



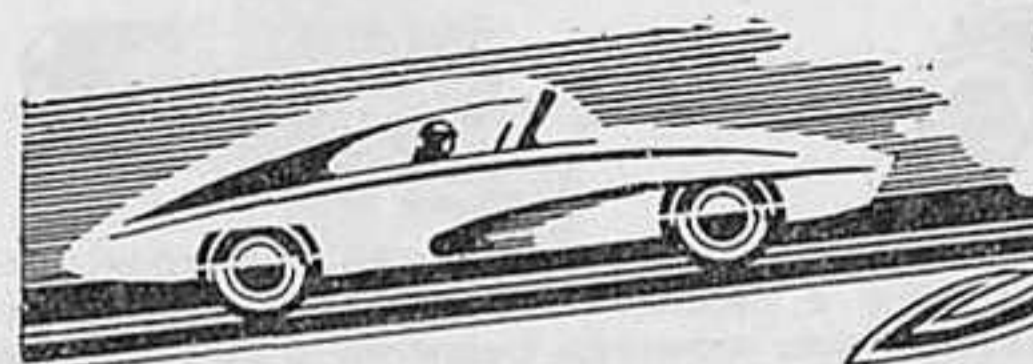
№ 8 НОЯБРЬ  
1936

*За рулём*



Сибирь. Пшеница  
Тюменской области.  
целины.

Фото Н. Бобров.



# 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.

## ТВЕРДОЙ ПОСТУПЬЮ

НА ПЕРВОЙ странице обложки нашего журнала — Красная площадь в исторические дни Великой Октябрьской социалистической революции. Отряд Красной гвардии на грузовике спешит в Кремль, чтобы ликвидировать последний очаг белогвардейщины и водрузить над Москвой победоносное красное знамя.

На обложку с полным основанием могли бы быть вынесены не московские, а петроградские революционные события. Тогда вместе с восставшими питерцами на ней мог бы оказаться другой широко известный по многочисленным рисункам и репродукциям грузовик. Тот самый, который, оцепившись штыками красногвардейцев, мчался по Невскому, направляясь к Зимнему, где засели контрреволюционные юнкера.

В одном из ленинградских музеев посетители часто останавливаются перед зеленым автомобилем, одетым в броню. С этого легендарного броневика, как с трибуны, выступал в 1917 году Владимир Ильич Ленин.

Так скромный автомобиль оказался по праву и навсегда связанным в нашем представлении с Октябрьской революцией, которая потрясла весь мир, открыла новую эру в истории человечества, привела к появлению нового советского строя.

Ныне этому строю исполнилось тридцать девять лет. Рожденный в ожесточенных классовых боях, он успешно выдержал длительное испытание временем и суровую проверку оружием. Он устоял в годы гражданской войны и иностранной интервенции, доказал свою силу и жизнеспособность в период Великой Отечественной войны.

Буржуазная печать пророчила нам неизбежный конец. Достаточно сказать, что такая авторитетная американская газета, как «Нью-Йорк таймс» только за три года (1918—1920) девяносто один раз сообщала своим читателям о гибели Советской власти.

Советский социалистический строй побеждал и побеждает потому, что он освободил от оков частной собственности производительные силы страны, сделал их народным достоянием, навсегда покончил с угнетением человека человеком, создал все необходимые условия для роста производительности труда и улучшения благосостояния трудящихся. Итоги развития нашего народного хозяйства являются яркой демонстрацией огромных преимуществ социалистической системы перед капиталистической.

Царская Россия производила на душу населения промышленных товаров в 20 с лишним раз меньше по сравнению с США и почти в 15 раз меньше, чем Англия и Германия. И это отставание все увеличивалось, передовые капиталистические страны все дальше уходили в своем экономическом развитии от полуфеодальной России. В 1900 году она выплавляла чугуна в 8 раз меньше, чем США, а в 1913 году — уже в 11 раз.

Октябрьская революция положила начало преобразованию России капиталистической в Россию социалистическую. Она вывела страну на путь великого социального прогресса.

Исходя из положения о том, что основой социалистической экономики, оборонной мощи страны, неуклонного роста благосостояния трудящихся является тяжелая промышленность, Коммунистическая партия в первую очередь поставила перед советским народом задачу всемерного развития тяжелой индустрии. Началась великая битва за превращение нашей страны из аграрной в индустриальную, в могущественную социалистическую державу.

От пятилетки к пятилетке крепла и набиралась сил наша социалистическая промышленность. За 26 лет (с 1930 по 1955 год) объем ее производства возрос в 20 раз, в то время как во всех капиталистических странах за этот срок он увеличился менее чем в 2 раза. Уже теперь наши промышленные предприятия дают за 9 дней продукции примерно столько, сколько давала промышленность дореволюционной России в течение года. Крупнейший новый шаг вперед сделает советская индустрия в шестой пятилетке.

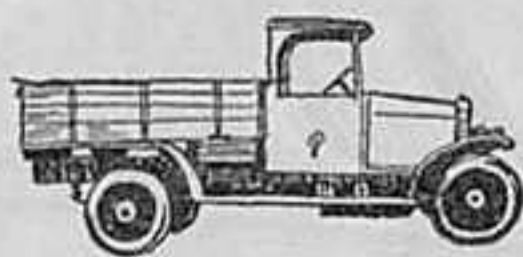
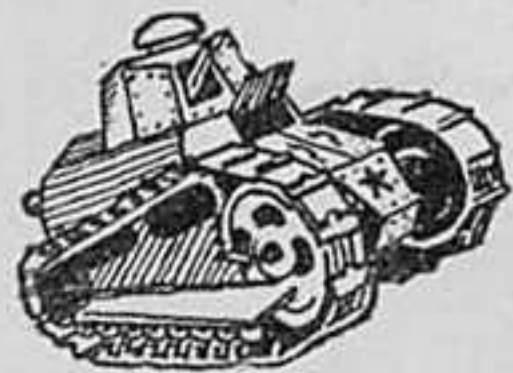
Усилиями советского народа быстро сокращается и расстояние, отделяющее СССР от главных капиталистических стран по производству продукции на душу населения. В 1913 году в США добывалось угля в перерасчете на одного человека в 25,6 раза больше, чем в России, в 1937 — в 4,9, а в 1955 — лишь в 1,6. Каждому не предубежденному человеку ясно, что уже не далек тот день, когда социализм победит капитализм и в экономическом соревновании по производству продукции на душу населения.

Крупнейших успехов добилось наше, в корне преобразованное за годы Советской власти, социалистическое сельское хозяйство. Вместо 25 миллионов раздробленных крестьянских хозяйств с их примитивной техникой, у нас сейчас 100 тысяч крупных предприятий — колхозов, МТС, совхозов, богато оснащенных современной техникой. Техническая вооруженность сельского хозяйства в 1955 году более чем в два раза превышала уровень довоенного 1940 года.

Замечательны результаты всенародной борьбы за разрешение зерновой проблемы. По призыву Коммунистической партии за последние три года освоено 35 миллионов гектаров целинных и залежных земель. А всего посевная площадь увеличена на 37 миллионов га. Только две республики — РСФСР и Казахская ССР — сдали более 3 миллиардов пудов хлеба, т. е. больше, чем в предыдущие годы заготавливала вся страна.

Вместе с развитием других отраслей народного хозяйства росла и крепла наша автомобильная, тракторная, танковая, мотоциклетная промышленность.

Царская Россия не имела ни автомобильных, ни тракторных заводов. Появление у нас первых тракторов, танков отечественного производства непосредственно связано с



именем великого Ленина. Уже в первые дни существования Советской республики он дает указания приступить на еще полуразрушенных войной машиностроительных заводах к производству тракторов для сельского хозяйства и танков для Красной Армии.

31 августа 1920 года из ворот Сормовского завода вышел первый советский танк. На его броне было написано: «Борец за свободу тов. Ленин». В рапорте Владимиру Ильичу о выпуске первых русских танков рабочие с чувством законной гордости сообщали, что все работы произведены собственными силами завода.

К производству отечественных автомобилей промышленность Советской России смогла приступить лишь четыре года спустя. Вот как об этом сообщала «Торговопромышленная газета» от 5 ноября 1924 года в статье «Выпуск советских автомобилей».

«1-го и 3-го ноября на заводе бывш. «АМО» собраны первые полутоннажные грузовики.

Вновь изготовленные автомобили изготовлены полностью на заводах ЦУГАЗа (Центрального Управления государственных автомобильных заводов.—Ред.) из советских материалов.

Вчера три из вновь выпущенных автомобилей подверглись испытанию и дали вполне благоприятные результаты: по качеству они не уступают иностранным.

С выпуском первой партии автомобилей ЦУГАЗ приступает к массовому выпуску новых машин. Программа в размере 500 полутоннажных, 100 трехтонных грузовиков и 50 легковых машин будет выполнена к августу—сентябрю 1925 года.

