

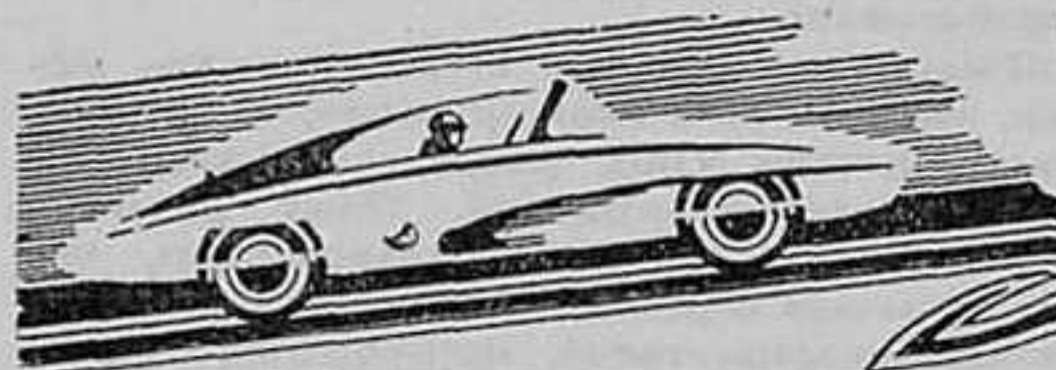
№ 7 ОКТЯБРЬ
1956

За рулем



На главном конвейере Московского автозавода им. А. И. Лихачева. Сборка грузовых автомобилей.

Фото Н. Боброва.



За рулём

Е Ж Е М Е С Я Ч Н Ы Й
 НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ,
 СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ.

АВТОМОДЕЛИЗМ — В ШКОЛЫ!

НЕДАВНО учащиеся московской средней школы № 508, находящейся в районе автомобильного завода имени И. А. Лихачева, прислали делегацию в Центральную лабораторию автомобильного моделизма ДОСААФ СССР с просьбой организовать у них в школе автомодельный кружок.

Этот, казалось бы, ничем не примечательный факт на самом деле во многом весьма показателен.

XX съезд КПСС в своих исторических решениях указал на необходимость всемерного развития политехнического обучения в общеобразовательной школе, как на одну из важнейших задач коммунистического воспитания подрастающего поколения. Это требование, отвечающее коренным жизненным интересам Советского государства, вызвало новое всеобщее повышение активности школьников. Конкретным проявлением ее является указанный выше случай: ребята-комсомольцы, узнав, что поблизости находится лаборатория, не стали ждать, когда у них организуют кружок, а пошли сами и потребовали научить их конструировать и изготавливать маленькие автомобили.

Не случайно и само стремление ребят к автомоделизму. Автомобиль в настоящее время — одна из самых распространенных машин. Он проник во все отрасли хозяйства и стал незаменимым помощником человека буквально во всех видах его деятельности. Знание автомобиля, умение хорошо управлять им в наше время становится необходимостью и, пожалуй, одним из признаков культурного уровня человека. Отсюда и повышенный интерес школьников к автомобилю и к автомоделизму.

Авиационным и морским моделизмом у нас занимаются давно многие тысячи людей различного возраста. Автомобильный моделизм в нашей стране только зарождается. Тем не менее ему принадлежит большое будущее, как увлекательному делу, в котором неразрывно сочетаются полезное занятие, разумный отдых и интересный вид спорта.

Особенно много хорошего может дать моделизм детям. Он воспитывает у них необходимые трудовые навыки, помогает лучше учиться. Занимаясь им, школьники глубже постигают основы науки и техники, на практике овладевают элементарными приемами конструирования машин, развивают творческую инициативу. Многим из них он поможет проявить свои индивидуальные наклонности, определить, какому учебному заведению отдать предпочтение, какую избрать специальность.

Автомоделизм у нас до последнего времени не имел своего «хозяина». Его никто и нигде всерьез не культивировал, не развивал. Более или менее систематически им занимались лишь несколько энтузиастов-одиночек.

В конце 1954 года Всесоюзное добровольное общество содействия армии, авиации и флоту взяло эту заботу на себя.

В Устав Общества было внесено дополнение, которое обязывало его членов, наряду с решением других задач, развивать автомобильный моделизм.

Что же сделано за этот период в области развития автомоделизма?

Прежде всего следует сказать об организации Центральной лаборатории автомоделизма. С созданием ее появился творческий центр и необходимая экспериментальная база для моделирования и таким образом было покончено с кустарничеством в этом деле. Лаборатория уже сконструировала, изготовила и опробовала несколько образцов автомобильных моделей. Ею разработаны проекты программ кружков, составлены организационно-методические указания и временные правила соревнований по автомоделизму. В помощь первичным организациям ДОСААФ издана и разослана листовка, в которой изложены задачи, порядок организации и работы кружков. На днях при лаборатории начались занятия с небольшой группой активистов — будущих общественных инструкторов по автомоделизму.

В начале 1956 года в Московском автотоклубе была проведена выставка моделей, кстати сказать, наглядно подтвердившая, что автомоделизм, как такового, у нас еще нет. На выставке демонстрировались всего две автомобильные модели с компрессионными моторчиками и несколько — с резиновыми двигателями. В остальном залы были заняты многочисленными образцами детских технических игрушек, выпускаемых предприятиями, а также детскими микролифтными автомобилями и мотороллерами, т. е. тем, что имеет лишь весьма отдаленное отношение к автомоделизму.

Вот, пожалуй, и все, что на сегодня сделано для развития автомоделизма. Надо ли говорить, что сделано мало, слишком мало!

Как всякое новое дело, автомоделизм остро нуждается в хорошо подготовленных, любящих свое дело кадрах. Успех его развития, в конечном счете, будет зависеть от людей, которые, овладев приемами изготовления моделей, будут руководить кружками, будут обучать молодежь своему искусству.

Вполне понятно, что таких людей у нас не было и их следует начать готовить.

Весной этого года Московский автотоклуб собирался выпустить для Москвы первую группу общественных инструкторов, специалистов по автомоделированию. Но до сих пор занятия с будущими инструкторами еще не начинались. Более того, не подобран и контингент для обучения. Не произошло сборов или курсов руководителей кружков и где-либо в других местах.

Автомоделизм в нашей стране имеет благоприятные условия для своего развития. Помимо автотоклубов, у нас

существует широкая сеть детских технических станций, дворцов пионеров и других учреждений, располагающих обширной материально-технической базой. Быстро оснащаются различным техническим оборудованием общеобразовательные школы и специальные училища. А как много мог бы дать автомоделизм школам, где теперь изучаются автомобиль, трактор. Но все эти возможности до сего времени не использовались для развития автомодельного дела. Достаточно сказать, что на сегодня в Москве нет ни одного кружка, где бы занимались автомоделизмом, несмотря на то, что здесь имеются детская техническая станция, Дворец пионеров и т. д.

Наши городские и сельские школы стоят в стороне от автомоделизма, хотя они, конечно, заинтересованы в его развитии в связи с политехнизацией. Нужно ликвидировать этот отрыв, и чем скорее, тем лучше. Для этого, прежде всего, необходимо добиться официального «признания» автомоделизма в министерствах просвещения республик. Как ни странно, но в выпускаемых этими министерствами программах, где в числе различных видов школьного и внешкольного детского творчества значится множество разнообразных кружков по технике, нет даже упоминания об автомоделизме. А это, несомненно, тормозит его внедрение в школы и внешкольные учреждения. Включение автомоделизма в программу в какой-то мере обязало бы заниматься им работников детских учреждений и создало бы благоприятные условия для работы в этой области первичных организаций ДОСААФ.

Чтобы автомоделизм получил широкое распространение, нужно систематически и умело популяризировать его. Нужно выпустить хорошие, красочные плакаты на эту тему, создать короткометражный фильм, показывать действующие модели по телевидению, демонстрировать гонки «живых» маленьких автомобильчиков в различных городах, парках культуры, школах и т. д.

О том, что у нас пропаганда автомоделизма не налажена, говорит хотя бы такой факт. Недавно в Москве в Центральном парке культуры и отдыха имени А. М. Горького был проведен День техники. Много интересных технических новинок демонстрировалось в парке в этот день. Не было только автомобильных моделей. Работники Центральной лаборатории не догадались показать их зрителям.

Опыт развития автомоделизма за рубежом, гонок и соревнований свидетельствует о большой популярности среди молодежи автомоделей. Современные модели с двигателями внутреннего сгорания способны развивать очень высокие скорости, достигающие до 200 км/час. Это значит, что такие соревнования — интересное, захватывающее зрелище, особенно для школьника, для юноши. Побывав на них, многие сами начинают пробовать свои силы в создании моделей. Поэтому в пропаганде автомоделизма упор следует сделать на широкую демонстрацию моделей перед зрителями, на проведение различного вида соревнований. Без этого вряд ли возможно успешное развитие автомоделизма и автомодельного спорта.

Очень важно, чтобы в пропаганде автомоделизма со страниц газет и журналов, по радио и телевидению, а также путем личных встреч со школьниками приняли участие ученые, конструкторы и другие видные деятели автостроения. Большое значение могли бы иметь экскурсии на автомобильные заводы и в музеи.

В продаже у нас нет никакой литературы по автомоделизму. Издательство ДОСААФ СССР, чтобы восполнить этот пробел, запланировало выпустить брошюру «В помощь автомоделисту», поручив написать ее, около двух лет назад, одному автору. Брошюры до сих пор нет. Не представлена еще и ее рукопись. Но с этим мирятся в издательстве. Видимо, чтобы автомоделисты получили хорошее пособие, ставку следует сделать не на автора-одиночку, а на коллектив, например, Центральной лаборатории, располагающей материальными и другими возможностями для создания нужной книги.

Явно неблагоприятно обстоит дело с выпуском бензиновых моторчиков для автомоделей. Конечно, первое время для моделей автомобилей можно использовать моторчики, предназначенные для аэромоделей. Но как показывает практика, они нуждаются в существенном усовершенствовании, которым пока никто не занимается.

Хуже положение с электромоторчиками. Выпускаемый по заказу Министерства автомобильной промышленности электромоторчик — тяжел и по своим габаритам не может быть

вместе с питанием размещен на шасси небольшой автомобильной модели. Других, меньших по весу и габаритам, электромоторчиков у нас в продаже нет, и конструкции их тоже никто не разрабатывает.

Существенную помощь начинающим автомоделистам могут оказать посылки, наборы типа «конструктор», в которых имелись бы отдельные детали, узлы, различные материалы и инструкции для изготовления моделей. Опыт развития авиационного и морского моделизма свидетельствует, что потребность в таких посылках огромна. Чтобы удовлетворить запросы юных автомодельщиков, потребуются значительные средства, производственная база, материалы. Кое-что для подготовки первой посылки сделано лабораторией. Однако до рассылки таких «подарков» ребятам еще далеко.

Хороший почин в деле развития автомоделизма сделан в Латвийской республике. Здесь уже работают автомобильные кружки не только при домах пионеров, но и во многих городских и даже сельских школах.

Юные конструкторы создали несколько образцов красивых, быстроходных автомобильных моделей, получивших распространение в республике. Издательством выпущено их описание и чертежи. Наконец, в течение этого года в республике проведены первые соревнования между автомоделистами, которые состоялись в Риге, Лиепая и других местах. Соревнования привлекли большое количество зрителей и явились убедительным свидетельством роста автомоделизма в республике.

В этой связи необходимо подчеркнуть большое значение широкого проявления местной инициативы и самостоятельности. Если бы работники ДОСААФ и активисты Латвии формально отнеслись к делу, у них наверняка нашлось бы достаточно причин и предлогов, чтобы отложить развертывание работы по автомоделизму на более поздние сроки. Но они правильно поняли свою задачу и на основе тесной связи с общественными организациями и использования местных возможностей уже сумели сделать многое.

Нельзя допустить, чтобы ценный опыт Латвийской республиканской организации ДОСААФ остался незамеченным, нужно, чтобы он стал достоянием других республик.

* * *

Прошло почти два года, как принято решение о развитии массового автомоделизма в стране. Пятый пленум Центрального комитета Общества, состоявшийся в апреле, вновь подчеркнул в своем постановлении важность распространения автомоделизма. Но нужно признать, что до настоящего времени такая работа велась неудовлетворительно, медленно, не получила должного размаха, еще не вышла за ведомственные рамки, не приняла государственного характера. Конечно, ответственны за это, прежде всего, работники Управления ПВО и технической подготовки ЦК ДОСААФ СССР. Но нужно сказать, что не проявлено должного внимания к этому участку работы и комитетами Общества на местах. Необходимо смелее привлекать к участию в автомоделизме пионерские, комсомольские и профсоюзные организации, органы народного образования, государственные предприятия, учебные заведения, колхозы.

Известно, что многие, ныне видные деятели авиации начинали свой путь с моделизма. Конструктор самолетов Герой Социалистического Труда А. Яковлев, трижды Герой Советского Союза А. Покрышкин, дважды Герой Советского Союза А. Молодчий свое первое знакомство с авиацией начали с постройки летающих моделей в авиамодельном кружке.

Наши будущие автомоделисты — это, прежде всего, школьники. Поэтому вся работа ДОСААФ в области развития автомоделизма должна строиться с учетом этого обстоятельства. Автомоделизм в нашей стране должен стать любимым занятием молодежи. Многим он поможет в выборе и овладении специальностью, у некоторых разбудит дух творчества, с которым они уже никогда не расстанутся. И, как знать, может быть, не один выдающийся конструктор, ученый, рационализатор, передовой рабочий советского автомобилестроения вырастет из сегодняшнего скромного автомоделиста.

Автомоделизм должен помочь нам в деле коммунистического воспитания молодежи, в деле воспитания советских патриотов, защитников Родины.

НАСТОЙЧИВО УЛУЧШАТЬ ТЕХНИЧЕСКУЮ ПРОПАГАНДУ

*Л. Чистый,
начальник отдела пропаганды
и агитации ЦК ДОСААФ СССР*

МОЖНО безошибочно сказать, что в общей сумме знаний, которыми должен владеть воин современной армии, на одном из первых мест стоит знание мотора. Поэтому необходимо, чтобы юноши, готовящиеся к службе в Советской Армии, имели достаточную первоначальную подготовку в качестве водителей машин и мотористов еще до того, как они будут призваны выполнять свой воинский долг.

Высокий уровень развития техники в нашей стране обеспечивает успешное решение этой задачи—молодежь имеет все возможности для того, чтобы научиться умело обращаться с двигателем, водить автомобиль, трактор, мотоцикл. Овладение техническими знаниями и навыками имеет огромное значение для осуществления планов, намеченных XX съездом Коммунистической партии в области дальнейшего развития народного хозяйства СССР, повышения культурно-технического уровня трудящихся.

Вот почему сейчас по-новому определяется содержание работы всех организаций и клубов ДОСААФ. Тот, кто сегодня думает ограничиться созданием в первичных организациях только стрелковых кружков, тот не понял новых задач и условий оборонной работы.

Пятый пленум ЦК ДОСААФ предложил всем комитетам Общества значительно расширить сеть военно-технических кружков и курсов, в течение ближайших двух лет увеличить не менее чем в два раза подготовку технических специалистов. Пленум обратил особое внимание на распространение технических знаний в средних школах.

Решения пленума ЦК ДОСААФ встретили горячий отклик среди членов нашего Общества. Повсюду молодежь с большим желанием берется за изучение автомотодела. Так, например, в Сталинградской области в 38 районах (из 42) комитеты ДОСААФ организовали массовую подготовку водительских кадров. Только в Дубовском и Фроловском районах области за короткий срок подготовлено свыше трехсот шоферов. В организациях ДОСААФ Узбекской ССР, Татарской АССР уже обучено шоферов, мотоциклистов в два раза больше, чем в прошлом году.

Но вместе с тем следует сказать, что на местах далеко еще не достаточно используются существующие возможности.

Взять, к примеру, Бобровский район Воронежской области. Здесь имеется три машинно-тракторные станции, большая автоколонна. Однако организации ДОСААФ стоят в стороне от подготовки кадров механизаторов. Комитеты ДОСААФ Марийской АССР, при наличии самых благоприятных условий, го-

товят мало шоферов и мотоциклистов.

Нельзя согласиться с настроениями некоторых организаций в Армянской ССР, которые почему-то считают, что подготовкой шоферов в дальнейшем заниматься не следует, так как машин в республике меньше, чем обученных водителей.

Во многих первичных организациях кружки и курсы по подготовке шоферов нередко распадаются, не завершив своей работы; тем самым бесплодно расходуются ценные общественные средства.

Думается, что все это объясняется в первую очередь отсутствием у руководителей правильного понимания задач Общества, нежеланием постоянно заниматься пропагандистской и организаторской работой в массах. Надо настойчиво и убедительно разъяснять значение технической подготовки молодежи для дела обороны страны. Тогда деятельность комитетов ДОСААФ получит конкретную поддержку со стороны общественных организаций.

Пропаганда технических знаний Общества по своему содержанию и идейной направленности призвана расширять технический кругозор членов ДОСААФ, воспитывать их в духе советского патриотизма и героических традиций Советской Армии. Большая роль в этом деле принадлежит автомотоделам ДОСААФ. Они должны стать подлинными центрами массово-воспитательной работы не только среди своих членов и обучающейся там молодежи, но и организаторами распространения технических знаний в первичных организациях, на предприятиях и в учреждениях.

Показательным в этом отношении является опыт работы Куйбышевского автомотодела (начальник т. Дубенкин). Клуб хорошо справляется со своими учебными задачами. Но наряду с этим здесь широко используются такие формы работы, как проведение авто- и мотопробегов, соревнований, лекций на технические темы. Работники клуба поддерживают тесную связь с городским комитетом физкультуры и спорта, совместно с ним организуют спортивную работу, привлекая автолюбителей заводов, учреждений и учебных заведений города. В этом году число мотоциклистов-разрядников возросло здесь в два раза. Молодежь охотно посещает лекции, организуемые в клубе.

Сызранский автомотодел недавно провел 500-километровый мотопробег, в котором участвовало 50 мотоциклистов. Колонну сопровождал агитавтобус. Участники пробега проводили беседы, доклады, показывали колхозникам художественную самодеятельность, помогали местным первичным организациям наладить техническую учебу.

Такие же мероприятия часто практикуют Харьковский, Киевский, Минский автомотоделы. Жизнь подсказывает и другие формы массовой работы: организация технических выставок, коллективные просмотры специальных кинофильмов, встречи молодежи со знаменитыми воинами автобронечастей Советской Армии, с новаторами автотранспорта, беседы работников Госавтоинспекции.

Московский городской комитет ДОСААФ, организуя пропаганду технических знаний, позаботился о том, чтобы кинокурс «Автомобиль» демонстрировался в программах вечерних передач по телевидению. Сейчас такими возможностями располагают многие города нашей страны.

К сожалению, многие автомотоделы ДОСААФ уподобились школам закрытого типа, они не организуют вокруг себя общественность, не заботятся о своих членах, не умеют, а порой и явно не хотят, заниматься спортивной и пропагандистской работой. Примером этого могут служить Запорожский и Тульский автомотоделы, работники которых явно недооценивают автоспорт, техническую пропаганду. Эти клубы стоят в стороне от большой военно-массовой работы, проводимой в области.

Во многих клубах устарела и обветшала наглядная агитация. Технические библиотеки находятся в запущенном состоянии и имеют мало читателей. В Воронежском автомотоделе, где библиотека насчитывает около тысяч томов технической литературы, на абонементе всего 23 читателя. Книги хранятся здесь вместе с запчастями для автомашин.

Проверки показывают, что средства клубов, которые образуются от сбора членских взносов, также не используются на цели массовой работы.

В распространении и пропаганде технических знаний большое место должно принадлежать автоделам. Первые шаги Центральной лаборатории автодела показывают, что дело это весьма полезное и важное для развития рационализаторской и конструкторской мысли среди автолюбителей. Однако автоделам развивается пока крайне медленно. Ни комитеты, ни клубы не популяризируют эту новую область самодеятельного творчества.

Организации ДОСААФ располагают всеми возможностями, чтобы значительно повысить уровень и действенность пропаганды технических знаний, всемерно расширять технический кругозор членов Общества, воспитывать у них любовь к технике и постоянную готовность к выполнению своего долга по защите Родины.

ШИРЕ РАСПРОСТРАНЯТЬ

УВЕЛИЧИТЬ ВДВОЕ ВЫПУСК ВОДИТЕЛЕЙ

КИЕВСКИЙ городской комитет ДОСААФ и многие районные и первичные организации уделяют серьезное внимание популяризации технических знаний. Для этого используются различные формы связи с общественностью.

Прежде всего следует сказать о лекционной работе. Например, в постоянно действующем лектории при Доме культуры полиграфистов в течение года были прочитаны десятки докладов о задачах ДОСААФ, о разнообразной деятельности патриотического добровольного Общества. Сотни молодых киевлян услышали здесь выступления Героев Советского Союза, мастеров военно-прикладных видов спорта, просмотрели кинофильмы об устройстве автомобиля и мотоциклетных соревнованиях, о передовых первичных организациях ДОСААФ.

В летние месяцы работа лектория переносится на открытые площадки центральных парков города — Первомайского, Пушкинского, Пионерского.

Недавно в один из солнечных воскресных дней на аллеях Пионерского парка царил большое оживление. Здесь состоялся тематический вечер: «ДОСААФ — Общество советских патриотов». Многочисленные посетители с интересом рассматривали передвижные выставки, фотовитрины, схемы и диаграммы, отображающие работу городской организации ДОСААФ. Особенно привлекали всех стенды, посвященные подготовке шоферов и мотоциклистов в первичных организациях города и автотоклубе. И это не случайно — сотни жителей Киева желают научиться управлять автомобилем. А такие выставки подсказывают им пути приобретения специальности водителя.

Широко привлекаются к лекционной работе активисты-общественники. На различных предприятиях города читают доклады о развитии отечественной автомобильной промышленности, о росте мастерства советских мотоспортсменов, о роли автобронетанковых войск в Великой Отечественной войне офицеры запаса т. Китайгородский, Кубяк, Мартынов, Докутин и многие другие.

В последнее время получили распространение так называемые вечера автомобилистов. Вот, например, как прошел один из них.

В Большом зале заседаний завода точного машиностроения собрались молодежь и старые производственники в связи с очередным выпуском курсов шоферов. В торжественной обстановке удостоверения на право вождения автомобиля вручаются 30 рабочим. В своих выступлениях они рассказывают о том, как проходила учеба, благодарят заводской комитет ДОСААФ и дирекцию завода за создание необходимых условий для занятий. Но они высказывают и свои замечания в адрес руководителей, указывают на имею-

щиеся недостатки. Вполне понятно, что после этого мероприятия рабочие завода проявили больший интерес к изучению автомобиля. В комитет ДОСААФ поступило множество заявлений с просьбой о зачислении на курсы по подготовке водителей.

С агитационной целью горком ДОСААФ совместно с автотоклубом неоднократно проводил автотокпробеги. Например, в пробеге по магистралям города в честь Дня Победы приняло участие более 100 автомобилей и мотоциклов, принадлежащих членам первичных организаций. Большая колонна была украшена знаменами и транспарантами: «Граждане СССР! Вступайте в ДОСААФ!», «Молодежь! Изучай автомобиль, мотоцикл, трактор!», «Овладевайте военно-техническими знаниями!».

Кроме того, положительную роль в деле привлечения трудящихся к изучению мотоцикла и приобщения к спорту имеют различные автотоксоревнования. Так, в соревнованиях на мастерство вождения мотоцикла, проведенных летом нынешнего года, участвовало 70 человек. Большинство из них при этом выполнило нормы 3-го разряда. Как правило, о дне подобных состязаний заранее оповещается по радио и специальными афишами, поэтому

они проходят обычно при значительном количестве зрителей.

Вся деятельность комитетов ДОСААФ по популяризации автотокдела, безусловно, сказалась на расширении сети курсов шоферов и мотоциклистов. Если за весь 1955 год в городских организациях Общества было подготовлено 1000 водителей, то уже за первое полугодие текущего года выпущено около 800. Сейчас на курсах шоферов и мотоциклистов обучается более 1000 человек.

Конечно, в пропагандистской работе городского комитета ДОСААФ имеется еще целый ряд недостатков. Мало распространяется опыт лучших курсов и отдельных преподавателей, редко проводятся тематические вечера по технической подготовке и т. д.

Горком наметил открыть дополнительно кинолекторий по курсу автотокдела, оформить несколько стендов, отображающих работу ДОСААФ по военно-технической пропаганде, провести различные доклады на технические темы. Кроме того, вопрос подготовки технических кадров должен быть подвергнут детальному обсуждению на отчетно-выборных собраниях в первичных организациях.

