» должен и трудные вопросы излагать доходчиво, популярно.

Все, кто принял участие в разговоре, просили больше писать о работе, учебе, жизни военных шоферов — большого отряда многомиллионной армии советских водителей.

Октябрь
1944

Т а м , г д е ш л и б о и

«Зимний оборонительный рубеж» — так в 1944 году называло фашистское командование подступы к столице советской Латвии — Риге. Фашисты наделись отсидеться здесь в обороне до весны сорок пятого. Советская Армия камнями на камне не оставила ни от этих планов, ни от самих укреплений. Подпиная к переднему краю тяжелую артиллерию, сосредоточив в лесах танки и самоходные орудия, наше командование отдало приказ взломать «зимний рубеж».

Ожесточенной была битва за Ригу. Там радостней была победа. 13 октября 1944 года Рига была освобождена от фашистских захватчиков.

Прошло двадцать лет. Город давно зашел в новую войну. Латвийская столица стала еще краше. В первых рядах строителей коммунизма идут коллективы известных всей стране рижских предприятий. Большое распространение получили здесь технические виды спорта, в том числе мотоциклетный. Латвия дала стране многих прославленных мастеров, таких, как братья Решетниковы, Э. Кирсис, К. Ошинь, А. Клявиньш, В. Ошинь, А. Дранкс и другие. И там, где раньше шли бои, проводятся сейчас соревнования по программе III Всесоюзной спартакиады. Сыновья воинов, штурмовавших укрепления врага двадцать лет назад, посвящают свои старты знаменательной дате.

Октябрь
1964

На трассе мотоциклетного многоборья.
Фото А. Кузнецова.

Книжная полка

ШОФЕРУ ЭТО ПОЛЕЗНО ЗНАТЬ

Автомобилисты могут пополнить свою библиотеку брошюрой Я. Бронштейна «Обеспечение безопасности при вождении автомобиля». Она задумана и написана как пособие для водителей. Сложные вопросы теории автомобиля автор излагает в доступной для нас, шоферов, форме. Формулы сопровождаются подробным текстом с наглядными схемами и рисунками, и это дает возможность легко разобраться в них.

В первой главе достаточно полно рассмотрены характерные причины дорожных происшествий и факторы, способствующие их возникновению.

Вторая глава рассматривает условия безопасного движения и характерные ошибки, которые приводят к дорожно-транспортным происшествиям. Автор сообщает важные для безопасности движения данные об условиях видимости и времени реакции водителя, о сцеплении колес автомобиля с дорожным покрытием, влиянии сил инерции и т. п. Многие сведения в этой главе являются малоизвестными для шофера и обогащают его полезными знаниями о приемах безаварийного вождения автомобиля.

Возможность предотвратить происшествие для шофера зачастую сводится к снижению скорости движения, торможению или маневрированию. В этом отношении представляют ценность третья и четвертая

главы, посвященные выбору безопасной скорости движения по условиям торможения и устойчивости автомобиля. Автор подробно останавливается на процессе срабатывания тормозного привода и разъясняет влияние на него различных эксплуатационных факторов: регулировки тормозной системы, положения центра тяжести и др. Здесь же приведены упрощенные формулы для расчета тормозного пути и практические методы проверки эффективности торможения.

Читатель узнает также о действии центробежной и инерционной сил при повороте автомобиля, величине различных вариантов сцепления колес с дорогой, оценке устойчивости автомобиля к опрокидыванию и заносу.

Интересный материал содержится в пятой главе, которая, пожалуй, является в брошюре главной. В ней описаны приемы безопасного вождения. Кроме общих указаний о выборе безопасной дистанции и интервала, автор подробно рассматривает условия безопасности при обгоне, при возможном появлении пешеходов на проезжей части, в условиях ограниченной видимости, на скользких дорогах и т. д.

Последняя, шестая, глава носит название «Подготовка автомобиля к работе». Разговор в ней идет о влиянии технического состояния автомобиля на безопасность движения и контроле за работой агрегатов и механизмов автомобиля.

Недостаток брошюры — отсутствие строгих систематизации, некоторая непоследовательность в расположении материала, излишняя краткость практических рекомендаций. В пособии, например, не рассмотрены такие вопросы, как ответственность водителей, их взаимная предупредительность,

зависимость выбора безопасного режима движения от длины луча фар, и многие другие, о которых следовало бы напомнить шоферам.

Однако в целом работу следует признать полезной. Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта сделал хорошее дело, подготовив брошюру, в доступной и наглядной форме разъясняющую водителям сложные физические явления, от которых зависит безопасность движения, содержащую полезные практические указания по безаварийному вождению автомобиля.

В. ГОРОВОЙ,
шофер-инструктор 1-го
автобусного парка.

Ленинград.

НОВЫЕ КНИГИ И БРОШЮРЫ ИЗДАТЕЛЬСТВА «ТРАНСПОРТ»

Вавилов М. А. Памятка шоферу автомобиля-самосвала. Изд. 3-е, исправленное. Серия «Техника безопасности на автотранспорте». 59 стр. 38 200 экз. 7 коп.

В памятке изложены основные требования по технике безопасности при эксплуатации, техническом обслуживании и ремонте автомобилей-самосвалов и самосвалных автопоездов. Памятка предназначена для шоферов, слесарей и механиков автомобильных хозяйств.

Конев В. Ф. Как экономить бензин при эксплуатации автомобиля. Серия «Библиотека шофера». 120 стр. 15 000 экз. 22 коп.

В книге изложены основы экономного расхода бензина при эксплуата-

ции автомобиля, причины перерасхода и способы его устранения. Кроме того, книга содержит популярное изложение основ теории автомобиля и его двигателя, а также краткое описание карбюраторов отечественных автомобилей. Она предназначена для шоферов, а также может быть использована регулировщиками, механиками автохозяйств.

Мальцев И. И., Песенко А. В., Кучеренко В. Д. Бригада коммунистического труда. Серия «Опыт новаторов автотранспорта». 24 стр. 3700 экз. 4 коп.

В брошюре описаны передовые методы работы бригады коммунистического труда, которой руководит шофер Б. А. Калинин, один из зачинателей работы по коммунистически на автотранспорте Дона.

Брошюра рассчитана на шоферов, а также партийно-хозяйственный и профсоюзный актив автохозяйств.

Нагула Г. Е., Калинский В. С., Манзон А. И. Учебник шофера третьего класса. 408 стр. 300 000 экз. (2-й завод 200 001—300 000), 73 коп.

Книга написана в соответствии с программами подготовки шоферов третьего класса и включает сведения по устройству автомобилей ГАЗ-51А, ЗИЛ-164А, М-21 «Волга», «Москвич-407» и особенностям конструкции автомобилей ГАЗ-53Ф и ЗИЛ-130. В ней рассказывается о техническом обслуживании и основах эксплуатации автомобиля.

Управлением по подготовке кадров Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР книга допущена в качестве учебника для подготовки шоферов третьего класса.

* Автотрансиздат, Москва, 1963. 68 стр., 50 000 экз., 14 коп.

С таким вопросом редакция обратилась в февральском номере журнала к организациям, ведающим планированием, производством, распределением запасных частей к мотоциклам и торговым. Эта проблема, затрагивающая кровные интересы мотоциклистов и спортсменов, поднимается уже не в первый раз. Действительно, трудности с запасными частями к мотоциклам и мотороллерам создают неудобства миллионам людей.

Проблема эта приобретает сейчас особую остроту. В июле четвертая сессия Верховного Совета СССР обсудила вопрос о мерах по выполнению Программы КПСС в области повышения благосостояния народа. «Мы стремимся к тому, — говорил на сессии товарищ Н. С. Хрущев, — чтобы сделать жизнь советских людей еще лучше, создать такие условия, чтобы трудящимся больше оставалось времени на отдых, образование, культурные развлечения, спорт. Надо беречь время трудящихся...»

Заботой о благо советских людей проникнуты законы, принятые сессией. Они обязывают тех, кому доверена служба быта, проявить максимум внимания и настойчивости, чтобы значительно улучшить обслуживание населения.

Мотоцикл стал верным помощником рабочего, колхозника, инженера, врача в труде и отдыхе, прочно вошел в быт. Он экономит людям время. Но стоит замолкнуть мотору, отказать другому агрегату, как машина превращается чуть ли не в обузу.

Снова горячо откликнулись на выступление журнала мотоциклисты. «Я и все мои товарищи из нашего совхоза полностью поддерживаем вашу критическую статью, — пишет Н. Полищук из Нуринаского района Карагандинской области, — наши мотоциклы должны быть на ходу».

По-прежнему в редакцию продолжают поступать письма с короткими вопросами: «Где купить лампочку?», «Куда обратиться за подшипником?», «Как приобрести сальник?», «Неужели ехать в Москву за 700 километров за тросом сцепления?», — спрашивает владелец «Явы» Н. Хаустов из с. Краснореченки Воронежской области. Ничего не добился в Роспосылторге и его товарищ по несчастью К. Абдумуслимов из Ташкента. Для убедительности он приложил полученные оттуда бланки-отказы со словами: «Специализированная база Посылторга прием заказов... не производит».

С болью пишут мотоциклисты об умалчивавших моторах. Но что характерно: читатели подходят к делу с государственных позиций, подкапывая пути улучшения торговли запчастями, вносят интересные предложения.

В. Гапонов из г. Славути Хмельницкой области делится мыслями об организации почтовой торговли. Он считает, что базы Посылторга надо создавать не по республикам, а непосредственно при заводах, выпускающих мотоциклы. Заводы, по его мнению, располагают более точными данными об изношенности и сроках службы отдельных агрегатов и деталей, лучше знают «слабые места» своих машин. При такой системе повысится ответственность предприятий и за качество продукции, и за выпуск запасных частей, и за рациональное определение их номенклатуры. К тому же не нужны будут промежуточные инстанции.

Предложения Ю. Данненберга из Риги касаются в основном ремонта мотоциклов. Не от «хорошей жизни» многие мотоциклисты взваливают эту неизбежную часть эксплуатации машин на собственные плечи: ремонт пока организован плохо. А если к этому прибавить трудности с запчастями, то становится ясно, почему владельцы мотоциклов и мотороллеров подчас сами и конструируют и точат и подгоняют детали. Как говорится, и швец, и жнец, и в дуду игрец. Во всяком случае, они не сидят сложа руки. Те, кто имеет доступ к станкам и термообработке, стараются использо-

ВРЕМЯ ИДЕТ, ГДЕ ЖЕ ЗАПЧАСТИ?

вать эти возможности. Во сколько же обходится государству «самодельность» мотоциклистов, не говоря о том, что не всякий может грамотно выполнить необходимые работы, что это отнимает у людей уйму времени? Тов. Данненберг видит выход в централизации службы ремонта, в создании хорошо оснащенных специализированных мастерских.

Это предложение мы адресуем недавно созданным управлениям бытового обслуживания населения, в чьи обязанности входит ремонт мототехники.

Такие соображения высказывают читатели. А что же думают организации, к которым была обращена статья, помещенная в журнале?

Редакция получила два официальных ответа — от заместителя председателя Государственного комитета Совета Министров СССР по торговле С. Трифонова и заместителя министра торговли РСФСР И. Жарихина.

Как и в предыдущем ответе, приведенном в статье «Время идет. Где же запчасти?», тов. Жарихин соглашается с тем, что вопрос поставлен правильно. А далее он с грустью констатирует, что «после опубликования указанной статьи никаких изменений в выделенных торговым организациям РСФСР фондах на мотозапчасти не произошло».

Да, в редакционной статье говорилось и о недостаточном выпуске многих запасных частей к мотоциклам, и об ошибках в планировании. Но проблема не сводится только к производству запасных частей. Мало как следует наладить их выпуск — надо умело и удобно для потребителей организовать торговлю. И естественно было ожидать от Министерства торговли ответа именно на этот вопрос. Однако тов. Жарихин вновь уклонился от неприятной темы, повторив лишь, что «обслуживание такого большого парка мотоциклов и мотороллеров в централизованном порядке через Роспосылторг в настоящее время не

представляется возможным из-за отсутствия достаточной материально-технической базы и выделения запасных частей в явно заниженном количестве», и в конечном счете адресовал редакцию к Госплану СССР, Совнархозу СССР и Госкомитету Совета Министров СССР по торговле.

Давайте обратимся к ответу Госкомитета. Он с вниманием отнесся к выступлению журнала по всем его пунктам. Специально созданная комиссия подготовила и представила в СНХ СССР предложения по дополнительному увеличению производства и поставки для продажи в 1964—1965 годах особо дефицитных запасных частей. Затем Госкомитет и Совет народного хозяйства СССР поручили заводам представить нормы потребности в запасных частях по каждой марке мотоциклов и мотороллеров. Была достигнута договоренность и об увеличении поставки торговым организациям запчастей россыпью.

Намечен еще ряд конкретных мероприятий, направленных на улучшение торговли. Министерством торговли союзных республик и Центросоюзу поручено пересмотреть розничную сеть и сосредоточить продажу запасных частей к мотоциклам и мотороллерам в специализированных магазинах и крупных универмагах. В Москве и Ленинграде такие магазины должны открыться уже в этом году.

Выполнение заказов жителей села остается за Центросоюзом и его Кооппосылторгом.

Решение Госкомитета предусматривает отдельно порядок почтовой торговли запасными частями к импортным мотоциклам, мотороллерам и мопедам. На Украине она должна стать обязательной (как и почтовая торговля запчастями к отечественным машинам) республиканского Министерства торговли. Население же всех остальных республик должно будет обслуживать Посылторг Министерства торговли РСФСР.

Особо оговорен в решении Госкомитета порядок изучения спроса, представления заявок промышленности, согласования номенклатуры запасных частей, контроля за их поставками торговле. Все это предполагается вменить в обязанность базам культуры Киева, Белоруссии и также тех областей РСФСР, где сосредоточено производство мотоциклов и мотороллеров.

Такое решение Государственного комитета Совета Министров СССР по торговле. Оно обнадеживает. Оптимистичными словами о том, что проведение указанных в решении мероприятий будет способствовать значительному улучшению торговли запчастями и деталями к мотоциклам, мотороллерам и мопедам, заканчивается письмо, подписанное заместителем председателя комитета тов. Трифоновым.

Однако разговор не закончен. Мы, к сожалению, не можем сообщить читателям соображений работников Госплана СССР, СНХ СССР, Государственного комитета автотранспортного и сельскохозяйственного машиностроения, к которым были обращены серьезные вопросы, — эти организации пока не откликнулись на выступление журнала. А ведь от их решений многое зависит.

Но главное в том, какие дела последуют за решениями.