7 ноября новые машины ЦУГАЗа примут участие в манифестации.

И они приняли участие. 10 первых автомашин советского производства под восторженные возгласы и аплодисменты всех присутствовавших на Красной площади в день седьмой годовщины Октябрьской революции строем прошли мимо трибун.

Таким образом, советские люди с полным основанием могут считать, что, празднуя годовщины Октября, они вместе с тем отмечают и вехи на пути развития советского автомобилестроения.

В этой связи нельзя не вспомнить, что по случаю седьмой годовщины со дня провозглашения Китайской Народной Республики—1 октября с. г. во время торжественной демонстрации в Пекине, так же как 32 года назад в день седьмой годовщины Октября в Москве, прошли первые грузовики китайского производства марки «Цзефан» («Освобождение»), изготовленные на Чаньчунском автомобильном заводе. Советские люди с чувством радости и гордости за своих китайских друзей отмечают этот факт, так как видят в нем верную приметку роста молодой, набирающей силы Китайской Народной Республики...

Медленно, но неуклонно развивалась наша автомобильная промышленность. Постепенно наращивает выдачу своей продукции завод АМО (ныне имени И. А. Лихачева). Увеличивается выпуск тракторов. Вступает в строй Ярославский автозавод. Налаживается серийное производство легких танков и бронеавтомобилей. Появляется первый отечественный мотоцикл.

Подлинный расцвет отечественного автотракторостроения начался с периода первой пятилетки, когда правительством было принято решение о развертывании массового производства автомобилей и тракторов.

2 мая 1930 года в торжественной обстановке был заложен первый камень в фундамент будущего Горьковского автомобильного завода-гиганта производительностью 100 000 полутоннажных и легковых автомобилей в год.

Завод был построен в короткий срок и быстро освоил производственную мощность.

XVIII съезд ВКП(б) признал необходимым утроить выпуск автомобилей на этом заводе и довести его до 300 000 в год. Это означало, что с конвейера завода каждые 100 секунд должен был сходить новый автомобиль.

Полной перестройке подвергся и завод АМО, го-

# ТВЕРДОЙ

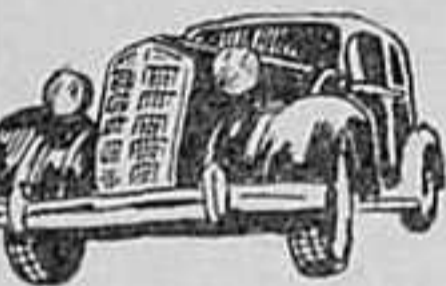
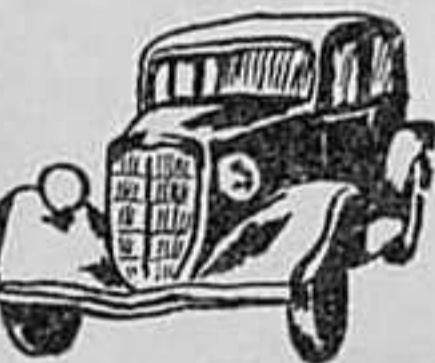
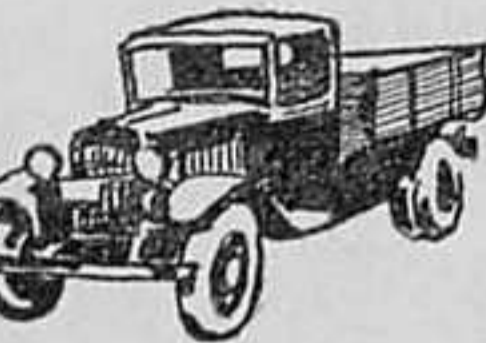
довая производственная мощность которого была доведена до 80 000 автомобилей.

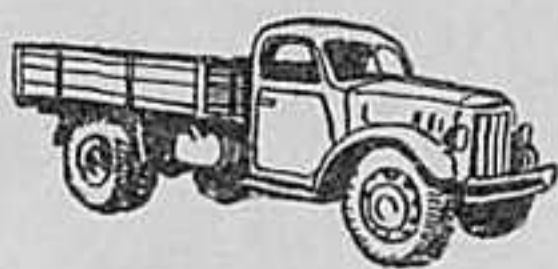
Темп производства автомобилей непрерывно нарастал: в 1932 году—25 000 машин, в 1933—50 000, в 1937—200 000. И вот уже Советский Союз обогнал по производству грузовых автомобилей Англию, Францию и Германию и занял второе (после США) место в мире.

К этому же периоду относится организация массового выпуска тракторов на «Красном путиловце», окончание строительства Сталинградского, Харьковского и Челябинского тракторных заводов. В 1940 году свыше 40% мирового производства тракторов приходилось на долю Советского Союза. Исполнилась заветная мечта великого Ленина о ста тысячах тракторов. Наше сельское хозяйство превратилось в самое механизированное сельское хозяйство в мире.

Вместе с ростом производства обновлялся и расширялся типаж машин. Особенно большое распространение в то время получили автомобили ЗИС-5, ГАЗ-АА, ГАЗ-М-1 и некоторые другие: тракторы СХТЗ, С-60 и СТЗ-НАТИ, завоевавший на Всемирной промышленной выставке в Париже (1938 год) высшую награду («Гранпри»). В это же время осуществляется подготовка к массовому производству мотоциклов ИЖ.

Следует подчеркнуть, что развитие автомобильного транспорта и рост тракторного парка имели не только народнохозяйственное, но и большое оборонное значение. С 1931 года наша промышленность начала успешно осваивать производство различных танков, в том числе легких Т-26, затем средних Т-28, тяжелых Т-35, плавающих Т-37 и, наконец, в 1939 году выпустила ныне прославленные Т-34 и КВ. Получая необходимую автомобильную, танковую, тракторную и





мотоциклетную технику, Советская Армия уже накануне Великой Отечественной войны имела высокую степень моторизации и механизации и являлась одной из наиболее оснащенных и маневренных армий мира.

Великая Отечественная война со всей наглядностью показала, насколько своевременными были заботы советского народа о развитии танкостроения в нашей стране. Несмотря на то, что в начальный период войны немецко-фашистская армия имела большое количественное превосходство в танках, наши бронетанковые войска вместе с другими родами войск сумели остановить врага, а затем и разгромить его.

Огромная роль как в хозяйственном, так и в оперативном обеспечении армии принадлежала автомобилю. Массовые автомобильные перевозки войск в Сталинградской и других операциях, транспортировка огромного количества артиллерии, подвоз боеприпа-

значительно более мощными и маневренными, чем они были в период минувшей войны.

Грандиозны планы автотракторостроения и мотоцикlostроения в шестой пятилетке. В ее заключительный год предусмотрено дать народному хозяйству 650 тысяч грузовых, легковых автомобилей и автобусов (в полтора раза больше, чем в 1955 году), 322 тысячи тракторов (в два раза больше, чем в 1955 году) и 395 тысяч мотоциклов (в 1,6 раза больше, чем в 1955 году). При этом в основном должны быть поставлены на производство новые более совершенные машины. С этой целью в настоящее время все старые модели автомобилей, тракторов, мотоциклов подвергаются коренной модернизации.