*Ф. Лебедев,
зам. председателя городского
комитета ДОСААФ.*

ЗАБЫТЫЙ УЧАСТОК

УНАЧАЛЬНИКА Тульского автотокклуба т. Постникова рабочий день проходит в непрерывных хлопотах. Нужно позаботиться о качестве занятий в учебных группах, проверить деятельность ремонтной мастерской, заглянуть в гараж, составить очередные заявки, обеспечить команду спортсменов для предстоящих выступлений и т. д.

Нередко в кабинете начальника раздаются требовательные телефонные звонки: руководителя клуба срочно просят зайти к председателю обкома ДОСААФ.

И так изо дня в день.

Следует сказать, что деятельность клуба приносит свои плоды. Например, план по подготовке водителей автомашин на 1956 год был уже в августе выполнен более чем на 100 процентов. Есть все основания полагать, что в будущем работники клуба добьются еще больших успехов в этом деле.

Но, к сожалению, получилось так, что все свое внимание клуб сосредоточил на учебной работе. А такой важный участок, как массовая и систематическая пропаганда среди населения военно-технических знаний, оказался заброшенным.

Эти задачи в первую очередь призвана решать секция технической пропаганды. Такая секция в свое время была создана и при Тульском автоток-

клубе. Но теперь о ее существовании забыли. Достаточно сказать, что с начала года секция ни разу не собиралась, плана работы не имеет.

Правда, нельзя считать, что клуб совершенно не ведет никакой пропаганды среди населения. В этом году было организовано несколько агитпробегов, участники которых выступали перед рабочими и служащими предприятий. Кроме того, работники клуба, члены мотоциклетной секции делали доклады в ряде первичных организаций.

Однако эта деятельность ведется нерегулярно, без определенного плана, «порывами» — по меткому замечанию одного из членов клуба. Не используются такие весьма действенные формы пропаганды, как организация передвижных выставок, проведение тематических вечеров с демонстрацией кино- и диафильмов, встречи с конструкторами, мастерами спорта, передовиками производства и т. д.

Имеющаяся в клубе наглядная агитация устарела. Вывешенные в фойе витрины посвящены событиям, происшедшим два-три года тому назад.

Такое положение в клубе создано потому, что его руководители недооценивают значение массовой военно-технической пропаганды, слабо используют инициативу и самостоятельность своих членов. Клуб работает в отрыве от об-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗНАНИЯ

ществности, не поддерживает деловой, повседневной связи с профсоюзными, комсомольскими организациями и культурно-просветительными учреждениями города.

Местные автолюбители, имеющие собственные машины, почти не участвуют в работе клуба.

Ни среди курсантов, ни среди спортсменов клуба нет ни одной женщины. А ведь несколько лет тому назад в мотосекции занималось пять гонимцев. Среди них была и перворазрядница Н. Абрамова.

— Я приехала сюда из Ленинграда, — рассказывает она. — Зная, что в ДСО «Шахтер» в то время занятия спортом были организованы лучше, я все-таки вступила в автомотоклуб, так как считаю себя воспитанницей ДОСААФ. Но здесь не было условий для совершенствования спортивного мастерства. Поэтому я была вынуждена перейти в другое общество.

Есть еще один существенный недостаток в организации работы клуба: в субботние вечера и по воскресеньям он закрыт. Казалось бы, как раз в эти дни и часы его двери должны быть широко открыты для всех. Но почему-то для клуба установлен общий выходной день.

Опыт деятельности Тульского автомотоклуба убедительно говорит о том, что нельзя, занимаясь учебной работой, забывать о технической пропаганде среди населения, опоре на широкий актив, о налаживании крепкой связи с местными общественными организациями.

П. Котов.

В ОДНОМ РАЙОНЕ

МУЗЫЧИ — большое украинское село. По утрам из репродукторов, установленных на перекрестках его широких улиц и в колхозных хатах, раздаются привычные звуки позывных: начинается передачи Москва. Затем слышится украинская речь — говорит Киев.

Но вот знакомый голос объявляет: «Внимание! Прослушайте наше сообщение». Это начал работу местный радиопункт. У микрофона — заведующий библиотекой М. Мотыленко.

Различные новости узнают колхозники из передач своего радиопункта: об успехах односельчан на хлебоуборке, о новых книгах, поступивших с очередной почтой, о том, какой кинофильм демонстрируется сегодня в клубе.

Часто по местному радио ведется разговор и о деятельности колхозной первичной организации ДОСААФ, которая насчитывает в своих рядах 254 человека. В этих радиопередачах рассказывается о задачах Общества, о необходимости овладеть военнотехническими специальностями — уметь управлять автомобилем, мотоциклом.

Сельские досаафовцы занимаются во

многих кружках, но особенной популярностью среди них пользуется кружок по изучению устройства мотоцикла. И это вполне понятно. Для районных проселочных дорог мотоцикл — незаменимый вид транспорта. В Музычах уже девять колхозников имеют свои машины.

В прошлом учебном году мотокружок посещало 23 человека. Сейчас занятия опять возобновились, причем состав кружка увеличился. В этом, конечно, немалую роль сыграла та пропаганда технических знаний, которая систематически велась по колхозной радиосети, а также в печати.

Председатель районного комитета ДОСААФ Н. Рыбин рассказал нам о таком случае. На страницах районной газеты «Путь к коммунизму» выступил председатель первичной организации ДОСААФ деревообделочного комбината Дроздов, поделившийся опытом организации курсов шоферов на этом предприятии. Он писал о том, что дирекция комбината, идя навстречу досаафовцам, помогла оборудовать учебный класс, предоставила двигатель и другие механизмы автомобиля; что по окончании курсов группа водителей станет работать на комбинате.

После этого со всех сторон в районный комитет стали звонить по телефону. Досаафовцы из колхоза имени Кирова просили прислать преподавателя, так как они решили изучать автомобиль. Из Боярковского учебно-опыт-



ного лесхоза просили совета, какой кружок следует создать — по авто- или мотоделу. Из месткома Райпотребсоюза сообщали, что здесь 6 человек должны приобрести легковые машины, — неплохо бы заранее начать подготовку шоферов-любителей и т. д.

Одной из наиболее распространенных форм массовой пропаганды в районе являются лекции. В активе районного комитета немало хороших лекторов, умеющих увлеченно рассказать о тех больших задачах, которые стоят перед ДОСААФ. У многих слушателей пробудили интерес к изучению военно-прикладных профессий интересные выступления инженера Ирпенского кирпичного завода т. Иноземцева. Только за первое полугодие он прочитал около 20 лекций на различные технические темы.

Широко поставленная пропаганда положительно сказывается на общих итогах работы. Число водителей и мотоциклистов, подготовленных в первичных организациях района, неизменно растет.

Конечно, при этом приходится преодолевать и ряд трудностей. Например, почти ни одна организация не располагает готовыми наглядными пособиями. А каким бы ценным подспорьем для кружков и курсов могли послужить различные плакаты и схемы по устройству автомобиля или мотоцикла. Но нет их и в Киевском областном комитете ДОСААФ. Видимо, еще недостаточно налажен выпуск этих важных пособий в общесоюзном масштабе.

Опыт работы активистов Общества из с. Музычи и всего Киево-Святошинского района говорит о том, что умелая, живая, разнообразная по форме и интересная по содержанию техническая пропаганда является залогом успеха любой организации ДОСААФ. Надо только с душой подходить к этому важному делу.

А. Виталич.

Фото Н. Боброва.



СВОИМИ СИЛАМИ

НАГЛЯДНОСТЬ обучения является одним из важных условий, обеспечивающих успешное усвоение учебных дисциплин будущими водителями.

В процессе подготовки шоферов требуется значительное количество наглядных пособий: от плакатов и деталей до автомобиля в целом, предназначенного для демонстрационно-монтажных работ и технического обслуживания.

В связи с этим в Ульяновском автомотоклубе ДОСААФ большое внимание уделено созданию материальной базы. За последнее время в клубе организован новый класс для сборочно-разборочных работ. Здесь сосредоточены отдельные узлы и агрегаты, установлен списанный автомобиль ГАЗ-51 (к сожалению, еще не полностью укомплектованный).

Руководство клуба связалось с несколькими центральными гаражами города, и с их помощью мы получили для класса многие детали автомобилей. Затем сами курсанты, под наблюдением преподавателей, стали собирать необходимые агрегаты.

Надо сказать, что таким комплектованием мы начали заниматься с 1954 года.

Благодаря этому уже через год нам удалось пустить в действие стенды горячей регулировки двигателя, регулировки и прокачки тормозов, а также регулировки рулевого механизма. Кроме того, под руководством мастера производственного обучения С. В. Галинского был смонтирован на щитах ряд приборов и механизмов в разобранном виде.

В дальнейшем перед нами встала задача: изготовить ряд агрегатов «в разрезе». Однако на первых порах возникла трудность — отсутствовали приспособления для резания металла.

По предложению т. Галинского, приборы систем питания и электрооборудования начали разрезать обыкновенными ножовками для металла. При резании блока цилиндров и других толстостенных деталей пришлось идти другим путем. В этом случае электрической дрелью, а иногда и ручной, просверливались отверстия по всему периметру вырезаемого участка. После удара молотком ненужный участок выбивался, заусеницы срубались и зачищались напильником.

Таким образом клуб полностью укомплектовал два разрезных двигателя ГАЗ-51 с установкой на них всех приборов систем охлаждения, смазки, питания и электрооборудования, включая приборы, находящиеся в кабине шофера.

С. Маляев.

г. Ульяновск.

На снимке: Курсанты Ульяновского автомотоклуба за сборкой двигателя ГАЗ-51.

Фото Б. Маркельчева.

Что волнует НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

ПОДЪЕЗЖАЯ К БЕНЗОКОЛОНКЕ

НАШИ мотоциклетные заводы выпускают мотоциклы с двухтактными двигателями. Для их эксплуатации необходима смесь бензина с определенным количеством масла. Можно ли получить такую смесь на бензозаправочной станции? Зачастую, нет. Для приготовления смеси нужна специальная мерная посуда, а ее, как правило, на заправочных станциях не бывает.

Емкость бензобака у большинства отечественных мотоциклов не выше 10 литров. На преодоление 100 км пути они расходуют всего 2,5—3 литра горючего. Но обычно, когда вы подъедете к бензоколонке, вам не смогут отпустить менее 5 литров. И все по той же причине. Еще хуже с маслом, которое требуется в мизерных дозах (на 5 литров горючего 200 граммов масла).

Подобные трудности вынуждают мотоциклистов хранить запас горючего и смазочного материала в своих гаражах, что совершенно нетерпимо в противопожарном отношении.

Невольно возникает вопрос, неужели изготовление этой посуды является действительно сложным делом или у руководителей, ответственных за ее выпуск, не доходят руки до таких «мелочей»?

Е. Гусев,
инженер-механик
Ленинградского АМК.

ЗА УНИФИКАЦИЮ МАЛОЛИТРАЖНЫХ МОТОЦИКЛОВ

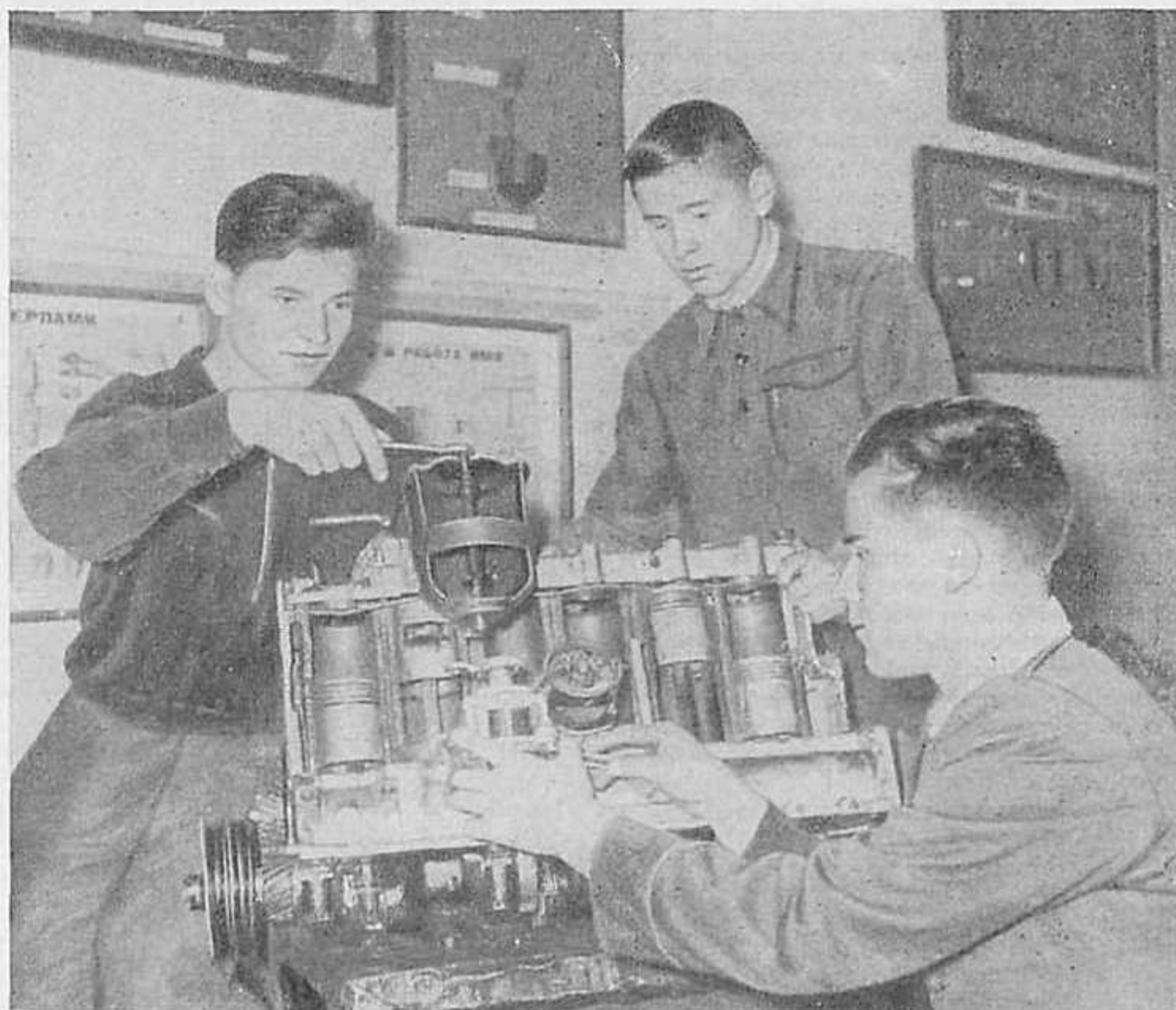
МОТОЦИКЛЫ с рабочим объемом цилиндра до 125 см³ изготавливают Ковровский и Минский заводы. В настоящее время они перешли к выпуску новых моделей: К-55 (Ковровский завод) и М-1М (Минский завод). Однако почему-то два однотипных мотоцикла выпускаются с различной конструкцией отдельных узлов и механизмов.

Например, поршневой палец мотоцикла М-1М имеет диаметр 12 мм, а у К-55 — 14 мм. Это несоответствие не позволяет взаимозаменять такие детали, как поршень и коленчатый вал. По-разному решены и конструкции передних вилок.

На мотоциклах К-55 ведущие диски сцепления выполняются из пластмассы, а на М-1М пробковые. Минский завод уже давно перешел на более прогрессивное электрооборудование — генератор переменного тока, а Ковровский завод продолжает выпускать мотоциклы К-55 с устаревшим динамобатареинным электрооборудованием.

Малолитражные мотоциклы являются одним из самых доступных видов индивидуального транспорта, поэтому они должны выпускаться заводами с расчетом на самого широкого потребителя.

А. Гринберг,
инженер-механик.



МОДЕРНИЗАЦИЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ЗАВОДА ИМ. ЛИХАЧЕВА

ПЕРВЫМ этапом выполнения на московском автомобильном заводе имени И. А. Лихачева исторических решений XX съезда КПСС по замене устаревших моделей автомобилей новыми, обладающими более высокими эксплуатационными показателями, является модернизация всех выпускаемых заводом грузовиков. Эта модернизация по группе двухосных автомобилей должна быть закончена к концу текущего года, а по трехосным — к концу 1957 года.

По окончании модернизации автомобиль ЗИС-150 получит наименование ЗИЛ-150В, а ЗИС-151 — наименование ЗИЛ-157.

Конструкторы и технологи завода ставили перед собой следующие основные цели: улучшить тягово-динамические качества автомобилей за счет увеличения мощности двигателя и крутящего момента; добиться стабильности в расходе топлива и большей экономичности двигателя; повысить производительность автомобиля путем повышения средних скоростей движения; создать необходимые условия для работы автомобиля в составе автопоезда; обеспечить эксплуатационную надежность отдельных узлов и автомобиля в целом, равнопрочность конструкции и удлинение межремонтных пробегов; сделать труд водителя более легким.

Все это потребовало от коллектива завода творческого, смелого подхода к решению ряда вопросов. Остановимся коротко на наиболее серьезных изменениях, которые претерпели конструкции названных автомобилей.

Общая компоновка

Компоновка автомобиля ЗИЛ-150В не отличается от ЗИС-150; в компоновку трехосного автомобиля ЗИС-151 внесены существенные коррективы, а именно: в связи с переводом ведущих мостов автомобиля с двухскатной конструкции на односкатную и уменьшением числа колес с 10 до 6 стало возможным вместо двух запасных колес установить одно — под платформой. Это в свою очередь позволило убрать из-за кабины колесодержатель и подвинуть платформу вперед, а сзади укоротить длину рамы, что уменьшило габаритную длину автомобиля на 330 мм при сохранении колесной базы.

Добавочный бензобак, располагавшийся ранее справа под платформой, теперь перенесен в заднюю часть рамы, под платформой. Габаритная высота автомобиля увеличилась по кабине на 24 мм и по кузову на 100 мм. Это произошло за счет увеличенного размера шин до 12,00—18 вместо ранее применявшихся 8,25—20.

Улучшилась также весовая характеристика автомобиля, общий вес которого на 100 кг меньше, чем вес ЗИС-151.

Двигатели

Повышение степени сжатия, реализованное с внедрением алюминиевой го-

*Заместитель главного
конструктора ЗИЛ
А. Зарубин*

ловки блока, а также изменение профиля кулачков распределительного вала и введение новых карбюраторов позволили поднять максимальную мощность двигателей автомобиля ЗИЛ-150В до 100 л. с. (против 90 л. с. у ныне выпускаемых) и двигателей ЗИЛ-157 до 110 л. с. (против 95 л. с.). Одновременно повышается крутящий момент этих двигателей.

Такое повышение мощности и крутящего момента двигателя улучшили динамику модернизированных автомобилей и обеспечили рост максимальных скоростей, повышение ускорений, а значит, и повышение среднетехнических скоростей.

Значительному изменению подверглась система охлаждения двигателей. Известно, что в тяжелых дорожных условиях двигателя выпускаемых сейчас автомобилей часто перегреваются.

Этот недостаток теперь устраняется введением шестилопастного вентилятора вместо четырехлопастного. Кроме того, увеличена лобовая поверхность охлаждения (теплоотдачи) радиаторов за счет удлинения трубок, при соответствующем уменьшении высоты нижнего бачка, а также количества охлаждающих пластин (шаг между ними снижен с 4,5 до 3 мм).

Усиленная система охлаждения в модернизированных автомобилях исклю-

чает закипание воды в их двигателях при самых тяжелых условиях эксплуатации (например, летом, в южных районах).

Различные нововведения предусмотрены и для повышения эксплуатационной надежности двигателей. Не останавливаясь подробно на всех мелких конструктивных новшествах, перечислим наиболее существенные, принятые для модернизированных двигателей:

- новые масляные насосы повышенной производительности;
- улучшенное уплотнение в зоне заднего коренного подшипника;
- свинцово-графитовая уплотнительная шайба водяного насоса;
- новый подшипниковый сплав СОС-6-6;
- подвеска двигателя и радиатора на круглых подушках;
- штампованные шкивы водяного насоса вместо литых;
- новые ремни вентиляторов;
- замкнутая система принудительной вентиляции картера;
- измененное крепление клапанов и т. д.

Реализация всего комплекса мероприятий по модернизации двигателей не только увеличивает их мощность и крутящий момент, но и повышает общую работоспособность двигателей, улучшает их долговечность, а вместе с модернизацией агрегатов шасси обеспечивает большую экономичность автомобилей в целом.

Проведенные сравнительные испытания показали снижение расхода топлива на автомобилях ЗИЛ-150В в пре-

Автомобиль ЗИЛ-150В



делах 5% по сравнению с ЗИС-150, а на автомобилях ЗИЛ-157 в пределах от 7 до 22% (в зависимости от дорожных условий).

Трансмиссия

Модернизация деталей механизма сцепления обеспечит повышение надежности приклепки ступиц к ведомым дискам за счет развития диаметра ступицы и увеличения числа заклепок. Кроме того, улучшится работа фрикционных накладок, так как будет применена другая композиция, проверенная на специальных автомобилях.

Детали коробки передач в процессе модернизации подвергаются следующим изменениям. Во-первых, для их изготовления уже применяется новая марка стали — 30ХГТ. Во-вторых, введено упрочнение вторичного вала накаткой роликом, а также изменение радиусов галтелей вторичного вала. Внедрена тонкостенная свертная втулка 5-й передачи и увеличен диаметр отверстия в оси заднего хода, предназначенного под болт съемника.

Эти изменения уже реализованы в производстве. Одновременно идет подготовка к проведению изменений, предусматривающих улучшение уплотнения вторичного вала, введение новой шестерни привода спидометра, введение магнитной пробки в нижней части картера и т. п.

Раздаточная коробка ЗИЛ-157 и коробка передач будут отличаться применением новых материалов для изготовления наиболее изнашиваемых шестерен и улучшенным уплотнением валов в местах выхода их из картера, а также повышенной второй передачей с 1,24:1 до 1,44:1.

Карданный вал автомобиля ЗИС-150 в процессе модернизации уже претерпел серьезные изменения. Речь идет о внедрении в производство трехшарнирного вала с промежуточной опорой вместо одного длинного двухшарнирного, устанавливавшегося ранее.

Дальнейшее улучшение карданных валов как на автомобилях ЗИЛ-150В, так и на автомобилях ЗИЛ-157 должно пойти по пути совершенствования уплотне-

ния игольчатых подшипников шарниров, чтобы исключить выбрасывание из них смазки; это будет достигнуто за счет введения в конструкцию валов резиновых уплотнителей вместо пробковых.

Модернизация заднего моста автомобиля ЗИС-150 предусматривает введение сателлитов, зуб которых нарезан по новой, более совершенной, технологии; одновременно будут заменены бронзовые шайбы сателлитов утолщенными стальными шайбами.

Ведущий мост автомобиля ЗИЛ-157 будет отличаться от моста ЗИС-151 значительным усилением кожухов полуосей, а именно: диаметр трубы увеличивается до 102 мм вместо 96 мм. Изменяются ступицы колес и тормозные устройства. В целях повышения проходимости автомобиля задние мосты становятся односкатными. Увеличивается число шпилек крепления колес с 6 до 8.

На автомобиле ЗИЛ-157 применяются колеса с системой регулирования давления воздуха в шинах, управляемой из кабины водителя. Эта система служит для особо тяжелых участков дорог. В зависимости от характера преодолеваемого участка пути можно, снижая давление в шинах с 2,5 атмосфер до 0,5 атмосферы, значительно повысить величину поверхности касания колеса автомобиля с дорогой и, следовательно, уменьшить удельное давление его на грунт. Это дает настолько резкий эффект повышения проходимости автомобилей, что приближает проходимость колесного автомобиля почти вплотную к проходимости гусеничных машин.

Узлы рессорной подвески

Передние рессорные подвески как на автомобиле ЗИЛ-150В, так и на ЗИЛ-157 будут оснащены безшкочковыми удлиненными рессорами, концы которых заделываются в резиновые подушки.

В конструкцию передней подвески ЗИЛ-150В вводятся гидравлические амортизаторы двухстороннего действия.

Изменяется также конструкция балансирной подвески тележки задних мостов автомобилей; здесь устанавливаются подшипники скольжения, вместо ранее применявшихся роликовых.

Руль и тормоза

В рулевых механизмах обоих автомобилей уже внедрены укороченные сошки рулей, снижающие силу ударов, передаваемых на руки водителя при езде по разбитым дорогам.

Пневмосистема тормозов модернизированных грузовиков рассчитывается на широкое использование их с прицепами, и потому на обоих типах автомобилей применены компрессоры повышенной производительности (в системе установлено по два воздушных баллона).

Усилены также пружины в тормозных камерах. Введен кран отбора воздуха на тормоза прицепа.