Хотя письмо и не опубликовано

СОЮЗПЕЧАТЬ ПРИНИМАЕТ МЕРЫ

Наш читатель А. Хлуднев из г. Ельца Липецкой области обратился в редакцию с жалобой на то, что журнал доставляют ему и другим подписчикам позже, чем в киоски Союзпечати для продажи.

Редакция обратилась за разъяснением в Главное управление «Союзпечать» Министерства связи СССР. Вот что ответил начальник отдела организации и эксплуатации Е. Иванников: «На ваше письмо сообщаем, что указанные в нем факты действительно имели место по вине экспедиционного предприятия.

Главное управление «Союзпечать» принимает меры к одновременной доставке журналов как подписчикам, так и для розничной продажи».

НОВЫЙ СТАРТЕР ДЛЯ «МОСКВИЧА»

Редакцией журнала получено много писем, в которых читатели жалуются на плохое качество стартеров СТ4 для автомобилей «Москвич». В связи с этим мы обратились на завод-изгото-

витель. Вот что ответил редакции заместитель директора Московского элеваторозавода имени В. В. Куйбышева А. Оленин.

В настоящее время внедряется в производство измененная конструкция муфты свободного хода привода, которая устранит причину, вызывающую заклинивание роликов. Кроме того, конструкторы завода разработали стартер СТ4А смешанного возбуждения, в котором за счет снижения скорости при холостом ходе облегчены условия работы привода, а также применена более надежная конструкция муфты с наружной звездочкой.

Водителю

О НОВЫХ ПРАВИЛАХ

Статья 2-я*

СКОРОСТЬ

Основные статьи этого раздела Правил не претерпели коренных изменений и поэтому, казалось бы, не требуют специального разговора. Однако необходимость в этом есть. Статистика дорожных происшествий показывает, что до сих пор почти половина их является следствием превышения скорости движения.

Люди со стажем за рулем, вероятно, еще не забыли времени, когда правила устанавливали жесткие границы скоростей — 5, 15, 30 и более километров в час. Теперь этого нет. В последние годы выбор безопасной скорости движения доверен самим водителям. И новые правила определяют только верхние пределы скоростей, да и то лишь в городах и населенных пунктах (см. рисунок). Какие же факторы следует учитывать, выбирая скорость движения?

Во-первых, дорожные условия, а значит — ширину проезжей части, тип и состояние покрытия, профиль пути (подъемы, спуски, повороты и т. п.).

О многом здесь предупредят водителя соответствующие дорожные знаки, но многое он должен уметь оценивать сам.

Скажем, узкие дороги требуют снижения скорости не только потому, что встречный разъезд на них затруднен, но и потому, что их поперечный профиль имеет значительную крутизну наклона, а следовательно, автомобиль при движении по правой стороне дороги теряет обычное сцепление колес с ней, менее эффективно затормаживается, легче попадает в занос.

На величину тормозного пути влияет и тип покрытия (грунтовая дорога, булыжник, асфальт, цемент-бетон и т. д.), а также его состояние (сухо, дождь, лед и т. п.). Например, на асфальте он длиннее, чем на щебеночном покрытии или цемент-бетоне, а во время снегопада или дождя возрастает почти вдвое по сравнению с сухим асфальтом.

И конечно, нельзя не учитывать при определении скорости продольный профиль пути, особенно спуски, на которых тормозной путь увеличивается на 10—15 процентов.

Кроме этих чисто дорожных условий, правила обязывают водителей принимать во внимание видимость на трассе, то есть степень освещенности и метеорологические условия (туман, снег и т. п.), а также обзорность, которую могут ограничивать различные постройки, зеленые насаждения.

Выбираемая вами скорость находится в прямой зависимости от интенсивности и характера движения других транспортных средств, а также пешеходов. Она не может быть пре-

дельной при оживленном, плотном движении в параллельных рядах, во всех случаях, когда на дороге складывается неопределенная обстановка, при проезде мимо шестий, колонн и т. д.

Наконец, следует помнить об особенностях и состоянии транспортного средства, которым вы управляете: его устойчивости, конструкции тормозов, степени износа шин, а также особенностях перевозимого груза.

Еще два ограничения скорости вы найдете в других разделах Правил — при буксировке на гибкой сцепке она не должна превышать 20 км/час, а при перевозке пассажиров на грузовых автомобилях — 50 км/час.

Нельзя думать, что вне населенных пунктов для скорости движения нет никаких пределов. В зависимости от технических показателей дорог для каждой из них установлена расчетная максимальная скорость: для дорог I категории (при ширине проезжей части для одного направления 7 м) — 120 км/час; II и III категорий (при ширине проезжей части 3,5 м) — 100 км/час; IV и V категорий (ширина проезжей части 3,0 м) — 80 км/час. Но и эти скорости можно развивать лишь на легковых автомобилях; на грузовых они должны быть ниже, так как их тормозной путь больше.

Разумеется, водитель должен принять меры к снижению скорости или остановке транспортного средства, когда возникла опасность для движения.

В городе большое значение имеет правильный выбор скорости при проезде перекрестков. К сожалению, здесь водители нередко допускают серьезные ошибки. Некоторые из них, подвезая к перекресткам, увеличивают скорость, стремясь поскорее миновать их при разрешающем сигнале светофора. Понятно, что при смене сигналов они либо идут на нарушение правил, продолжая движение, либо прибегают к резкому торможению, при котором возникает опасность столкновения, а мотоцикл, например, может и опрокинуться.

Вот почему последняя статья этого раздела Правил специально посвящена выбору скорости на перекрестках. Она напоминает водителям, что, приближаясь к перекрестку, надо вести транспортное средство с такой скоростью, чтобы иметь возможность остановиться при запрещающем сигнале светофора или при появлении транспортного средства, пользующегося преимущественным правом проезда.

ОБГОН

Даже в одних и тех же условиях транспортные средства движутся по улицам и дорогам с разной скоростью. Это обстоятельство нередко вынуждает водителей прибегать к обгону. В отличие от прежних правил, под обгоном сейчас понимается любой маневр, при котором один водитель обходит другое движущееся транспортное средство. Однако изменения ширины проезжей части, профиля пути, а также характера встречного движения создали необходимость конкретизировать в Правилах движения виды обгона и определить условия, при которых каждый из них возможен. Таких видов обгона различают три — обгон в параллельных рядах, с выездом из занимаемого ряда и с выездом на полосу встречного движения.

ВОДИТЕЛЬ,
въезжая в город
или населенный
пункт,

На трассе общественники

Черноморское побережье Кавказа манит к себе тысячи и тысячи автомобильных туристов. Шоссе трассы в горах сложны, порой опасны. Такой является и дорога Анапа — Батуми, проходящая через наш Хостинский район города Сочи. Здесь в свое время было немало дорожных аварий. Вот тогда-то и возникла мысль создать совет общественных автоинспекторов. Это было три года назад. В него вошли руководители автохозяйств, заведующие гаражами, инженеры, механики, шоферы. Председателем совета избрали водителя одного из хостинских санаториев Б. В. Лынова.

Первоначально актив наш был невелик — 15—20 человек. Но со временем к нам приходили новые и новые общественники. Теперь триста шестьдесят энтузиастов безвозмездно отдают свободное от работы время для пропаганды



ПОМНИ
о верхнем
пределе
скорости!



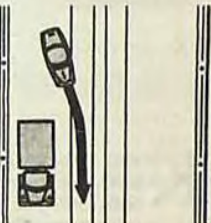
* Первую статью см. в журнале «За рулем», 1964, № 9.

Но сначала об одном общем положении. В условиях малоинтенсивного движения, на достаточно широкой и свободной проезжей части обгон не представляет особых затруднений и опасности. Однако в узких местах, а особенно при встречном движении, этот маневр весьма опасен и требует от водителя очень точного расчета, опыта в управлении.

В такой обстановке подчас трудно соразмерить время, необходимое для обгона, и расстояние до приближающегося навстречу транспортного средства, скорость которого точно определить довольно сложно. Малейший просчет, невнимательность или неуверенность могут привести к непоправимым последствиям.

Вот почему серьезный разговор об обгоне Правила начинают с главного требования: «Обгонять разрешается только при хорошей видимости и свободном пути, если это не заставит других водителей круто сворачивать или тормозить».

Обгон при движении в параллельных рядах (как с левой, так и с правой стороны) почти не регламентируется Правилами. Мы говорим «почти», потому что в одном случае даже он запрещен. Речь идет о трамвае, которого за 20 м до остановки нельзя обгонять никому (фото 1). При этом имеют в виду трамвай, движущийся посередине проезжей части.



зрения и обгоняемый автомобиль. Его водитель, услышав или увидев сигнал об обгоне, обязан вне населенных пунктов подать ответный сигнал (правого поворота), давая тем самым знать, что на пути движения препятствий нет. Если же он подает сигнал левого поворота, значит обгонять по каким-то причинам опасно.

Взаимная предупредительность помогает водителям своевременно принимать правильные решения. Вы спросите: что делать, если обгоняемый не подает никакого сигнала? Обгонять его, разумеется, можно, но лишь полностью убедившись в его дальнейших намерениях. При необходимости дополнительным сигналом обгона может служить звуковой сигнал, если он не запрещен, а в темное время суток при отсутствии движения навстречу — периодическое переключение света. Если же вы сами выступаете в роли обгоняемого, помните непреложное требование Правил: запрещается повышать скорость движения или иными действиями мешать обгону.

Интересы безопасности движения требуют в отдельных случаях ограничивать обгон с выездом из занимаемого ряда: при гололеде, а также когда видимость менее 20 метров (туман, ливень, сильный снегопад);

при подаче впереди едущим водителем сигнала поворота налево (фото 2);

в тоннелях, а также на железнодорожных переездах и ближе 100 метров перед ними;

когда транспортное средство перед вами совершает обгон или объезд с выездом из занимаемого ряда («двойной обгон»).

И последнее. При отсутствии встречного транспорта обгон с выездом из занимаемого ряда допустим и по полосе встречного движения. Исключением являются перекрестки и пешеходные переходы, мосты (путепроводы, эстакады), а также непосредственно те места опасности, перед которыми установлены предупреждающие дорожные знаки. Однако, если такой маневр может быть осуществлен на «своей» стороне проезжей части, обгон разрешен и в этих случаях. На фото 3 вы видите, как «Волга» использует для обгона на мосту полностью трамвайные пути, не выезжая на полосу встречного движения.

При обгоне в параллельных рядах предупредительный сигнал подавать не надо, ибо направления вы не меняете, он будет лишь дезориентировать водителей.

Другое дело обгон с выездом из занимаемого ряда. Здесь водитель обязан перед началом маневра подать сигнал левого поворота, а перед завершением обгона — правого. Из сказанного вы уже поняли, что такой обгон разрешается только с левой стороны от обгоняемого.

Так как новые Правила не устанавливают расстояния, на котором можно предпринимать выезд из занимаемого ряда для обгона, требуя лишь подать не менее

безопасности движения, дежурят на дорогах и улицах города, проводят много полезных дел.

Возглавляет работу общественности совет. Он заседает регулярно, раз в месяц. Здесь утверждаются планы, производится разбор происшествий. Часто на заседания приглашаются механики, руководители автохозяйств, грошащих по части технического состояния выпускаемых на линию автомобилей.

Рассказу о деятельности секций. Вот секция дорожного надзора. Общественники, входящие в ее состав, несут дежурство на дорогах и улицах. Особой бдительности требует шоссе Анапа — Батуми. Кто был в наших краях, знает эту очень извилистую дорогу. Летом здесь весьма интенсивное движение. Дежурные, получив подробный инструктаж, следят за тем, как водители соблюдают правила, дистанцию движения, на какую скорость держат на спусках и подъемах.

При нарушениях, если они незначительны, останавливают транспорт и

предупреждают водителя. Одновременно проверяют путевой лист, правильность его оформления, записывают номер, модель машины и ее принадлежность, фамилию водителя и характер нарушения. При серьезных нарушениях и авариях составляют первичный документ и дожидаются прибытия госавтоинспектора. Если по согласованию с технической секцией на это число запланирована проверка транспорта, то общественные автоинспекторы, дежурящие на линии, определяют техническое состояние машин. Конечно, общественники не останавливают автобусы, работающие по графику, такси, санаторные машины. Все, что выявлено, фиксируется в специальной книге, хранящейся в отделении милиции.

Секция дорожного надзора занимается также наблюдением за состоянием дорожных знаков, зон безопасности, пешеходных переходов. Эта секция является самой массовой.

Техническая секция занимается проверкой технического состояния транспор-

та как на линии, так и непосредственно в автохозяйствах перед выпуском и по возвращении в гараж. Обычно утром, за 30—40 минут до выхода первых автомобилей, три-четыре общественника вместе с госавтоинспектором приходят в автохозяйство, приглашают механика, ответственного за выпуск, и проверяют все машины. По окончании осмотра составляется акт, где указываются выявленные недостатки и сроки их устранения. Кроме того, члены секции проводят с водителями беседы, собрания. Много интересных мероприятий провела агитационно-массовая секция. Основное направление ее работы — лекции в автохозяйствах, санаториях, школах о правилах уличного движения, показ киножурналов. Общественники выпускают стенную газету «Светофор».

А. БУЛАЕВ,
председатель секции дорожного надзора совета общественных автоинспекторов.

г. Сочи.

„Ю К К И“ покоряется смелым

Каждую субботу и воскресенье вереницы машин, мотоциклов и автобусов бесконечной пестрой рекой заполняют Выборгское шоссе, что ведет к живописным пригородам Ленинграда. Но такого скопления транспорта, какое было на этом шоссе в воскресенье 19 июля, не помнят даже выдавшие виды старожилы ленинградских окраин.

На юрком «Москвиче» обгоняем десятки автобусов, и на каждом — лаконичная табличка с надписью: «На мотокросс». Так вот куда спешат десятки тысяч ленинградцев — на знаменитую трассу «Юкки», которая пролегла извилистой лентой в районе поселка Порошкино. После двухгодичного перерыва здесь вновь собрались сильнейшие гонщики из 13 стран, чтобы помериться силами на 11-м этапе чемпионата мира по мотокроссу в классе 250 см³. Одновременно здесь же принимают старт участники 4-го этапа первенства СССР на мотоциклах 500 см³.

Район соревнований в ярком убранстве — флаги стран-участниц, транспаранты, лозунги, стройные ряды палаточного лагеря, красивая и четкая разметка трассы.