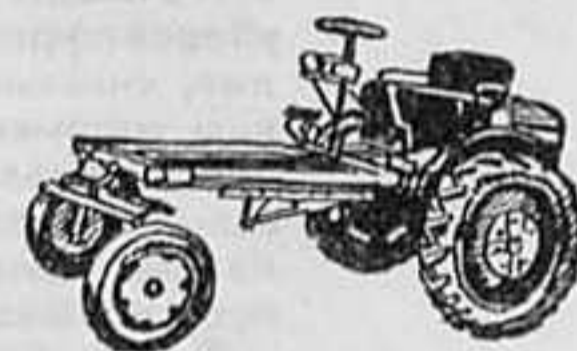
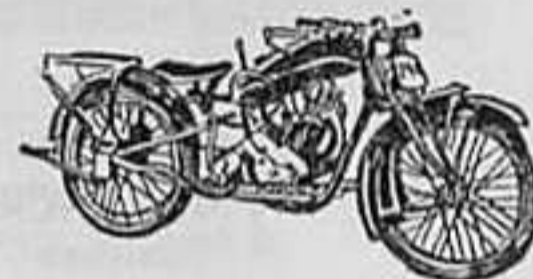
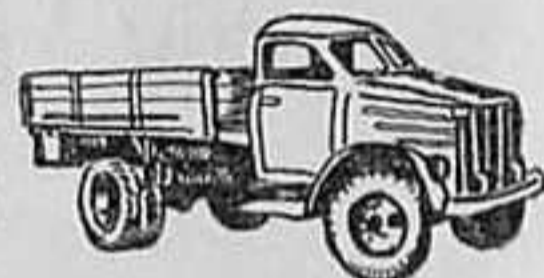
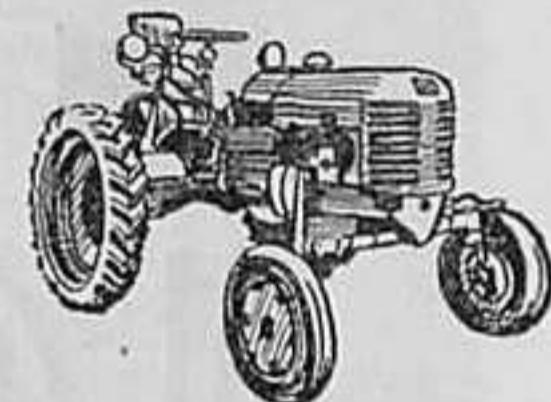
В Законе о новом пятилетнем плане даны не только количественные показатели, но и сформулированы основные направления технической политики в области автотракторостроения. В нем говорится о необходимости заменить устаревшие модели автомобилей, тракторов и двигателей другими, с более высокими эксплуатационными показателями, организовать производство автомобилей-самосвалов грузоподъемностью до 40—50 тонн, увеличить производство автомобилей высокой проходимости, специализированных грузовых автомобилей, усовершенствованных автоприцепов и полуприцепов различного назначения. Тракторный парк должен пополняться прежде всего за счет колесных машин и самоходных шасси, а также за счет тракторов большой мощности.

За годы Советской власти наш народ-творец, народ-созидатель научился не только строить. У нас выросла (и будет продолжать бурно расти в новой пятилетке!) огромная армия шоферов, трактористов, мотоциклистов, мотористов — отличных мастеров своего дела.

В подготовке этих кадров специалистов большую роль ныне играет патриотическая деятельность Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Многие тысячи квалифицированных водителей для народного хозяйства и Вооруженных Сил ежегодно выпускают автотоклубы и первичные организации Общества, успешно решающие задачу двукратного увеличения подготовки специалистов в течение ближайших двух лет. Почин досаафовцев Уралвагонзавода, подхваченный многими первичными организациями заводов, МТС и совхозов, является верным залогом того, что эта важнейшая задача Общества будет выполнена.

Советская страна находится на крутом подъеме, уверенно, твердой поступью приближаясь к коммунизму. Советский народ полон творческих сил, энергии, несгибаемой воли, полон стремления к достижению великой цели. Наша могучая социалистическая держава располагает теперь всеми необходимыми условиями, чтобы на путях мирного экономического соревнования в исторически кратчайшие сроки решить основную экономическую задачу СССР — догнать и перегнать наиболее развитые капиталистические страны по производству на душу населения.

Отмечая 39-ю годовщину, советский народ с чувством законной гордости подводит итоги пройденного пути и с новой энергией борется за воплощение в жизнь величественной программы коммунистического строительства, намеченной XX съездом КПСС.



# ПОСТУПЬЮ

сов, топлива, продовольствия — все это оказало Советским Вооруженным Силам неоценимую помощь в деле разгрома немецко-фашистских захватчиков и японских милитаристов.

Во время войны наша промышленность, в том числе автомобильная и тракторная, в предельно сжатые сроки была переведена на выпуск военной продукции. До 30 000 танков, самоходно-артиллерийских установок и бронетранспортеров выпускалось у нас в течение последних трех лет войны. Но уже с 1942 года по заданию правительства началась подготовка к последующему выпуску машин для народного хозяйства. Было развернуто строительство автозавода на Урале, тракторных заводов на Алтае, во Владимире, Липецке, Харькове, Минске. Возобновилась разработка новых типов и моделей тракторов и автомобилей.

В послевоенные годы партия и правительство уделяют много внимания удовлетворению растущих потребностей страны в автомобилях, тракторах, мотоциклах. Построены новые Минский и Кутаисский автомобильные заводы, начали работу заводы специализированные — автобусные, автосборочные, автоприцепов, автопогрузчиков и т. д. Непрерывно увеличивается выпуск продукции на старых производственных площадях. Ежегодно автомобильный, тракторный и мотоциклетный парки пополняются десятками и сотнями тысяч машин. Один только Харьковский тракторный завод имени Орджоникидзе за 25 лет своего существования дал стране 500 000 тракторов.

Перезооружена в соответствии с современными требованиями и Советская Армия — надежный страж великих завоеваний Октября. Она получила на вооружение новые танки, бронетранспортеры, тягачи, автомобили различного назначения. Все это позволило осуществить полностью ее моторизацию и механизацию, сделать механизированные и танковые соединения



# ХЛЕБ ИДЕТ ПЕШКА

Н. Бобров

Фото автора.



**Т**ЮМЕНСКАЯ целина — это не только заново распаханые сотни тысяч гектаров, рокот тракторов и комбайнов, не смолкающий ни днем, ни ночью, горы пшеницы на токах, непрерывный поток автомобилей и доверху забитые зерном элеваторы. Нет, это прежде всего люди, героически работающие на уборке урожая, обветренные, загорелые, сильные и смелые в своем трудовом порыве, трактористы и комбайнеры, неделями не оставляющие штурвалы, колхозники и приехавшие к ним на помощь патриоты, тысячи шоферов, несущих бессменную вахту.

7 октября хлеборобы Тюменской области выполнили взятые на себя обязательства. Они сдали и продали государству 38,5 млн. пудов зерна, что на 10,7 млн. пудов больше предусмотренного плана.

Шоферам Тюменской области, обеспечившим перевозки этого драгоценного груза, посвящен наш очерк.

## Навстречу хлебу

Хлеб созрел. Легкий ветерок волнами прокатывался по шелестевшей пшенице. Курилась пыль над проселочными трактами. Но с начала косовицы погода изменилась: с далекой окраины области — берегов Ледовитого океана — наплыли рыхлые, насыщенные влагой тучи. Задождало.

В особенно трудных условиях пришлось работать автотранспорту. Он вошел в уборочную кампанию «с хода». До этих дней каждая авторота занима-

лась своими будничными делами — переброской разных грузов и горючего в отдаленные районы, доставкой топлива в города, леса, кирпича, цемента, песка и других материалов на стройки, которых немало в области. Остановить парк на несколько суток для переоборудования автомобилей под хлеб не представлялось возможным. Но грузовики нужно было подготовить в срок! И часто, возвратившись из последнего рейса, шоферы сами брались за топоры и рубанки, подправляли кузова, обивали их мешковиной. До темноты в гаражах кипела работа. Только после тщательной проверки автомобилей специальные комиссии выдавали паспорта готовности к перевозке хлеба.

Транспорт вовремя принял зерно. Облавтотрест сумел направить в рейсы, помимо тысячи намеченных по плану автомобилей, еще более двухсот, но этого оказалось мало — хлеб шел и шел. И тогда тюменцам помогли свердловчане, прислав около шестисот грузовиков. За первые полмесяца уборки машины перевезли дополнительно десятки тысяч тонн зерна сверх плана.

## Фактор времени

На фронте, помнится, выпускались боевые листки. Их косые строки, наспех набросанные в минуту затишья, рассказывали о героических поступках, звали вперед, вдохновляли на подвиги.

Листовка, расклеенная в гаражах Тюмени, призывала водителей делать каж-

дый рейс скоростным и большегрузным. В ней говорилось о работе шофера Ильи Новикова, который перевез зерна больше, чем кто-либо из полутора тысяч водителей, работающих на уборке. Своим живым мобилизующим словом, своим лаконизмом и четкостью она напоминала боевой листок военных лет.

Найти Новикова оказалось нелегко.

В колхозе имени Буденного, откуда шофер возил пшеницу, сказали, что он уехал на элеватор; на элеваторе — что он уже ссыпал зерно и, наверно, направляется.

— Вот только что был, — ответили у колонки, — в колхоз поехал. — И посоветовали ждать на элеваторе.

Бесконечной цепочкой тянулись сюда грузовики с пшеницей. Когда догорели последние отблески зари и пришла из степи пахнущая травами ночь, на элеваторе зажглись электрические огни. А поток автомобилей не прекращался.

Вскоре подъехал и Новиков. Был он прост, обычен, как многие шоферы, с которыми довелось мне встретиться в этот день. Натруженные руки, усталый взгляд.

В самой работе Новикова не было ничего «сверхъестественного». Правда, его автомобиль оказался подготовленным особенно тщательно: борта наращены, стыки кузова обиты резиной, все щели зашпаклеваны так, что ни один грамм зерна не просыплется в дороге. Но главное, что помогает Новикову добиваться успеха, — это умение дорожить каждой минутой. Он знает цену



времени. Днем Новиков перебрасывает зерно от комбайна на ток, а после, чаще всего уже затемно, отправляется на элеватор. Забежит домой проведать жену и дочь, отдохнет до утра и снова за руль. Перевозя свой драгоценный груз, Новиков по праву считает себя бойцом передовой линии хлебного фронта.