Рама

Рама обоих типов автомобилей имеет усиленную переднюю поперечину, а рама ЗИС-151, кроме того, получила усиленную поперечину подвески раздаточной коробки. При дальнейшей модернизации на раме ЗИЛ-150В будут изменены вторая и третья поперечины и усилено их крепление с помощью местных усилительных угольников, привариваемых к верхней полке лонжерона. Также изменяются кронштейны подвески передних рессор и места расположения бензобаков, запасного колеса и платформы. Передний буфер будет закругленной формы, обеспечивающей повышение его прочности.

Рама ЗИЛ-157, как уже было сказано выше, укорачивается на 250 мм.

Крепление передних буксирных крюков обоих типов автомобилей усиливается на один болт. Сами крюки будут подвергаться закалке.

Кабина и оперение

В кабины модернизированных грузовиков устанавливается отопитель, представляющий собой водяной радиатор малого размера с электромотором и вентилятором. Горячая вода в систему отопления поступает из системы охлаждения двигателя. Обогреватель кабины используется также для обогрева лобовых стекол. Для вентиляции кабин в боковых окнах созданы поворотные бессквозняковые форточки.

Улучшается место водителя благодаря устройству новых, более удобных сидений. Дверные проемы уплотняются от проникновения влаги. Узлы кабины и ее подвески усиливаются.

Вводится новая облицовка радиаторов с вертикальными штампованными планками и с унифицированными для обоих типов грузовиков жалюзи радиатора.

Передние крылья и кронштейны их крепления на ЗИЛ-150В будут усилены.

Модернизация частично коснулась и приборов, устанавливаемых на грузовиках.

Все сказанное свидетельствует о том, что модернизация, охватывающая все узлы автомобилей, должна существенно повысить их эксплуатационные показатели. Особенно это относится к ЗИЛ-157, который в результате конструктивных улучшений будет обладать во многом новыми качествами.

Автомобиль ЗИЛ-157



Фотообзорение Е. Дона и Ю. Клеманова

Незадолго до окончания летнего туристского сезона наши корреспонденты проехали по магистрали Москва—Ялта, излюбленному маршруту начинающих автомобильных туристов. На публикуемых здесь фотографиях запечатлены некоторые характерные эпизоды этого путешествия.

Итак, мы на магистрали Москва—Ялта. Ее часто называют «солнечной трассой». И вправду, она ведет от Москвы почти строго на юг, к Черному морю. Видите, с каким радостным настроением отправляются путешествовать по этому маршруту отпускники.



Владелец этого нового «Москвича», столичный шофер Виктор Дмитриевич Грачев, спешит со своей семьей в Крым. Нам, конечно, вряд ли поспеть за ним, так как мы будем все время останавливаться, фотографировать и записывать.



Типичный дорожный эпизод. На подъездах к Туле, нарушив правила движения, турист из Грузии горячо доказывает свою «правоту». Ничего удивительного — ведь единых всесоюзных правил движения до сих пор нет...



А вот и Мценск. Первая автомобильная гостиница на магистрали. Надо полагать, здесь можно будет отдохнуть, заправить машину бензином.

Впрочем, все это не так просто... За бензином большая очередь. Помыть машину нельзя, так как мойщица работает только до 5 часов вечера. А что касается отдыха самих туристов, то...



— Мест нет! — уныло твердит дежурная. Еще бы! Ведь это — единственная на всю Российскую Федерацию автомобильная гостиница. Недаром заместитель министра автомобильного транспорта шоссейных дорог РСФСР тов. А. Н. Куршев своим приказом от 6 апреля 1954 года отнес ее к гостиницам 1-го разряда. Хотя «перворазрядные» здесь только цены (12 рублей за койку на одну ночь!), спрос на места всегда превышает предложение.



— Безобразие! — говорит владелец автомобиля «Победа» ЭЗ-13-66 преподаватель 464-й средней школы Ждановского района Москвы Б. С. Брусин. — Я проехал сегодня за рулем 800 километров, а мне предлагают двигаться дальше.

Брусин возвращается с юга, где был вместе со своей женой и соседями по коммунальной квартире — токарем В. Малаховым и чертежницей В. Малаховой. Видно, дружно живут эти соседи, если не хотят расставаться даже на время отпуска!



Но сегодня они рискуют поссориться. Нелегко ведь устроиться в машине на ночлег четверым взрослым людям. К тому же это сомнительное удоволь-

ствие стоит 5 рублей — такая сумма взимается за хранение машины во дворе гостиницы (а в гараже — 10 рублей).

Мы поинтересовались у сторожа, какую он получает зарплату? Оказалось, меньше 300 рублей в месяц, т. е. около 10 рублей за ночь. В эту ночь на дворе гостиницы мы насчитали до 47 автомобилей, за хранение которых с туристов было получено свыше 300 рублей. Не слишком ли велика «прибыль», товарищи из Орловского облавтогосттреста?

Впрочем, вскоре мы убедились, что в Мценске цены еще «божеские». В гостинице Обоинь, например, горсовет (председатель Ф. А. Татарин) установил цену за стоянку автомобиля на открытом дворе — 10 рублей (постановление исполкома горсовета № 11 от 7 сентября 1955 года). А в харьковском Доме колхозника висит следующее объявление:

| ХАРЬКОВСКИЙ ДОМ КОЛХОЗНИКА | |
|-------------------------------------|----------|
| ТАРИФ ЗА СУТКИ | |
| 1. Койко-место | 7 РУБЛЕЙ |
| 2. Перестой автомашины | 15 " |
| 3. Перестой подводы одноконной | 15 " |
| 4. Перестой подводы пароконной | 20 " |
| 5. Перестой крупного рогатого скота | 5 " |
| 6. Перестой мелкого скота | 3 " |

Но и обоинские градоправители и ретивые администраторы из «Треста Готелив» Министерства коммунального хозяйства УССР (которому подчиняется Дом колхозника) должны снять шляпы перед Павлом Ларионовичем Худасовым.



Этот человек, занимающий скромную должность швейцара гостиницы в Белгороде, взимает с туристов за хранение одного автомобиля до 25 рублей за ночь. Подобный разбой на большой дороге стал возможен только потому, что законцо (т. е. за плату по квитанции) в Белгороде хранить машину негде. Такая же картина и в Харькове, где ни в од-

ной (!) гостинице (кроме Дома колхозника) не разрешают ставить машины во дворе. Лишь расплата со сторожем по способу Павла Ивановича Чичикова



открывает ворота дворов всех гостиниц. Здесь запечатлен сторож-мародер гостиницы «Харьков». По такой же таксе (10—15 рублей за машину) взимают с туристов швейцары гостиниц в Орле, в Курске и т. д. А ведь число ищущих пристанища автомобилей в Орле, например, каждую ночь достигает 40—50, поскольку даже на бензозаправочных станциях установлены такие щиты:



В Белгороде мы наблюдали такую сценку.



— Скажите пожалуйста! Комфорта захотелось! — заявила дежурный администратор Л. Дьяченко на вопрос одного туриста, есть ли в номере горячая вода. Между тем вопрос был довольно закономерный — одиночный номер (№ 84), который был ему предложен, стоил 25 рублей в сутки плюс 7 рублей за... ванну (т. е. 32 рубля).

«Коммерческий дух» на трассе еще более явственно обнаруживается в ресторанах автомобильных гостиниц и на бензозаправочных станциях. Рестораны эти подчинены почему-то Главдорресторану. И хотя на железнодорожных вокзалах продажа водки давно запрещена, здесь, на автомобильной магистрали, ею торгуют весьма бойко. Видимо, считается, что для человека, сидящего за рулем, такой напиток особенно полезен.

пятна... на СОЛНЕЧНОЙ трассе

В ресторане автомобильной гостиницы «Зеленый гай» пришлось даже завести (при наличии всего 13 столов!) дополнительно соответствующее служебное лицо.



Швейцар Иван Ильич Прошак является фактически «вышибалой», как было принято называть эту должность в дореволюционных пивных. Для того, чтобы платить ему зарплату, пришлось уволить одну из официанток.



Всегда многолюдно и в ресторане при автомобильной гостинице в Мценске. Буфетчица Мария Ивановна едва успевает удовлетворить запросы всех «страждущих».

В общем, водки на автомобильной магистрали, благодаря заботам Главдорресторана, много. А вот...



Такое объявление мы увидели уже на дверях БЗС в Курске; в книге жалоб Обоянской БЗС турист, член ЦАМК Павлов, следующим образом охарактеризовал положение:

«Вот уже третий год подряд на бензозаправочной станции Обояни для тури-

стов бензина никогда не оказывается, а рядом со станцией неизвестные лица предлагают бензин по 1,5 рубля за литр».



Сфотографированный здесь доцент Московского авиационно-технологического института Г. Д. Никифоров — тоже автор жалобы в книге жалоб Обоянской БЗС. Он долго крепился, не желая прибегать к помощи спекулянтов, но когда указатель уровня бензина стоит на нуле, то без них... далеко не уедешь.



А начальник Обоянской БЗС Д. К. Легостаев занимается в это время перепиской с Курским Облавтоотрестом. Озабоченный вид его объясняется получением следующего маловразумительного письма, присланного трестом взамен необходимого туристам бензина:

Обязываю Вас изжить жалобы клиентуры на обслуживание автотранспорта на БЗС.

До сих пор руководство рекомендовало принять меры, а у Вас получается наоборот.

Начальник отдела снабжения
Д. ГИНЗБУРГ.



Если в Курской области видишь такую вывеску, не верь глазам своим. Зато этой бесплатной рекламой пользуются спекулянты: они сидят неподалеку и терпеливо подстерегают очередную жертву.

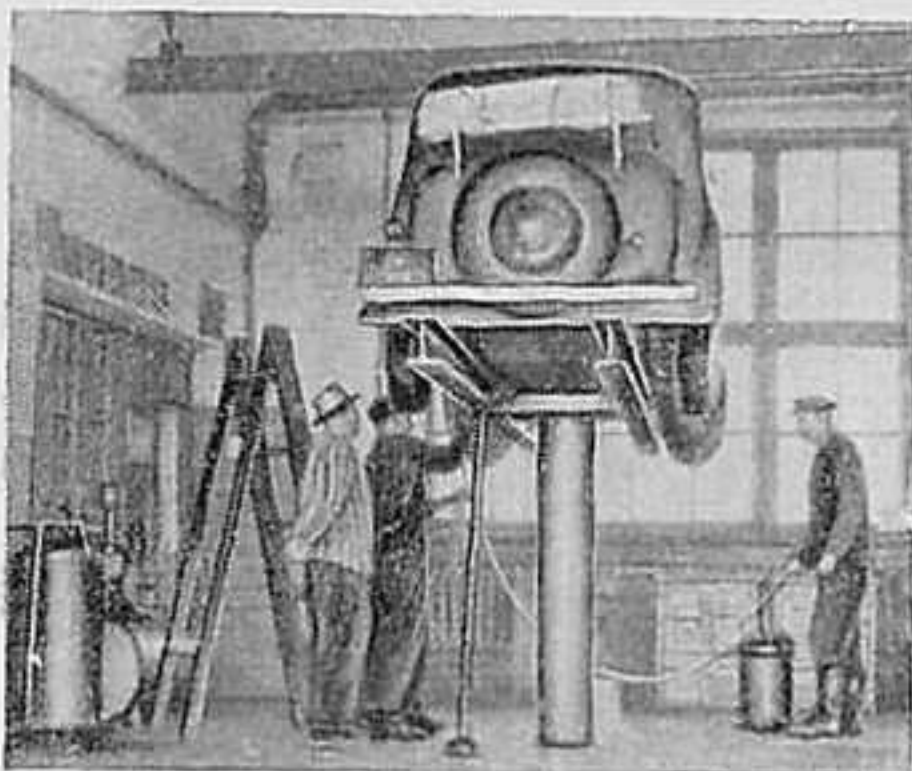
В Натальинской ВЗС каждую проходящую машину заправляют... 5 литрами бензина, никак не более. Это, — если подъехать справа и оформить покупку бензина чексом, как положено.



Но если подъехать слева и заплатить деньги непосредственно заправщику, то...



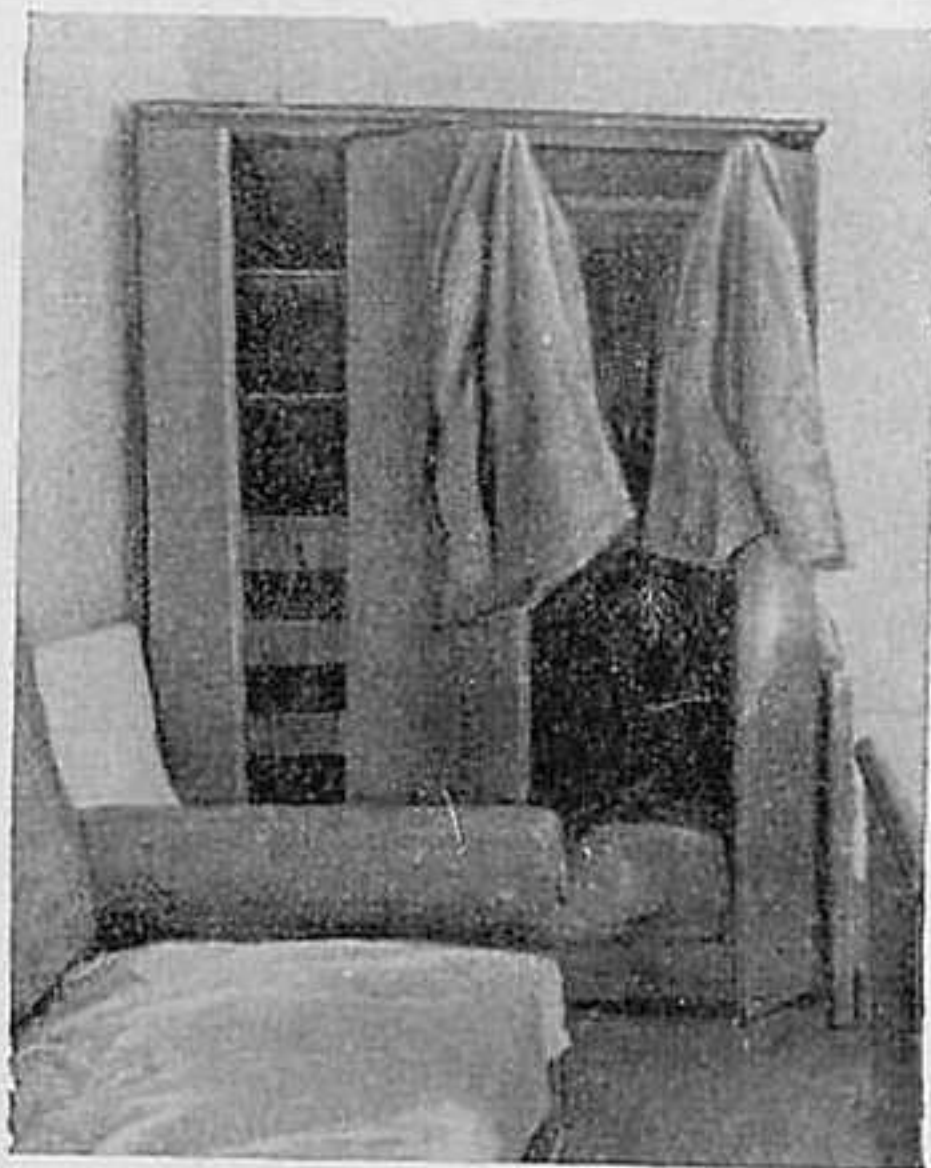
можно получить сколько угодно бензина.



Этот снимок сделан на станции технического обслуживания «Зеленый гай». Однако неприятности, которые пришлось пережить владельцу автомобиля, могли бы, в равной мере, случиться и в Мценске. Проводя (так же, как и в Мценске) около 6 часов, турист поставил, наконец, машину на профилактику. Но... мойку перед этим машина не прошла, так как мойщица (так же, как и в Мценске) работает лишь до 5 часов вечера; тормозную жидкость не залили, так как ее (так же, как и в Мценске) не оказалось; смазку шасси производили ручным солидолагнетателем, так как ножные стоят без шлангов.

На станции нет прокладок, свечей, конденсаторов, фар, подфарников и других нужных запасных частей. Такая же картина и в Мценске, но при этом дополнительно имеются «пикантные» особенности. Так, например, левые крылья «Москвича» здесь имеются в изобилии, а вот запасных правых крыльев — ни одного! В марте завод малолитражных автомобилей (директор т. Иванов) прислал на станцию только правые крылья, в июле же только... левые.

пятна... на Солнечной трассе



Номер «ликс» стоит в автомобильной гостинице «Зеленый гай» 34 руб. 50 коп. За эти деньги предоставляются, кроме двух постелей, шкаф без единого гвоздя и вешалки (разработанный нами оригинальный способ пользования шкафом показан на фото), настольная лампа без лампочки и беззвучная радиоточка. Зато потолок и стены раскрашены золотом, а на дверях — яркочерные плюшевые портьеры и драпир. Зачем туристу этот «купецкий» аляповатый «шник», освещаемый, кстати, лишь одной лампочкой из трех, входящих в состав громоздкой люстры?

Все окна в номере закрыты наглухо, — чтобы не налетала мошкара. Не лучше ли было бы устроить сетки на окнах, чем бархатные портьеры на дверях?

Поговорить с кем-нибудь на эту тему нам в «Зеленом гае» не удалось: здесь (так же, как и в Мценске) директор и все «начальство» работают с 9 до 6, хотя основной наплыв клиентуры бывает, естественно, вечером и рано утром.



И вот, наконец, туристы почти у цели своего путешествия. Это автомобильный пансионат в Алуште, где можно передохнуть перед последним этапом пути, пожить, при желании, несколько дней у моря.

Однако... Стоит ли?



Директор пансионата Н. М. Аксенов отнюдь не отличается особым гостеприимством.

В пансионате много беспорядков. В столовой, например, в часы «пик» можно ежедневно наблюдать такую картину:



При этом готовят здесь тоже плохо. Возмущенные туристы часами ищут Аксенова, но опытный директор знает, когда следует скрыться. Приходится приглашать на место происшествия самого директора Алуштурортторга т. Поводзинского, как это запечатлено на снимке.



Начальник Аксенова «разносит» шеф-повара пансионата. Но сам Аксенов доволен тем как в пансионате идут дела. Об этом можно судить уже по его приказам: почти подряд (в приказах № 60, № 63, № 65) он объявляет благодарности своим сотрудникам, отмечает успехи в работе пансионата.

Таковы некоторые впечатления, вынесенные нами из поездки по магистрали Москва — Ялта. Как видим, и на «солнечной трассе» бывает... пятна. Хочется думать, что эти пятна будут полностью выведены к началу следующего туристского сезона.

ПЕРВЕНСТВО СССР ПО МОТОКРОССУ

НОВЫЕ ЧЕМПИОНЫ

В КОНЦЕ АВГУСТА на 18-м км шоссе Киев—Белая Церковь, у села Вита Почговая, разыгрывалось лично-командное первенство СССР по мотоциклетному кроссу. В этом крупнейшем состязании 1956 года приняло участие свыше 300 гонщиков одиннадцати спортивных обществ и ведомств.

Трасса соревнований, протяженностью в 12,7 км, относилась к числу трасс повышенной трудности. Достаточно сказать, что из 297 мотоциклов, принявших старт, не финишировало по различным причинам 133. Особенно показателен в этом отношении заезд на мотоциклах с рабочим объемом до 350 см³, где к финишу подошло только 32 машины (из 84!).

Первыми вышли на старт юноши. Им предстояло пройти 2 круга (25,4 км) на мотоциклах с двигателями до 125 см³. Победу одержал молодой гонщик ЦСК МО Борис Юдин. Следует отметить, что на состоявшемся недавно розыгрыше первенства Советской Армии по кроссу Юдин также оказался победителем.

Среди женщин чемпионкой стала эстонская спортсменка Э. Нугис («Трудовые резервы»), уверенно лидировавшая все 4 круга. Прошлогодняя победительница кросса — мастер спорта Н. Сусова в соревнованиях не участвовала.

У мужчин, которые проходили 7 кругов (89 км), в классе до 125 см³ долгое время возглавлял гонку армеец А. Васин, который буквально на последних километрах из-за поломки мотоцикла вынужден был уступить первое место, а с ним и звание чемпиона своему одноклубнику С. Кудинову.

В этом заезде большую волю к победе проявил перворазрядник В. Лаврентьев («Спартак»). Примерно метров за 600 от финиша у него вышло из строя магнето. Впереди — труднейший подъем, разбитая колея дороги. Но Лаврентьев повел машину «катом», преодолел оставшуюся часть дистанции и под аплодисменты зрителей финишировал, тем самым обеспечив своей команде зачет.

Острое соперничество разыгралось между участниками, выступающими на мотоциклах с рабочим объемом до 350 см³. Здесь трижды сменялся лидер, пока им прочно не стал Н. Соколов (ЦСК МО), прошедший, заметим кстати, первый круг только восьмым.

В классе машин до 750 см³ с большим преимуществом победил В. Пылаев («Динамо»). Динамовцы Е. Косматов и И. Хохлов первенствовали на трехколесных мотоциклах. К сожалению, эти успехи представителей сильнейшего спортивного коллектива записаны лишь как личные результаты, потому что «Динамо» не участвовало в розыгрыше общекомандного первенства (не были представлены юноши и женщины).

Приводим результаты трех лучших гонщиков в каждом заезде.

Юноши (до 125 см³): Б. Юдин ЦСК

МО — 0:36.42; А. Задков ЦСК МО — 0:38.17; И. Акменькалы С — 0:38.51.

Женщины (до 125 см³): Э. Нугис ТР — 1:17.16; И. Озолина ЦСК МО — 1:18.22; В. Ошинь С — 1:19.19.

Мужчины (до 125 см³): С. Кудинов ЦСК МО — 2:02.13; И. Григорьев Л — 2:02.55; А. Сироткин ЦСК МО — 2:03.42.

Мужчины (до 350 см³): Н. Соколов ЦСК МО — 1:56.59; С. Кадушкин Д — 2:00.16; В. Субботин ЦСК МО — 2:10.11.

Мужчины (до 750 см³): В. Пылаев Д — 1:46.53; В. Платыч ЦСК МО — 1:57.20; И. Астафьев Д — 1:57.52.

Мужчины (до 750 см³ с/к): Е. Косматов и И. Хохлов Д — 2:07.13; А. Быков и Б. Шатунов Т — 2:11.24; Г. Вартамян и В. Каржавин Т — 2:11.49.

По сумме времени зачетных участников общекомандные места распределились в следующем порядке:

1. ЦСК МО — 43:27.19
2. «Трудовые резервы» — 44:31.34
3. «Спартак» — 52:10.20

Весьма печален тот факт, что спортсмены ДОСААФ на этот раз не сумели продемонстрировать должного мастерства и стремления к победе. Команда (представитель Н. Федоров, тренер Г. Христофоров) заняла только четвертое место, отстав от команды-победительницы почти на пятнадцать часов.

Думается, что эти итоги должны вызвать серьезное беспокойство у руководства мотоциклетным спортом ДОСААФ.

А. Кафанов.

МОТОЦИКЛЫ УЧАСТНИКОВ

УСПЕШНОЕ выступление мотоциклиста в таком сложном и трудном виде соревнования, как кросс, в значительной степени зависит от того, насколько надежно подготовлен мотоцикл.

Как председатель технической комиссии недавних соревнований по мотокроссу, проведенных в районе Киева, я хотел бы поделиться некоторыми своими наблюдениями.

Прежде всего следует отметить, что по сравнению с аналогичными соревнованиями прошлого года общая подготовка материальной части на этот раз была лучше. Но все же на ряде мотоциклов (в том числе новых) были обнаружены неисправности отдельных узлов.

Например, у нескольких машин команды «Спартак», пробег которых с начала эксплуатации составлял всего 1,5—2 тыс. километров, передние вилки были настолько изношены, что техкомиссия забраковала эти мотоциклы и допустила их к соревнованиям только после замены втулок и сальников.

«Шахтер», «Локомотив», ДОСААФ и другие общества прислали на соревнования мотоциклы, недостаточно подготовленные, которые пришлось «доводить» во время тренировок и даже в дни технического осмотра.

На некоторых мотоциклах команды «Шахтер», например, стояли камеры с заплатами, что совершенно недопустимо в подобных соревнованиях.

Все это приводило к тому, что вплоть до самого последнего срока предъявления мотоцикла на техосмотр, гонщики занимались переборкой, заменой различных узлов и механизмов. У спортсменов почти не оставалось времени для отдыха перед предстоящей борьбой на трассе.

Необходимо также остановиться на некоторых новшествах и усовершенствованиях, произведенных отдельными гонщиками.

В последние годы все большее распространение начинает получать задняя подвеска маятникового типа. Такие подвески в различных вариантах имели многие мотоциклы.