Поднимаемся на свою двенадцатиметровую вышку, здесь все как на ладони. В парке-стоянке мотоциклов большое оживление: десятки корреспондентов, фотографов, кинооператоров стараются запечатлеть самое интересное. Много людей скопилось у палатки с бельгийским флагом, и это понятно: 22-летний бельгиец Жоэль Робер приехал в наш город уже чемпионом мира. Курносое, задорное мальчишеское лицо, шупленькая фигурка подростка — неужели это тот самый Робер, который был первым на восьми трассах чемпионата и развеял миф о непобедимости двукратного чемпиона мира шведа Торстена Хальмана? У палатки шведских гонщиков деловая тишина — еще и еще раз проверяют они свои «Гускварны». Герой «Юкков» 1962 года Хальман внешне спокоен, но

Чемпион мира по мотокроссу в классе 250 см³ Ж. Робер.

ему все же трудно скрыть волнение — нет-нет да и взглянет экс-чемпион в сторону своего молодого соперника.

Оживленно у палатки, где работают английские спортсмены. Впервые приехали в нашу страну двукратный чемпион Европы Дейв Биккерс и его молодой напарник Джон Гриффитс. Естественно, им хочется показать сегодня все свое мастерство.

А вот и серебряный призер чемпионата мира прошлого года чехословацкий спортсмен Властемил Валека. Но что это? Он стоит у совершенно незнакомо нам мотоцикла! «Да это же «Ява», — говорит мой помощник, — новая «Ява», которую испытывает в этом году Валека».

У палаток советских гонщиков больше всего мальчишек, они не умеют скрывать своих чувств. Все их симпатии еще до старта на стороне Виктора Арбекова, Игоря Григорьева, Александра Яковлева и других наших ребят.

Наконец все приготовления закончены. Гонщики выстраиваются в закрытый парк, а затем на линию старта. Еще не успели последние выбрать себе место на старте, как самые нетерпеливые уже устремились на трассу — массовый фальстарт. Судьи останавливают участников, вновь выстраивают их на старте — и снова фальстарт.

Чемпионат мира вошел в заключительную фазу, и теперь каждый заезд имеет огромное значение для распределения мест в турнирной таблице. Правда, судьба первых двух мест решена — Робер и Хальман недосыгаемы.

Но кому достанется бронза? К 11-му этапу у Григорьева и Биккерса по 20 очков, и они делят 3—4-е места, а Виктор Арбеков на 5-м месте (18 очков). Не потеряны шансы у Властемила Валека и Укке Юнсона. Все это и предопределяет острый характер борьбы.

К концу первого круга лидерство прочно захватил Робер. Самые сложные участки трассы он проходит по-чемпионски, совершая головокружительные прыжки и безупречно действуя на поворотах. Под стать гонщику и его мотоцикл. Чехословацкий «Чезет-250» еще раз подтверждает репутацию лучшего мотоцикла в мире. На втором месте шведский спортсмен Юнсон. Несмотря на молодость (он только в этом году вышел из группы юниоров), Юнсон демонстрирует зрелое мастерство. Советские гонщики Виктор Арбеков и Игорь Григорьев идут соответственно на 3-м и 4-м местах. В шестерке сильнейших Дейв Биккерс и Властемил Валека.

В таком порядке спортсмены и заканчивают первый заезд. Седьмым на финише был Олле Петтерсон (Швеция). Только им удалось полностью пройти



На этом снимке, присланном в редакцию любителем мотоспорта Франтишеком Реслером из ЧССР, запечатлены три победителя чехословацкого этапа чемпионата мира: бельгиец Ж. Робер (1) и советские мотоциклисты В. Арбеков (2) и И. Григорьев (3). В том же порядке заняли они места на пьедестале почета в Ленинграде.

дистанцию. Остальные отстали от лидеров на круг и более.

Первую половину дистанции неплохо прошли советские гонщики Гунар Драугс, Виталий Тюрин, Владислав Горулько, но из-за неисправностей мотоциклов они покинули трассу.

Несмотря на то, что разведка сил была уже закончена, второй заезд тоже начался с фальстарта. С первых же метров лидерство захватили Виктор Арбеков, Игорь Григорьев и Укке Юнсон. Шведского гонщика уже на втором круге подводит мотоцикл, и наши ребята все дальше и дальше уходят вперед. Но где же чемпион мира? Неудачно взяв старт, Жоэль Робер был после первого круга только двадцатым. И все же, продемонстрировав все свое мастерство, раскрыв все свои технические и тактические приемы, новый чемпион сумел закончить заезд вторым, проиграв только Виктору Арбекову. Молодой советский гонщик сделал все для победы, еще раз убедительно доказав, что он является гонщиком экстракласса. Игорь Григорьев финишировал третьим.

Пожалуй, наиболее интересной в этом заезде была борьба Биккерса, Валека и Драугса за последующие места. К концу дистанции дебютант чемпионата рижанин Гунар Драугс сумел обойти второго призера прошлого года первенства Властемила Валека и занять шестое место. Дейв Биккерс занял на финише пятым. Четвертое место занял швед Олле Петтерсон. А Торстен Хальман и в первом и во втором заезде сумел пройти лишь три круга.

Когда судьи подвели итоги, шестерка сильнейших на 11-м этапе выглядела так: Ж. Робер — Бельгия («Чезет») 8 очков; В. Арбеков — СССР («Чезет») 6; И. Григорьев — СССР («Чезет») 4; Д. Биккерс — Англия («Гривс») 3; О. Петтерсон — Швеция («Гускварна») 2; В. Валека — ЧССР («Ява») 1 очко.

Таким образом, после 11-го этапа В. Арбеков и И. Григорьев, набрав по 24 очка, закрепились на 3—4-м местах, оттеснив англичанина Биккерса. Все три победителя этапа выступали на мотоциклах «Чезет». Это еще одно яркое свидетельство успехов чехословацкой мотоциклетной промышленности.



После двух фальстартов гонщики устремились на трассу.

Фото Б. Томашевского.

Какой же главный вывод? С каждым стартом крепнет мастерство наших гонщиков. Сегодня смело можно сказать, что советские спортсмены по праву вошли в число сильнейших в мире.

Четвертый этап первенства СССР в классе мотоциклов 500 см³, который проводился на той же трассе, закончил-

ся победой Сергея Кадушкина (Автомобильный клуб, Ленинград), который стал лидером первенства. Второе место занял киевский армеец Игорь Казаков, третье — луганский спортсмен Виталий Кепский, одержавший победу во втором заезде. Ниже своих возможностей выступили прошлогодний чемпион страны З. Каль-

кис и А. Клявиньш, занявшие соответственно 4-е и 5-е места.

После четвертого этапа таблица первенства СССР выглядит так: С. Кадушкин — 20 очков, З. Калькис — 18, А. Клявиный — 12, А. Лебедев — 11, И. Казаков — 11, Н. Соколов — 8, В. Кепский — 6 очков.

Ю. ПОДВАЛЬНЫЙ,
судья всесоюзной категории,
спортивный радиокomentатор
соревнований.

Ленинград.

В то время, когда печатался этот номер журнала, поступили предварительные данные о победителях чемпионата мира по мотокроссу в классе 250 см³: 1. Ж. Робер (Бельгия), 2. Т. Хальман (Швеция), 3. В. Арбеков (СССР), 4. И. Григорьев (СССР), 5. Д. Бикнерс (Англия), 6. И. Пиллар (СССР).

БОЛЬШИЕ ПОБЕДЫ МАЛЕНЬКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

Автомобили, которые умецаются на ладони, выходят на большие старты. В конце прошлого года автомобильный спорт был включен в Единую всесоюзную спортивную классификацию, а в нынешнем, как сообщил нашему корреспонденту ответственный секретарь Комитета автомобильного спорта ФАС СССР К. Турбабо, бюро ЦК ДОСААФ приняло решение о создании Федерации автомобильного спорта.

Редакция попросила К. Турбабо рассказать о важнейших событиях нынешнего спортивного лета, которое прошло под флагом III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

по техническим видам спорта.

— Начну, — сказал К. Турбабо, — с некоторых цифр, характеризующих сдвиги в автомобильном спорте, рост его популярности. Годы четыре тому назад в нашей стране разрядников было не больше 2000, а сейчас их насчитывается до 10 тысяч. Более чем вдвое выросло число мастеров спорта — с 20 в 1962 году до 42 в нынешнем.

Прежде чем рассказать о важнейших событиях спортивного сезона, мне хотелось бы остановиться на одном очень важном, вопросе. В настоящее время в стране мало короткодромов для маленьких автомобилей, да и те не отвечают возрастным требованиям. Из-за плохого качества дорожек наши модели теряют до 20 процентов скорости. Еще в июле прошлого года в решении ЦК ДОСААФ указывалось на необходимость постройки короткодромов в каждой республике, в больших городах. Сейчас, когда III Все-

союзная спартакиада набирает темпы, самое время взяться за сооружение беговых дорожек для маленьких автомобилей.

Теперь о состязаниях. Первенство страны, соревнования на установление рекордов СССР и международная встреча советских модельистов со спортсменами Чехословакии и Польши — вот три важнейших события, которые определили значение спортивного сезона. Имела победитель первенства страны известные читателям из предыдущего номера журнала. Мне хотелось бы лишь подчеркнуть, что это был самый представительный за последние годы чемпионат. В нем участвовали спортсмены всех союзных республик (за исключением Туркмении), а также команды Москвы и Ленинграда. Они продемонстрировали отточное мастерство, заметно усовершенствовали модели и двигатели. Это не замедлило сказаться на достижениях. Например, в 1962 году максимальная скорость самых маленьких гоночных моделей (1,5 см³), показанная на первенстве страны, равнялась 109 км/час. А сейчас, спустя лишь два года, самая низкая скорость в этом классе был 115 км/час.

Через несколько дней после первенства Союза на короткодроме Центрального автомотклуба СССР в Расторгуеве состоялись заезды на установление рекордов. Нужно сказать, что, несмотря на высокие исходные нормативы, штурм рекордов был успешным. Вот как выглядят теперь таблица всесоюзных рекордов. Класс 1,5 см3, дистанция 500 м: О. Мас-

лов (Ташкент) — 118,421 км/час; дистанция 1000 м: С. Казанков (Москва) — 120 км/час; дистанция 2000 м: Г. Кострыгин (Ташкент) — 114,467 км/час; класс 2,5 см³, дистанция 100 м: Г. Дзеньмыс (Латвия) — 152,542 км/час; Дистанция — 100 м: А. Давыдов (Москва) — 155,172 км/час. В классе 5,0 см³ москвичка А. Давыдов не имел себе равных и развил соответственно на дистанциях 500 и 1000 м 183,673 км/час и 181,818 км/час; в классе 10,0 см³ на дистанции 500 м модель москвичка В. Соловьева была самой быстрой — 193,548 км/час.

Нелпохое результаты! И первенство страны и штурм рекордов стали для наших моделлистов хорошие предпосылки перед встречей со спортсменами Польши и Чехословакии. Соревнования прошли в Москве на площадке около Большой спортивной арены в Лужниках. Соперники у нас были сильные: опытные мастера защищали спортивные цвета братских стран. И тем почетнее победа, которую, кстати, впервые одержали наши спортсмены в международных соревнованиях.

Каждая международная встреча — это хорошая школа мастерства. Создании маленьких автомобилей — творческий и в то же время чрезвычайно кропотливый труд. Обмен опытом приносит много пользы, победителей победенным. В заключение хотелось бы назвать советских автомобилистов, завоевавших первую в международных состязаниях победу. Это С. Казанков, А. Давыдов, В. Янубович, Б. Ефимов, О. Маслов, Г. Дзенитыс, Ю. Вобров и В. Соловьев.

Итак на столичном стадионе «Строитель» между командами латвийского автомотоклуба «Вьерини» и города Москвы начались всесоюзные соревнования по мотоболу. Тысячи зрителей заполнили трибуны, чтобы посмотреть полюбоившуюся им игру «моторизованных футболистов». Победу одержали москвичи — 2 : 0.

В первых всесоюзных состязаниях участвуют также спортсмены латвийского спортивного общества «Даугава», Туркменин, Казахстана, Узбекистана и Киргизии. Российская Федерация представлена тремя командами — города Элисты, победителя первенства РСФСР, а также двумя другими призерами — командами Тулы и Новосибирска. Состязания проводятся в двух зонах — западной и восточной. Предварительные игры в подгруппах проходят по олимпийской системе. По две сильнейшие команды из каждой зоны будут бороться за звание победителя.

Достоин сожаления, что представители Украины в последний момент отказались от состязаний, тем более что там прошли соревнования на первенство республики.

Правый крайний нападающий команды Москвы Н. Католин (номер 2) устремился к воротам соперников.

Фото В. Кутырева.

23

ПЕРВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ



По предложению Федерации автоспорта СССР в этом году было решено в начале розыгрыша «Трофея наций» командного соревнования сильнейших раллистов Европы. Это состязание (в нем приняли участие национальные команды Англии, Италии, Польши, СССР, Швеции и других стран) проводилось в три этапа — на трассах ралли «Монте-Карло», «Полуночное солнце» и «Рейд польский» параллельно с личным чемпионатом Европы по ралли. Советские спортсмены впервые участвовали в таких соревнованиях. О первом этапе их — тяжелом четырехдневном ралли «Монте-Карло» мы уже сообщали в 3-м номере. Победу тогда одержала команда Англии. О том, как прошел розыгрыш «Трофея наций» в Швеции и Польше, рассказывает в своих заметках участник соревнований мастер спорта А. Дмитриевский.

На северном побережье Ботнического залива у Хапаранги мы пересекаем границу между Финляндией и Швецией. Неширокая дорога с плавными поворотами уходит на юг. В Швеции левостороннее движение, и нам нужно сразу перестроить выработанные за 15—20 лет водительского стажа привычки. Каждая ошибка может кончиться тяжелой аварией — лобовым ударом во встречный автомобиль. Первый день мы двигаемся колонной. Это значительно легче. А на следующий день каждый экипаж едет самостоятельно. Осевая линия на дороге и специальные стрелки на перекрестках заставляют двигаться по своей стороне. Когда руль слева, видимость при обгоне ограничена. Но у автомобилей, выпускаемых в Швеции, именно такое расположение руля. При обгоне грузовых машин и автобусов приходится выезжать на правую сторону дороги, чтобы увидеть путь. Шведские водители очень внимательны. Увидев приближающийся сзади автомобиль, водитель сигналом левого или правого

Автомобиль «Волга» (водители — мастера спорта С. Тенишев и А. Дмитриевский) на трассе ралли «Полуночное солнце».



поворота показывает, свободен ли путь для обгона или нет. Поравнявшись, водитель обгоняющей машины поднятием руки или кивком головы благодарит за внимание. Обгоняемый отвечает ему тем же.