#### Еще один прицеп

«Ишимский куст» — так называют шесть районов, расположенных около города Ишима. В каждом из них подняты тысячи гектаров целины. Связывает эти районы Бердюжский тракт.

В сентябре по тракту круглые сутки шли тяжело груженные машины. По сторонам лоснились жирным черноземом пары, желтела стерня и светло-зеленые всходы озимых уходили под горизонт, гранича с небом. Часто сыпал дождь. И тогда, скользя по тракту, автомобили сползали в кюветы, рычали от натуги, пытаясь выбраться из заполненных водой придорожных канав. Надолго сохранялись после этого на обочинах дороги рытвины от буксовавших здесь грузовиков—свидетельства нелегкого шоферского труда.

Много раз, наряду с другими машинами, прошел по тракту и автомобиль Мубаракши Фатхутдинова. Желание перевезти зерна больше привело водителя к мысли о возможности работать с прицепом.

Конечно, тяжелый ЗИС мог не справиться, не вытянуть прицеп на крутые подъемы, которые встречались по пути

к элеватору, но шофер решил попробовать, и это удалось.

Фатхутдинов стал ездить с прицепом. Глядя на него, то же самое сделали другие шоферы, работавшие с Фатхутдиновым. И, возможно, их бригада успела бы вовремя вывезти всю пшеницу с полей колхоза «Светлый путь», если бы не вышел из строя один грузовик. Сроки вывозки зерна были поставлены под угрозу.

Водитель автомобиля на целине не только возчик зерна—он также ответствен за своевременное окончание уборки. Фатхутдинов стал спрашивать колхозников, где бы раздобыть еще один прицеп?

Наконец прицеп был найден в одном из соседних колхозов. Его председатель, досадливо крякнув, сказал:

— Ладно, бери. Хлеб ведь тоже колхозный. Думал отдать своему шоферу, да ты, видать, обогнал наших. Бери!

Фатхутдинов, действительно, был передовиком хлебоперевозок. Он перебрасывал до сорока тонн при норме четырнадцать. На подъемах ЗИС-150 едва вытягивал, но шофер упрямо вел автопоезд к элеватору. Здесь—новые трудности: поначалу никак не удавалось подогнать прицепы под транспортер. На первых порах помогали посторонние люди, которым случалось быть поблизости. Но потом Фатхутдинов и сам научился справляться со своим «поездом».

Во время одного из рейсов Фатхутдинова остановил участковый инспектор ГАИ, заметив, что второй прицеп не имеет номера. Неторопливо пройдя

вдоль поезда, милиционер вернулся к кабине, пристально посмотрел на усталое лицо шофера, козырнул и молча сошел на обочину...

#### Вымпел на радиаторе

С Виктором Шабуровым мы познакомились на току, где его ЗИС-150 стоял под погрузкой. Он крепко пожал мне руку и, залезая в кузов грузовика, сказал:

— Как доверху нагрузим—так и двинемся.

Транспортер схватывал пшеницу из огромного бунта, и она текла извилистой змейкой, расплываясь от центра к бортам кузова.

— Сыпь, сыпь еще. Не бойсь, не расплескаю,—весело разравнивал Виктор зерно. Лет двадцати трех, в черной выцветшей кепке и флотском клеше, заправленном в сапоги, ловко орудуя лопатой, Шабуров очень напоминал матроса, драющего палубу. Он и в самом деле демобилизованный краснофлотец. Служил на Тихом океане, а теперь бороздит моря пшеницы на сибирской целине.

И вот мы в пути. Сырой, блестящий тракт подкатывается под радиатор, глухо гудит мотор. Рядом со мной в кабине—Николка, постоянный спутник Шабурова во всех поездках, мальчик лет четырнадцати.

Виктор Шабуров рассказывает:

— Отец мой шофер. Все, бывало, возил меня с собой, вот как я Николку, и научил машиной управлять. Этой весной я погоны снял и прямо на старое место работы—в автороту. Ездил по



— Что же ты хватку флотскую не покажешь?

району, всходами любовался: пшеница густая. Думал, хватит нам с батюшкой работы. Так оно и вышло. Видимся с отцом дома редко: все в пути встречаемся. Мы с ним сейчас из разных колхозов хлеб возим. Машину его я еще издала по красному флажку узнаю.

Флажок — вымпел передовика. Я невольно покосился на пустующую опору радиатора нашей машины — флажка не было. Перехватив мой взгляд, Шабуров усмехнулся:

— Вот и отец на мой счет прокатывается: на море, говорит, служил, а без вымпела едешь. Что ж хватку флотскую не покажешь?... Обидно даже.

— А мы стараемся, — вдруг заговорил молчавший все время Николка. — Возим, возим... с самых петухов.

Резко, словно выстрел, ударило что-то под грузовиком. Шофер затормозил.

Задержка оказалась серьезной: вырвало часть корда у покрышки, на внутреннем скате. Камера торчала оттуда пузырем.

— Ну, что у тебя, — окликнул Виктора шофер с подъехавшей полуторки. Он был старше Шабурова лет на двадцать и, чувствовалось, хорошо знал свое дело. — Ты подкопай, чтобы домкрат ровней стоял, — посоветовал водитель, выходя из кабины. — Ну-ка, дай..

Они вместе сняли колесо, вместе провели монтаж шины. Николка подавал им нужный инструмент. Когда автомобиль был спущен с домкрата, оба постучали каблучками по колесу.

— Порядок, — заключил Виктор. Пот струйками стекал по его загорелому, обветренному лицу.

И снова бежит навстречу дорога.

— А знакомый ваш вовремя повстречался, — заметил я.

— Какой знакомый? — удивился Виктор.

— Шофер с полуторки.

— Первый раз его вижу, — пожал он плечами. — Разве можно без взаимной выручки? Хорошо сейчас тепло, а возьмите зимой — у нас в Сибири за пятнадцать минут снегом по кабину занесет. Кто же мимо остановившегося товарища проедет?

Вскоре на автомобиле Шабурова появился красный вымпел передовика, о котором он так мечтал. Когда были подведены итоги работы по вывозке зерна за первый месяц, ему торжественно вручили в гараже это свидетельство трудовой доблести. Но и опять, встречаясь на тракте с отцом, он слышал напоминания о «флотской хватке». Дело в том, что Афанасий Андреевич Шабуров имел уже два флажка.

### Радость труда

Беспокойство за своевременную доставку хлеба государству стало отличительной чертой в работе шоферов на целине. Люди жертвовали отдыхом, сном, забывали на время о домашнем уюте, ночуя в кабинах автомобилей.

Вот Александр Иванович Чулков. Он двадцать четыре года работает на автотранспорте. Отличный знаток сибирских дорог, Чулков наездил по ним сотни тысяч километров. Помнится, он часто повторял: «Главное — не выбиться из графика», — и в кабине у него висело, им самим разработанное, расписание рейсов, в котором была учтена каждая минута.

Или другой водитель — молчаливый и суровый сибиряк Малофеев, тоже имеющий за плечами опыт прошлых уборочных кампаний. Много раз ему присуждались вымпелы передовика, каждой осенью он получал премии и награды за отличную работу по вывозке зерна. В этом году он стал победителем социалистического соревнования в Ишимской автороте. В колхозе «Прогресс» Бердюжского района, откуда шофер вывозил пшеницу, председатель говорил мне о нем:

— Это труженик с большой буквы. Каждый день он перевозит зерна в два с половиной раза больше, чем положено по плану.

Запомнился мне и Анварша Ахметшин, с хитринкой в лице восточного склада. Во время войны он провел гвардейский миномет — «Катюшу» — от Сталинграда до Берлина, был неоднократно награжден. И теперь, как прежде, решительный и смелый, он много раз во время этой уборочной возглавлял колонну грузовиков, прокладывая путь по полям, когда по скользкому тракту ехать было невозможно.

А рядом с этим ветераном — совсем молодой Юрий Пономарев, у которого поездка за зерном на ток колхоза «Заветы Ильича» была первым в жизни ответственным рейсом. Когда из кузова его автомобиля в приемную камеру элеватора ссыпалось все зерно, он звонко и залихватно рассмеялся, как человек, впервые ощутивший радость труда.

Чувство горячего советского патриотизма в полной мере проявилось в работе шоферов, возивших хлеб государству, который обильно взрастила поднятая сибирская целина.

Тюмень—Ишим.