Обратил на себя внимание мотоцикл мастера спорта Г. Фомина со специальной рамой. Двигатель его поднят, увеличен угол наклона передней вилки. Представляет интерес один из мотоциклов класса до 350 см³, у которого задняя подвеска маятниковая, а амортизатор и пружины помещены в трубе рамы.

Не имея возможности изготовить амортизатор обычного типа, гонщик из команды «Спартак» заменил его стержнем с нанизанными резиновыми кружками.

Порадовало выступление спортсменов Ирбитского завода (команда «Торпедо»), занявших 2 и 3-е места на новых трехколесных мотоциклах, с рабочим объемом до 650 см³. У этих машин двухцилиндровый, верхнеклапанный, оппозитный двигатель. Коляска вместо обычного торсионного вала имеет более совершенную подвеску.

К. Кононенко,
судья республиканской категории

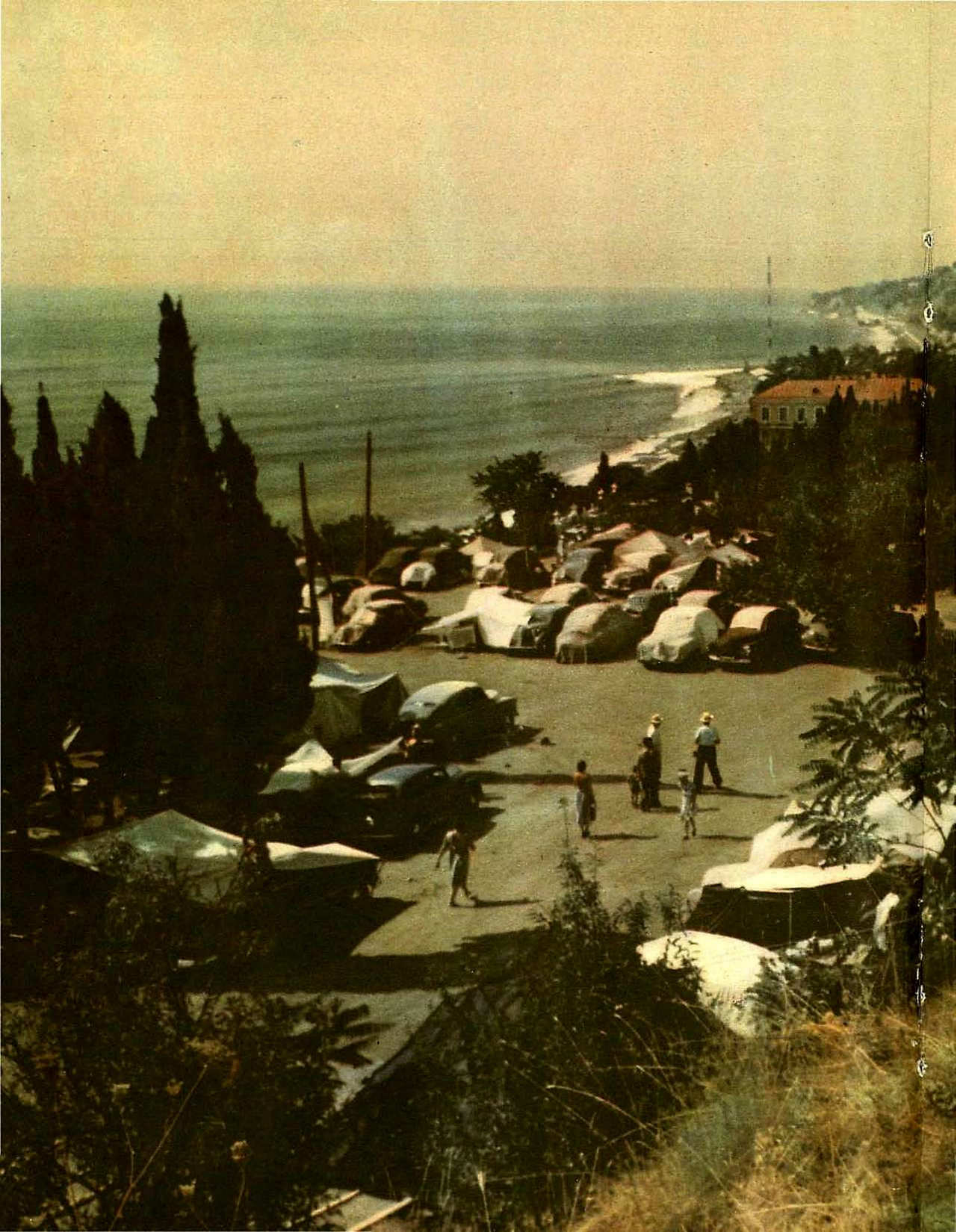
Справа на вкладки:

Вверху: Победитель в кроссе на первенство СССР по группе юношей Борис Юдин (ЦСК МО). В центре: Мотоциклисты приняли старт.

Внизу: Трехколесные мотоциклы преодолевают брод.

Фото Ник. НИКОЛАЕВА









АТОМНОЕ ОРУЖИЕ И ЕГО ВОЗДЕЙСТВИЕ НА АВТОТРАКТОРНУЮ ТЕХНИКУ

Полковник М. Среднев,
кандидат военных наук

СОВЕТСКИЙ Союз, стремясь к мирному сосуществованию с капиталистическими странами, возглавляет борьбу народов всего земного шара за мир. Советское правительство сокращает численность своих вооруженных сил, выразило готовность отказаться от проведения испытаний атомных и водородных бомб, призывая последовать этому примеру все государства.

Однако агрессивные круги империалистического лагеря продолжают вести подготовку к новой войне, направленную, главным образом, против Советского Союза и стран народной демократии. Для осуществления своих милитаристических планов они намереваются использовать атомное оружие, в том числе водородные бомбы, обладающие большой разрушительной силой.

В этой обстановке советский народ обязан повышать бдительность, разоблачать поджигателей войны и вместе с тем неуклонно крепить обороноспособность Родины. Чтобы не быть застигнутыми врасплох, мы должны уметь действовать в условиях применения атомного оружия. Поэтому изучение способов защиты от поражающего действия атомного оружия имеет очень важное значение.

Взрыв атомной бомбы, сброшенной с самолета, атомного артиллерийского снаряда и др. поражает ударной волной, световым излучением и проникающей радиацией (рис. 1).

Вопрос о физических и химических явлениях, происходящих при атомном взрыве, а также схема устройства атомной бомбы получили довольно широкое освещение в нашей печати. Поэтому в настоящей статье мы ограничимся рассмотрением поражающего действия атомного оружия на человека и автотракторную технику.

Ударная или взрывная волна представляет собой поток сильно сжатого воздуха, который распространяется с огромной скоростью во все стороны от центра взрыва и обладает колоссальной разрушительной силой. Установлено, что полное разрушение или превращение местности в зону пустыни (при взрыве бомбы малого калибра, эквивалентной взрыву 20.000 тонн тротила) наблюдается в радиусе 800 м от центра взрыва; сильные разрушения, при которых могут быть снесены здания, мосты, линии электропередачи, транспортные

средства и др., происходят на удалении 1,8 км; средние разрушения — на удалении 2,6 км и частичные повреждения — на удалении до 3,2 км. Ударная волна распространяется с огромной быстротой и проходит за 2 секунды 1000 м, за 5 секунд — 2000 м и за 8 секунд — 3000 м.

Радиус поражения водородной бомбы, имеющей мощность в 1000 раз большую, чем атомная бомба малого калибра, больше примерно в 10 раз.

Ударная волна производит как непосредственное, так и косвенное воздействие на человека и окружающие предметы. Косвенное воздействие ударной волны особенно опасно в городах, во время обвалов зданий, когда в воздух взлетают тяжелые предметы — камни, обломки дерева и т. д.

В целях выяснения влияния атомного взрыва на автомобильную технику в США было проведено 17 марта 1953 года специальное испытание.

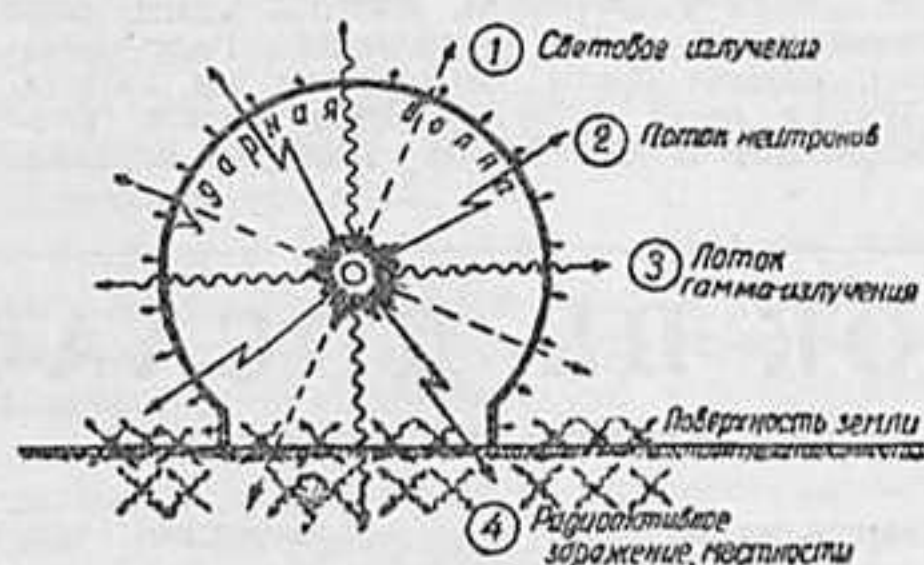


Рис. 1

Вокруг металлической вышки, на которой была взорвана атомная бомба условной мощности в 15 000 тонн тротила (т. е. несколько меньшая, чем атомная бомба малого калибра), был расположен 51 автомобиль разных марок. Опыт показал, что на расстоянии до 3,2 км ударная волна опрокидывает автомобили, у них могут быть вдавлены крыша, боковые стенки, разбиты стекла (рис. 2). На удалении же до 1 км от центра взрыва автомобили поднимает в воздух и отбрасывает на десятки метров. Это сопровождается его сильным разрушением (рис. 3). Ударная волна обладает такой силой, что способна перевернуть даже более тяжелую технику (железнодорожные вагоны, тракторы и т. д.).

Световое излучение. Во время взрыва атомной бомбы примерно одна треть общего количества энергии выделяется в форме светового излучения, причем окружающая среда нагревается до температуры, достигающей миллионов градусов.

Световое излучение при атомном взрыве длится всего несколько секунд, но причиняет огромные разрушения.



Рис. 2

Тяжелые ожоги и обугливание открытых участков тела человека возможны на расстояниях до 1100 м от центра атомного взрыва. Серьезные ожоги также могут быть получены человеком в зоне радиусом до 3330 м. Сильное световое воздействие на органы зрения может привести к полному ослеплению.

Световое излучение вызывает воспламенение горючих материалов, обгорание краски, обугливание и возгорание дерева.

Опытный взрыв атомной бомбы в США показал, что на близком расстоянии металл не только плавится, но даже испаряется. Так, полностью испарилась металлическая вышка, с которой производился взрыв атомной бомбы 17 марта 1953 года. Автомобили, расположенные на расстоянии 400 м от центра взрыва, сгорели. Общий же процент сгоревших автомобилей был невысок. Пожар автомобиля начинался с того, что от высокой температуры тлела обивка сидений, потолка и дверей. Краска на кузове размягчалась, и песок и мелкий щебень, принесенные ударной волной, плотно прилипали к ней. Как показал опыт, темные краски были более восприимчивы к тепловому воздействию, чем светлые. В ряде случаев краска кузова легковых автомобилей потрескалась.

Проникающая радиация. Помимо ударной волны и светового излучения, атомный взрыв сопровождается еще проникающей радиацией. Дело в том, что атомный взрыв вызывает расщепление ядер атома урана, плутония или водорода, в результате которого создается мощный поток радиоактивных излучений: гамма-лучей, нейтронов, бета-частиц и альфа-частиц.

Проникающая радиация невидима, она подобна рентгеновским лучам, но обладает еще большей поражающей силой.

В результате атомного взрыва происходит радиоактивное заражение местности, в результате чего поверхность почвы, все окружающие предметы и пыль, поднимающаяся в воздух, становятся опасными для человека.



Рис. 3

Слева на вкладке:
Сибирский хлеб.

Фото С. РАСКИНА.



Рис. 4

Степень радиоактивного заражения зависит от высоты атомного взрыва над поверхностью земли, характера местности, метеорологических условий, времени, прошедшего после взрыва, а также от направления и силы ветра, воздействующего на радиоактивное облако.

В результате опытного взрыва атомной бомбы 17 марта 1953 года в США было установлено, что тучи радиоактивной пыли, образованные взрывом, осели на автомобили и через открытые или выбитые окна проникли внутрь кузова. Потребовались специальные работы по обезвреживанию зараженных автомобилей.

Радиоактивность быстро уменьшается после взрыва. Считается, что уже по истечении 15 минут после воздушного взрыва можно без ущерба для здоровья преодолевать зараженную площадь на автомобилях, если принять меры, чтобы радиоактивная пыль не попадала в организм человека.

Обобщая сказанное о воздействии атомной бомбы малого калибра на автомобили, можно прийти к следующим

выводам (рис. 4). На расстоянии до 800 м от центра взрыва незащищенные автомобили чаще всего будут полностью разрушены, на удалении до 1200—1500 м — опрокинуты или перевернуты. На еще большем удалении автомобили получают повреждения: у них будут выбиты или выгнуты автомобильные стекла, на кузовах появятся вмятины, но если автомобиль не пострадал от пожара или при обвале зданий, то ходовая часть и двигатель его могут оказаться исправными. Еще меньшие повреждения получают автомобили на расстоянии до 3,2—3,5 км, особенно, если у них будут открыты окна. Можно считать, что при взрыве атомной бомбы малого калибра минимальным расстоянием от центра взрыва, при котором неукрытый автомобиль может остаться не поврежденным, является 3,5 км.

Как показали опыты, у автомобилей, перевернутых взрывом, не наблюдалось серьезных повреждений рам, передних

и задних подвесок, креплений двигателя и других основных частей. Исправные до взрыва, они оказывались на ходу и после него.

Случаев взрыва бензиновых баков также не было, хотя у всех 51 автомобиля они были наполнены горючим. Следовательно, горюче-смазочные материалы загораются только тогда, когда возникает пожар на автомобиле.

Покрышки и резиновые прокладки страдают только от пожара. Случай разрыва покрышки был лишь у одного перевернутого взрывом грузового автомобиля. Особого влияния атомного взрыва на электрооборудование и другие агрегаты автомобиля отмечено не было.

Естественные и искусственные укрытия значительно уменьшают поражающее влияние атомного оружия.

Вопросам противоатомной защиты автотракторной техники и людей будет посвящена следующая статья.

От редакции: Автор в своей статье не касается вопроса воздействия атомного оружия на бронетанковую технику. Приводим некоторые данные на этот счет, взятые из американского журнала «Армор».

В 1955 году атомная бомба условной мощностью в 30.000 тонн взрывчатого вещества была взорвана на высоте 150 м. Танк-амфибия, находившийся в непосредственной близости от места взрыва, был полностью уничтожен. Легкий танк, расположенный в 350 м, оказался разрушенным, башня была отброшена на 270 м. Иначе вели себя средние танки, размещенные в 400 м от центра взрыва.

Танк, обращенный к нему лобовой частью, сдвинулся назад на 3 м. Серьезных повреждений у него не обнаружено. У танка, стоявшего бортом к взрыву, была порвана гусеница, лопнул бензобаки, пушка имела незначительные внешние повреждения. Третий танк, стоявший под углом, перевернулся, обе его гусеницы вышли из строя, горючее и масло вытекли.

Журнал подчеркивает, что танковые подразделения и мотопехота на бронетранспортерах, располагавшиеся соответственно в 3 и 3,5 км от места взрыва, спустя 8 минут начали наступление через этот район.

НА КУБОК ЦК ДОСААФ СССР

Финал гонок по ипподрому

ВТОРОЙ раз мотоциклисты ДОСААФ разыгрывали переходящий кубок по ипподромным гонкам, учрежденный Центральным комитетом Общества в 1955 году.

Как и прежде, эти соревнования проводились в два этапа: вначале по 27 зонам и затем — финальная встреча.

Зональным соревнованиям, в которых приняло участие около 1500 спортсменов от 163 автотоклубов, предшествовали ипподромные гонки на первенство клубов и областей.

По сравнению с прошлым годом в Положении о соревнованиях были внесены существенные поправки. Так, если раньше не разрешалось изменять состав команд-победительниц, то теперь автотоклубы могли послать на финал спортсменов по своему усмотрению из числа участников зональных соревнований. Кроме того, помимо мотоциклистов, входящих в состав команд, на финальные соревнования в личном зачете допускались чемпионы зон и мастера спорта. Наконец, участники имели право выступать на спортивных мотоциклах.

Все эти изменения сделали ипподромные гонки более массовыми и дали возможность привлечь к участию в них сильнейших гонщиков Общества. Соревнования на переходящий кубок ЦК ДОСААФ превратились в большое спортивное событие, способствовавшее повышению активности клубов и вызвавшее широкий интерес среди любителей мотоциклетного спорта.

Финальные соревнования состоялись в Харькове. В розыгрыше личного первенства приняло участие 147 спортсменов, из них 6 мастеров спорта и 112 перворазрядников. Гонщикам предстояло преодолеть восемь кругов (8,5 км).

Вначале на старт выходят женщины. Их всего пять, поэтому звание чемпиона они оспаривают в одном заезде. Первой приходит к финишу мастер спорта В. Липская (Свердловский АМК) с результатом 7.02,9.

У мужчин, выступавших в классе до 125 см³, победителем стал Н. Васильев (Новосибирский АМК), показавший время 6.33,6. Его одноклубник Ш. Амерханов первенствовал (5.45,0) среди гонщиков на мотоциклах с рабочим объемом до 350 см³.

В финальном заезде мотоциклистов в классе до 750 см³ лидировал рижский спортсмен Э. Крузе, прошедший дистанцию за 5.46,6.

На трехколесных мотоциклах звание чемпионов в упорной борьбе завоевали представители Таллинского клуба К. Ринальдо и М. Миккер. Они прошли дистанцию за 6 минут.

В борьбе за переходящий кубок ЦК ДОСААФ отличного результата (18.34,4) добилась команда Иркутского автотоклуба в составе И. Костяева, М. Скороумова и Д. Дудченко. Им и вручен этот почетный трофей.

Интересно отметить, что время победителей на 23,3 секунды лучше результата прошлогоднего чемпиона — команды Рижского автотоклуба. Если тогда рижане победили с результатом 19.07,7, то теперь команда Москвы, повторившая их время, оказалась лишь на пятом месте. Значительно перекрыты прежние результаты и в классах мотоциклов до 350 и 750 см³. Все это, несомненно, свидетельствует о возросшем мастерстве спортсменов-досаафовцев.

Ипподромные гонки — увлекательный вид спорта, пользующийся большой популярностью у зрителей. Например, в Орле во время зональных соревнований на ипподроме присутствовало около двенадцати тысяч «болельщиков». Приходится сожалеть, что подобные мотоциклетные состязания не проводятся в других спортивных обществах. Думается, Всесоюзный комитет физкультуры и спорта сумеет ликвидировать этот пробел: в спортивном календаре 1957 года должны найти свое место и встречи мотоциклистов на ипподроме.

Е. Дискин,
зам. главного судьи.

СКОРОСТИ

Д В И Ж Е Н И Я

ЧЕМ БОЛЬШЕ скорость движения автотранспорта, тем выше его эффективность, тем меньше непроизводительная трата времени на перемещение пассажиров или грузов из одного пункта в другой; кроме того, при прочих равных условиях, повышается пропускная способность дорог, улиц и перекрестков.

Таким образом, повышение скорости движения, а следовательно и скорости перевозки грузов и пассажиров, является одним из важнейших направлений развития автомобильного транспорта.

Этому отвечает и непрерывное совершенствование конструкций автомобилей (рост мощности двигателя, улучшение тормозной системы, подвески, повышение устойчивости автомобиля) и развитие дорожной сети.

Скорости движения в значительной мере зависят от правильных, рациональных методов регулирования транспортного потока. Однако нельзя не отметить, что большое, а порой и решающее влияние на выбор режимов движения оказывает субъективный фактор — поведение водителя за рулем.

Не приходилось ли вам ехать за «Москвичом», движущимся по московским улицам около осевой линии со скоростью 20 км/час? Его владелец отдыхает за рулем после трудового дня и совершенно не задумывается над тем, что, не давая возможности себя обогнать, он тормозит движение десятка машин. Как напомнить ему, особенно в наш «бессигнальный» век, что он не один находится на улице?

Не приходилось ли вам ехать по шоссе, где запрещен обгон, например по Рязанскому или Ленинградскому, за грузовой машиной, которая по той или иной причине движется со скоростью 15 км/час и заставляет все остальные автомобили тянуться на той же скорости? Не говоря уже о непроизводительных затратах времени, можно представить, какой громадный перерасход горючего влечет за собой такая система движения.

Проф. Г. В. Зимелев

Не пора ли установить не только верхний, но и нижний предел скорости движения на основных городских и загородных магистралях? Не хочешь или не можешь двигаться с установленной скоростью, — съезжай на обочину, когда следуешь по шоссе, или поворачивай в переулок, если дело происходит в черте города.

А у нас получается так: когда вы превысите регламентированную скорость, то, в большинстве случаев, вас подвергнут заслуженной каре. Но если водитель будет ехать по самой загруженной магистрали со скоростью 5 км/час и задерживать сотни машин, то никакого воздействия на него со стороны органов регулирования не следует. Видимо, ОРУД придерживается того принципа, что «тише едешь — дальше будешь».

Конечно, движение с чрезмерно высокой скоростью весьма опасно. Не случайно, что наибольшее число аварий и несчастных случаев на автотранспорте связано именно с превышением допустимых скоростей.

Вместе с тем имеются другие возможности повышения общей скорости движения автомобильного транспорта. Совершенно очевидно, что это обусловлено не только совершенствованием автомобилей, дорог и правил движения, о чем говорилось выше, но и повышением квалификации водительского персонала, привитием всей массе водителей — профессионалам и любителям — чувства дорожного товарищества, чувства коллективной ответственности за движение автотранспорта на дорогах.

Каждый сидящий за рулем должен отчетливо представлять себе, что скорость перевозки грузов или пассажиров не всегда зависит (особенно при относительно коротких дистанциях движения в городе или пригороде) от максимальной скорости движения, которую автомобиль способен развить на отдельных участках пути. Значитель-

но большее значение имеет, с этой точки зрения, стабильность, постоянство режимов движения, что одновременно способствует снижению износов всех механизмов и уменьшению расхода горючего.

Неумелого, неквалифицированного водителя сразу можно узнать по «суелливости» движения автомобиля, который он ведет: то автомобиль вырвется вперед, обгоняя весь попутный транспорт, то рыскает слева направо и справа налево в поисках лазейки для обгона, то тормозит так, что пассажиры слетают с сидений, а груз перекачивается по всей платформе.

Опытный шофер не стремится обойти во что бы то ни стало любую машину; наоборот, придерживаясь выбранного режима движения, он дает себя обогнать и все-таки приходит к пункту назначения раньше многих других, без переутомления, сэкономив горючее и сохранив машину.

Подкрепим приведенные выше соображения примерами и расчетами. Наиболее часто аварийная обстановка возникает из-за того, что перед быстро движущимся автомобилем возникает препятствие — человек, перебегающий дорогу; неожиданно опускаемый железнодорожный шлагбаум; незамеченная ранее канава на шоссе и т. д. Чем выше скорость движения и чем меньше расстояние от машины до внезапно появившегося препятствия, тем позже водитель успеет отреагировать на возникшую обстановку и осуществить мероприятия, которые исключили бы аварию. Если автомобиль шел со скоростью, например, 72 км/час и препятствие появилось на расстоянии 20 м от машины, то встреча с ним произойдет через одну секунду, при скорости 100 км/час — через 0,82 секунды и т. д.