В шведских ралли «Полуночное солнце» трасса объявляется заранее. Это дает возможность гонщикам в течение нескольких месяцев тренироваться на скоростных участках. Нам удалось перед соревнованием проехать только по трем скоростным участкам (из двадцати одного). Это позволило получить лишь некоторое представление о характере шведских дорог, включенных в трассу ралли.

Через каждую минуту автомобили участников уходят на трассу. Дорожные соревнования особых затруднений не представляют. Время на все скоростные участки нейтрализуется полностью, и после каждого специального испытания участники получают новое время старта.

Основные условия успешного прохождения дистанции — это не сбиться с трассы, которая почти не имеет специальной разметки, и не нарушить правил движения по дорогам.

Первый скоростной участок был отменен по требованию владельца территории, по которой он пролегал. Скорость здесь ограничена до 35 км/час. Все участники строго выдерживают это условие, и, как выясняется вскоре, не напрасно. За поворотом лесной дороги установлен полицейский пост. Специальное оборудование позволяет точно фиксировать скорость прохождения.

Большая часть скоростных испытаний — это гонки по узким лесным дорогам, покрытым гравием, с крутыми закрытыми поворотами, резкими подъемами и спусками. Скоростных участков на дистанции — пятнадцать: длиной от 5 до 22 километров. Кроме того, нужно пройти гонки на аэродроме с элементами слалома, кольцевую гонку на аэродроме, подъем на холм и т. д.

При подъезде к скоростному участку в любое время суток и при любой погоде приходится обгонять длинные колонны автомобилей большевиков. За несколько километров до старта вдоль обочин дорог и на свободных полянках сотни автомобилей разнообразных марок. В некоторых местах указатели: «Стоимость стоянки — 1 крона». Это владельцы дач предлагают свои услуги болельщикам.

Но вот мы подъезжаем к плакату «До пункта контроля 100 м». В зависимости от длины участка участники приезжают сюда с опережением от 15 минут до часа. За это время можно заправить автомобиль, сделать необходимый ремонт. Перед скоростными участками и

после них ведущие автомобильные фирмы устанавливают хорошо оборудованные летучки. Одна из основных задач их — сохранить силы участников. Поэтому все работы выполняются механиками летучек, снабженных необходимым инструментом, включая сварочные аппараты. Периодически, в зависимости от характера предстоящего соревнования, ставятся покрышки с соответствующим профилем протектора.

Четыре «Волги» большую часть трассы идут вместе. Это дает возможность штурманам контролировать друг друга, а первым водителям отдыхать. Но вот в конце первого круга из-за поломки крышки коренного подшипника сходит с дистанции «Волга» с финским экипажем. Отказал стартер на нашей «Волге». Хорошо, что перед стартом не нужно глушить двигатель. Сейчас большой запас времени, но летучка будет только на следующем пункте, после которого короткий участок, проходящий через несколько городов с ограниченной скоростью движения. На смену стартера остается всего 15 минут. Уже смеркается. Мы успеваем вовремя на старт очередного скоростного участка — подъема на холм.

Начинает светать, хотя всего два часа ночи. Пройдены еще несколько скоростных участков. К вечеру спортсмены возвращаются в Стокгольм, пройдя около 1800 километров. Здесь отдых — 12 часов. А утром — снова на трассу.

Неожиданно стрелка термометра уходит вправо — закипела вода в системе охлаждения от поломки крышки генератора. Хорошо, что кругом лес. Находим толстые сучья, забиваем их между генератором и блоком, чтобы обеспечить натяжение ремня. Едва успеваем на пункт контроля времени. Скоростные участки следуют через каждые 30—50 километров, и поэтому не удастся создать запас времени для смены генератора. Приходится идти осторожной и после каждого скоростного участка поглобже заколачивать деревянные клинья. Но вот наконец выбираемся на достаточно длинный дорожный участок, где можно создать запас времени и заменить генератор.

Пройден последний скоростной участок, и вечером в конце четвертого дня соревнования участники возвращаются в Стокгольм.

Финишируют лишь 144 экипажа, остальные 70, в основном из-за аварий на скоростных участках или технических неисправностей, дистанцию не заканчивают.

Впереди шведский гонщик Трана, выступавший на автомобиле «Вольво» в классе улучшенных автомобилей литражом от 1600 до 2000 см³, на втором месте Калстром (Швеция) на автомобиле «ВМС Купер», класс до 1000 см³, на третьем — Солерстром на «Форд-Кортина». Шведские гонщики на автомобилях «Сааб» (до 1000 см³) вышли на первое место среди заводских команд. Среди национальных команд первое место заняла Швеция, второе — Италия. Успешно выступили и советские спортсмены, занявшие в общем зачете третье (призовое) место (С. Тенишев и А. Дмитриевский, А. Карамышев и Г. Добровольский на «Волгах», Н. Сучков и В. Щавелев на «Москвиче-403»), а в классе свыше 2000 см³ — пятое и шестое места. Теперь предстоял заключительный старт в Польше.

«РЕЙД ПОЛЬСКИЙ»

Ралли под таким названием по праву считается вторым по трудности после «Монте-Карло». Дистанция звездного сбора 1050—1100 км проходит по магистральным дорогам. Заданные скорости сравнительно невысоки — в пределах 60 км/час. А затем, после трехчасового перерыва, начинается настоящая гонка на длинную дистанцию. В распоряжении участников — мелкомаштабная карта автомобильных дорог (1 см = 10 км) и легенда с подробным описанием дистанции. До каждого поворота или ориентира (населенный пункт, мост, виадук и т. д.) указан километраж с точностью до 100 м от старта и от последнего пункта контроля времени. Особенно подробно описано движение в городах. Время прохождения участков указано в контрольной карте, причем на наиболее тяжелых участках для разных классов автомобилей заданы различные скорости.

Приблизительно за 38 часов надо пройти трассу дорожных соревнований протяженностью 2366 км. На отдельных горных участках средняя скорость ночью доходит до 84 км/час. Максимально допустимое время опоздания на пункт контроля — 30 минут; суммарное опоздание не должно превышать 90 минут.

В программе ралли — гонка по аэродрому, шоссейно-кольцевая гонка, две горные гонки, три соревнования по слалому и 14 специальных участков с предельно высокими скоростями движения. К утру следующего дня после нескольких спецучастков и трех скоростных гонок в результате аварий и технических неисправностей остается менее половины участников. Погода ухудшается. Мокрое, местами покрытое брусчаткой шоссе требует от водителей предельного напряжения, чтобы выдержать и в третью, последнюю, ночь высокие заданные скорости.

А вот и финиш на окраине старинного польского города Кракова. Абсолютное первое место завоевали польские гонщики Собеслав и Ева Засада, выступавшие на автомобиле «Штейер Пух» (660 см³). Второе и третье места заняли экипажи, где первыми водителями были Эрик Карлсон и его жена Пат Мосс-Карлсон на автомобилях «Сааб» (850 см³). В классе от 1300 до 1600 см³, в котором выступало 12 экипажей на автомобилях «Альфа Ромео», «Фиат», «Форд-Кортина» и «Москвич-403», первое и второе места заняли советские гонщики Э. Лифшиц и В. Сазановский, Ю. Чвилов и В. Олека. Советские спортсмены П. Шатас и В. Лаукецкас, Г. Хольм и Х. Рюютель на автомобилях «Волга» заняли третье и четвертое места в классе от 2000 до 2500 см³.

В командном зачете на первое место вышли польские гонщики, второе место заняла команда СССР.

По сумме результатов трех этапов «Трофей наций» завоевала команда Швеции, на втором месте команда СССР. Это большой успех советского автомобильного спорта, особенно если учесть, что мы не имели опыта выступления в таких трудных европейских ралли и что высокое место завоевано в соперничестве с сильнейшими раллистами континента.

А. ДМИТРИЕВСКИЙ,
мастер спорта, участник соревнований.

Наш мотоциклетный спорт уверенно поднимается в гору. Рушатся прежние представления о возможностях мотогонщиков и их машин. Успехи советских мотоциклистов, выступающих в моторкроссе, в гонках по гравелю и ледяной дорожке, признаны теперь во всем мире. И только в одном виде скоростных соревнований — шоссейно-кольцевой гонке — нет заметного продвижения вперед. Победа, одержанная недавно нашими кольцевиками в Турку (Финляндия), и призовые места в розыгрыше

ШАГ НА МЕСТЕ

Первенство страны
по мотоциклетным
шоссейно-кольцевым гонкам

«Большой приз Югославии», конечно, радуют. Но они не могут никого обольстить, и прежде всего потому, что это соревнования куда меньшего масштаба, чем чемпионаты мира.

Что же тормозит у нас развитие классических, как их принято называть, шоссейно-кольцевых гонок? Почему до сих пор кольцевики не сравнялись по своим достижениям с товарищами по оружию — кроссменами и треновыми гонщиками? Исчерпывающие ответы на эти вопросы дало прошедшее первенство страны.

Как и в прошлые годы, на старте его можно было увидеть представителей всего нескольких городов — Таллина, Риги, Москвы, Ленинграда. За исключением Рижского мотозавода и Ирибского мотозавода, выставившего мощную команду экипажей на мотоциклах с колясками, остальные предприятия мотоциклетной промышленности (причем тоже далеко не все) представляли одиночки-энтузиасты, которые не в состоянии были сделать погоду на чемпионате, хотя и заняли там несколько призовых мест.

Никакими иными словами, кроме как «грустная картина», не назовешь старты в классах гоночных мотоциклов, где золотые медали разыгрывали между собой шесть человек. Снова (в какой уже раз!) в списках победителей и призеров мы прочли имена наших давних знакомых — заслуженных мастеров спорта Н. Севостьянова и В. Пылаева, мастеров спорта В. Катомина, Б. Иванова, А. Раутенфельда и других.

Может быть, «кольцо» стало непопулярно? Может быть, мотоспортсмены потеряли вкус к этому виду соревнований? Ничуть. Кольцевые гонки, где борьба ведется на предельных скоростях, с необычайной легкостью завоевывают сердца молодежи. В тех немногочисленных городах, где проходят состязания кольцевиков, молодые мотоциклисты буквально осаждают клубы просьбами зачислить их в спортивные секции. Почти всегда они получают отказ: «Принять не можем, нет мотоциклов». И это не отговорок, продиктованное желанием избавиться от назойливых парнейков. Слабость материальной базы действительно одна из главных причин, препятствующих развитию кольцевых гонок.

Три года назад Федерация мотоспорта приняла решение о проведении соревнований на кольце в двух группах — на спортивных мотоциклах (группа «юниоров») и на гоночных. Ижевский машиностроительный завод выпустил партию спортивных машин с двигателем рабочим объемом 350 см³. И теперь этот класс самый многочисленный на первенствах. Борьба за медали представляет здесь кульминационную точку чемпионата (так, кстати, было и в этом году). Но юному мотоциклисту сразу не доверишь тяжелую машину. А других пока нет. Ни Минский мотозавод, ни завод, выпускающий мотоциклы «Ковровец», не подготовили на базе серийного мотоцикла для шоссейных гонок.

Большие надежды возлагала спортивная общественность на новый класс мотоциклов — с двигателем рабочим объемом 50 см³. Эти легкие машины как нельзя лучше подходят для молодых. Вводя новый класс, федерация специально предусмотрела в нем группу взрослых и группу юношей. Два года прошло с тех пор. И как же обидно было видеть на старте минувшего первенства всего двух юных мотоциклистов. Немногим больше стартовало мужчин, хотя в этом году впервые разыгрывались золотые, серебряные и бронзовые медали.

Не сразу и не вдруг рождаются новые мотоциклы. Но два года — срок вполне достаточный для того, чтобы подготовить партию пятидесятикубовых машин. На первенстве же были представлены два мотоцикла самостоятельной постройки с двигателем «Симсон» (производства ГДР), экспериментальная машина ЦКЭБ мотоцикlostроения и пять мотоциклов СЗ-50, сделанных общественным конструкторским бюро рижского мотозавода «Саркана Звайгзне». На одной из таких машин заводской конструктор мастер спорта В. Погайнис завоевал бронзовую медаль, превысив 100-километровую скорость рубеж (103 км/час).

История появления СЗ-50 проливает свет на отношение руководителей мотозаводов к созданию спортивной техники. В свое время заводские спортсмены выступили инициаторами гонок на мотоциклах с двигателем 50 см³. Хорошую инициативу они подкрепили конкретными делами. В начале 1963 года в отделе главного конструктора «Саркана Звайгзне» было создано общественное конструкторское бюро под руководством начальника лаборатории дорожных и стендовых испытаний Х. Голдшмита.

Целью энтузиастов стала разработка конструкции первого советского спортивного мотоцикла класса 50 см³. За конструирование пятиступенчатой коробки передач и переключателя передач взялся инженер З. Янсон. Токать экспериментального участка А. Гобиньш, несмотря на свой преклонный возраст, вызвался в свободное время изготовить детали для новых машин. Работы было, что называлось, по горло. Зимние вечера и воскресные дни проходили в поисках, а также в чертежной доске, а затем у станков, где инженерные идеи воплощались в металл. Отдавая свой долг творчеству, члены общественного ББ знали, что помогают не только спорту, но и заводу, перед которым стоит задача в ближайшие годы перейти на выпуск новой серийной модели моледа с более мощным двигателем и лучшими характеристиками. Но, удивительно, энтузиазм Х. Голдшмита и его товарищей не встретил поддержки у некоторых руководителей. Вместо помощи, которую они могли и должны были оказать, в отделе главного конструктора одна за другой были направлены комиссии. Каждая из них пыталась откопать в деятельности общественного бюро «противозаконные действия».

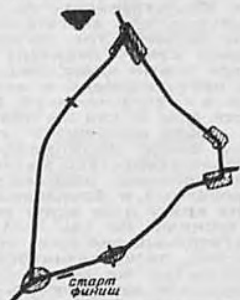
Работая в очень трудных условиях, без образцов, без станков, конструкторы-общественники все же смогли построить хорошие модели, заложив тем

Члены общественного конструкторского бюро, создатели гоночного мотоцикла СЗ-50 (слева направо): механик-испытатель Р. Кребс, инженер-конструктор Погайнис и механик испытатель А. Ахрлович.

Фото В. Рыбина.



Трасса гонок в Каунасе



Трасса гонок в Тарту

самым фундаментом для развития столь перспективного класса гоночных машин. Какова будет дальнейшая судьба СЗ-50? Получат ли конструкторы возможность создавать новые спортивные машины? Поступят ли эти машины в клубы и секции? Решение этих вопросов во многом будет зависеть от позиции руководителей «Саркана Звайгзне».