## СТАРЕЙШИЙ МОТОЦИКЛИСТ

В ЧЕЛНАВСКОМ лесхозе Сосновского района, Тамбовской области, работает лесником Константин Николаевич Гурулев. Ему 62 года, однако, несмотря на свой преклонный возраст, он до сих пор ездит на мотоцикле.

В 1913 году Константин Николаевич, тогда молодой слесарь, впервые приобрел себе мотоцикл.

— Шума от моего «самоката» было хоть отбавляй, — вспоминает К. Н. Гурулев. — А ездить приходилось мало: простаивал из-за бесконечных технических неполадок.

Спустя двадцать лет этот повидавший виды мотоцикл уступил место более совершенному — советскому, созданному в период первой пятилетки. Много свободного времени К. Н. Гурулев отдавал любимому занятию — каждое лето он «накатывал» до десяти тысяч километров.

Такая тренировка выработала у него большую уверенность в управлении мотоциклом. С самой ранней весны и до глубокой осени лесник не расстается с мотоциклом. Частенько он отправляется в далекий путь, чтобы побывать у своего сына, который тоже пошел по стопам отца и работает помощником лесничего в Сараевском районе, Рязанской области. Старому леснику не составляет также труда по проселочным дорогам преодолеть меньше чем за час расстояние в 60 км до Моршанска, где живет его дочь.

В. Житников.

Тамбовская обл.





## КРЕПНУТ ДРУЖЕСКИЕ СВЯЗИ

**В** НАЧАЛЕ нынешнего лета, накануне крупных, ответственных соревнований — первенства СССР и Общества по кроссу и шоссейно-кольцевой гонке, розыгрыша кубка ЦК ДОСААФ и др., — в отдел автототоспорта ЦК ДОСААФ начали приходить письма. Это мотоциклетные союзы и автототоклубы самых различных стран — Чехословакии и Англии, Польши и Швеции, ГДР и Финляндии — приглашали к себе на соревнования советских спортсменов.

В июле Центральный автототоклуб СССР вступил в члены ФИМ. Писем стало поступать еще больше.

Принять все приглашения при напряженном календаре своих соревнований, конечно, не представлялось возможным. И тем не менее для наших мотоспортсменов минувшее лето, было богато интересными международными встречами.

Открыть сезон международных соревнований в этом году советским гонщикам довелось в Германской Демократической Республике. В четырехдневных соревнованиях, традиционно проводимых обществом «Спорт и техника», приняло участие 15 спортсменов ДОСААФ: В. Адаян, Г. Плешаков, Н. Новохацкий, Р. Решетник, А. Егоров, В. Хрипков, А. Дайненко, Н. Бойко, А. Соловов, Г. Христофоров, В. Шibaев, Л. Бойко, А. Колпаков, Д. Косиков, Л. Братковский.

Прошло немного больше двух недель, и шестеро мастеров спорта — Н. Шаропова, Г. Коновалова, Р. Решетник, В. Адаян, Э. Кирсис и А. Егоров — направились в Венгрию на кросс. Затем пятерка сильнейших гонщиков — В. Кулаков, А. Дежинов, С. Сергеев, Н. Селиванов, Г. Стальгис — участвовала в шоссейно-кольцевой гонке в городе Брно (Чехословакия). Наконец большая спортивная делегация выехала в Федеративную Республику Германии для участия в XXXI международных шестидневных соревнованиях.

Несколько месяцев — один спортивный сезон — срок очень короткий, чтобы можно было подвести какие-либо общие итоги и сделать исчерпывающие выводы об уровне мастерства советских спортсменов. Во всяком случае, 11 золотых, 7 серебряных и 5 бронзовых медалей, завоеванные ими в ГДР и ФРГ, различные призы, полученные в других соревнованиях, свидетельствуют о том, что советские спортсмены для начала неплохо показали себя во встречах с зарубежными гонщиками.

Но об одном большом и несомненном успехе наших советских мотоциклистов — развитии крепких дружеских связей со спортсменами многих стран — можно говорить уже сейчас.

Международные соревнования в Ленинграде привлекли сильный состав участников и проводились по сложной программе. В дни подготовки к гонкам, когда спортсмены с раннего утра до позднего вечера «доводили» свои машины и осваивали трассу, и во время острой спортивной борьбы в ходе самих соревнований можно было наблюдать волнующие моменты проявления дружбы между спортсменами, тренерами, механиками команд различных стран.

Пример этому подали наши советские мотоциклисты. Ничего не скрывая, делились они своими знаниями и опытом с китайскими товарищами, у которых мотоспорт только еще начинает развиваться. Совместно тренируясь, сдружились пятикратная чемпионка СССР Нина Сусова и китайская гонщица Люй Чен-жень; мастера спорта досоафовцы Владимир Волчкевич и Борис Филиппов во многом помогли китайскому экипажу трехколесного мотоцикла — Ван Вай-хай и Ли Пу.

Вскоре дружба и взаимная выручка стали характерны не только для отношений советских и китайских спортсменов, но и всех других участников. Мотогонщики Чехословакии, например, подарили своим китайским товарищам мотоцикл марки «Чезет». Мне довелось видеть, как был вручен этот подарок: без всякой рекламы, просто, по-товарищески. Ярослав Кмох и Яромир Чижек подкатили «Чезет» к Ту Сян-хе, у которого никак не ладилось с его машиной. Кмох, похлопав Ту Сян-хе по плечу, сказал «тебе», и на этом «церемония» передачи мотоцикла окончилась.

У гонщиков некоторых стран не оказалось с собой кроссовых машин. Организаторы соревнований предоставили этим спортсменам советские мотоциклы. На одной из этих машин финский гонщик Аалтонен выиграл кросс в классе до 125 см<sup>3</sup>.

Команда норвежцев — четверо гонщиков, руководитель делегации и спортивный судья — вначале как-то держались в стороне от остальных. Если в заезде не участвовал кто-либо из их команды, они с олимпийским спокойствием сидели в буфете, оборудованном рядом со стартом-финишем. Но затем атмосферу соревнований — гостеприимство и дружбу — почувствовали и норвежцы. Уже к концу первого дня гонок они дружески беседовали со спортсменами других стран, даже «болели» за китайских гонщиков, самых неопытных, но завоевавших всеобщую симпатию своим трудолюбием, смелостью, упорством.

На XXXI международных многодневных соревнованиях в ФРГ проявлений высокой спортивной дружбы, когда соперничество на дистанции уступало место взаимопомощи, было тоже немало. Советские мотоциклисты Евгений Косматов и Иван Хохлов, рискуя получить штрафные очки за опоздание к финишу, на трассе оказали помощь шведскому гонщику, в свою очередь английские спортсмены проявили чувство глубокого товарищества по отношению к советским гонщикам А. Дежинову и Д. Косикову.

...Летний спортивный сезон окончен. Сейчас тщательно изучаются его итоги, составляется календарь будущих соревнований. Надо надеяться, что следующий год принесет нам новые победы; будет много новых встреч с товарищами по спорту, и, следовательно, появится еще больше новых друзей в самых различных странах мира.

**В. Дворцов.**

Фото Н. Карасева.

После шоссейно-кольцевой гонки на международных соревнованиях в Ленинграде. Виктор Пылаев (слева) поздравляет с победой болгарского спортсмена Тодора Гилова.



# Вавиломотоклуб

## КИНОКУРС ПРОСМОТРЕЛО СВЫШЕ 60 000 ЧЕЛОВЕК

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ московский автотоклуб ДОСААФ выполнил план подготовки водительских кадров на 110%.

В течение года клуб организовал 7 мотоциклетных и 3 автомобильных соревнования и 1 звездный мотопробег, в котором приняло участие 956 человек. За это время подготовлено 140 мотоспортсменов и 73 автоспортсмена.

На состоявшихся летом Всесоюзных многодневных мотоциклетных соревнованиях сборная команда клуба заняла первое место. Большое внимание уделяется пропаганде технических знаний среди населения. В первичных организациях ДОСААФ, автошколах, клубах и

воинских частях проведено 609 киносеансов с демонстрацией кинокурса «Автомобиль». Этот кинокурс просмотрели 63 500 человек.

За 1956 год число членов клуба выросло более чем на 26,6 проц. Наиболее массовой является секция туризма, она насчитывает более 1500 человек.

Начальник Московского АМК  
А. Виноградов.

## ПЛАН ВЫПОЛНЕН НА 130%

39-ю ГОДОВЩИНУ Великой Октябрьской революции Архангельский автотоклуб встретил выполнением плана подготовки водительских кадров на 130%.

Одновременно клуб провел большую спортивно-массовую работу. В течение года было организовано 25 лекций, докладов и бесед; на них присутствовало более 1200 человек, 92 раза демонстрировался кинокурс «Автомобиль».

В 1956 году мы провели 5 мотоциклетных и 1 автомобильное соревнования, в которых приняло участие более 150 спортсменов.