Для более ясного представления о получающихся соотношениях на графике (рис. 1) показано время, которое проходит от момента появления на дороге препятствия до момента встречи его с машиной, в зависимости от ско-



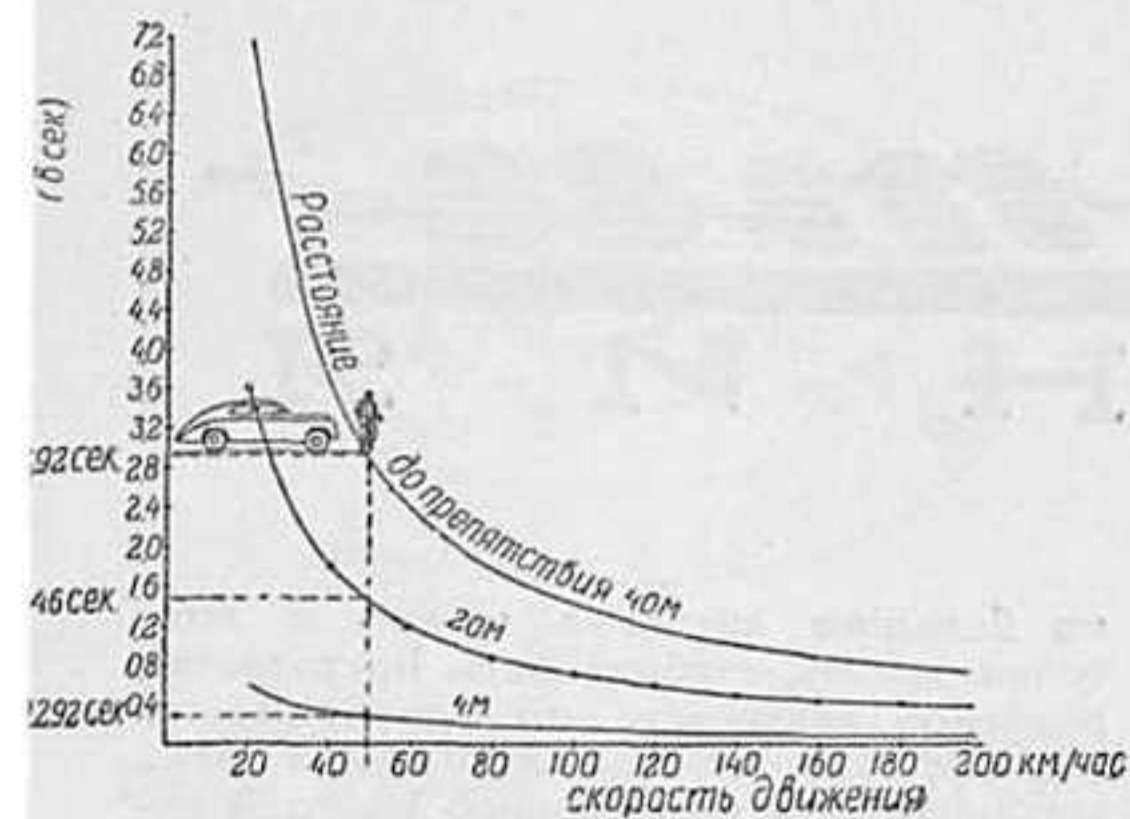


Рис. 1

рости движения и различных начальных расстояний между препятствием и машиной. Пунктирные линии — пример пользования графиком. Так, при скорости движения 50 км/час и расстоянии до препятствия 40 м время до встречи с препятствием будет равно 2,92 сек. При той же скорости и расстоянии до препятствия 20 м и 4 м время до встречи соответственно уменьшается (1,46 сек. и 0,292 сек.).

Интересно оценить, велики или малы эти цифры. Если водитель внезапно видит какое-либо препятствие, то принять необходимое для избежания аварии решение и осуществить его он может не сразу; проходит некоторое время, пока воспринятый зрительно сигнал будет передан к расположенным в коре головного мозга центрам, управляющим движениями человека, а затем воздействие указанных центров на мышечную систему не вызовет необходимых в данном случае движений ног или рук водителя (нажатие на тормозную педаль, поворот штурвала и т. п.). Время реакции водителя зависит от свойств и состояния его нервной системы, степени натренированности и в среднем равняется 0,5—0,7 сек. Кроме того, от момента, когда водитель нажал на тормозную педаль, до остановки автомобиля проходит еще некоторое время. Здесь следует учитывать время срабатывания тормозного привода, равное в среднем 0,5—1 сек., и, наконец, время самого процесса торможения, которое зависит от скорости при начале торможения и качества дороги. В среднем можно принять, что время торможения (в секундах) до полной остановки выражается следующими формулами:

$$T = 0,05 v_a$$

при торможении на сухой дороге;

$$T = 0,1 v_a$$

при торможении на скользкой дороге.

Здесь буквой v_a , как это обычно принято, обозначена скорость движения в км/час при начале торможения. Пользуясь этими приближенными формулами, можно подсчитать, что если торможение происходит, например, при движении со скоростью 60 км/час на сухой дороге, то время торможения будет равно 3 сек.; при торможении на скользкой дороге оно будет примерно в два раза больше, т. е. 6 сек.

Необходимо заметить, что данные формулы выведены в предположении, что торможение производится с максимальной эффективностью; на скольз-

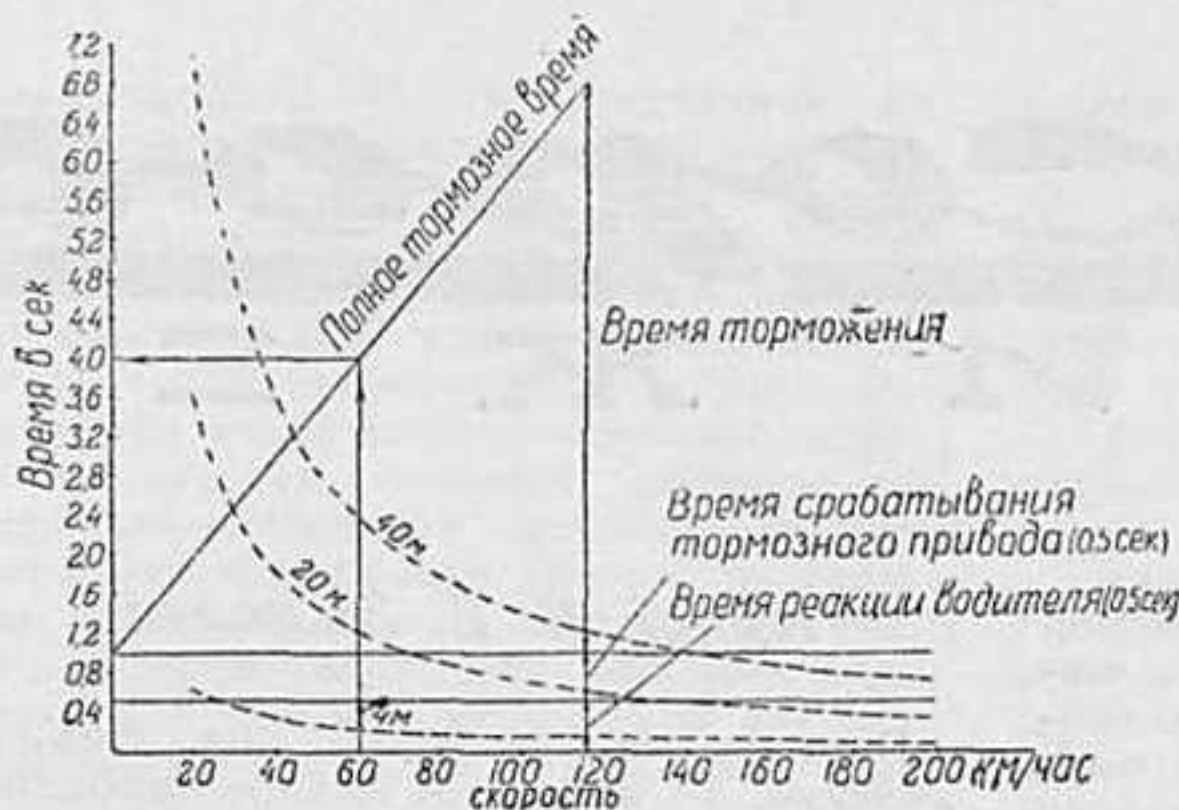


Рис. 2

кой дороге, во избежание заноса и потери устойчивости, приходится осуществлять менее эффективное торможение, в связи с чем время торможения будет больше.

Полное тормозное время, т. е. суммарное время, затрачиваемое на торможение, складывается из времени реакции водителя, времени срабатывания тормозного привода и времени собственно торможения. Будем при этом считать, что условия торможения благоприятны: время реакции водителя примем равным 0,5 сек., время срабатывания тормозного привода также примем равным 0,5 сек., торможение происходит на сухой дороге.

На графике (рис. 2) отложим полное тормозное время в зависимости от скорости, при которой начинается торможение. Пользуясь им, можно установить, что если торможение начинается при скорости, например, 60 км/час, то полное тормозное время, при заданных выше условиях, будет равно 4 сек. Нанесем на этот же график пунктирными линиями кривые, рассмотренные раньше на графике (рис. 1), которые представляют зависимость времени до встречи с препятствием от скорости движения при различных расстояниях между препятствием и автомобилем.

Условие безопасности требует, чтобы полное тормозное время было меньше времени до встречи; в этом случае автомобиль будет остановлен до того, как он достигнет появившегося на дороге препятствия. Если тормозное время больше времени до встречи, то авария неизбежна.

Равенство полного тормозного времени и времени до встречи характеризует предельную скорость безопасного движения. На графике (рис. 2) эта скорость определится точками пересечения прямой, отражающей полное тормозное время, и кривыми, представляющими время до встречи. Если расстояние до препятствия равнялось 40 м, то предельная безопасная скорость будет равна 45 км/час. Если это расстояние 20 м, то соответствующая скорость равна 30 км/час.

Следует иметь в виду, что приведенный пример дает величины, соответствующие заданному частному случаю; в действительности наблюдаются существенные отклонения от этих величин как в одну, так и в другую сторону.

Выше отмечалось, что при повышенной скорости движения происходит значительный перерасход горючего. Так, например, для автомобиля М-20 «Побе-

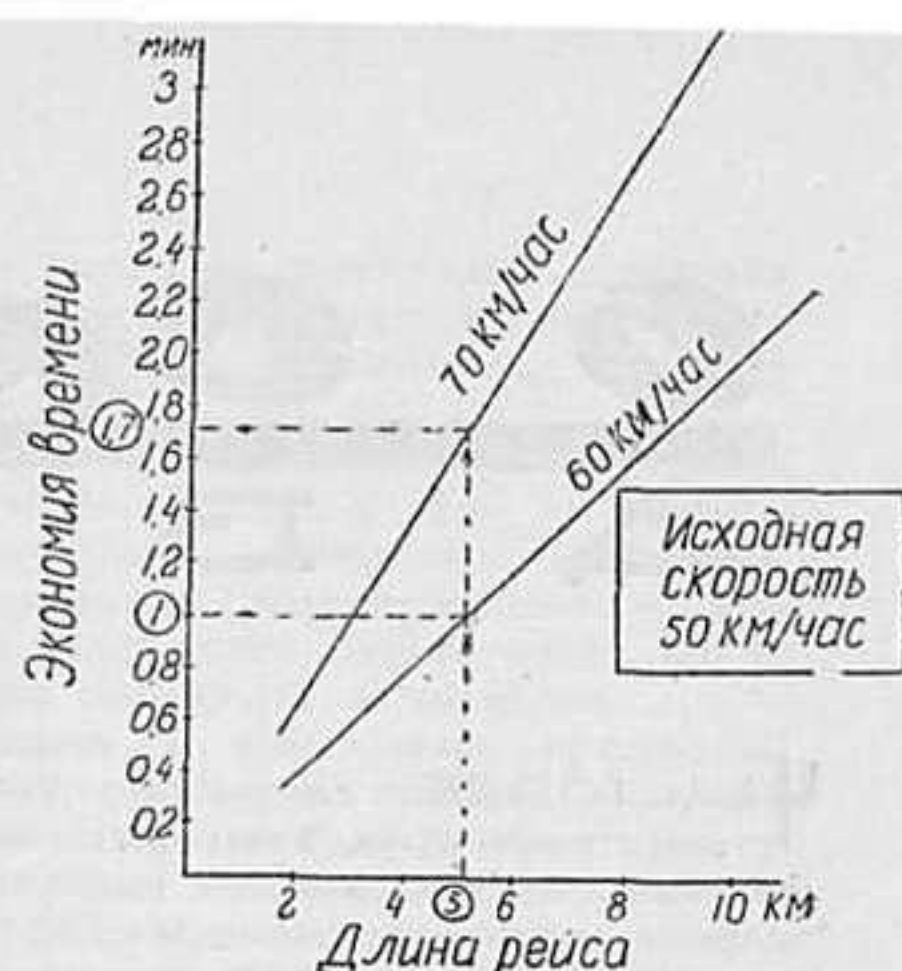


Рис. 3

да» наиболее экономичный режим движения соответствует скорости 30—40 км/час. По мере увеличения скорости движения расход горючего также возрастает; при скорости 60 км/час расход горючего, по сравнению с наиболее экономичным режимом, возрастает примерно на 15%, при скорости 80 км/час — на 45% и при скорости 100 км/час — на 90%. Разумеется, расход горючего — не единственный критерий экономичности.

Таким образом, с точки зрения безопасности движения и с точки зрения расхода к вопросу о повышении скорости движения необходимо подходить весьма осторожно.

Что же дает практически повышение скоростей движения, причем в таких условиях, когда длина рейсов ограничена (город, пригород)?

Допустим, что длина рейса 5 км. Если автомобиль движется со скоростью 50 км/час, то время движения, не считая вынужденных остановок у светофоров, переездов и т. п., будет равно: $\frac{5}{50} = 0,1$ часа, или 6 мин.

Предположим теперь, что водитель на протяжении всего рейса будет держать скорость 60 км/час; время движения при этом, не считая вынужденных остановок, будет равно: $\frac{5}{60} = 0,083$ часа,

или 5 мин. Другими словами, выигрыш во времени равен 1 мин. Очевидно, что это время весьма мало по сравнению со временем, затрачиваемым на вынужденные остановки, возможность же аварий и утомляемость водителя значительно повышаются.

На графике (рис. 3) показано, чему равна экономия времени в зависимости от длины рейса и скорости. Способ пользования графиком пояснен пунктирными линиями.

Если при длине рейса 5 км водитель перейдет от скорости 50 км/час к скорости 60 км/час, то экономия времени будет 1 мин., если в тех же условиях водитель доведет скорость до 70 км/час, то экономия времени будет 1,7 мин.

Итак, увеличивать скорость движения принципиально целесообразно, однако следует лишь тогда, когда это гармонически вытекает из уровня развития автомобиля и дороги, а главное, когда водитель по своей квалификации и навыкам может ехать с высокой скоростью спокойно, без нервного напряжения и усталости. Последнее и является важнейшим условием быстрой езды в автомобиле.

Мировые рекорды ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ СПОРТУ

ПО ДАННЫМ ИНОСТРАННЫХ ЖУРНАЛОВ НА 1 ОКТЯБРЯ 1956 ГОДА

| Класс | Гонщик | Наименование или марка автомобиля | Место установления рекорда | Скорость (км/час) | Год |
|-------|--------|-----------------------------------|----------------------------|-------------------|-----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

1 км с хода

| | | | | | |
|---|------------|----------------|--------------------|---------|------|
| A | Джон Кобб | Непир-Райльтон | Бонневиль | 633,634 | 1947 |
| B | Карачиолла | Мерседес-Бенц | Франкфурт—Маннгейм | 432,7 | 1938 |
| C | Хилл | Меркури | Бонневиль | 365,08 | 1952 |
| D | Карачиолла | Мерседес-Бенц | Франкфурт—Маннгейм | 398,2 | 1939 |
| E | Таруфи | Италкорса | Милан—Брешиа | 298,507 | 1951 |
| F | Гарднер | МГ | Франкфурт—Маннгейм | 328,8 | 1939 |
| G | Гарднер | МГ | Монтлери | 327,43 | 1939 |
| H | Гарднер | МГ | Остенде | 256,10 | 1946 |
| I | Ледер | НСУ | Мюнхен—Ингольштадт | 261,62 | 1951 |
| J | Таруфи | НСУ | Мюнхен—Ингольштадт | 213,04 | 1951 |

1 км с места

| | | | | | |
|---|------------|----------------|--------------------|---------|------|
| A | Джон Кобб | Непир-Райльтон | Брукленд | 142,46 | 1939 |
| B | Роземейер | Ауто-Унион | Франкфурт—Маннгейм | 188,73 | 1937 |
| C | Роземейер | Ауто-Унион | Франкфурт—Маннгейм | 169,8 | 1937 |
| D | Карачиолла | Мерседес-Бенц | Франкфурт—Маннгейм | 177,40 | 1939 |
| E | Мейс | ЕРА | Брукленд | 144,404 | 1934 |
| F | Фурманн | Мазерати | Франкфурт—Маннгейм | 144,3 | 1937 |
| G | Эйльтон | Эйльтон-Риллей | Монтлери | 132,1 | 1936 |
| H | Долсон | Остин | Брукленд | 134,6 | 1936 |
| I | Таруфи | Тарф-500 | Мюнхен—Ингольштадт | 127,85 | 1955 |
| J | Лурани | Ниббио | Остенде | 101,86 | 1947 |

5 км с хода

| | | | | | |
|---|-----------|----------------|--------------------|---------|------|
| A | Джон Кобб | Непир-Райльтон | Бонневиль | 525,8 | 1939 |
| B | Роземейер | Ауто-Унион | Франкфурт—Маннгейм | 404,6 | 1937 |
| C | Роземейер | Ауто-Унион | Франкфурт—Маннгейм | 336,2 | 1937 |
| D | Хилей | Остин-Хилей | Утах | 293,256 | 1954 |
| E | Гарднер | Ягуар | Остенде | 274,368 | 1948 |
| F | Гарднер | МГ | Франкфурт—Маннгейм | 322,9 | 1939 |
| G | Гарднер | МГ | Монтлери | 317,9 | 1939 |
| H | Гарднер | МГ | Остенде | 242,10 | 1946 |
| I | Ледер | НСУ | Мюнхен—Ингольштадт | 255,99 | 1951 |
| J | Гарднер | МГ | Остенде | 189,15 | 1951 |

10 км с хода

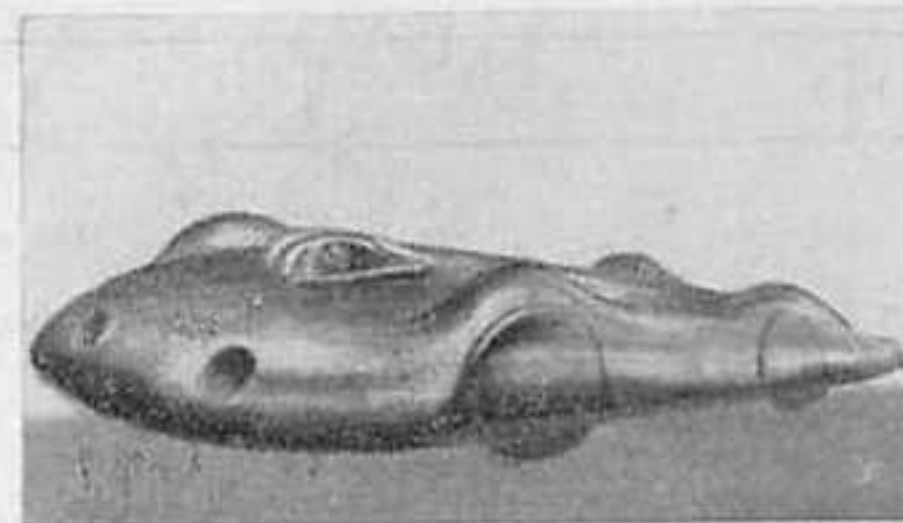
| | | | | | |
|---|-----------|----------------|--------------------|---------|------|
| A | Джон Кобб | Непир-Райльтон | Бонневиль | 455,5 | 1939 |
| B | Роземейер | Ауто-Унион | Франкфурт—Маннгейм | 377,4 | 1937 |
| C | Роземейер | Ауто-Унион | Франкфурт—Маннгейм | 341,6 | 1937 |
| D | Хилей | Остин-Хилей | Утах | 295,798 | 1954 |
| E | Гарднер | Ягуар | Остенде | 225,370 | 1934 |
| F | Гарднер | МГ | Бонневиль | 294,12 | 1953 |
| G | Гарднер | МГ | Монтлери | 308,9 | 1937 |
| H | Денлей | МГ | Монтлери | 205,105 | 1933 |
| I | Ледер | НСУ | Мюнхен—Ингольштадт | 249,2 | 1951 |
| J | Опель | НСУ | Мюнхен—Ингольштадт | 193,40 | 1951 |

50 км с места

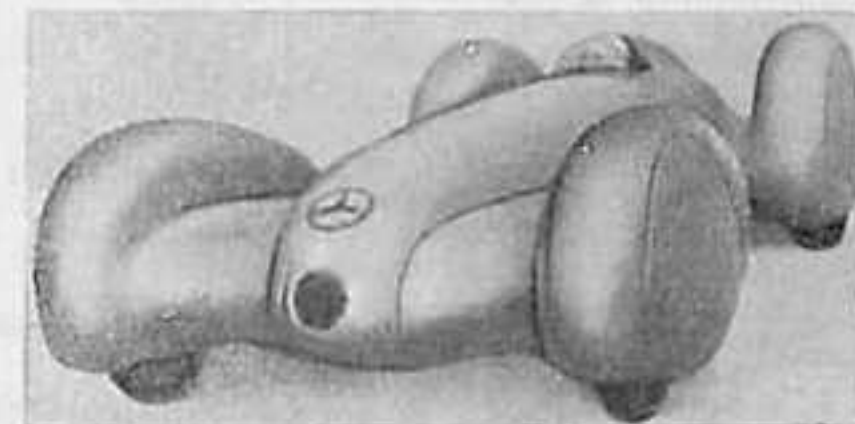
| | | | | | |
|---|----------------------|-------------------|--------------------|---------|------|
| A | Дженкинс | Мармон-Метеор | Бонневиль | 289,40 | 1951 |
| B | Штук | Ауто-Унион | Франкфурт—Маннгейм | 265,279 | 1936 |
| C | Фрам | Унион-76 | Дрейлок | 219,712 | 1933 |
| D | Хилей, Эйстон и др. | Остин-Хилей 100 М | Утах | 243,474 | 1954 |
| E | Гарднер | Остин-Хилей 100 М | Бонневиль | 230,46 | 1953 |
| F | Гартманн | Боргвард | Бонневиль | 224,149 | 1955 |
| G | Руссель-Оуэн и Кнайт | Купер | Монтлери | 206,430 | 1955 |
| H | Шансель | Панар | Монтлери | 200,176 | 1954 |
| I | Таруфи | Тарф-Жилера | Монтлери | 200,996 | 1954 |
| J | Купер | Купер | Монтлери | 170,09 | 1953 |

100 км с места

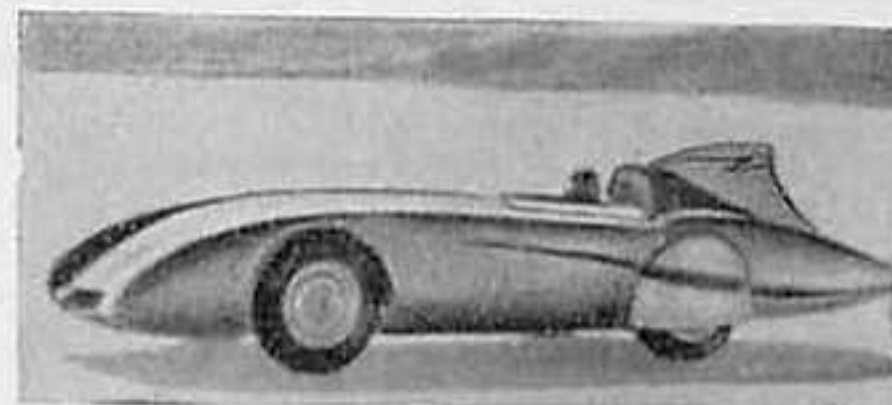
| | | | | | |
|---|-----------------------|-------------------|--------------------|---------|------|
| A | Дженкинс | Мармон-Метеор | Бонневиль | 301,99 | 1951 |
| B | Штук | Ауто-Унион | Франкфурт—Маннгейм | 269,966 | 1936 |
| C | Бенуа | Бугатти | Монтлери | 216,504 | 1936 |
| D | Хилей, Эйстон и др. | Остин-Хилей 100 М | Утах | 248,800 | 1954 |
| E | Гарднер | МГ | Бонневиль | 239,29 | 1953 |
| F | Бетенхаузен и Левис | Оска | Бонневиль | 227,329 | 1955 |
| G | Руссель, Оуэн и Кнайт | Купер | Монтлери | 204,960 | 1955 |
| H | Шансель | Панар | Монтлери | 201,463 | 1954 |
| I | Таруфи | Тарф-Жилера | Монтлери | 199,838 | 1954 |
| J | Купер | Купер | Монтлери | 168,94 | 1953 |