Разумеется, причину застоя в шоссейно-кольцевых гонках следует искать не только в нехватке спортивной техники. Более чем прохладное отношение некоторых республиканских комитетов ДОСААФ, областных клубов и секций к этому виду соревнований также препятствует их широкому распространению. Серьезное беспокойство вызывает крайне ограниченное количество трасс. Прошло больше года с того времени, как ЦК ДОСААФ принял постановление о развитии мотоспорта, которым, в частности, обязал создать во всех республиках кольцевые трассы. До сих пор, однако, этот пункт решения не выполняется. Ни в районе Москвы, ни на Украине и в республиках Закавказья, имеющих сеть хороших шоссейных дорог, не оборудованы трассы. Нетрудно себе представить, сколько новых спортивных талантов, сколько приверженцев кольцевых гонок появится у нас, если число кольцевых трасс увеличится хотя бы вдвое.

Первый этап чемпионата в этом году был впервые проведен на Неманском кольце в Каунасе. Он вызвал огромный интерес любителей спорта. Вдоль трассы стояли тысячи зрителей из разных городов Литвы, гости из Белоруссии, Латвии, Эстонии.

Освоение новых трасс расширит приток молодежи в кольцевые гонки. Это сегодня очень важно. Старты в Кау-часе (1-й этап) и в Тарту (2-й этап) не принесли ничего отрядного в этом смысле. Нужно отметить лишь успех ирландского экипажа в составе Г. Мотова и А. Сибирцева, первенствовавшего в классе мотоциклов с колясками свыше 500 см³. В полную силу в этом году заявил о себе младший класс «колясок» (350 см³). Он собрал много участников, оспаривавших чемпионское звание в острой спортивной борьбе. Здесь первенствовали представители спортивного общества «Йюд» А. Канут и У. Киир (Эстония).

На редкость малочисленным был заезд в группе женщин, которая год от года реддеет.

Зрители и участники увидели на трассе два новых гоночных мотоцикла класса 350 см³. Центрального конструкторско-экспериментального бюро мотоцикlostроения. Машины эти обладают исключительно высокой мощностью (порядка 56 л. с.). Но на первенстве их возможности не были полностью раскрыты, так как они оказались вне конкуренции. Выступавшие на новых мотоциклах Н. Севостьянов и Э. Кийса поделили между собой золото и серебро.

Первенство 1964 года по шоссейно-кольцевым гонкам, которые, как известно, включены в программу спартакиады по техническим видам спорта, нельзя, к сожалению, рассматривать как шаг вперед. Скорее это был шаг на месте. Федерация мотоспорта должна, видимо, сказать свое веское слово, с тем чтобы вид спорта мотоспорт отстал от общего продвижения советского мотоспорта.

А. ЕФИМОВ.

Каунас — Тарту.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Класс и группа мотоциклов	Победители первенства	Спортивное общество	1-й этап (Каунас)		2-й этап (Тарту)	
			Средняя скорость, км/час	Скорость лучшего круга, км/час	Средняя скорость, км/час	Скорость лучшего круга, км/час
50 см ³ спортивные (юноши)	А. КАРРИ	«Трудовые резервы»	69,22	69,8	65,9	71,7
50 см ³ гоночные	Л. СКРЯГА	ЦСКА	74,94	76,6	85,7	87,9
125 см ³ спортивные (женщины)	Э. КИОПЕ	«Даугава»	101,41	107,2	103,0	106,56
125 см ³ спортивные	В. КАТОМИН	«Спартак»	102,52	110,84	—	—
125 см ³ гоночные	В. КАТОМИН	«Спартак»	113,58	116,09	111,1	117,87
175 см ³ спортивные	В. ЮДИН	ЦСКА	113,60	115,41	113,7	119,7
250 см ³ гоночные	В. ПЫЛАЕВ	ЦСКА	127,58	132,5	128,0	133,0
350 см ³ спортивные	В. ХЕЛЬМ	«Йюд»	122,78	133,46	127,9	131,9
350 см ³ гоночные	Н. СЕВОСТЬЯНОВ	ЦСКА	140,94	147,51	143,5	145,5
350 см ³ с колясками	А. КАНУТ. У. КИИР	«Йюд»	98,69	100,61	98,4	103,7
500 см ³ с колясками	Г. МОТОВ. А. СИВЕРЦЕВ	«Труд»	—	—	115,7	118,8

САМЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬНЫЙ

**Чемпионат 1964 года по автомобильным
шосейно-кольцевым гонкам**

Первенство страны по шоссейно-кольцевым автомобильным гонкам в нынешнем году было одним из самых представительных за последние годы. Кроме команд-ветеранов Москвы, Ленинграда, Киева, Минска, Риги, Таллина, Тбилиси, Вильнюса и Каунаса на старт вышли и новички — гонщики Донецка, Одессы, Львова, Житомира, Краснодара, Нальчика, Симферополя, Еревана, Шауляя. Около 150 спортсменов (из них больше трети — мастера спорта) боролись за звание сильнейшего кольцевика страны. Группу спортсменов, выступавших на стандартных «Волгах» (45 машин), в силу многочисленности пришлось разделить на два заезда, причем один из них был классификационным.

Как и в прошлые годы, чемпионат проводился на двух трассах. В первом этапе гонщики стартовали на Неманском кольце, во втором — на Невском. Борьба проходила в семи зачетных группах. По решению судейской коллегии из-за малого количества участников вторая формула была объединена с первой. Победил здесь Г. Сургучев (Москва, «Труд»), выступавший на «Вартбурге», на втором месте В. Ржецкий (спортивный клуб «Москвич»), на третьем — грузинский спортсмен В. Сухишвили. В третьей формуле чемпионом страны стал спартаковец из Москвы В. Птушкин, а его одноклубник О. Катенев удостоился серебряной медали. Мастер спорта В. Лапин (Московский автомотоклуб) был третьим. В заезде пятисоток (четвертая формула) первое место завоевал таллинский мастер спорта из общества «Калева» М. Лайв. Серебряным призером стал рижский досафовец В. Бейшан, бронзовым — В. Аксониатис («Жальгирис», Вильнюс). Неожиданным был исход борьбы в заезде автомобилей пятой гоночной формулы. Таллинскому досафовцу Х. Саарму на автомобиле собственной конструкции удалось обойти ленинградского спартаковца Ю. Вишнякова, в течение двух лет

не знавшего поражений на чемпионатах страны. Третье место досталось представителю автозавода имени Лихачева Г. Жаркову.

Особый интерес вызвали заезды на

- улучшенных серийных автомобилях в группах А и Б. По сумме набранных в двух этапах очков в группе А (автомобили «Волга») на первом месте оказался ленинградец Ю. Ермаков («Спартак»), на втором — представитель рижского автомотоклуба А. Дамбис. В группе Б («Москвичи») впервые в нынешнем году у спортсменов завода малолитражных автомобилей появились достойные конкуренты — представители спортивного клуба «Сирена» (Москва). Правда, первое место все же завоевал заводской гонщик В. Вузов, но на втором и третьем местах оказались спортсмены «Сирены» И. Астафьев и Ю. Козлов. В группе Г спортивных автомобилей первенствовали спартакиовцы — первое место досталось М. Ковалеву (Ленинград), второе — Ш. Мамрикашвили (Тбилиси), третье — И. Прокофьеву (Ленинград).

Среди сборных городов и республик в командном зачете с большим отрывом победили ленинградцы — 59 очков, на втором месте эстонские автомобилисты — 35 и на третьем латвийские — 29 очков. В группе спортивных обществ первенствовали гонимцы «Труда» — 71 очко, на втором месте спартаковцы — 65. Сильнейшим из низовых коллективов и спортивных клубов оказался спортклуб «Москвич» — 38 очков, на втором месте спартаковцы московского автоклуба — 28, на третьем — представители ленинградской автобазы «Росмо-ло» — 26 очков.

В. ЕГОРОВ,
мастер спорта.

Каунас — Ленинград.

Старт автомобилей третьей формулы на Неманском кольце.

Фото автора.



Технические итоги
первенства
заводской марки
по мотоциклетному
многоборью

МОТОЦИКЛЫ держат экзамен



Лучшим видом проверки качества, надежности и выносливости мотоциклов можно считать многодневную гонку. В строгом режиме движения по заданному графику, когда гонщик в течение нескольких дней имеет возможность только урывками уделить машине внимание, отчетливо выявляются ее слабые места, конструктивные и технологические недостатки. Не случайно поэтому было принято решение провести в текущем году многодневные испытания дорожных машин в условиях соревнований по мотоциклетному многоборью на первенство страны.

Согласно Положению по испытаниям на первенство заводской марки каждый завод мог выставить три серийных машины без каких-либо конструктивных изменений. Допускалось лишь проведение обкатки и регулировки в соответствии с инструкцией по эксплуатации и уходу.

Предприятия мотоциклетной промышленности в течение пяти дней боролись за первенство заводской марки. Приз Государственного комитета автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения завоевал Ирбитский завод (М-62 с колясками). Его команде единственной удалось пройти дистанцию марафона без штрафных очков. Второе место с тремя штрафными очками заняла команда, выступавшая на мотоциклах «ИЖ-Планета», третье досталось команде Минского завода, четвертое — команде К-750М с колясками, пятое место у команды на мотороллерах ВП-150, шестое заняла команда на «Ковровцах-175В», седьмое — команда на мопедах «Рига-1». Из 24 дорожных машин, принявших старт, по техническим причинам выбыло из соревнований четыре: один мопед и полностью команда мотороллеров Т-200М.

Специально созданное для решения технических вопросов жюри в своих выводах отметило, что для правильной, объективной оценки качества и надежности дорожных машин необходимо и будущему году полнее определить условия проведения первенства заводской марки, применив при этом penalization за возникающие в ходе соревнований поломки и выявляемые дефекты, а также включив в сами соревнования проверку машин на соответствие техническим условиям по основным эксплуатационным параметрам.

Одновременно каждый завод получил возможность выставить команды на специально подготовленных машинах и принять участие в розыгрыше первенства страны наравне с командами союзных республик, ДСО и мотоклубов, а также отдельные спортивные и экспериментальные машины. Подготовились и выступили в этой группе команды заводов, выпускающих мотоциклы К-750, ИЖ и «Ковровец».

Все спортивные мотоциклы представляли большой технический интерес. Значительно улучшены были ИЖ и «Ковровец-175».

Мотоциклы ИЖ-65М впервые вышли на межведомственные испытания в марте этого года на горные трассы в районе г. Орджоникидзе. После устранения

недостатков там же они прошли второй этап испытаний в открытых трехдневных соревнованиях на первенство РСФСР, и, наконец, третий состоялся на рижских трассах.

ИЖ-65М разработан и изготовлен на основании плана по новой технике в соответствии с техническими условиями ЦК ДОСААФ; он предназначен для соревнований по мотоциклетному многоборью и построен с учетом опыта отечественного и зарубежного мотоциклетостроения.

Рама мотоцикла — одинарная, трубчатая, сварная из легированной стали 30ХГСА. Малтинковая вилка — из той же стали. Бензобак — легкосъемный. Седло-подушка — легкосъемное, с основанием из пластмассы. Передний и задний щитки, корпус воздухофильтра, корпус фары, защитные кожухи — тоже из пластмассы. Передняя вилка и задняя подвеска конструктивно усовершенствованы. Ход их соответственно 170 и 100 мм. Размер колес: переднее 3,00—21, заднее 4,00—19.

На мотоцикле предусмотрена установка системы электрооборудования на постоянном или переменном токе. Двигатель — двухтактный, одноцилиндровый, рабочим объемом 340 см³, его мощность не менее 26 л. с. Ход поршня — 75 мм. Диаметр цилиндра — 76 мм. На мотоцикл может быть установлен двигатель рабочим объемом 247 см³, мощностью 20 л. с. Степень сжатия — порядка 9,5.

Коробка передач — прежней конструкции, выполнена в одном блоке с картером двигателя. Сцепление — многодисковое, в масляной ванне.

Весит мотоцикл 130 кг.

В соревнованиях участвовал «Ковровец-175СМУ» выпуска 1964 года. У него одинарная, трубчатая, сварная из стали 30ХГСА рама. Седло — специальное легкосъемное. Задняя подвеска конструктивно улучшена, с регулировкой гидравлического сопротивления. Вилка — штальная, с двойными резиновыми салыниками. Ее ход — 150 мм. Колеса имеют обода из стали 30ХГСА и 3,5-миллиметровые оцинкованные спицы. Переднее — размером 3,00—21, заднее — 3,50—19, легкосъемное. Воздух забирается из-под седельного пространия.

Двигатель — двухтактный, одноцилиндровый. Цилиндры — алюминиевые, точные, с гильзой из специального чугуна. Степень сжатия — около 10. Мощность двигателя — 13,5—14 л. с. Проходное сечение карбюратора — 28 мм. Генератор переменного тока Г-401 (ОЗАТЭ).

Весит мотоцикл 108 кг.

Класс тяжелых машин был представлен мотоциклом К-750 с облегченной колесной спортивной типа, изготовленной специально для многодневных соревнований. На этих мотоциклах команда завода выступает уже третий год. Раньше на соревнованиях выявлялись серьезные дефекты, из-за которых часть машин сходилась. В нынешнем году команда финишировала в полном составе, хотя отдельные поломки и были.

Двигатель этой машины — четырехтактный, двухцилиндровый, оппозитный, верхнеклапанный, рабочим объемом 746 см³ и мощностью около 40 л. с. Рукашки цилиндров сделаны из легкого сплава и в них запрессованы гильзы. Диаметр цилиндра и ход поршня — 78 мм.

Спортивный мотоцикл ИЖ-65М, подготовленный для международных мотоциклетных соревнований.

К-750 имеет телескопическую вилку, рычажную заднюю подвеску с гидравлическими амортизаторами, а также с амортизатором на колесе коляски.

Представляет интерес спортивный мотороллер Т-250С, сделанный на базе серийного Т-250 и отличающийся от него облицовкой, цилиндром и коленчатым валом.

Его габаритные размеры (в мм): длина — 1970; ширина настила — 400; высота — 1150; база — 1440 мм; дорожный просвет — 200 мм. Сухой вес мотороллера — 130 кг.

На нем установлен двигатель рабочим объемом 247 см³; диаметр цилиндра — 68 мм; ход поршня 68 мм; степень сжатия — 8,8. Двигатель развивает мощность 14 л. с., обеспечивающую максимальную скорость 160 км/час.