Готовясь к новому учебному году, мы своевременно произвели ремонт автомобилей, учебного оборудования и производственных помещений. С 15 сентября вновь укомплектованные группы приступили к занятиям.

Начальник Архангельского АМК  
П. Митрофанов.

## УЧЕБНО-ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ БАЗУ — СВОИМИ СИЛАМИ

ПЕРЕХОД на подготовку кадров по новым учебным программам потребовал от коллектива Фрунзенского автотоклуба серьезно перестроить всю работу. Прежде всего было необходимо создать хорошую учебно-производственную базу.

Мы собственными силами собрали из деталей списанных автомобилей передний мост М-20, коробку передач М-20 и ЗИС-150, рулевой механизм ГАЗ-51 и ряд других агрегатов. Для всех агрегатов были сделаны специальные стенды.

Все это дало нам возможность оборудовать классы: «Шасси», «Двигатель» и др.

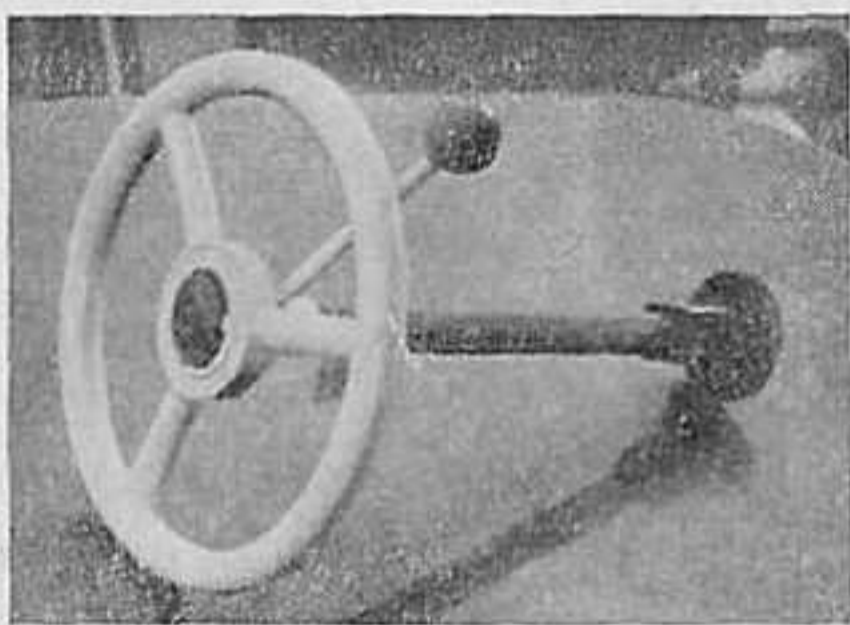
Преподаватели клуба, совместно с курсантами, изготовили ряд учебных экспонатов. Для лучшего использования учебных агрегатов и производственного оборудования в клубе составляются графики проведения слесарных, сборочно-разборочных работ и обслуживания автомобилей.

Начальник Фрунзенского АМК  
З. Андриевская.

## ДЛЯ БУДУЩИХ АВТОМОБИЛИСТОВ

ВО ВСЕСОЮЗНОЙ торговой палате среди интереснейших образцов того, что встречаешь и не встречаешь на прилавках магазинов, я обратил внимание на один скромный экспонат. К сожалению, почему-то никто из многочисленных представителей промышленности, посещающих торговую палату, до сих пор не пожелал его заметить и поставить на производство. Поэтому я решил коротко высказаться в его защиту.

Речь идет о простой детской игрушке — «рулевой колонке» с резиновой присоской на конце, позволяющей легко прикрепить ее к любому предмету. На другом конце колонки находятся отлитый из пластмассы круг автомобильного руля и рукоятка переключения передач. Вот и все. Такая недорогая, общедоступная игрушка способна не только доставить ребенку удовольствие, но и принести пользу.



Я пишу об этой игрушке потому, что ее изготовление и распространение — это проявление любви к детям, забота о развитии их фантазии, подготовка ребенка к политехническому обучению, с которым он встретится в школе.

Мне думается, что работники нашей промышленности, выпускающей игрушки, заинтересуются «рулевой колонкой», тем более, что мы далеко еще не можем похвалиться разнообразием в ассортименте технических игрушек.

М. Арлазоров.

## ЗАВОЕВАН КУБОК ЦК ДОСААФ

К ГОДОВЩИНЕ Великой Октябрьской революции Иркутский автотоклуб ДОСААФ подошел с большим перевыполнением плана спортивно-массовой работы. С февраля по октябрь мы намечали провести 12 соревнований, фактически же провели 17 (13 мотоциклетных и 4 автомобильных). Это были встречи на ледяной дорожке, мотоциклетные кроссы, ипподромные и шоссейно-кольцевые гонки, соревнования на регулярность движения и т. д.

В Харькове на финальных соревнованиях по ипподрому наши спортсмены завоевали переходящий кубок ЦК ДОСААФ. Успех наш объясняется прежде всего тщательной подготовкой. Перед поездкой в Харьков мы провели у себя 4 ипподромных соревнования, и, конечно, это не могло не сказаться на результатах.

Начальник Иркутского АМК  
Н. Буланов.

## СТРОИМ МОТОДРОМ

В 1956 ГОДУ спортсмены Вильнюсского автотоклуба участвовали в 7 мотоциклетных соревнованиях (в зимнем кроссе двух городов, в республиканских мотоциклетных соревнованиях, в кроссе Прибалтийских республик и др.).

На первенстве ДОСААФ СССР по кольцевым гонкам наш спортсмен В. Аксионайтис завоевал звание чемпиона ДОСААФ 1956 года.

В этом году горисполком Вильнюса выделил нам площадь в 2 гектара для постройки мотодрома. В настоящее время мы уже распланировали участок, сделали четырехсотметровую дорожку и провели два ипподромных соревнования.

Начальник Вильнюсского АМК  
А. Марголин.



**О** ГРОМЕН наш завод. Его цеха протянулись на несколько километров. Здесь трудятся тысячи специалистов самых различных профессий. И можно безошибочно сказать, что большинство из них — досаафовцы. Если шесть лет назад заводская первичная организация насчитывала всего пятьсот членов, то сейчас их — несколько тысяч!

На заводских конференциях ДОСААФ многие рабочие и служащие не раз высказывали желание научиться управлять автомобилем. Это заставило нас, руководителей первичной организации, перестроить свою работу.

Прежде всего мы добились, чтобы нам предоставили новое, более вместительное помещение на территории завода. Затем заказали в заводской художественной мастерской все необходимые плакаты по автоделу. После этого можно было приступать к учебе. Но тут случилось непредвиденное — преподаватель, с которым у нас была договоренность, заболел. В заводской комитет ДОСААФ стали поступать жалобы: рабочие выражали недовольство, так как занятия срывались. Пришлось принимать срочные меры.

Почему-то считается, что руководитель курсов, приглашенный со стороны, будет готовить шоферов лучше, чем инструктор-общественник. Но вот у нас, в силу необходимости, курсы возглавил шофер второго класса Виктор Мелешин, работавший в гараже завода. Он вел занятия ничуть не хуже опытного преподавателя, и мы поняли, что недоверчивость к своим, выросшим на заводе кадрам, была нашей ошибкой. Подтвердили это и экзамены. Все курсанты получили удостоверение водителей третьего класса.

На снимке: На первом занятии новой группы курсантов, приступивших к изучению автомобиля. Преподаватель автодела В. Мелешин знакомит рабочих с устройством двигателя.

Фото Е. Полуэктова.

*У нас на  
Уральском  
заводе*

К курсантам мы предъявляли строгие требования: пропуск занятий без уважительной причины расценивался как нарушение дисциплины и грозил отчислением. Для удобства учащихся были установлены утренние и вечерние часы занятий с таким расчетом, чтобы каждый мог посещать курсы в зависимости от времени смены.

Учеба на курсах шла без перерывов. После очередного выпуска возобновлялся прием и т. д.

Теперь из числа закончивших курсы только на заводских грузовиках работают двенадцать шоферов. Иван Быстров, Николай Суслов были раньше слесарями; Константин Кирюшкин — кузнецом, Василий Жигулин работал грузчиком. Сейчас эти бывшие курсанты стали лучшими водителями на заводе. Они постоянно перевыполняют дневные задания по перевозке грузов, служат примером заботливого отношения к автомобилям. Шоферов, закончивших наши курсы, можно встретить на це-

линных землях Сибири, на новостройках, в автохозяйствах города и области.

В настоящее время на курсах продолжает преподавать Виктор Иванович Мелешин. Он ведет две группы, в которых занимаются пятьдесят человек. На «боевом счету» Мелешина уже более двухсот пятидесяти подготовленных им водителей.