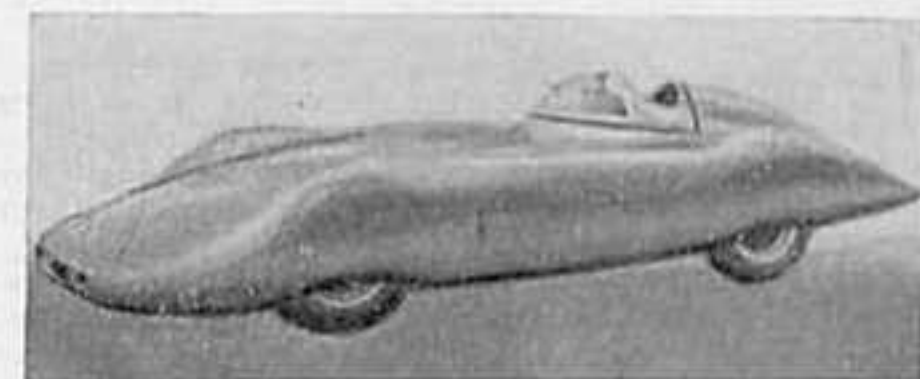
«Непир-Райльтон», класса А



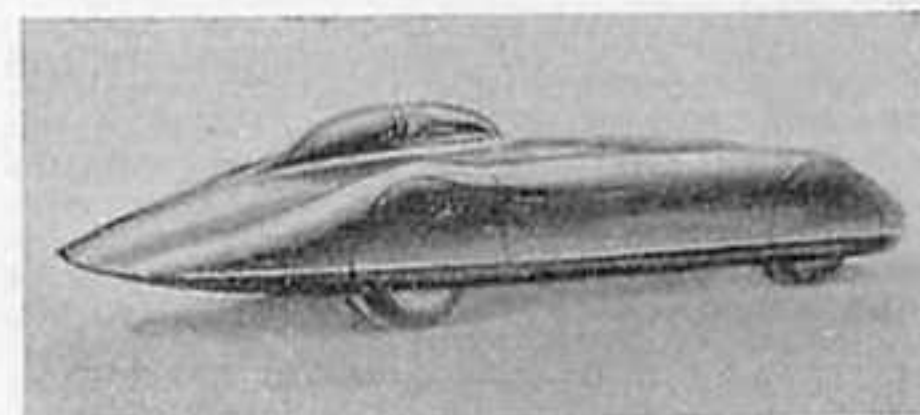
«Мерседес-Бенц», класса В



«Остин-Хилей», класса D



«Оска», класса F



«МГ», класса G

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|

200 км с места

| | | | | | |
|---|-----------------------|---------------|-----------|---------|------|
| A | Дженкинс | Мармон-Метеор | Бонневиль | 308,20 | 1951 |
| B | Дженкинс | Дюзенберг | Бонневиль | 243,748 | 1935 |
| C | Бенуа | Бугатти | Монтлери | 217,866 | 1936 |
| D | Хилей, Эйстон и др. | Остин-Хилей | Утах | 251,358 | 1954 |
| E | Таруфи | Италкорса | Монтлери | 219,78 | 1952 |
| F | Бетенхаузен и Левис | Оска | Бонневиль | 229,572 | 1955 |
| G | Руссель, Оуэн и Кнайт | Купер | Монтлери | 202,550 | 1955 |
| H | Шансель | Панар | Монтлери | 200,881 | 1954 |
| I | Таруфи | Тарф-Жилера | Монтлери | 200,739 | 1954 |
| J | Купер | Купер | Монтлери | 167,13 | 1953 |

500 км с места

| | | | | | |
|---|----------------------|---------------|-----------|---------|------|
| A | Дженкинс | Мармон-Метеор | Бонневиль | 294,2 | 1940 |
| B | Дженкинс | Дюзенберг | Бонневиль | 243,520 | 1935 |
| C | Вейрон и Бенуа | Бугатти | Монтлери | 201,98 | 1936 |
| D | Барингер | Миллер | Утах | 234,85 | 1940 |
| E | Ферман | Бристоль | Монтлери | 186,80 | 1953 |
| F | Бетенхаузен и Левис | Оска | Бонневиль | 221,105 | 1955 |
| G | Руссель-Оуэн и Кнайт | Купер | Монтлери | 185,560 | 1955 |
| H | Лондон, Верне и др. | Рекс | Монтлери | 166,45 | 1953 |
| I | Таруфи | Тарф-Жилера | Монтлери | 173,980 | 1950 |
| J | Шауфель и Брудес | Ллойд | Монтлери | 121,077 | 1954 |

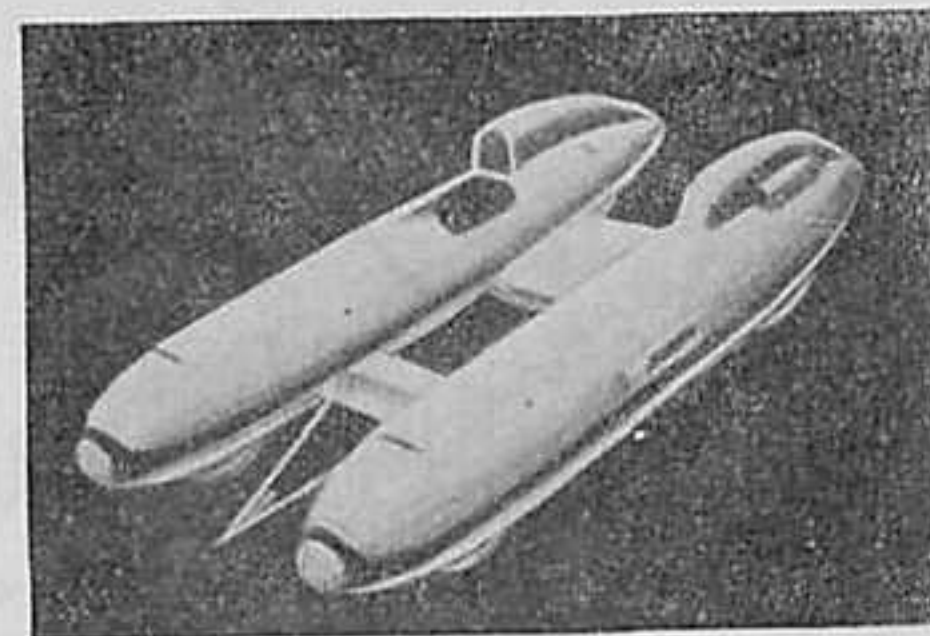
1000 км с места

| | | | | | |
|---|-----------------------|---------------|-----------|---------|------|
| A | Дженкинс | Мармон-Метеор | Бонневиль | 291,12 | 1940 |
| B | Дженкинс | Дюзенберг | Бонневиль | 220,737 | 1935 |
| C | Вейрон и Бенуа | Бугатти | Монтлери | 203,44 | 1936 |
| D | Хилей, Эйстон и др. | Остин-Хилей | Утах | 213,691 | 1954 |
| E | Ферман, Маклин | Бристоль | Монтлери | 185,86 | 1953 |
| F | Бетенхаузен и Левис | Оска | Бонневиль | 215,768 | 1955 |
| G | Руссель, Оуэн и Кнайт | Купер | Монтлери | 179,520 | 1955 |
| H | Лондон, Верне и др. | Рекс | Монтлери | 166,11 | 1953 |
| I | Вашенфельд | ДКВ | Монтлери | 112,929 | 1950 |
| J | Шауфель и Брудес | Ллойд | Монтлери | 118,583 | 1954 |

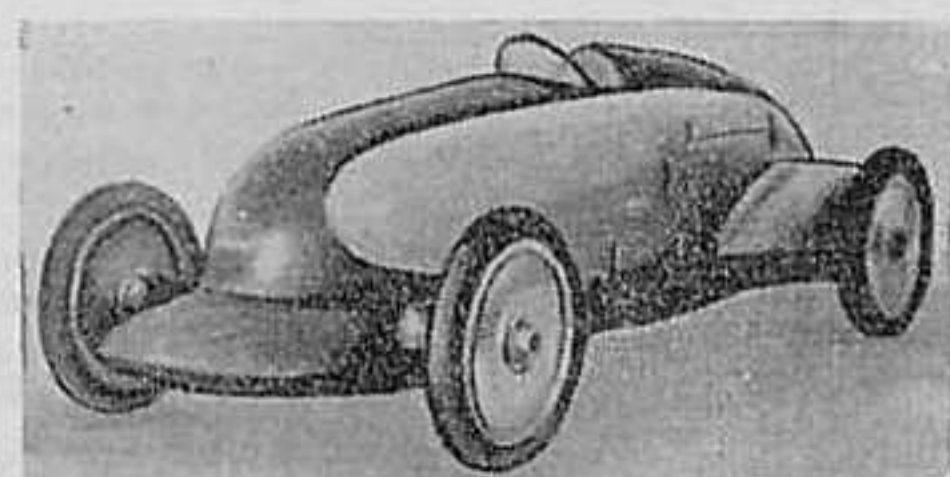
* Рабочий объем двигателей по классам (в см³):

A — свыше 8000
B — от 5000 до 8000
C — от 3000 до 5000
D — от 2000 до 3000
E — от 1500 до 2000

F — от 1100 до 1500
G — от 750 до 1100
H — от 500 до 750
I — от 350 до 500
J — до 350



«Гарф-500», класса I



«Ниббио», класса J



«Купер», класса J

НОВЫЕ МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ ПО МОТОЦИКЛЕТНОМУ СПОРТУ

Заезды на Соленых озерах

НЕДАВНО на Соленых озерах в штате Юта (США) состоялись многочисленные заезды на побитие рекордов почти по всем установленным классам мотоциклов на различные дистанции до 10 миль. Заезды были организованы западногерманской фирмой НСУ, подготовившей несколько рекордных мотоциклов и направившей в США специальную бригаду в составе двух гонщиков, восьми механиков, десяти инженеров и т. д.

Участок трассы для проведения соревнований был выбран вблизи местечка Вендовер, где обеспечивались почти идеальные условия в отношении ветра, температуры воздуха и состояния соляной поверхности трассы. Длина участка равнялась 20 км. Сила ветра в моменты проведения заездов не превышала 1,5 м/сек.

Наиболее важным результатом заездов является установление нового абсолютного рекорда скорости для любых одноколейных экипажей. На мотоцикле «Дельфин III» с рабочим объемом двигателя 500 см³ (с компрессором) известный гонщик Вильгельм Герц прошел 1 милю за 17,97 секунды (339 км/час), показав при этом удивительное совпадение данных при прохождении дистанции в обе стороны. При прохождении 1 километра со стартом с хода (338 км/час) были зафиксированы показания хроно-

метра, тоже отличающиеся лишь на 35 сотых секунды (туда — 10,665 сек., обратно — 10,630 сек.). Таким образом, мировой рекорд скорости на мотоциклах в классах до 500 см³, до 750 см³ и до 1000 см³ был улучшен сразу на 48 км/час (прежний, принадлежавший тоже Герцу, равнялся 290 км/час), причем на мотоцикле с рабочим объемом двигателя 500 см³. На мотоцикле «Дельфин III» был побит еще ряд рекордов, в том числе рекорды скорости на дистанциях в 5 км (336 км/час) и 5 миль (328 км/час).

На мотоцикле с двигателем 350 см³ Вильгельм Герц обновил рекорды на 1 километр (304 км/час), 1 милю (305 км/час), 5 километров (295 км/час) и 5 миль со стартами с хода.

Успешно прошли также заезды гонщика Германа Мюллера на мотоцикле «Баум II» с двигателями 50 см³, 100 см³ и 125 см³. В первом случае Мюллер показал одинаковую рекордную скорость (196 км/час) на трех дистанциях (1 километр, 1 миля и 5 километров), а 10 километровов прошел со скоростью 134 км/час. В заездах на мотоцикле с двигателем 100 см³ Мюллер также побил все рекорды на дистанциях: 1 километр и 1 миля (222 км/час), 5 километров и 5 миль (221 км/час), 10 километров (180 км/час) и 10 миль (192 км/час).

Особенно «продуктивными» были заезды на мотоцикле «Баум II» с рабочим объемом двигателя 125 см³: на этом мотоцикле были побиты все рекорды в классах мотоциклов до 125 см³ до 175 см³ и до 250 см³ причем на дистанциях 10 км и 10 миль также и рекорды в классе до 350 см³ (соответственно 199 км/час и 213 км/час). Ниже приводим результаты Мюллера на основных дистанциях (при стартах с хода):

1 километр — 242 км/час
5 миль — 221 км/час
1 миля — 241 км/час
10 километров — 199 км/час
5 километров — 239 км/час
10 миль — 213 км/час.

Всего за 14 дней пребывания немецкой экспедиции на Соленых озерах было обновлено 54 мировых рекорда по мотоциклетному спорту.

Скорость — 345 км/час

ВСКОРЕ после рекордных заездов немецких гонщиков 26-летний американский спортсмен Джонни Аллен развил на своем мотоцикле «Триумф — Сандерберд» с обтекателем сигарообразной формы (рабочий объем двигателя 649 см³) скорость, превышающую 344,9 км/час. Рекорд был установлен тоже на Соленых озерах в штате Юта при заезде на 1 км со стартом с хода.

(Соб. инф.)

ШИРЯТСЯ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СВЯЗИ СОВЕТСКИХ МОТОЦИКЛИСТОВ

ДРУЗЬЯ ВСТРЕЧАЮТСЯ ВНОВЬ...

Беседа с руководителем
спортивной делегации
А. Я. Сергеевым

УЖЕ СТАЛИ традиционными встречи на различных соревнованиях советских спортсменов с мотоциклистами стран народной демократии.

В этом году 15—20 августа вновь проводились такие международные соревнования по мотокроссу в Венгрии.

Как прошла эта встреча? С таким вопросом мы обратились к руководителю спортивной делегации, председателю Московского городского комитета ДОСААФ А. Я. Сергееву. Он рассказал следующее:

— Встреча спортсменов — мотоциклистов стран народной демократии протекала под знаком дальнейшего укрепления дружбы. Соревнования вызвали большой интерес у любителей мотоциклетного спорта. В них приняло участие шесть команд: по одной команде от СССР, Румынии, Болгарии и ГДР и две команды от Венгрии. Одновременно проводились общевенгерские соревнования, в которых участвовало семь клубных команд.

Трасса соревнований проходила по горно-лесистой местности, изобилую-

щей крутыми подъемами и спусками. Длина трассы составляла около 7 км.

Дистанция была установлена для мужчин — 98 км (14 кругов) и для женщин — 49 км (7 кругов).

Своеобразные условия трассы (на некоторых участках был значительный угол подъема) наложили определенный отпечаток на ход борьбы: сразу же сказались низкие динамические качества наших машин.

Там, где мотоциклы «Ява-350» брали подъем на 2—3-й передаче, «ИЖ-50» с трудом взбирались на первой. И только исключительная смелость вождения, продемонстрированная советскими гонщиками, давала им возможность наверстывать на спусках время, упущенное при преодолении подъемов.

В итоге наши спортсмены, выступавшие в классе до 350 см³, в личном зачете заняли: Р. Решетникс — 1-е место, В. Адаян — 3-е место и Э. Кирсис — 4-е место.

Очень интересно протекала борьба за командное первенство.

Вплоть до 13-го круга лидировала советская команда. Она имела отрыв от шедшей за ней команды Венгрии в две минуты. Однако спортсмены Венгрии приложили немало усилий, чтобы добиться победы. Буквально, на последних километрах они сумели вырваться вперед и выйти на первое место с результатом 2:37.51,3. Только 22,4 секунды отделяют команду СССР от команды-победительницы. Третье место заняла команда Румынии — 2:41.46,5.

ПОБЕДА МОТОЦИКЛИСТОВ ДОСААФ

На четырехдневных
соревнованиях в ГДР

В ЧЕТЫРЕХДНЕВНЫХ мотоциклетных соревнованиях, проведенных в ГДР, принимали участие спортсмены Венгрии, ГДР, Румынии, Польши, СССР и ФРГ.

«Серебряный переходящий кубок», национальный приз, в упорной борьбе завоевали советские гонщики, получившие наименьшее количество штрафных очков.

В розыгрыше «Клубного приза» участвовало 40 команд: по две от СССР, Румынии и Польши; по одной от Венгрии и ФРГ. Германская Демократическая Республика выставила 32 команды.

Обладательницей этого приза стали также советские спортсмены.

Спортсмены ДОСААФ В. Адаян, Р. Решетникс, А. Егоров, Л. Братковский, Г. Плешаков, А. Дайненко, Н. Бойко и А. Соловов, проводившие все соревнования без штрафных очков, получили золотые медали, а Л. Бойко, А. Колпаков, Н. Новохатский, Г. Христоворов и В. Шабаяев — серебряные медали.

МОТОГОНКИ В БРНО

НЕДАВНО в г. Брно (Чехословакия) состоялись международные мотоциклетные соревнования по шоссейно-кольцевой гонке, проведенные Центральным автототоклубом Чехословацкой Республики.

Соревнования вызвали большой интерес у любителей мотоспорта. Число зрителей доходило до 300.000 человек, причем приехало множество гостей из соседних стран — ФРГ, ГДР, Австрии, Польши и Венгрии. Специальная радиостанция через 320 мощных репродукторов все время информировала зрителей о ходе спортивной борьбы на трассе.

Трасса соревнования, образующая кольцо в 17,8 км, проходила по асфальтированному шоссе шириной 5—7 м, имевшему 36 правых и 38 левых поворотов и большие участки прямых путей. В отдельных местах высотный перепад составлял 171 м.

В соревнованиях участвовали сильнейшие гонщики ФРГ, ГДР, Польши,

Австрии, Франции, Швеции, Англии, Бельгии, Италии, Венгрии, Югославии, Индии, Ирландии и Австралии, выступавшие на различных мотоциклах класса до 125, 250, 350 и 500 см³.

Соревнования прошли в острой борьбе, развернувшейся, главным образом, между спортсменами, уже не раз состязавшимися в Брно и поэтому хорошо знавшими трассу. Они имели последние модели современных гоночных мотоциклов с обтекателями (НСУ, БМВ, «Чезет», «Ява»).

Чехословацким гонщикам с большим трудом удалось завоевать первые места в классах до 125 и 350 см³, на специально изготовленных заводами мотоциклах.

В классе 250 см³ победу одержал немецкий гонщик Касснер («НСУ-Спортмакс»). В классе 500 см³ первенствовал известный австрийский спортсмен Клиггер, выступавший на новом немецком мотоцикле «БМВ-РС».

В соревнованиях приняли участие 4 советских гонщика, впервые встретив-

шиеся с мотоциклистами Англии, Франции, Австрии, Индии, Швеции, Австралии, Италии и ФРГ. Они внимательно изучали опыт зарубежных гонщиков по подготовке машин, ознакомились с мастерством вождения мотоциклов.

К сожалению, из-за ненастной погоды наши спортсмены не смогли провести тренировок и должным образом изучить сложную трассу Брновского кольца. Это, конечно, отразилось на результатах.

Следует подчеркнуть одно обстоятельство. За рубежом шоссейно-кольцевые гонки проходят обычно в условиях любой погоды, тогда как у нас подобные соревнования в дождь проводить не принято. Учитывая, что в дальнейшем советские спортсмены все чаще будут участвовать в различных международных встречах, думается, в связи с этим надо пересмотреть существующие в нашей стране правила о проведении шоссейно-кольцевых гонок.

[Наш корр.]

АЛЮМИНИЙ В АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ

СТРЕМЛЕНИЕ повысить экономичность автомобилей за счет снижения их собственного веса побуждает конструкторов широко использовать при проектировании основных автомобильных деталей легкие алюминиевые сплавы. В последнее время появились автомобили не только с алюминиевыми картерами и подобными деталями, но также и с алюминиевыми кузовами, алюминиевыми двигателями и т. д.

Французская фирма Панар разработала конструкцию алюминиевого кузова для автомобиля «Панар-Дина» (рис. 1) и провела его длительные испытания. При этом выяснилось, что применение для изготовления кузовов некоторых магнито-алюминиевых сплавов весьма целесообразно. Чтобы сохранить ту же прочность, которую дает стальной лист, потребовалось увеличить толщину алюминиевого листа всего лишь на 20%. Испытания показали, что алюминиевая

конструкция несколько большая по объему, но равнопрочная стальной, весит на 40—50% меньше нее, т. е. каждый килограмм алюминия, примененного в конструкции, снижает ее вес почти на 1 кг.

На рис. 2 показан каркас несущего алюминиевого кузова автомобиля «Панар-Дина». Этот автомобиль весит всего 650 кг, расходует 7 литров топлива на 100 км пробега и развивает скорость до 140 км/час. Разумеется, что эти качества зависят прежде всего от параметров двигателя, но немалую роль играет здесь и применение алюминия.

Интересна конструкция итальянского автомобиля «Аурелия». На нем из алюминия изготовлены: картер сцепления, картер коробки передач, картер заднего моста, корпус амортизатора, корпуса цилиндров тормозов, а также целый ряд деталей кузова — двери, крышка багажника, брызговики, ручки дверей, оконные молдинги и др.

Та же фирма выпустила экспериментальный образец шестичилиндрового V-образного двигателя, более чем на 80% выполненного из алюминия. В литом алюминиевом блоке запрессованы чугунные гильзы мокрого типа. Головка блока, крышка головки блока, масляный картер, крышка распределительных шестерен, корпус привода распределителя изготовлены из алюминиевого сплава. Штанги толкателей представляют собой алюминиевые трубки с напрессованными стальными наконечниками.

Благодаря применению алюминия достигнуто более благоприятное соотношение веса и мощности двигателя. Так, в названном двигателе оно равно 2,34 кг/л.с. против 3,39 кг/л.с. у того же двигателя с чугунными и стальными деталями.

Инж. Н. Павлов.

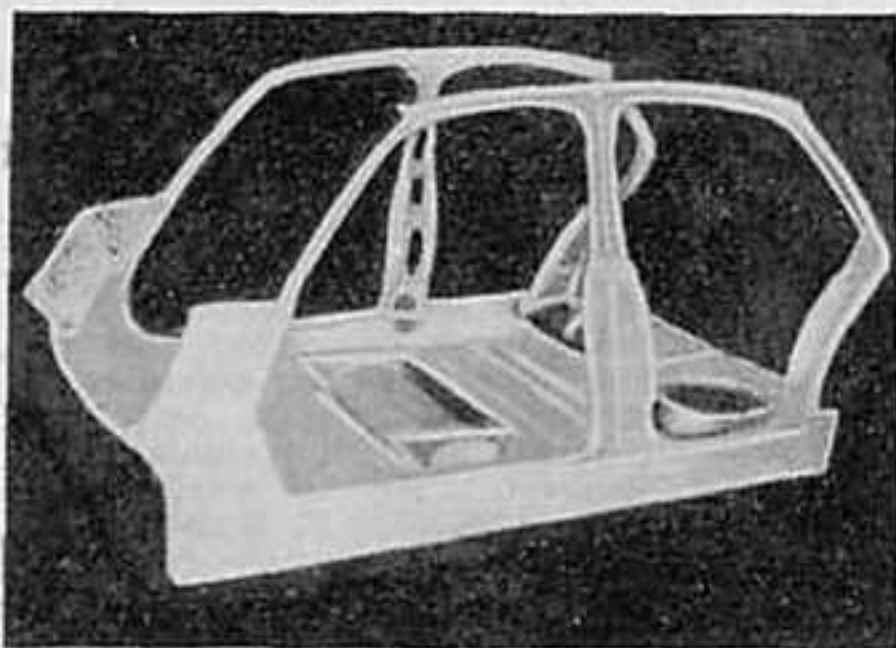


Рис. 2. — Каркас алюминиевого кузова автомобиля «Панар-Дина».