В классе спортивных мотоциклов среди заводов первое место завоевала команда на К-750; второе и третье места фактически остались неразыгранными, так как в команде «Ковровцев» соревнования закончили только два гонщика, а на ИЖах — один.

У мотоцикла ИЖ-65М с двигателем 250 см³, на котором выступал С. Чирцев, из-за небрежности при подготовке двигателя прогорел поршень. Второй гонщик из той же команды сошел не по технической причине. В команде «Ковровцев» В. Тюрин сошел вследствие дефекта генератора переменного тока, у которого произошел обрыв обмотки в одной из катушек.

Оба завода, выпускающих мотороллеры, кроме дорожных машин, выставили по одной команде в спортивном зачете — из двух серийных и одного опытного мотороллера каждая. Опытный образец мотороллера В-175 выбыл из соревнований в первый же день — отказал механизм сцепления. Мотороллер Т-250 сошел в третий день из-за поломки шестерен коробки передач.

Мотороллеры дорожной типа оказались не под силу скорости, заданные для спортивных мотоциклов, по графикам которых они согласно Положению должны были ходить, и они выбыли из соревнований в первый же день. Но это уже, скорее, просчет в самом Положении. Заводы, выпускающие мотоциклы М-103 и М-62 с колясками, а также мотороллерные заводы не проявили должной напористости и не выставили своих команд на спортивных машинах.

В этом году были испытаны новые воздухофильтры конструкции ЦКЗБ с бумажными фильтрующими элементами, которым все заводы дали положительную оценку. Этот тип фильтра надежно защищает двигатель от пыли, но при чрезмерно высокой запыленности воздуха (как это было на рижских трассах) требует замены или очистки. При быстром смене конструкции это не вызывает трудностей.

Н. ОДНОЛЮКО,
член жюри первенства марки,
председатель технической
комиссии соревнований.

Это серийные машины, показавшие лучшие результаты в первенстве марки по мотоциклетному многоборью. Слева направо: мотоцикл М-62 с коляской Ирбитского завода [1-е место]; «ИЖ-Планета» [2-е место]; М-103 Минского завода [3-е место].





Редакция получает много писем, в которых читатели задают вопросы по эксплуатации мотоцикла СЗА. Мы обратились к главному конструктору Серпуховского мотозавода А. К. Стрельникову и попросили его ответить на эти вопросы.

Почему на высоких оборотах двигатель развивает недостаточную мощность?

Потеря мощности двигателя обуславливается неправильно установленным зажиганием, неправильной дозировкой рабочей смеси, износом поршневой группы. Все это ведет к потере компрессии двигателя и засорению глушителя.

Как произвести установку зажигания?

Порядок установки зажигания таков. Нужно отрегулировать зазор между контактами прерывателя в пределах 0,4—0,5 мм. Разрыв прерывателя должен начинаться в момент, когда поршень не дойдет 1,0—1,5 мм до в.м.т. Проверив еще раз зазор, закрепите стопорные винты, закройте крышку прерывателя.

Следует обратить внимание на подгорание контактов от нарушения уплотнительной прокладки под корпусом прерывателя из-за попадания под контакты пыли, а также из-за отсутствия уплотнительной муфты на проводе, выходящем из прерывателя.

Чем отличается глушитель, установленный на мотоцикле СЗА, от глушителя мотоцикла СЗА-М?

Глушитель мотоцикла СЗА-М неразборный. Внутренняя его полость набита стекловолоком, гасящим шум выхлопа. Этот глушитель в сравнении с применявшимся ранее глушителем СЗА позволяет увеличить мощность двигателя от 8 л. с. до 10—10,5 л. с. и ослабить шум.

Среди читателей нашего журнала много мотоциклистов, имеющих чехословацкие машины. У них возникают различные вопросы по эксплуатации, с которыми они обращаются в редакцию.

Идя навстречу пожеланиям читателей, сегодня мы помещаем статью о чехословацких свечах зажигания, любезно предоставленную нам инженером чехословацкой экспортной организации «Мотон» С. Семеновым.

Свечи зажигания марки ПАЛ экспортируются Чехословакией во все части света. Опыт их производства исчисляется десятилетиями.

Сегодня вместо выпускавшихся ранее восьми типов свечей старой конструкции введены три основных типа самой современной конструкции с широким диапазоном тепловой характеристики.

Применением специальной проводящей массы в новых свечах был обеспечен компактный переход тепла из центрального электрода в термически раз-

Новый глушитель можно установить и на мотоцикл СЗА. Для этого необходимо предварительно отрезать кронштейны его крепления, приваренные к подрамнику.

Как правильно очистить глушитель?

Глушитель должен обеспечивать нормальную работу двигателя в течение 15—20 тысяч километров пробега. При заполнении корпуса глушителя отходами стекловолокна возможно засорение выхлопных трубок. Для устранения этого дефекта рекомендуется прочистить выхлопные трубки проволокой при работающем двигателе. Если это не даст результатов, то необходимо отрезать ножовкой выхлопные трубки, прочистить их и снова приварить.

Можно ли ставить на двигатель свечу А16У вместо А8У?

Применение свечи А16У недопустимо для нормальной работы двигателя, так как эта свеча из-за большой величины теплового корпуса повышает тепловой режим двигателя и вызывает детонацию.

Каков диаметр роликов нижней головки шатуна?

Для нижней головки берут 32 ролика диаметром 4 и длиной 6 мм. По размеру ролики разбиты на 10 групп с диапазоном в 0,002 мм (3,996—3,998 и т. д.). Детали (шатуны, пальцы, ролики) подбираются с обеспечением радиального зазора 0,008—0,016 мм.

Можно ли установить на двигатель ИЖ-56 карбюратор К-28Б и цилиндр двигателя ИЖ-49?

Установка карбюратора К-28Б на двигатель ИЖ-56 вполне возможна. Цилиндр и поршень двигателя ИЖ-49 тоже можно установить на двигатель ИЖ-56. Для этого необходимо заменить накладки гайки крепления глушителя.

Какую роль играют заглушки? Может ли в них пробиваться масло? Может ли снизиться мощность, если заглушки не в порядке?

Масло может пробиваться из-за неисправности прокладок или при слабой затяжке заглушек. Естественно, что двигатель не будет развивать расчетную мощность при незавернутых заглушках.

Можно ли при эксплуатации мотоцикла использовать масло СУ?

Как в двигателе, так и в коробке передач можно применять масло СУ без присадок. Это масло по качеству намного превосходит автот.

Из-за чего не зажигаются подфарники?

Причин может быть несколько: перегорел предохранитель (крайний слева); нарушено соединение или сорван провод на соединительной панели, находящейся в багажнике с левой стороны по ходу машины (клемма крайняя справа); возможно, вышел из строя центральный переключатель света П-8А.

Почему при торможении не загорается сигнал «стоп»?

Этот дефект вызывается чаще всего выходом из строя электролампы типа А-18 или обрывом провода у зажима патрона фонаря «стоп». Для восстановления сигнала нужно зачистить конец провода красного цвета (5—10 мм) и создать контакт. Стоп-сигнал может не гореть и из-за обрыва провода или нарушения контакта у зажима на соединительной панели.

Отчего происходит саморазряд — снижение емкости аккумулятора?

Это может происходить по разным причинам: вследствие загрязнения поверхности аккумулятора, повреждения сепараторов, внутреннего замыкания пластин и выкрашивания активной массы, применения загрязненного электролита.

Чехословацкие свечи

груженную среднюю часть изолятора. Кроме того, эта масса позволила создать абсолютно герметизированную свечу со встроенным подавительным сопротивлением, которая так необходима для одноцилиндровых машин.

Для герметизации изолятора в корпусе служит специальный уплотнительный порошок, который исключает прорыв газов даже при нагреве до 400 градусов, хотя такая температура при нормальном режиме работы возникнуть не может (максимально допустимая температура на уплотнительном кольце свечи, то есть ниже места расположения уплотнительного порошка, равна 250 градусам).

В свечах применен новый материал для электродов, отличающийся высокой стойкостью против обгорания при искрообразованием и против вредных химических влияний при высокой тем-

пературе (влияние примесей топлива). Конструкция свечей предусматривает центральный и боковой электроды, причем последний имеет крючкообразную форму; для большей части двигателей такая форма оптимальная.

Форма и расположение наконечника изолятора у свечей новых типов подобраны так, что приемлемы для многих моделей двигателей. Сам изолятор сделан из корундового керамического материала с высоким содержанием окиси алюминия. На нем напечатано типовое обозначение и исключается ошибка при установке типа свечи.

Буквы и цифры, характеризующие тип свечи «ПАЛ-Супер», обозначают следующее: первые две цифры — размер резьбы. Длина 10 мм обозначается буквой К, длина 18 мм — буквой Л. Тепловая характеристика — калильное число (5, 7, 8) следует за тире. Специальное

Как осуществить пуск двигателя без аккумуляторной батареи! Можно ли применять на мотоцикле магнето!

Для пуска можно установить на двигатель магнето типа М24 от трактора ДТ-54 или МТЗ. Но при этом потребуются значительные переделки правой крышки картера двигателя.

Как можно окрасить кузов в «домашних условиях»!

Мотоколяска красится синтетическими эмалями пульверизационным способом, так как кисточкой очень трудно получить зеркальную поверхность. Красить ее следует весной или летом. Сушка занимает двое-трое суток. Старую краску снимать не нужно, необходимо лишь слегка зачистить ее водостойкой наждачной бумагой, смачивая водой. После зачистки поверхность должна быть гладкой, матовой, без царапин, хорошо просушенной.

При повреждении краски и грунтовки надо зачистить поверхность до металла, покрыть снова грунтом и зачистить наждачной бумагой.

Как сделать, чтобы лобовое стекло не обмерзло!

Существуют два наиболее доступных способа предотвратить обмерзание ветрового стекла.

Первый способ заключается в изготовлении рамки, к которой герметично прикреплено дополнительное стекло. Размеры рамки и стекла могут быть выбраны произвольно, но с таким расчетом, чтобы просматриваемая зона была достаточной для безопасного движения. Рамка со вторым стеклом приклеивается герметично через резиновую прокладку к внутренней стороне ветрового стекла так, чтобы между ними образовался воздушный зазор не менее 6 мм.

Можно воспользоваться и другим способом: протереть стекло глицерином, раствором поваренной соли или нашатырным спиртом.

Как устранить вибрацию кузова!

Для частичного устранения вибрации кузова можно покрыть его противорезиновой пастой и уплотнить проемы резиновыми прокладками.

Устранить полностью вибрацию невозможно, так как трубчатый каркас с прямыми обшивочными формами не обеспечивает герметичность и бесшумность кузова.

А. СТРЕЛЬНИКОВ,
инженер.

г. Серпухов.

В ВОПРОСАХ И ОТВЕТАХ

По какой причине происходит сильное нагревание генератора и расслоение его ремня!

Нагрев генератора и катушки зажигания — явление вполне закономерное. Согласно техническим данным завода-изготовителя, они должны обеспечивать нормальную работу схемы при температуре плюс 70 градусов.

Расслоение ремня не связано с нагревом генератора. Ремень может тереться об острые прорезы кромок правой крышки картера. В этом случае надо сгладить прорезы — опилить их.

Как смазывать подшипники колес!

Для этой цели лучше всего применить смазку 1—13 или УС-2, УС-3. У передних колес необходимо снять колпачки ступицы и набить в свободное пространство ступицы как можно больше смазки. Затем положить смазку в колпачок и запрессовать его в ступицу. Снимать колпачок и добавлять смазку, пользуясь им как шприцем, нужно до тех пор, пока смазка не пробьет сальник с обратной стороны ступицы. На задних колесах необходимо заменить масленки или промыть их, если они исправны и не имеют повреждений.

зажигания ПАЛ

исполнение для двухтактных двигателей обозначается буквой Z, встроеное под давлением соприкосновение — буквой R.

Так как на работу свечи зажигания оказывает влияние режим эксплуатации, сорт топлива, регулировка двигателя и ряд других факторов, рекомендуется руководствоваться изложенными ниже основными правилами.

В случае нагарообразования нужно подобрать более горячую свечу (более низкое калильное число чаще всего означает ухудшение состояния двигателя).

Если при максимальной нагрузке понижается мощность, то это либо свидетельствует о чрезмерном обеднении смеси (нужно отрегулировать карбюратор), либо говорит о том, что установлена слишком горячая свеча зажигания. Следует поставить более холодную.

Бывает, что на свече появляются

твердые образования из примесей топлива и масла. В этом случае ничего не дает замена самой свечи вообще не нужно — это сможет только снизить температуру рабочей части. Причину неисправности следует искать в регулировке или неподходящем топливе.

Техническое обслуживание свечей, как правило, следует проводить после пробега 5000—10 000 км. У четырехтактного двигателя, исправного и хорошо отрегулированного, свечу вообще не нужно вынимать за весь срок ее работы, то есть 15 000 км пробега, если тип ее подобран правильно. Вполне понятно, что для двухтактных двигателей этот пробег вдвое меньше, для мопедов — еще меньше. Техническое обслуживание состоит в регулировке искрового зазора и при необходимости — в очистке рабочей части.

г. Прага.

«ВОЕННЫЕ ЗНАНИЯ» — ежемесячный журнал гражданской обороны и ДОСААФ СССР. На страницах журнала широко пропагандируются революционные и боевые традиции советского народа и его Вооруженных Сил, рассказывается о революции в военном деле, современном оружии и боевой технике, жизни и учебе воинов Армии и Флота, освещаются проблемы защиты населения от оружия массового поражения. Авторами журнала выступают видные военачальники, Герои Советского Союза, ветераны гражданской и Великой Отечественной войн, командиры и политработники, классные специалисты, члены оборонного Общества.

Много полезного найдут в журнале работники штабов, формирования, школ, общественный актив гражданской обороны, преподавательский состав средних школ и школ профтехобразования, техникумов и высших учебных заведений. В журнале печатаются материалы в помощь любителям стрелкового, водного и подводного спорта, морского моделизма, служебного собаководства.

Журнал является необходимым пособием для председателей комитетов и первичных организаций, общественных инструкторов, актива и всех членов ДОСААФ; он нужен каждому молодому человеку, готовящемуся к призыву в ряды Вооруженных Сил.

«КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» — ежемесячный журнал, в котором широко освещается развитие авиационного спорта в нашей стране и за рубежом, опыт работы авиационно-спортивных клубов, планерных станций, авиационных кружков на предприятиях, в колхозах, совхозах и учебных заведениях, печатаются статьи по вопросам развития авиации и космонавтики.