Разбит у нас также и мотоциклетный спорт. Мотосекцией завода руководит Сергей Соломатов, участник многодневных соревнований на первенство ДОСААФ 1956 года. Он и техник-конструктор Борис Морозов — опытные спортсмены. Мотоциклом они овладели на заводе. Не раз в городских и областных соревнованиях они завоевывали призовые места.

В подготовке мотоциклистов нам оказывает содействие Нижне-Тагильский автомотоклуб, обеспечивающий нас запасными частями к мотоциклам, литературой и учебными пособиями. Многие досаафовцы завода состоят в клубе, принимают участие в его работе. Так, например, лаборант Виктор Делидов руководит туристской секцией АМК. В области есть много живописных мест, располагающих к отдыху, есть немало памятников старины, и туристские мотопробеги, которые мы намерены провести, познакомят участников с суровой величественной природой Урала и в то же время будут школой для повышения спортивного мастерства.

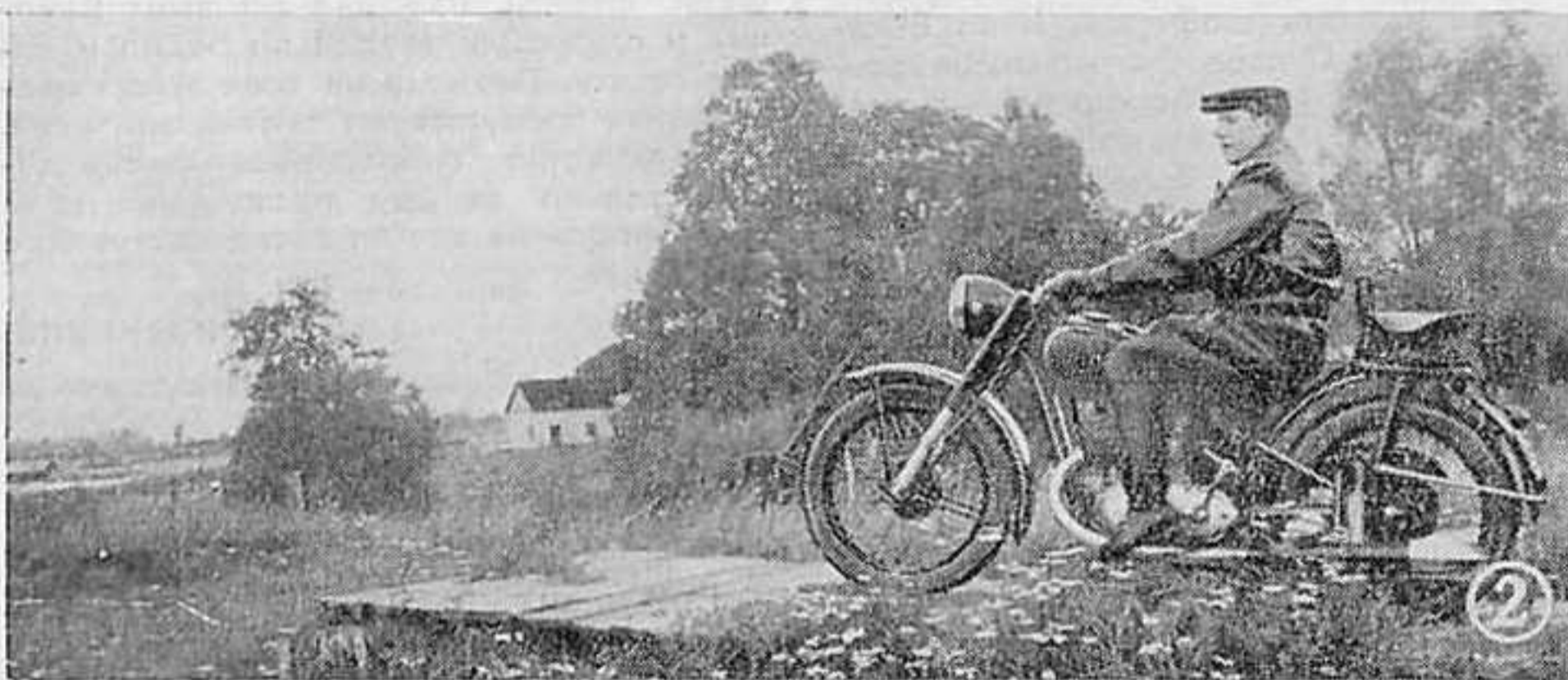
Добиваясь массовости в мотоциклетном спорте, мы регулярно проводим соревнования, военизированные эстафеты, кроссы, извещая об этом рабочих и служащих завода по радио и через газету. Поэтому на всех этих мероприятиях присутствуют тысячи зрителей, а количество спортсменов-мотоциклистов только за два прошедших года увеличилось на двести пятьдесят четыре человека.

С. Тиверикин,  
председатель первичной  
организации ДОСААФ.



# На колхозном МОТОДРОМЕ

Фотоочерк Ю. Клеманова



**У** БЕРЕГОВ красавицы Даугавы на десяток, а то и более километров вширь раскинулись владения колхоза «Лачплесис» — одного из самых крупных в Огрском районе Латвийской ССР. Здесь ежегодно собирают богатые урожаи, зажиточно и культурно живут члены артели. Одной из ярких примет роста материального благосостояния и культуры в этом колхозе является мотодром, построенный и оборудованный силами самих колхозников.

На мотодроме есть и трамплин, и «змейка», и «качающийся мост», и «габаритные ворота» — словом, все необходимые атрибуты настоящей учебно-спортивной площадки для мотоциклистов. Разумеется, необходимость в создании такого сооружения могла появиться только при наличии большого количества любителей мотоциклетного спорта. В колхозе «Лачплесис» именно так и обстоит дело.

Восемь членов этой сельскохозяйственной артели имеют собственные автомобили и более ста — собственные мотоциклы. Фактически каждый четвертый колхозник владеет мотоциклом и в среднем каждый колхозный дом «моторизован».

В колхозе хорошо работает первичная организация ДОСААФ (председатель Г. Я. Юндас). Ее мотоциклетная секция систематически проводит различные мероприятия и соревнования, привлекающие к себе все больший и больший интерес колхозной молодежи. В июне 1956 года, например, в колхозе была проведена спартакиада, в программе которой центральное место заняли соревнования по фигурному вождению мотоцикла (шесть победителей



в начале лета двухдневную экскурсию на автомобилях и мотоциклах по живописным местам Огрского района. Колхозники, около 40 человек, выезжали на 5 собственных автомобилях и 18 мотоциклах. Сейчас подобные экскурсии, большими и малыми группами, практикуются часто. Вот, например, одна из таких групп во главе с Н. П. Крастиньшем (крайний справа), собравшаяся перед отъездом на берегу Даугавы.

5. Доярка Клавдия Семенова, купив мотоцикл, не собиралась заниматься мотоциклетным спортом.

— Я сначала на нем только коров доить ездила, — говорит она. — Ведь я живу в трех километрах от фермы.

Но теперь, когда в колхозе постро-

или мотодром, Семенова посещает занятия по фигурному вождению, учится на курсах водителей. По окончании курсов она получит водительские права.

6. Почему заглох двигатель? Этот вопрос живо волнует бригадира Юриса Калнина, недавно купившего мотоцикл. Председатель мотосекции Ян Стрелниекс охотно передает свой опыт начинающим мотоциклистам. Справа направо: Ян Стрелниекс, шофер колхозного грузового автомобиля Андрей Юмуцис, спортсмен-разрядник Андрей Сласпорт, тракторист Имантс Озолиньш и бригадир трактористов Сподрис Сырсиньш. Нет сомнений, что такой «консилиум» специалистов быстро найдет дефект и поможет новичку устранить его.

спартакиады получили третий спортивный разряд). Нередко организуются увлекательные коллективные прогулки и экскурсии колхозников на собственных автомашинах и мотоциклах.

И в результате ряды членов и активистов мотосекции неуклонно растут. Если еще года два назад владельцы автомобилей и мотоциклов насчитывались в колхозе единицами, то сейчас мотосекция первичной организации ДОСААФ состоит из 119 членов, активно участвующих в ее работе. В настоящее время правление артели, по инициативе мотосекции, организовало в колхозе самую настоящую школу водителей. В сентябре 1956 года в этой школе, насчитывающей 40 учащихся, начались регулярные занятия.

Недавно нам довелось побывать в колхозе «Лачплесис» и запечатлеть на фотопленке некоторые характерные моменты из жизни местной первичной организации ДОСААФ. Вот эти снимки.

1. Перед очередными занятиями на мотодроме.

2. Колхозник Петр Давгулис еще не очень опытный мотоциклист. Прыжок с трамплина ему пока не удастся, но он не прекращает попыток выполнить трудное упражнение.