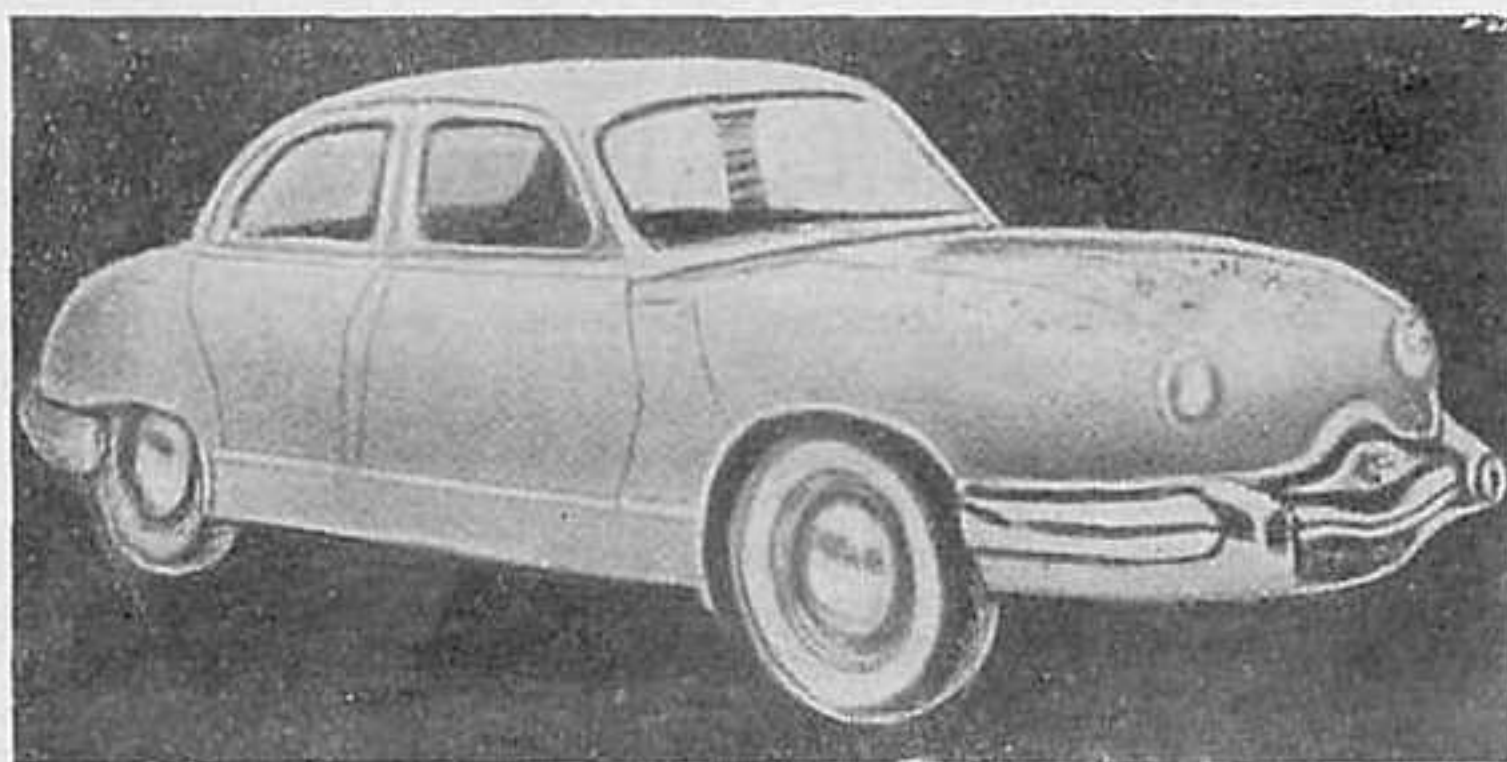


Рис. 1 — Автомобиль «Панар-Дина».

ПРИБОР, ОБЛЕГЧАЮЩИЙ РАБОТУ ВОДИТЕЛЯ

НА НЕКОТОРЫХ новых моделях американских автомобилей 1956 года впервые установлено приспособление, которое поддерживает заранее заданную скорость движения.

Приспособление автоматически управляет дроссельной заслонкой карбюратора. Оно состоит из центробежного регулятора, смонтированного на карбюраторе, вакуумного сервоцилиндра, который связан с регулятором системой трубопроводов, и селектора со шкалой, расположенной на щитке приборов. Установив на шкале селектора нужную скорость движения, водитель освобождает педаль акселератора, и с этого момента число оборотов двигателя изменится только центробежным регулятором.

Если скорость надо изменить, то пере-

двигают стрелку на шкале селектора. Переход от автоматического управления к обычному осуществляется с помощью тормоза: достаточно нажать на педаль тормоза, и приспособление отключается. При обгоне когда водитель нажимает на педаль акселератора, приспособление отключается; но оно тут же возобновляет работу, когда водитель вновь отпустит педаль акселератора.

Первые несколько месяцев эксплуатации автомобилей с таким приспособлением показали, что оно не только уменьшает утомляемость водителей, но и довольно заметно способствует экономии горючего (до 5%).

Приспособление может быть установлено на любом автомобиле.

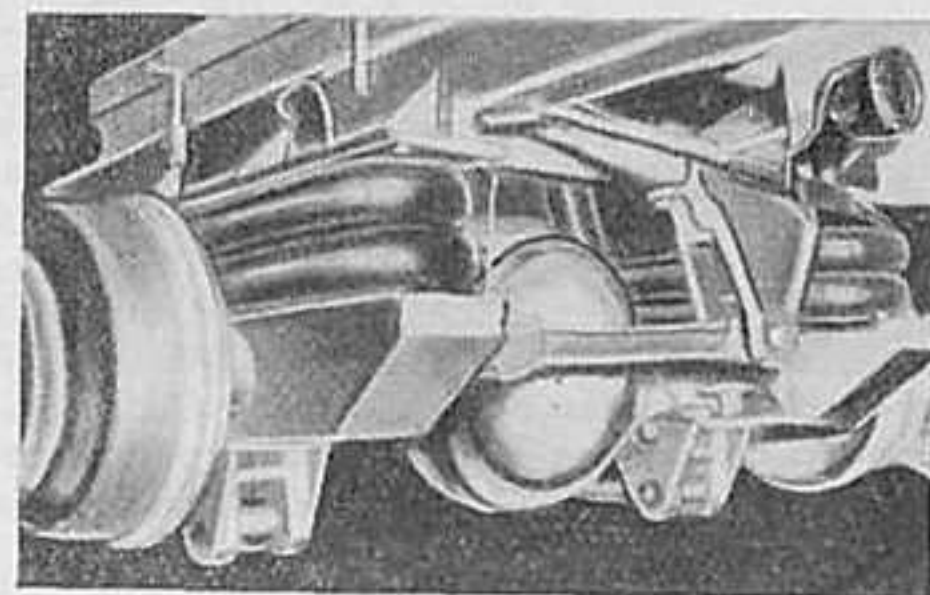
НОВЫЙ СТЕТОСКОП

КАЖДЫЙ автомобилист знает, как трудно порой определить, что «стучит» в двигателе автомобиля. Даже опытный механик, прослушивающий двигатель с помощью обычного стетоскопа, не всегда может поставить правильный диагноз, так как шумы, возникающие в двигателе, «набегают» друг на друга.

В Англии сейчас разработана конструкция нового стетоскопа, который позволяет усиливать и выделять отдельные звуки, возникающие в работающем двигателе. Этот стетоскоп состоит из сплошного металлического корпуса, в котором имеется резонансная камера; она представляет собой полость, объем которой можно изменять посредством винтового регулятора. Для различных работ по проверке двигателя в комплекте стетоскопа предусмотрено несколько вставных наконечников.

Варьируя наконечники и изменяя посредством винтового регулятора объем резонансной камеры, можно выделять в стетоскопе звуки определенной частоты (от 20 до 7000 колебаний в секунду) и устанавливать достаточно точно места утечки воздуха, дефекты в приборах электрооборудования, трещины в сварных соединениях и отливках, наличие износов отдельных деталей и т. д.

ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ ПОДВЕСКА КОЛЕС



НА ФОТО показана пневматическая подвеска, выпускаемая одной из американских фирм. Роль рессор здесь играют наполненные воздухом «подушки», которые по своей конструкции напоминают обычные автомобильные шины. Благодаря наличию автоматической регулировки давления в «подушках» обеспечивается хорошее поддресоривание, уменьшается вибрация, а груз даже при плохом распределении нагрузки перевозится без боковой качки.

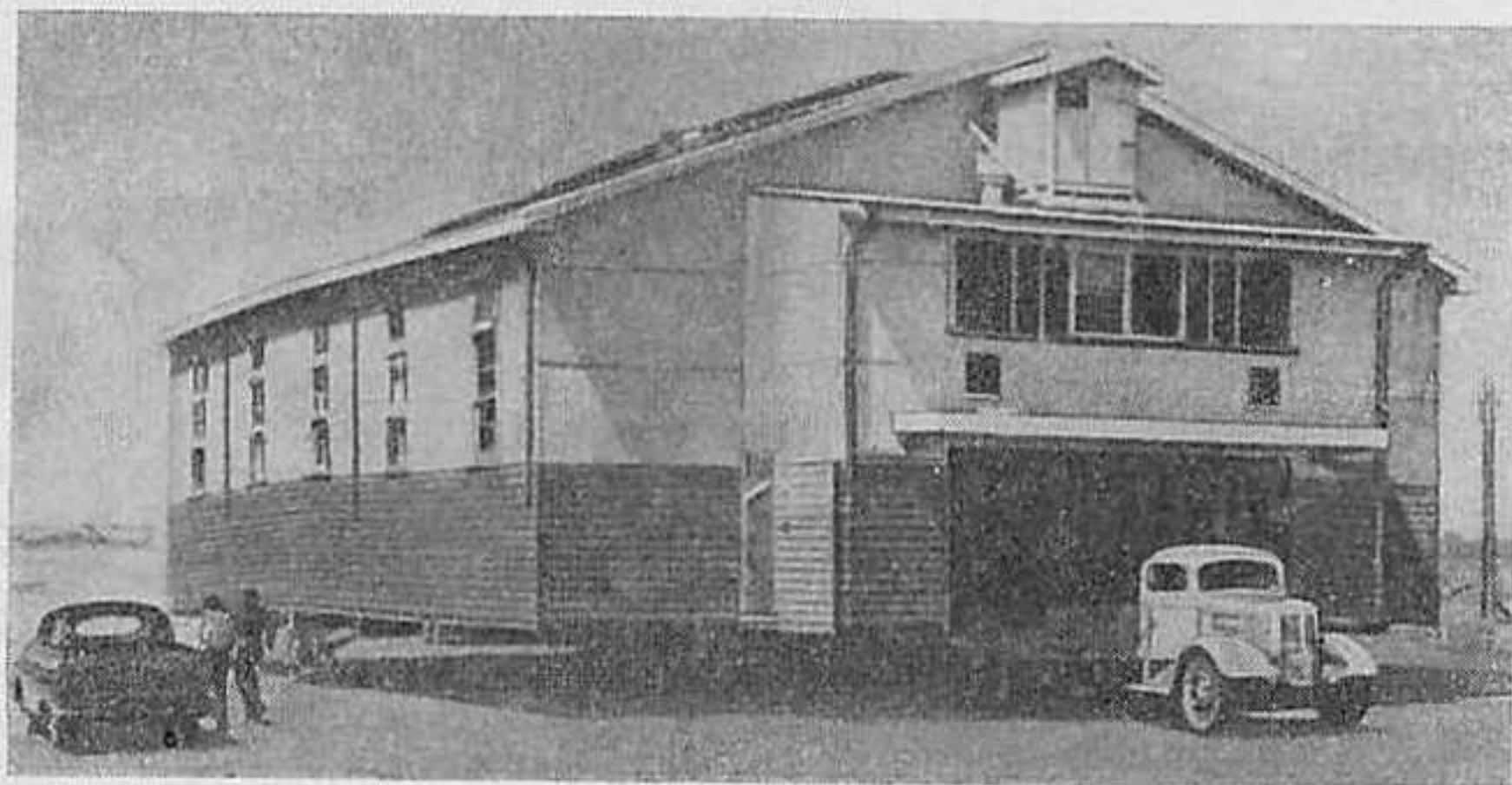
Н. Елизарьев.

СВИСТОК НА ШИНАХ

ЛЮБОПЫТНЫЙ прибор, сигнализирующий шоферу о необходимости подкачать шину, выпущен одной из американских фирм. Прибор устанавливается непосредственно на шинах (как правило, грузовых автомобилей). Когда давление в шине падает и доходит до определенного допустимого предела, в приборе открывается клапан и из шины со свистом вырывается воздух. Клапан остается открытым лишь долю секунды, а затем он опять автоматически закрывается, прекращая выход воздуха через свисток. Таким образом, потери воздуха из шины незначительны, но резкий свист, безусловно, привлечет внимание водителя.

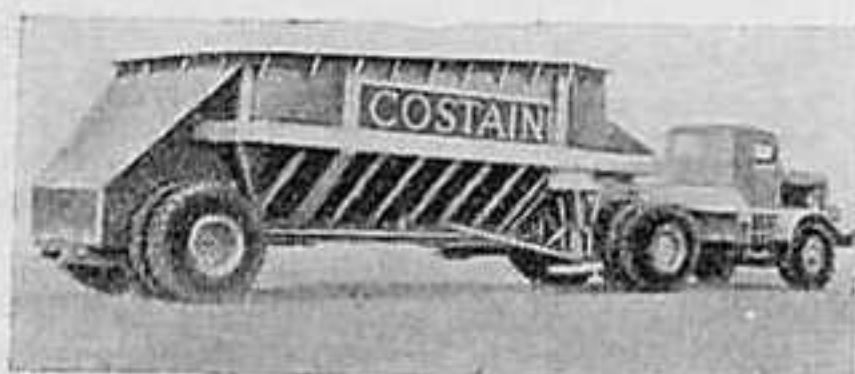
АВТОМОБИЛЬ „АСТРА“

НОВЫЙ микролитражный автомобиль «Астра» с двухцилиндровым двигателем воздушного охлаждения (рабочий объем 323 см³) создан в Англии. Машина имеет независимую подвеску колес и гидравлические тормоза. Она развивает скорость до 80 км/час и расходует 4,7 литра бензина на 100 км пробега.



НОВЫЕ типы транспортных машин порождают и новые средства... транспорта этих машин. Так, в Англии для перевозки мотороллеров оборудуются грузовики со специальными двухэтажными кузовами, емкостью до 20 мотороллеров. Погрузка и разгрузка осуществляются при помощи заднего грузоподъемного борта, имеющего гидравлический привод.

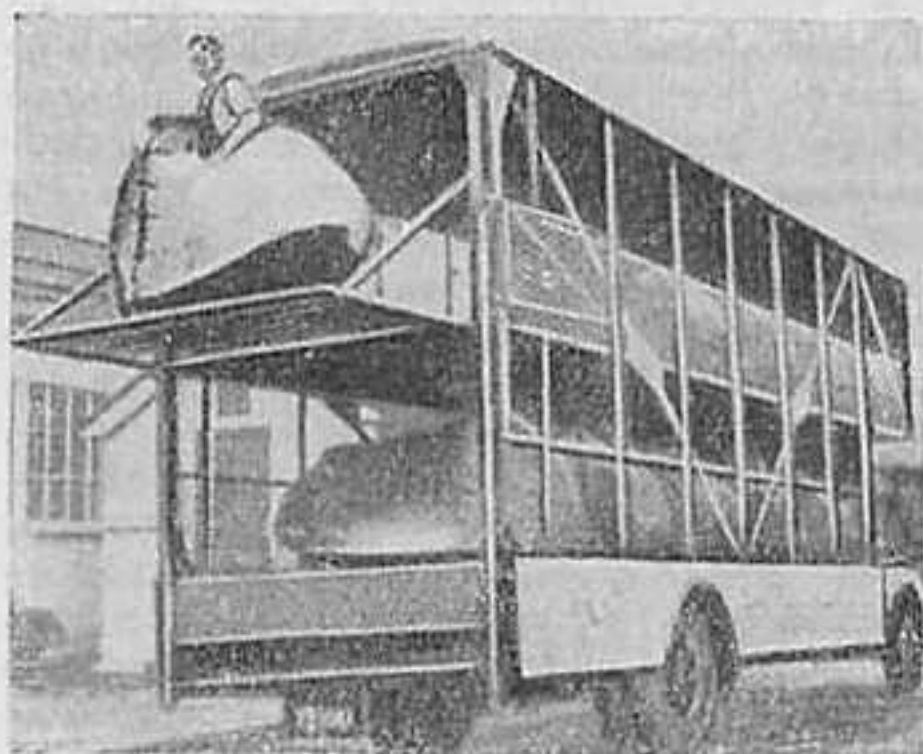
ЭТОТ грузовой автомобиль занят перевозкой необычного груза. Он транспортирует целый кинотеатр из города Дениликуин (Австралия) в сельскую местность на расстояние 10 км.



НА СНИМКЕ показан полуприцеп бункерного типа, предназначенный для вывозки каменного угля из открытых угольных разрезов. Его грузоподъемность 40 тонн. Разгрузка угля производится через имеющиеся в нижней части кузова люки, снабженные специальным механическим приводом для их открывания и закрывания. В передней части полуприцепа имеются два гидравлических плунжера, по одному с каждой стороны, используемых при его установке на седельное сцепное устройство тягача.



КОНСТРУКЦИЯ, представляющая собой нечто среднее между мотороллером и микролитражным автомобилем, разработана одним предприимчивым американским инженером Жилбертом Андреа. Учитывая растущий спрос в Европе на подобные машины, Андреа заявил о своем намерении организовать их массовое производство. Вес машины — 200 кг, длина — 1,2 метра, максимальная скорость — 105 км/час. Любопытно, что, сохраняя все преимущества мотороллера (за исключением, разве, веса), эта конструкция во многом приближается к автомобилю и может быть выполнена с закрытым кузовом.



ОДНА английская транспортная компания для перевозки соли навалом использует специальные контейнеры. Такой способ оказался более выгодным, чем перевозка соли в бункерном кузове.

Разгрузка соли из контейнеров производится сжатым воздухом.



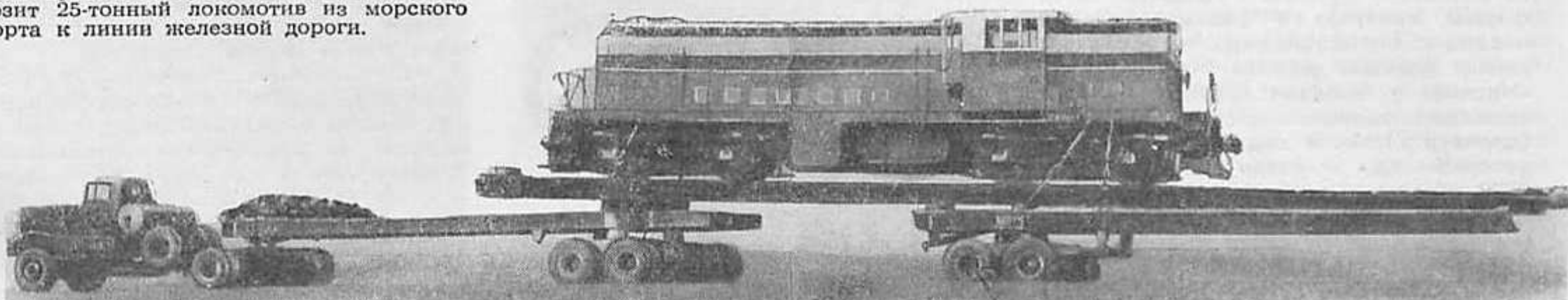
АВТОПОЕЗД на 44 колесах в Аравийской пустыне (Саудовская Аравия) перевозит 25-тонный локомотив из морского порта к линии железной дороги.



ЭТОТ мост сооружался не только для того, чтобы облегчить пешеходам переход через автомобильную дорогу вокруг Парижа, но, видимо, и для рекламных целей Фирма «Дюнлоп», выпускающая шины для автомобилей, напоминает таким образом о себе и о своей продукции.



ТАК В АНГЛИИ осуществлена перевозка огромного фюзеляжа самолета «Британия-300» с места, где он был построен, до испытательного водного бассейна. После погрузки на автопоезд фюзеляж свисал впереди на 6 м и сзади на 9 м. Чтобы придерживать фюзеляж при движении на спусках, позади автопоезда двигался подъемный кран.



НЕКОТОРЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ В МОТОЦИКЛАХ

Инж. И. Зотов,
мастер спорта СССР

НА СОСТОЯВШИХСЯ в июле этого года международных мотоциклетных соревнованиях в Ленинграде советские спортсмены имели возможность познакомиться с целым рядом новых конструкций спортивных мотоциклов.

В этой статье мне хотелось бы рассказать о некоторых представляющих интерес технических новинках, показанных зарубежными спортсменами.

Гондош Аранка (Венгрия), победительница среди женщин в шоссейно-кольцевой гонке, выступала на мотоцикле марки «Чепель». На ее мотоцикле был установлен полуобтекатель, способствовавший увеличению скорости примерно до 10% (рис. 1). Общий вес мотоцикла составлял 70 кг. Оригинально само крепление полуобтекателя к раме. Оно осуществляется болтами, проходящими через резиновые втулки, которые выполняют роль амортизаторов (рис. 2).

Мотоцикл Младена Черича (Югославия) имеет трубчатую раму с гидравлической задней подвеской. На ходовую часть мотоцикла, изготовляемую в Югославии, устанавливается австрийский двухтактный двигатель «Пух» с объемом цилиндра 123 см³.

В классе до 175 см³ хороших результатов добился Богуслав Роучка (Чехословакия) на мотоцикле «Чезет», показавший среднюю скорость 94,478 км/час (лучший круг — 97,417 км/час). Этот мотоцикл чехословацкой фирмы снабжен одноцилиндровым двухтактным двигателем «Вальтер» с рабочим объемом в 174 см³. При степени сжатия 10—11 и числе оборотов 8000—9000 двигатель развивает 12—13 л. с. Коленчатый вал двигателя имеет принудительную смазку: масло от небольшого бака, установленного под седлом с левой стороны, подводится тремя трубками к подшипникам (рис. 3). Рама мотоцикла изготовлена из стальных труб, задняя вилка маятникового типа с гидравлическими амортизаторами. Мотоцикл очень компактный, его сухой вес 65 кг.

В классе мотоциклов до 350 см³ победу одержал Урхо Мяккинен (Финляндия) на английском мотоцикле «Нортон-Манкс» (рис. 4). Его средняя скорость 102,472 км/час (лучший круг — 106,608 км/час).

Фирма Нортон специализируется на изготовлении мотоциклов для шоссейно-кольцевых гонок. Гонщики этой фирмы, выступая в разных странах, неоднократно добивались на соревнованиях больших успехов. На мотоцикле «Нортон» установлен сравнительно несложный одноцилиндровый двигатель (диаметр 71 мм и ход поршня 88 мм), который при степени сжатия 9 и 7000 об/мин имеет мощность 30 л. с. Газораспределение осуществляется через вертикальный валик с двумя па-

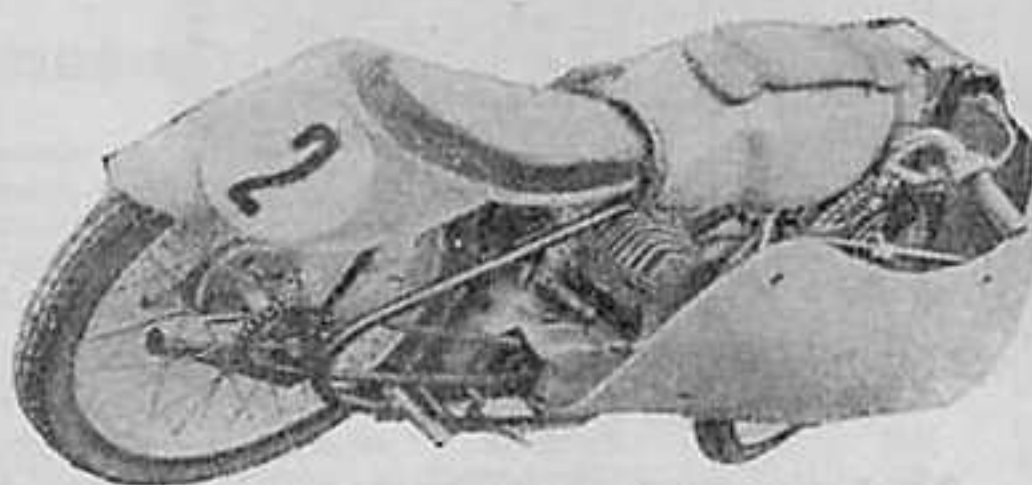


Рис. 1 — Мотоцикл «Чепель» венгерской спортсменки Гондош Аранки.

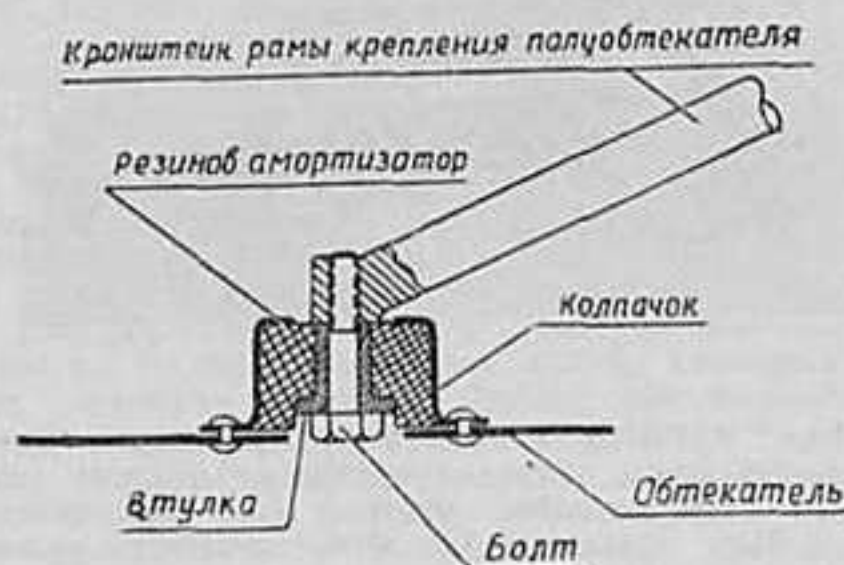


Рис. 2 — Упругое крепление полуобтекателя к раме мотоцикла.