В каждом номере журнала даются приложения, в которых публикуются чертежи моделей различных классов, описываются модели, показавшие лучшие результаты на всеююзных и местных соревнованиях, новинки отечественной и зарубежной авиамодельной техники.

Особый интерес журнал представляет для юношей, которые мечтают стать авиаторами, капитанами звездных кораблей.

Подписная плата	На каждый журнал
На 12 месяцев	3 р. 60 к.
На 6 месяцев	1 р. 80 к.
На 3 месяца	— 90 к.
На 1 месяц	— 30 к.

Подписку на журналы принимают пункты подписки Союзпечати, отделения связи, городские и районные узлы связи, почтамты, а также распространители печати на заводах и фабриках, на шахтах, промыслах и стройках, в колхозах и совхозах, в учебных заведениях и учреждениях, в комитетах и первичных организациях ДОСААФ.

7 октября у трудящихся ГДР большой праздник. В этот день пятнадцать лет назад впервые в истории Германии было создано государство рабочих и крестьян — провозглашена Германская Демократическая Республика.

Пятнадцать лет социалистического развития благотворно сказались на экономике молодого государства, и теперь оно занимает одно из ведущих мест в Европе. Особенно больших успехов за последнее время добились автомобильная и мотоциклетная промышленность. По дорогам ГДР, да и не только по ее дорогам, движутся автомобили и мотоциклы различных марок и моделей, выпущенные на заводах республики.

Сегодня мы знакомим наших читателей с отдельными достижениями автомобильной и мотоциклетной промышленности ГДР, о которых сообщалось в журнале «Крафтфарцтехник».

КОНСТРУКТОРЫ СМОТРЯТ ВПЕРЕД

При разработке новых моделей транспортных средств в Германской Демократической Республике большое внимание отводится прежде всего повышению безопасности движения. В этой связи особое значение приобретает использование тормозов с двойной цепью и дискового тормоза. Широкое применение должны найти пояса безопасности. Достижения химической промышленности в свою очередь позволяют повысить прочность кузовов благодаря имеющимся пластикам и эластичкам.

Дальнейшее повышение безопасности движения грузовых автомобилей и автобусов особенно тесно связано с облегчением управления. Для этой цели служат сервопривод рулевого управления, сервоусилитель переключения и вспомогательное сцепление.

Очень важным вопросом является экономичность транспорта. Конструкторы добиваются снижения собственного веса автомобиля, расхода топлива, издержек на обслуживание и уход, а также увеличения межремонтного пробега. Не нуждающиеся в уходе система подшипников, система охлаждения и новые антикоррозийные материалы, выпускаемые химической промышленностью, создают большие возможности в этом направлении. Для легковых автомобилей вполне реальным считается увеличение пробега без капитального ремонта до 150 000 км.

В конструировании и производстве грузовых автомобилей расчет делается на то, чтобы увеличить пробег от одного углубленного технического обслуживания до другого, сократив до минимума уход и смазку. В будущем станет возможна замена сложных агрегатов менее сложными.

Серьезное внимание уделяется оборудованию кабины в грузовых машинах. Конструкторы стремятся создать водителю больше удобства, приблизить условия его работы к условиям, имеющимся в легковых автомобилях.

Очень актуальна проблема уменьшения шума как для легковых, так и для грузовых автомобилей и автобусов. Характерными чертами конструкции современных машин являются отличные ресурсы, хороший обогрев и вентиляция.

Доказано, что некоторые преимущества дает применение поршневого двигателя с круговым движением поршня. Не следует, однако, ожидать, что он вытеснит в ближайшие годы двигатель с возвратно-поступательным движением поршня. Наши автомобилестроители в основном продолжают работать над его усовершенствованием, но одновременно решаются проблемы двигателя с круговым движением поршня, как карбюраторного, так и дизеля.

Многие специалисты считают, что известные преимущества дает непосредственный впрыск топлива. По их мнению, он повышает мощность и крутящий момент, снижает расход топлива и сокращает отход вредных газов. Получает признание и зажигание на полупроводниках.

В конструировании и эксплуатации грузовых автомобилей имеется тенденция к переходу от обычного автопоезда (автомобиль с прицепом) к тягачу с полуприцепом. Этот вариант удобнее и рентабельнее.

Таковы направления исследовательских и конструкторских работ в автомобилестроении ГДР.

(Из доклада генерального директора Управления народных предприятий автомобилестроения лауреата национальной премии Курта Ланга на заседании по случаю десятилетия основания отраслевого объединения автомобилестроения и средств сообщения).

НОВОЕ В ШИННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Проводимые в Германской Демократической Республике исследования позволили сделать вывод, что эксплуатационные качества шин существенно зависят от физико-химических свойств идущего на переработку сырья. В соответствии между натуральными и синтетическим каучуком соотношение явно изменилось в пользу последнего, при этом материал холодной полимеризации благодаря лучшим для переработки химическим свойствам получил особое признание.

Носителем износостойкости в шине является корд. Основой для него пока еще служит вискозный шелк, прочность которого значительно повышена благодаря применению новых сортов. Тем не менее синтетическое волокно, особенно полиамидное, называемое в ГДР дедероном, вытесняет вискозный шелк.

Решающим фактором, влияющим на увеличение срока годности шин, особенно грузовых автомобилей, является уменьшение усталости корда.

В результате научных экспериментов было установлено, что большую роль в этом деле играют скручивание корда и угол наклона волокон. Многие опыты, в частности измерение деформации шин, показали, что прогиб корда при пониженном давлении воздуха ведет к пони-

жению верхнего предела его усталости. На основе этих опытов были созданы новые конструкции корда с большим поперечным сечением.

Опираясь на результаты обширных исследований, проводимых в текстильном секторе исследовательского центра шинной промышленности, удалось создать новые кордовые конструкции с большим поперечным сечением. Этот корд был прежде всего успешно использован для шин к сельскохозяйственным машинам, а с начала этого года — также для шин малых и средних грузовых автомобилей (6,00—20 до 7,50—20). Применение измененных кордовых конструкций позволило сократить слой от 33 до 50 процентов, что в свою очередь позволило намного увеличить производство шин. Новый корд улучшил эксплуатационные качества шин. Например, масса шины уменьшилась приблизительно на 10 процентов, заметно улучшилось сцепление с грунтом, а собственный нагрев резко снизился. Во время испытаний проведено около 10 миллионов шинокilометров, и конструкторы остались довольны их результатами.

С точки зрения конструкторской, выпуск шин с сокращенным числом слоев корда для грузовых автомобилей является большим достижением.

МОТОЦИКЛ МЦ С ГРУЗОВЫМ ПРИЦЕПОМ

Мотоциклетный завод в Цшопау изготовил новый опытный грузовой прицеп (см. фото). Кузов типа «фургон» помещен на шасси от боковой коляски «Суперэластик». Прицеп снабжен гидравлическим тормозом, приводимым в действие от ножного рычага. Серийное производство таких прицепов начнется с 1965 года.



Вес и размеры с грузовым боковым прицепом:

Длина, мм	2100
Ширина, мм	1650
Высота, мм	1185
Собственный вес прицепа в комплекте, кг	82
Грузоподъемность, кг	125
Высота ящика, мм	430
Ширина ящика, мм	680
Длина ящика, мм	1500

«ВАРТУРГ-1000» КОМБИНИРОВАННЫЙ

Специфической чертой оформления комбинированного автомобиля является линия контура крыши. У нового комбинированного «Вартурга» эта линия проходит прямо и оканчивается у большой плоской задней двери, открывающейся вверх. Скошенное заднее стекло и вытянутое крыло заднего колеса подчеркивают горизонтальные линии нового кузова. Формы его в сочетании с широким проемом для груза и большой поверхностью остекления можно назвать очень удачными и современными.



Высшая скорость, отмеченная на спидометре автомобиля, — 105 км/час, хотя во время испытаний при полной загрузке она достигала 111,5 км/час. Трехцилиндровый двухтактный двигатель рабочим объемом 1000 см³ с водяным охлаждением развивает максимальную мощность 45 л. с. при 4000—4250 об/мин и расходует в среднем 9,89 литра топлива в час.

База автомобиля, мм	2450
Ширина колеи, мм	1190
Передних колес	1260
Задних колес	
Отверстие для загрузки, мм	
ширина	1145
высота	850

Угол подъема задней двери по отношению к горизонтальной, град. 100—120
Вес заправленного автомобиля, кг 1050

Три наших гонщика — в финале

Во Вроцлаве закончился финал первенства Европы по гонкам (спидвею). Чемпионом Европы стал молодой польский гонщик Збигнев Подлецкий. Он выиграл все пять заездов, набрав 15 очков. Вторым был швед Е. Кнутссон — 13 очков. Борис Самородов с 11 очками занял 3-е место, опередив по числу побед в заездах О. Фундина (Швеция), у которого также 11 очков. На 5-е место вышел И. Плеханов (СССР). Третий советский спортсмен Г. Куриленко — на 8-м месте. Гонщики, занимавшие в европейском финале первые восемь мест, попадают в финал чемпионата мира.

Если в прошлые годы в финал выходил лишь один наш гонщик — Б. Самородов или И. Плеханов, то теперь в заключительном этапе мирового первенства выступают трое. Это несомненный успех. Менее удачно, чем в прошлые годы, выступили шведы — лишь двое из них вышли в финал. И наконец, безызвестно отметить, что лучшее время дня — 76,6 секунды в первом же заезде показал советский спортсмен В. Самородов.

После пяти этапов

Четвертый этап чемпионата мира по автомобильным гонкам проводился во Франции под Руаном на кольце длиной 6,54 км. Гонщики шли 57 кругов, то есть 373 км. Со старта лидировал Д. Кларк на «Лотосе». Но обрыв маслопровода вывел его из борьбы. Между претендентами на «вакантное» место разразилась острая борьба, в ходе которой Д. Врэхэм, выходящий на машине «Врэхэм», показал лучшую скорость круга — 179,2 км/час. Все же первое место досталось его коллеге Д. Гернею (тоже на «Врэхэме»). Он развил среднюю скорость 175 км/час. Г. Хилл на БРМ финишировал вторым, отстав от победителя на 24 секунды. И лишь на 0,9 секунды отстал от Хилла Врэхэм, занявший третье место.

После «Большого приза Франции» Г. Хилл по сумме очков почти нагнал Кларка — их разделяло одно очко. Поэтому на пятом этапе, в соревнованиях на «Большой приз Европы», который разыгрывался на кольцевой трассе Брандс Хэтч, в 32 км от Лондона, Кларк ждал реванша. Он первым на своем «Лотосе-25Б» ушел со старта, лидировал все 80 кругов, показал лучшее время круга — 157,1 км/час и первым закончил дистанцию в 341 км со средней скоростью 152 км/час. По установившейся на этой трассе традиции победитель совершил круг почти под звуки «оркестра» автомобильных сигналов.

Хотя Кларк был вне конкуренции, за второе место шла упорная борьба. Колесо к колесу шли «Феррари» Д. Сертиса, БРМ Г. Хилла, «Врэхэм» Д. Гернея. Но Гернея подвел мотор. Второе место, проиграв победителю только 3 секунды, занял Грэхем Хилл. Сертис финишировал третьим.

Теперь после пяти гонок чемпионата из 11 по сумме очков впереди Д. Кларк — 30, у Г. Хилла — 26 очков.

Гонки в Ле-Мане

Впервые 24-часовые гонки были проведены в Ле-Мане в 1923 году. С тех пор эти крупнейшие в мире соревнования спортивных машин стали традиционными, и в этом году проводились в 32-й раз. Последние четыре года здесь выигрывали итальянские «Феррари». Однако в

нынешнем году серьезную заявку на победу сделал американский завод «Форд». С помощью английского конструктора Э. Бродяги были созданы очень легкие (830 кг) и низкие (высота 1030 мм) спортивные машины с задним расположением двигателя. Завод нанял лучших европейских гонщиков — чемпиона мира Ф. Хилла, Р. Гинтера, Б. Мак-Ларена. Восемнадцатидневные двигатели их машин развивали 355 л. с. (при рабочем объеме 4195 см³). Завод «Феррари» выставил девять экипажей опытных гонщиков, имевших в своем распоряжении более легкие (752 кг) и передовые по конструкции автомобили с 12-цилиндровыми моторами мощностью до 370 л. с. (рабочий объем — 3967 см³). Максимальная скорость у «Форда» и «Феррари» составляла соответственно 320 и 312 км/час, а наибольшая скорость прохождения круга — 215 и 218 км/час.

В первые часы гонки «Форды» успешно соперничали с итальянскими машинами, и Хилл показал на одном круге рекордную скорость — 211, 429 км/час. Но американские «болиды», увы, оказались «калифами на час». Через 13 часов 25 минут после старта прекратил борьбу последний из трех «Фордов» — вышла из строя коробка передач.

Из 55 стартовавших машин «дожили» до финиша всего 25, и среди них в первой десятке шесть «Феррари».

Победил экипаж в составе француза Ж. Гиш и итальянца Д. Ванкарелла, пройдя за 24 часа 4695 км. Средняя скорость, показанная победителями, — 195,638 км/час, что более чем вдвое превосходит результат первых победителей гонки. На втором месте Г. Хилл и И. Воньер — 4623 км и на третьем Л. Бандини и Д. Сертис — 4530 км (все три экипажа шли на «Феррари»). Четвертое место занял американский автомобиль «Кобра», управляемый Д. Гернеем и Э. Вондуром. «Кобра» — это английский спортивный автомобиль АС, на который в США ставится форсированный восьмицилиндровый двигатель «Форд». Несмотря на четвертое место в общем зачете, среди автомобилей «Большого Туризма» «Кобра» заняла первое место.

Англичанин против шведа

Сорок тысяч зрителей наблюдали в г. Пршеро (Чехословакия) за драматической дуэлью между Д. Смитом и Р. Тибблином в девятом этапе первенства мира по мотокроссу. БСА против «Хеллуида». Англичанин против шведа, двукратного чемпиона мира. Швед взял реванш за поражение во Львовке. Смит был вторым, В. Нильссон — третьим.

После девяти этапов у Смита 58 очков, Тибблина — 54, Лундина — 27, Лунделла — 17.

Снова „Хонда“

Пятый и шестой этапы первенства мира по кольцевым мотогонкам прошли в Голландии и Бельгии. На голландском этапе успеха добились мотоциклы «Хонда» — они стартовали в трех классах (125, 250 и 350 см³) и во всех выиграли, причем на этот раз все три победы достались Джиму Редману, четырехкратному чемпиону мира. Интересно, что средняя скорость, показанная Редманом на машине 250 см³ — 142, 315 км/час, выше не только его же результатов в классе 350 см³ (140, 669 км/час), но и скорости победителя в классе 500 см³ М. Хэйлвуда (140, 956 км/час).

Чехословацкие гонщики на двухцилиндровых «Явах» в классе 350 см³ заняли 7-е место (Г. Хавел), а в классе 500 см³ — 11-е место (Ф. Счастный).



На бельгийском этапе в классе 500 см³ вне конкуренции был англичанин М. Хэйлвуд, выступавший на четырехцилиндровом «МВ-Агуста». Максимальная скорость этой машины 231 км/час, в то время как представленные в этом классе «Нортоны» и «Матчлессы» не в состоянии развивать более 210 км/час. После первых этапов Хэйлвуд впереди.

Волле упорной была борьба в классе 250 см³. Победил англичанин М. Дафф на 48-цилиндровой японской машине «Ямаха», отстегив Редмана («Хонда») на второе место. Англичанин А. Шеферд, выступающий от завода МП (ГДР) на 53-цилиндровом двухцилиндровом МП-250Р, занял третье место. После шести этапов из двенадцати в этом классе по сумме очков впереди Редман (28), за ним Рид и Шеферд (оба по 18).

На мотоциклах с колясками вторую победу одержал экипаж из ФРГ М. Дайбель и О. Хэрнер на БМВ. В прошлом трехкратные чемпионы мира, они набрали 28 очков и являются лидерами.

На мотоциклах 50 см³ первое место в гонке занял Р. Брайанс на «Хонде», но по сумме очков уверенно лидирует Х. Андерсон («Сузуки») — 29 очков.

Гонки в классах 125 см³ и 350 см³ в Бельгии не проводились. По сумме очков на легких машинах впереди Л. Тавери (24), за ним Д. Редман (20). Оба представляют завод «Хонда». В классе 350 см³ с 16 очками на первом месте Редман.

Новый мировой рекорд скорости

В Австралии на дне высохшего соляного озера установлен новый абсолютный мировой рекорд скорости на автомобиле. Англичанин Дональд Кемпбелл, пройдя дистанцию 1 км с хода со средней скоростью 648,728 км/час, побил рекорд державшийся 17 лет рекорд Джона Кобба (633,6 км/час). Старый рекорд был установлен на автомобиле «Непир-Релтон» с двумя поршневыми двигателями авиационного типа общей мощностью около 3000 л. с.

В прошлом году американец Крэг Бридлав на трехколесной машине с реактивным двигателем развил 656,612 км/час. Однако эта скорость не была признана высшим достижением, так как ФИА пока регистрирует только рекорды на автомобилях с поршневыми или газотурбинными двигателями и передачей тягового усилия на колеса.

Этим требованиям отвечал автомобиль Кемпбелла «Синия птица». Он имеет типичную для автомобилей «болида» конструкцию. Его кузов каплеобразной формы выполнен за одно целое с обтекателями для колес. В задней части расположен аэродинамический стабилизатор для повышения поперечной устойчивости. В качестве двигателя использована газовая турбина «Бристоль-Протерс» авиационного типа мощностью около 5000 л. с. Тяговое усилие от нее передается на все колеса, чтобы полностью использовать сцепной вес автомобиля. Общий вес его достигает 4 тонны, длина — 9 м, ширина — 2,44 м. Все колеса имеют дисковые тормоза, обеспечивающие возможность полной остановки автомобиля через 60 секунд после начала торможения. Кроме того, автомобиль снабжен парашютом, распускаемым при торможении, чтобы быстрее погасить скорость.



НЕ ЖАЛЕЯ СЛОВ

Рекламируя свои легкие автомобили, шведская фирма «Вольво» постоянно подчеркивает их высокую надежность и безотказность в самых тяжелых условиях работы. «Вы можете нена-

видеть наш автомобиль, — заключает рекламный проспект фирмы, — он и это выдержит».

СТАТИСТИКА РАНЕНИЙ

По статистическим данным, опубликованным в ФРГ, 81 процент автомобильных аварий сопровож-

дается ранением в голову водителя или пассажиров. Повреждения ног происходят в 42 процентах всех аварий, рук — в 34,5 и грудной клетки — в 25,5 процента.

НЕ ПОСПЕВАЮТ

Оксфордская полиция

(Англия) для контроля за скоростью движения автомобилей до недавнего времени пользовалась радарными установками. Сейчас от них вынуждены отказаться. Оказывается, радар фиксировал столько нарушений, что полицейская служба не успевала их регистрировать.

АВТОМОБИЛИ страны Олимпиады

Взоры любителей спорта устремлены сейчас к далекому Токио. Нас же, автомобилистов, интересуют не только результаты Олимпийских игр, но и автомобили страны, где соревнуются в этом году спортсмены, собравшиеся туда со всего света, тем более что транспорт занял важное место и в подготовке к Олимпиаде и в обслуживании ее участников, зрителей, туристов.

Первый автомобиль появился на Японских островах в 1900 году. Это был подарок императору ко дню свадьбы от японцев, проживавших в Сан-Франциско. Последующие шаги были робкими. Американцы, видя нерешительность своих соседей, взяли «помощь» им. В 30-х годах американские монополии захватывают японский рынок, создают смешанные акционерные общества, и на японских дорогах появляются «Форды», «Плимуты», «Доджи». Развитие национальной

грузовички. За последние годы значительно увеличился выпуск легковых машин. Японские автомобили, раньше практически не известные в Европе, теперь все чаще и чаще привлекают внимание посетителей автомобильных выставок.

Большой интерес представляют двигатели японских автомобилей. На легковых широко применяются дизели, в частности, четырехцилиндровые, рабочим объемом 2 л (автомобили «Седрик» и «Беллел»). Двигатель автомобиля «Беллел» развивает мощность 55 л. с. при 3800 об/мин.

Широко используются двух- и трехцилиндровые двигатели (двух- и четырехтактные). Например, на автомобиле «Тойота-700» установлен 30-сильный мотор с воздушным охлаждением рабочим объемом 697 см³. Автомобиль имеет небольшой вес. Достигнуто отношение 21 кг/л. с.

Впервые в Японии создан V-образный восьмицилиндровый двигатель, выполненный из легких сплавов. Он устанавливается на автомобиле «Круун-8». Фирмой «Ниссан мотор компани» выпущен автомобиль с двигателем, работающим на жидком газе. Ведутся работы по применению впрыска легкого топлива. Фирма «Мазда» готовит выпуск автомобиля, оборудованного колесным двигателем типа «Ванкель».

Фирма «Хонда», известная своими мотоциклами, выпускает спортивные модели с двигателями малого литража (500 см³). Два распределительных вала верхнего расположения и четыре однокамерных карбюратора обеспечивают высокие динамические характеристики.

В японском автомобилестроении применяются современные агрегаты: двухкамерные карбюраторы с последовательным включением, генераторы переменного тока и др.; устанавливаются автоматические коробки передач, автоматические сцепления, повышающие передачи.

Все большее распространение находят в Японии автомобильный спорт. Конструкторы создали 12-цилиндровый V-образный двигатель, предназначенный для установки на гоночных автомобилях I формулы. Он проходит испытания. Японские спортсмены принимают участие в международных соревнованиях. Хорошие результаты были достигнуты ими в австралийском ралли.



«Сузуки» с трехцилиндровым двигателем 765 см³.



«Мазда-600» с четырехцилиндровым двигателем мощностью 28 л. с. Вес 585 кг. Скорость 105 км/час.



Купе «Мазда-360» с двухцилиндровым двигателем 16 л. с.; принудительное воздушное охлаждение. Независимая подвеска всех четырех колес. Вес — 395 кг. Скорость — 90 км/час.

Если до недавнего времени японская автомобильная промышленность обеспечивала потребности только внутреннего рынка, то теперь она начала широкий экспорт автомобилей. Создание новых моделей, способных выдержать конкуренцию крупнейших европейских фирм, свидетельствует о намерении японских промышленников и в дальнейшем развивать эту отрасль национальной экономики.



Двухтонный грузовик «Мазда»

автомобильной промышленности начинается только в 50-х годах. В 1956 году Япония выпускает уже 101 тысячу автомобилей. Центром автомобильной промышленности является Токио. Здесь находятся заводы компаний «Тойота мотор», «Хино мотор», «Ниссан мотор», «Исудзу мотор», «Хонда мотор», «Принс мотор». Имеются автомобильные заводы в Хиросиме и Хаммадэ.

Главное место среди выпускаемой заводом продукции занимают грузовые автомобили малой и средней грузоподъемности, а также легкие трехколесные



В этом номере:

А. Скворцов. Спартакида набирает темпы	1
Первые 100	3
В братской семье советских народов	4
Г. Зингер. Степные капитаны	6

А. Боженко. В боях за Советскую Украину	8
В общественном совете журнала «За рулем»	9
Л. Кононов. Карт для юных	10
Н. Барабан, В. Гриценко, Б. Мирецкий, Я. Котенко. Мотор в колесе	12
Л. Ихлаев. Спутник «ИЖ-Юпитера»	13
Н. Поляков. Тормоз станет надежнее	13
П. Козырев. Комсомольский автопробег	13
Клуб «Автолюбитель». А. Шумов. Система головного освещения автомобиля	14
Н. Бобков. Индивидуальный подогреватель	17
Вы спрашиваете	17
Возвращаясь к печатанному. Время идет, где же заплата?	19

Водителю о новых правилах. Статья 2-я	20
Ю. Подвальный. «Юнки» покоряется смелым	22
Большие победы маленьких автомобилей	23
А. Дмитриевский. Дебют «Трофея наций»	24
А. Ефимов. Шаг на месте	25
Н. Одолько. Мотоциклы держат экзамен	27
Инженеры отвечают читателям. А. Стрельников. Мотоколяска в вопросах и ответах. С. Семенова. Чехословацкие свечи зажигания ПАЛ	28
Автомототехника ГДР	30
Спортивный глобус	31
Техника за рубежом	32

На первой странице обложки: Обошел! Фотоэтид В. Бровка.

Редакционная коллегия: А. И. ИВАНСКИЙ (главный редактор), А. А. АБРОСИМОВ, Г. М. АФРЕМОВ, В. И. КОВАЛЬ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС, В. И. НИКИТИН, И. В. НОВОСЕЛОВ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ.

Художественный редактор И. Г. Имшенник.

Корректор Е. Я. Обухова.

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Тел. К 5-52-24, К 4-16-60.

Сдано в набор 10.8.64 г.
Г-1240.

Бум. 60 × 90%. 2,25 бум. л. — 4 печ. л. Тираж 500 000 экз.
Цена 30 коп.

Подп. к печ. 2.9.64 г.
Зак. 1613.

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

НА ФОТО конкурс *За рулём*

Конверты с этой пометкой часто встречаются в нашей редакционной почте. Читатели активно откликнулись на конкурс, объявленный журналом. Разнообразна тематика снимков — здесь и портреты передовиков производства, и новая техника, и, конечно, спорт. Разнятся фотографии и своими художественными достоинствами. Но есть у снимков общая черта: в них чувствуется большой интерес авторов к жизни, к людям, к технике, увлеченность техническими видами спорта.

Вот, к примеру, строки из письма рижанина Иманса Луре, снимок которого вы видите на этой странице: «Не бывает мотоциклетных соревнований, на которых я не присутствовал бы».

Многие из участников конкурса, как и тов. Луре, не ограничиваются фотокадрами. Они пишут о своих героях, о себе.

Перед нами письмо Евгения Соколова, чей снимок, названный «Между рейсами», также публикуется здесь.

«Прошло немногим более трех лет после того, как я окончил техникум по специальности «Эксплуатация и ремонт автомобильного транспорта» и назначен на работу в автотранспортную контору. За это время я узнал и полюбил наш коллектив, узнал людей, которые своим повседневным трудом, порой в тяжелых условиях, приближают выполнение грандиозного плана химизации страны.

Фотографией я увлекаюсь около пяти лет. Фотоаппарат стал моим неизменным спутником на работе, во время отдыха, в командировках. В своих снимках пытаюсь рассказать о наших замечательных людях.

Возможно, мои снимки далеки еще от совершенства, но все же я посылаю свою работу. Это портрет Николая Алексеевича Аксюткина — водителя автомобиля МАЗ-205. В автохозяйстве он работает около 10 лет, с его основания. Своим добросовестным трудом снискал уважение товарищей, пользуется большим авторитетом. Он — депутат городского Совета, член местного комитета, председатель товарищеского суда. Одному из первых в гараже ему присвоено звание ударника коммунистического труда.

Николай Алексеевич — человек большой души. Не раз он помогал мне, молодому специалисту, практическим советом. В свободное время Николай Алексеевич любит посидеть с удочкой, сыграть партию в шахматы, прочесть хорошую книгу. За шахматами я и снял его между рейсами».



Богатыри.

Г. ЗАЯРНЫЙ, автоэлектрик
(г. Запорожье).



Хорошие люди. Волнующие события. Жизнь на каждом шагу дает темы для фотообъектива. Об этом лишний раз свидетельствуют снимки, присланные в редакцию на конкурс.

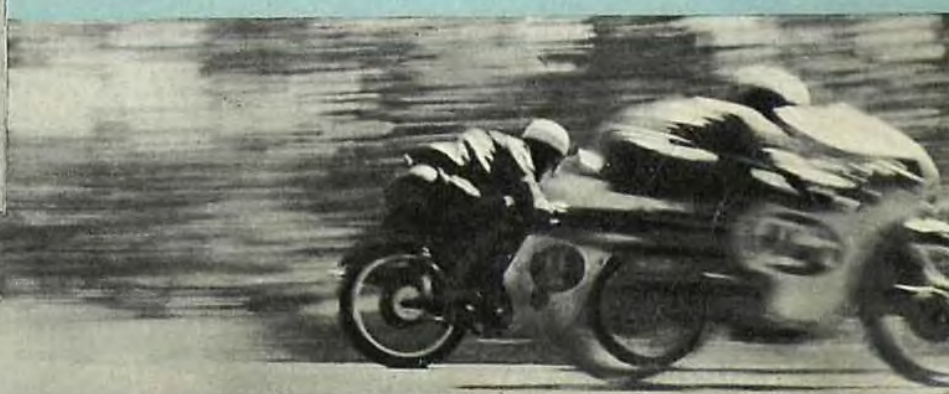
Скорость.

И. ЛУРЕ
(г. Рига).

Между рейсами. Е. СОКОЛОВ, автотехник
(Приютово Башкирской АССР).



Общие интересы. М. ВАСИЛАКИ
(г. Моршанск Тамбовской области).



Индекс
70321



Октябрь 1964

За речью

На учениях.
Фото Н. Веринчука.