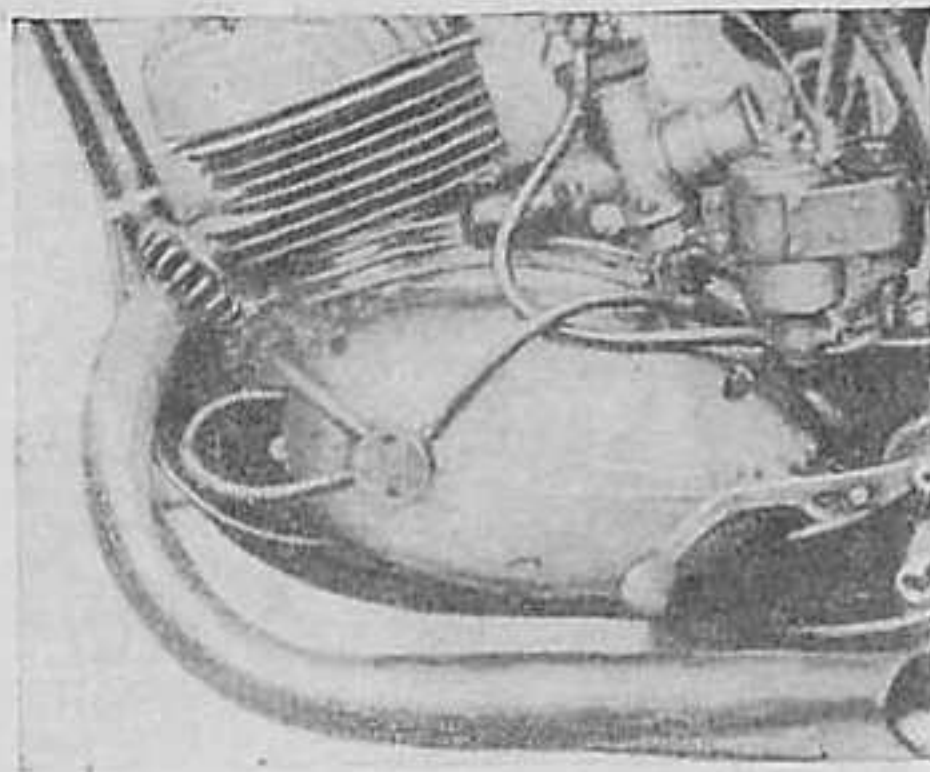


Рис. 3 — Принудительная смазка подшипников двухтактного двигателя «Вальтер».

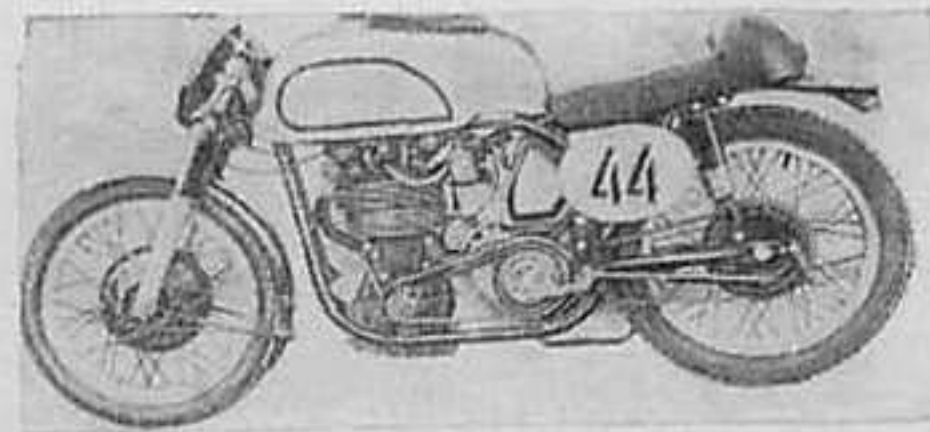


Рис. 4 — Мотоцикл «Нортон-Манкс».

рами конических шестерен, а далее через цилиндрические шестерни к двум кулачковым валам. Масляный шестеренчатый насос — тройного действия (одна секция нагнетающая, две откачивающие). Прямоточный карбюратор с диаметром диффузора 27,8 мм имеет оригинальное крепление поплавковой камеры. Во избежание большой тряски поплавок камера крепится на раме мотоцикла к резиновому (типа диафрагмы) амортизатору.

Передача от двигателя к коробке передач цепная. Рама мотоцикла трубчатая, двойная, закрытого типа с маятниковой вилкой и гидравлическими амортизаторами на заднем колесе. Передняя вилка телескопическая.

В классе мотоциклов до 500 см³ первое место на кольце занял Яромир Чижек (Чехословакия) на мотоцикле «Ява». Этот мотоцикл является серийным спортивным мотоциклом. На нем установлен четырехтактный двигатель с двумя вертикально (параллельно) расположенными цилиндрами. Диаметр цилиндра — 65 мм, ход поршня — 73,6 мм. Двигатель на обычном бензине при степени сжатия 6,8 и 5500 об/мин развивает 26 л. с.; карбюратор имеет диффузор 30 мм. Газораспределение осуществляется верхним распределительным валиком с приводом на клапана посредством коромысел; смазка под давлением — с помощью трехсекционного шестеренчатого насоса. Для выступлений в Ленинграде завод «Ява» форсировал двигатель, который при степени сжатия 8,6 и 7000 об/мин (на бензине с октановым числом 80) стал развивать мощность до 35 л. с.

Я. Чижек также показал исключительно высокие результаты на кроссе. Он использовал на заднем колесе покрышку с увеличенным сечением 4,00—20,00 и глубоким протектором. Шины были слабо накачаны, что значительно повысило проходимость мотоцикла.

Следует указать на небольшое, но интересное нововведение. На некоторых мотоциклах «Ява» был установлен козырек, который прикреплялся к передней вилке. Размеры козырька следующие: ширина 160 мм, высота 120 мм; верхняя часть его слегка закруглена. Козырек имеет проволочную сетку с ячейками примерно 2×2 мм. Эта сетка во время движения защищает глаза водителя от дождевых капель, что позволяет лучше видеть дорогу.

Мотоциклетные соревнования в Ленинграде сыграли большую роль в деле укрепления международных связей советских и зарубежных спортсменов. Одновременно они дали возможность в известной мере обогатить технический опыт наших конструкторов, тренеров и спортсменов.

ЭТО НАЧАЛОСЬ 100 ЛЕТ НАЗАД

КАЖДОМУ автомобилисту было бы, пожалуй, интересно увидеть... Николауса Отто, изобретателя двигателя, работающего по четырехтактному циклу с зажиганием от внешнего источника, т. е. по тому циклу, который применяется сейчас на многих миллионах двигателей автомобилей, тракторов, мотоциклов, самолетов и т. д. Не менее любопытны также сведения о создателе другого теоретического цикла — о Рудольфе Дизеле, талантливом инженере, по имени которого и сейчас называют экономичные двигатели, применяемые в различных областях техники.

Недавно в Западной Германии выпущен новый художественный научно-популярный фильм, в котором фигурируют не только Отто и Дизель, но и Готлиб Даймлер и Карл Бенц, фабрикант Генри Форд, а также многие другие лица, оставившие свой след в истории автомобильной техники.

Вышедший под названием «Это началось сто лет назад...», фильм рисует историю моторизации, начиная с изобретения паровой машины и кончая стратопланами современности. Лэй-

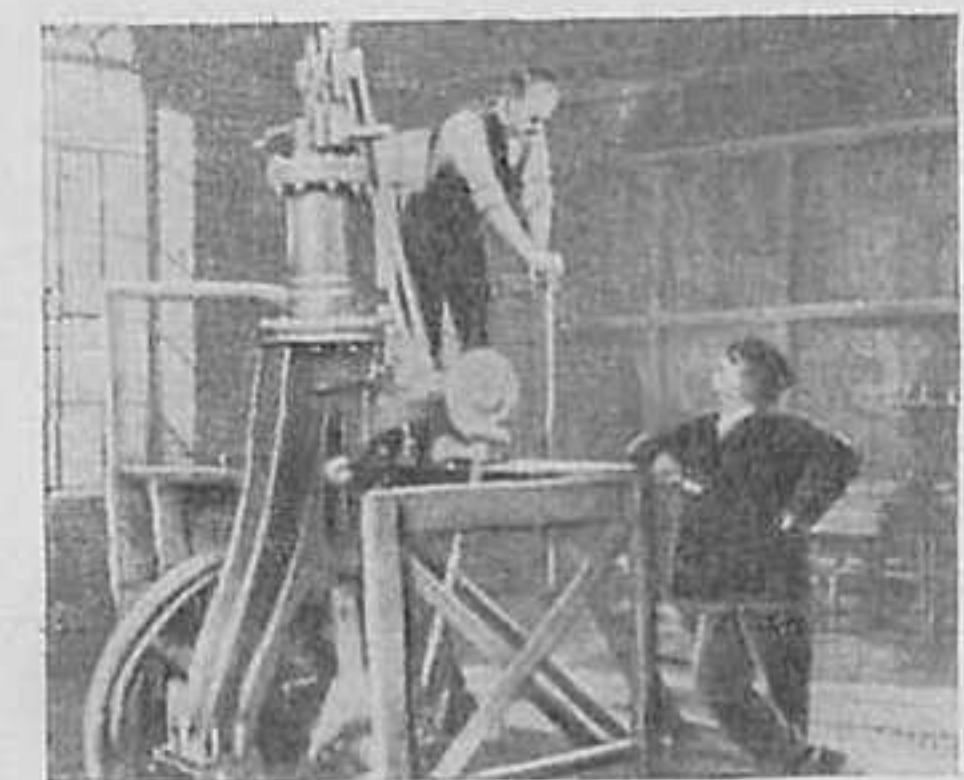
На Всемирной выставке 1867 года в Париже Николаус Отто демонстрировал оригинальный быстроходный двигатель своей конструкции. На снимке: вручение награды изобретателю.



Готлибу Даймлеру, построившему свой автомобиль с бензиновым двигателем, пришлось иметь немало неприятностей от кайзеровской полиции. Здесь запечатлено одно из таких полицейских посещений рабочей мастерской Даймлера.



Вот как выглядел, в представлении постановщиков фильма, Генри Форд, когда он заявил недоверчиво улыбающемуся журналисту о своем намерении рационализировать производство путем установки конвейера.



Рудольф Дизель незадолго до окончания работ по созданию своего двигателя с самовоспламенением от сжатия.

ствие происходит сначала в Англии и в Силезии, в период восстания ткачей, затем переносится в Париж на Всемирную выставку 1867 года, где впервые демонстрировался двигатель Николауса Отто; затем следуют эпизоды из жизни Готлиба Даймлера и Карла Бенца, подробно рассказывается о трагической истории Рудольфа Дизеля и о проблемах, которые пришлось решать Генри Форду. Заключительные кадры фильма посвящены современному состоянию моторной техники и являются своеобразной кино-бдой мотору, проникшему во все области общественной жизни.

Идея создания такого фильма принадлежит сыну изобретателя, доктору Евгению Дизелю. Сценарий написал Артур Кунерт. Постановщик фильма Эрих Менцель сумел привлечь к съемкам в фильме известных немецких актеров.

Жанр таких «культурфильмов», представляющих собой нечто вроде научно-популярного фильма с сюжетной канвой и драматической основой, мало известен советскому зрителю. Мы приводим здесь несколько кадров, опубликованных в немецких автомобильных журналах.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

АРГЕНТИНЕЦ ХУАН МАНУЭЛЬ ФАНХИО — ЧЕМПИОН МИРА 1956 ГОДА

Впервые проводившиеся во Франции соревнования любителей на экономно горючего выиграл англичанин Гендрик, добившийся на своем автомобиле «Остин» с двигателем 2,7 л расхода топлива 7,595 л/100 км. Вторым был француз Манжен на автомобиле «Пежо-403».

«Большой приз Швеции», разыгрывавшийся на дистанции 100 км для спортивных автомобилей, выиграл француз Тринтиньян на автомобиле «Феррари», опередивший Коллинза, Гауторна и других сильных конкурентов. Во время гонки из-за неосторожной заправки топливом вспыхнул и сгорел автомобиль «Мазерати», который вели посменно Мосс и Бера.

«Большой мотоциклетный приз Швеции» выиграл англичанин Джеффри Дюк, прошедший 218-километровую дистанцию на мотоцикле «Жилера» (500 см³) с рекордным временем 1:18.53,2 (166,1 км/час).

Команда, состоявшая из шести спортивных журналистов, установила на треке в Монце во время безостановочной 72-часовой гонки семь новых международных рекордов скорости на автомобилях класса Н (до 750 см³). Речь идет о рекордах скорости на дистанции 3000 миль, 5000 км (145,7 км/час), 4000 миль, в 48-часовой гонке и др.

На дистанции 4183 км через высокогорные перевалы проходила трасса 18-х «Альпийских ралли» — соревнований на регулярность движения, в которых приняли участие 79 команд из Франции, Англии, Западной Германии и других стран. В соревнованиях были включены также и скоростные испытания — гонки на треке в Монце и на горных участках. Победили немецкие спортсмены на автомобиле «Порше».

73-летний сын знаменитого гонщика Дженкинса, установившего в свое время ряд автомобильных рекордов, выступил недавно в скоростных соревнованиях на Соленых озерах (США). Он сумел установить новый рекорд для серийных автомобилей класса С в 24-часовой гонке. На автомобиле «Понтиак» Дженкинс младший развил среднюю скорость 189,3 км/час.

Три последних этапа розыгрыша мирового первенства по гоночным автомобилям внесли значительные изменения в положение основных претендентов на звание чемпиона мира*.

БОЛЬШОЙ ПРИЗ АНГЛИИ

Гонки проходили на аэродроме Сильверстон, в 140 километрах от Лондона. Круг длиной 4,827 км гонщики должны были пройти 101 раз (общая длина дистанции 487,527 км).

С первых же кругов гонку ведут англичане Стирлинг Мосс на автомобиле «Мазерати» и Майк Гауторн на «БРМ», мастерски взявшие старт. Вплотную за ними идут Коллинз и Фанхио (оба на автомобилях «Феррари»), а также Шелл (Англия) на «Ванволе».

На одной из прямых Гауторн показывает наивысшую скорость — 223,12 км/час. Вскоре, однако, он сбавляет темп, а после 20 круга подъезжает к стоянке, где долго совещается с механиками. Проехав еще три круга, он сходит с дистанции.

Гонку уверенно продолжает вести Мосс, буквально по пятам преследуемый Фанхио и Коллинзом. Сорок кругов Мосс прошел со средней скоростью 159 км/час, выигрывая у Фанхио 33 секунды. На шестидесятом круге у Мосса короткая заминка, связанная с нарушением системы зажигания; в результате Фанхио выходит вперед, имея преимущество в 67 секунд. Но англичанин не сдается и к 78-му кругу вновь настигает Фанхио. Развязка наступила на 80-м круге, когда Мосс был все же вынужден, из-за повреждения в машине, сойти с дистанции. Почти в этот же момент происходит авария с автомобилем Кастелоти; разгоряченный борьбой гонщик пытается ехать дальше, но его удаляют с дистанции.

Первым линию финиша пересекает Фанхио (158,73 км/час). Второе место занял Коллинз, третьим был француз Жан Бера.

БОЛЬШОЙ ПРИЗ ФРГ

Гонки на Нюрбургском кольце (дистанция 500 км) явились седьмым, предпоследним, этапом розыгрыша мирового первенства по гоночным автомобилям.

Сразу со старта вперед вышли Фанхио, Коллинз и Мосс, вступившие в ожесточенную борьбу за лидерство. Не-

* См. «За рулем» №№ 2, 4 и 6.

сколько сзади шла другая группа, возглавляемая Жаном Бера.

Уже на втором круге Фанхио и Коллинз побили рекорд трассы, державшийся 17 лет, пройдя круг за 9.51,0. На третьем круге Фанхио определяется как лидер, выигрывая у Коллинза и Мосса несколько секунд.

Чрезвычайно высокий темп гонки не выдерживают многие гонщики. К концу соревнований из 20 участвовавших в гонке автомобилей на трассе осталось всего 6. Из-за повреждения бензопровода вынужден остановить свою машину и Коллинз, потерявший около минуты на то, чтобы пересечь в другую машину. В связи с этой задержкой роль «преследователя» лидера взял на себя Стирлинг Мосс, вынудивший Фанхио все более и более увеличивать скорость. Третьим шел Жан Бера.

Четырнадцатый круг Фанхио прошел с феноменальной скоростью (9.41,6), однако Мосс и Бера продолжали идти вплотную за лидером. В таких условиях Питер Коллинз делает отчаянную попытку догнать лидирующую группу, настигает Жана Бера, выходит на третье место и... терпит аварию (окончившуюся, к счастью, благополучно). Видимо, под впечатлением этого Мосс несколько сбавляет скорость.

Победу вновь одерживает Фанхио, прошедший трудную 500-километровую дистанцию со средней скоростью 137,8 км/час. Стирлинг Мосс проиграл ему в конечном счете 38 секунд. Третьим вновь был Жан Бера.

После семи этапов соревнования положение основных претендентов на звание чемпиона было таково: Фанхио (Аргентина) — 30 очков, Коллинз (Англия) — 22 очка, Бера (Франция) — 22 очка, Мосс (Англия) — 19 очков, Кастелоти (Италия) — 10 очков.

БОЛЬШОЙ ПРИЗ ИТАЛИИ

Последний, решающий, этап первенства проходил на треке в Монце, где разыгрывался традиционный приз Италии и Европы.

Гонку уверенно повел Стирлинг Мосс, преследуемый Фанхио, Коллинзом и Бера. На девятнадцатом круге Фанхио, вследствие повреждения своей машины, был вынужден остановиться и пересечь на машину Коллинза. Несмотря на такую задержку, он сумел все-таки вновь приблизиться к лидировавшему Моссу и быть на финише вторым, после отличного проведения гонку англичанина.

Это обеспечило Фанхио общую победу в розыгрыше мирового первенства и сохранение за собой (в четвертый раз!) почетного звания чемпиона мира по автомобильному спорту. Второе место занял Стирлинг Мосс. Претендовавший на третье место в первенстве француз Жан Бера был вынужден во время гонки в Монце сойти с дистанции.

Любопытно, что свои четыре победы в мировых первенствах Фанхио одержал на автомобилях четырех разных марок. Это были — «Альфа-Ромео», «Мазерати», «Мерседес» (1955) и «Феррари» (1956).

(Соб. инф.)

На первой странице обложки:

Пятикратный чемпион СССР по мотоспорту
мастер спорта Нина Сусова.

Фото В. ДОВГЯЛЛО.

На последней странице обложки:

Перекур.

Фото Н. БОБРОВА.

На цветной вкладке:

Автомобильный лагерь в Алуште.

Фото Е. ДОНА.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), А. А. ВИНОГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (зам. главного редактора), В. Д. МАЙБОРОДА, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СОКОЛОВ, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

Корректор Н. И. Хайло.

Художественный редактор А. И. Добрицын

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенка, 26/1, тел. К 5-52-24. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 11.IX.56. Бум. 60×92/8 1,75 бум. л. — 3,5 усл. печ. л. 7,5 уч.-изд. л. + 1 вкладка. Подп. к печ. 24.10.56.

Г-21581. Тир. 35.000 экз. Цена номера с приложением 3 руб. Зак. 1094.

1-я типография имени С. К. Тимошенко Управления Военного издательства Министерства Обороны Союза ССР.
Обложка и вкладка отпечатаны в 3-й типографии Главполиграфпрома „Красный Пролетарий“.



ПЛОЩАДКАМ



ЗАБОТЛИВАЯ МАМА



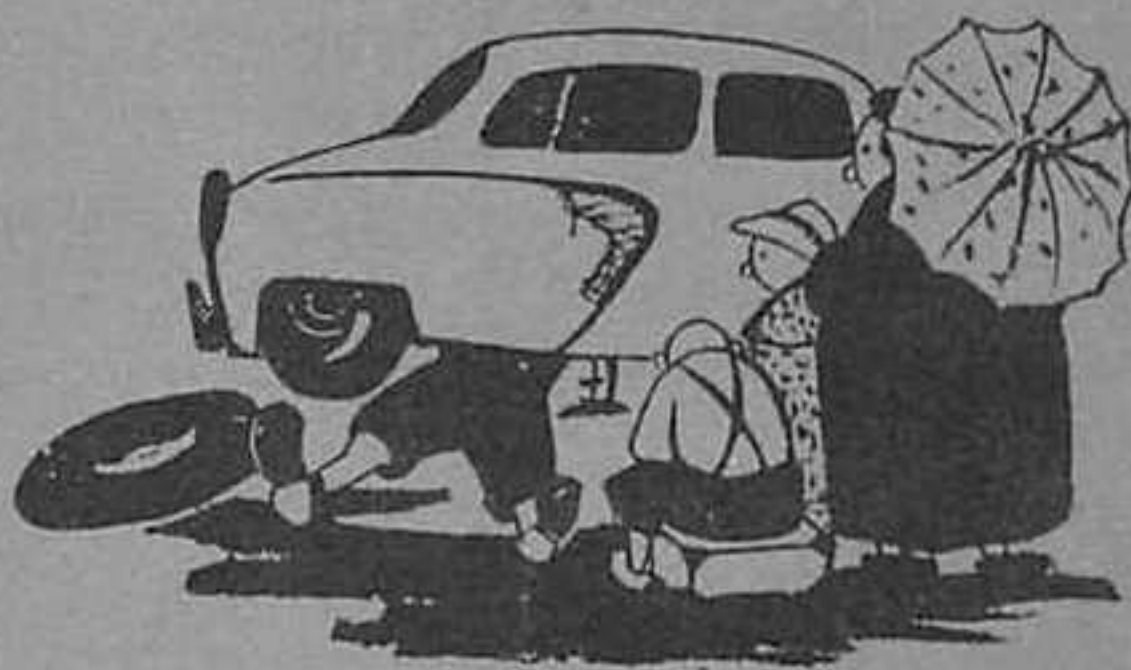
ПОСЛЕ ДОЖДЯ



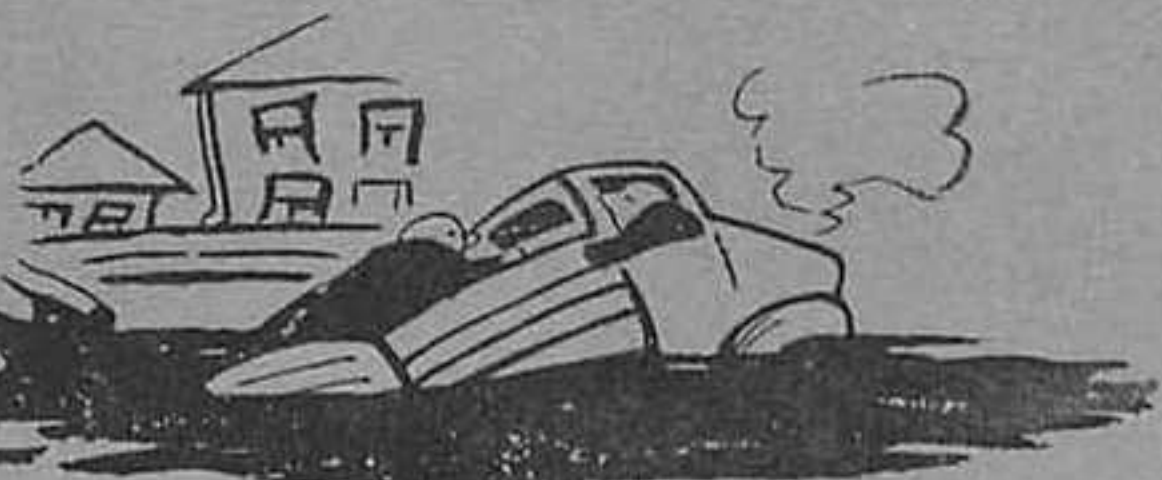
СКОЛЬКО НЕ ЖАЛКО...



БЕЗ СИГНАЛОВ



— У НАС НОВЫЙ «МОСКВИЧ»



— А ТЕПЕРЬ МОЖНО И ЗАКУРИТЬ...