3. Отлично выполняет все упражнения колхозник Андрей Сласпорт. Он был одним из победителей колхозной спартакиады, ему присвоен третий спортивный разряд.

4. Активист мотосекции агроном Николай Петрович Крастиньш организовал



# Танки

---

## ПОД МИНСКОМ

АВТОМОБИЛЬ № 33 вышел из крутого поворота на последнюю прямую, промчался по ней еще несколько сот метров и вдруг, резко сбавив скорость, остановился с заглушим двигателем шагах в пятидесяти от линии финиша.

— Бензин кончился! — охнули зрители, и этот громкий вздох сочувствия как бы подстегнул автомобиль — он сдвинулся с места и... дотянул до заветной черты.

Так закончились шоссейно-кольцевые гонки на лично-командное первенство СССР по автомобильному спорту, проводившиеся в сентябре 1956 года под Минском.

Многочисленные зрители и участники этого соревнования поспешат, вероятно, внести поправку: во-первых, гонки закончились вовсе не так, поскольку после автомобиля № 33 к финишу подошло еще несколько автомобилей; затем состоялся парад участников, вручение призов, спуск флага и т. д.

Все это, безусловно, верно. И тем не менее описанный эпизод был фактически завершающим соревнование. Именно эти несколько мгновений решили вопрос об окончательном распределении призовых мест, борьба за которые протекала очень напряженно.

Кандидаты на получение первых двух призов выявились сразу, а вот на третий... Впрочем, расскажем лучше все по порядку.

### СЕМЬСОТ ТРУДНОСТЕЙ

На старте-финише выстраивается 18 спортивных автомобилей. Здесь и красно-белая машина победителя прошлогодних шоссейно-кольцевых гонок чемпиона СССР М. Метелева (№ 31), и мощный ЗИЛ-112 под управлением мастера спорта Б. Курбатова (№ 46), и автомобили ДСО «Буревестник» (№ 25, № 26, № 28, № 34 и др.). Большинство машин имеет специальные спортивные кузова, но есть и такие, которые, на первый взгляд, ничем не отличаются от стандартных «Побед» (№ 23, № 27, № 29).

Старт дается раздельно. Каждые две минуты, после отмашки судьи-стартера, очередная группа из трех машин, быстро набирая скорость, уходит вдаль по прямой, как стрела, первому этапу кольца — тринадцатикилометровому участку магистральной Минск — Москва. Далее трасса соревнований проходит по узкому Вильнюсскому шоссе (14,5 км), сворачивает у перекрестка на Логойское шоссе (11,2 км) и затем замыкается

пятикилометровым отрезком Заславльского шоссе, которое вновь выходит на магистраль. Общая протяженность кольца трассы — 44,348 км, а вся дистанция гонки (9 кругов) составляет 399,132 км.

Наиболее сложным для движения является участок Вильнюсского шоссе. Шириной всего в 5 метров, он пролегает по сильно холмистой местности. А всего на трассе насчитывается 15 продолжительных спусков, 20 крутых подъемов, 42 сложных правых и левых поворота. Каждый гонщик, следовательно, за время прохождения всей дистанции преодолевал около 700 различных дорожных трудностей!

### ЧЕМПИОН ПОДТВЕРЖДАЕТ СВОЕ ЗВАНИЕ

С первого же круга основные претенденты на победу «заявляют» о своих серьезных намерениях. Метелев проходит стартовый круг за 19 минут и 24 секунды, армеец Щербаков (№ 33) — за 20.26, Мосолов (№ 30) — за 19.57. Отличную скорость показывает и представитель «Буревестника» перворазрядник Шатеркин (№ 26), прошедший второй круг за 19 минут 51 секунду. Начиная с третьего круга, в число лидеров выходит и мастер спорта Курбатов на автомобиле ЗИЛ-112, но для машин этого класса установлен гандикап: на каждый круг ему прибавляется одна минута зачетного времени, и для того чтобы выиграть гонку, он должен пройти дистанцию на 9 минут быстрее любой другой машины. Это весьма обостряет условия соревнования. Так, уже на 4-м круге Курбатов показывает наилучшее время (18 минут 20 секунд), однако все еще остается, с учетом гандикапа, на 5-м месте.

Гонку уверенно ведут торпедовцы — мастер спорта М. Метелев с механиком А. Зверевым и перворазрядник В. Мосолов с механиком А. Ефремычевым. С каждым кругом систематически улучшают свои результаты мастер спорта С. Тенишев с механиком В. Локтионовым (№ 23) и мастер спорта рекордсмен СССР А. Амбросенков с механиком Ю. Арефьевым (№ 29). Упорное сопротивление им оказывают армейцы — мастер спорта А. Щербаков с механиком А. Назаровым, в то время как представители «Буревестника» уже после третьего круга фактически прекратили борьбу за первые места.

Уверенно, поистине с «гроссмейстерской» методичностью, проводит соревнование прошлогодний чемпион СССР мастер спорта М. А. Метелев. Сразу же захватив лидерство, развивая удивительно постоянную на такой трудной трассе скорость (интересно проследить ее по кругам: 19.24, 18.34, 18.32, 18.29, 18.33, 18.31, 18.33, 18.31, 18.31), он проходит всю дистанцию с лучшим временем (2 часа 47 минут 30,4 секунды) и вновь подтверждает свое высокое звание. Около пяти минут ему проиграл одноклубник В. В. Мосолов (2:52.10,8), оставшийся на втором месте. Средняя скорость обоих победителей — соответственно 142,972 км/час и 139,083 км/час.

### ГАНДИКАП

Захватывающе интересно проходила борьба за третье призовое место. После шестого круга у трех машин было почти одинаковое время прохождения дистанции — № 23 (1:59.28), № 33 (1:59.13) и № 46 (1:59.46, с учетом гандикапа). Курбатов, шедший на ЗИЛ-112 (№ 46), развивал все более и более высокую скорость, но лишь при выходе на последний круг (предпоследний был пройден с рекордной скоростью — 146,067 км/час) он закрепился на третьем месте, выигрывая у ближайших конкурентов — торпедовца Тенишева и армейца Щербакова. В свою очередь С. Тенишев имел перед Щербаковым, при выходе на последний круг, минимальное преимущество — в 2 секунды! Вплотную за ними хорошо шел мастер спорта Я. Рябинин, проигрывавший Щербакову 20 секунд.

Поэтому можно себе представить волнение, охватившее зрителей, когда на последнем круге (более того — на последней прямой!) у одной из этих машин произошла описанная выше драматическая остановка. Неудача, постигшая армейцев Щербакова и Назарова, стоила им не только третьего призового места, на которое они претендовали, но также четвертого и пятого. Потеряв драгоценную минуту, этот экипаж на финише был шестым.

Мастер спорта торпедовец Б. Курбатов завоевал третье место со временем 2:48.43,2 (плюс 9 минут гандикапа). Четвертым в этой интересной гонке был торпедовец С. Тенишев.

Таким образом, гонки на спортивных автомобилях закончились полной победой торпедовцев; в командном зачете первое место заняла

команда Горьковского автозавода (М. Метелев, В. Мосолов и Я. Рябинин), второе — команда НАМИ (С. Тенишев, А. Амбросенков и П. Васюков). Неплохие результаты показали шедшие вне конкурса на спортивном автомобиле класса «Москвич» минские спортсмены А. Красовский и В. Майборода.

### ДЕСЯТЬ НОВЫХ МАСТЕРОВ СПОРТА

Интересно прошли также гонки на серийных автомобилях. Здесь победителями в классе автомобилей М-20 «Победа» оказались водитель мастер спорта С. Волхонский и механик О. Шишацкий (3:28.53,2), а в классе автомобилей «Москвич» водитель-перворазрядник Е. Веретов и механик А. Герасимов (3:39.54,0). При этом Волхонский показал и лучшую скорость одного круга — 118,364 км/час.

Наиболее важным итогом этих соревнований явилось, однако, успешное прохождение дистанции не только победителями, но и большим количеством участников. Согласно действующей Единой всесоюзной спортивной классификации в соревнованиях на первенство СССР по шоссейной кольцевой гонке, спортсменам-водителям, показавшим результаты, уступающие времени победителей не более чем на 3 проц., присваивается почетное звание мастера спорта СССР. Таких водителей на соревновании оказалось не менее десяти!

В командном зачете по классу серийных автомобилей М-20 «Победа» первые два места заняла вторая и первая команды Советской Армии; на третьем месте осталась одна из команд ДСО «Буревестник». По классу серийных автомобилей «Москвич» на первое место вышла вторая команда ДСО «Торпедо», оставшая позади себя сильную первую команду Советской Армии.

В смешанном общекомандном зачете по группе серийных автомобилей на первое место вышли армейцы, а на второе — торпедовцы.

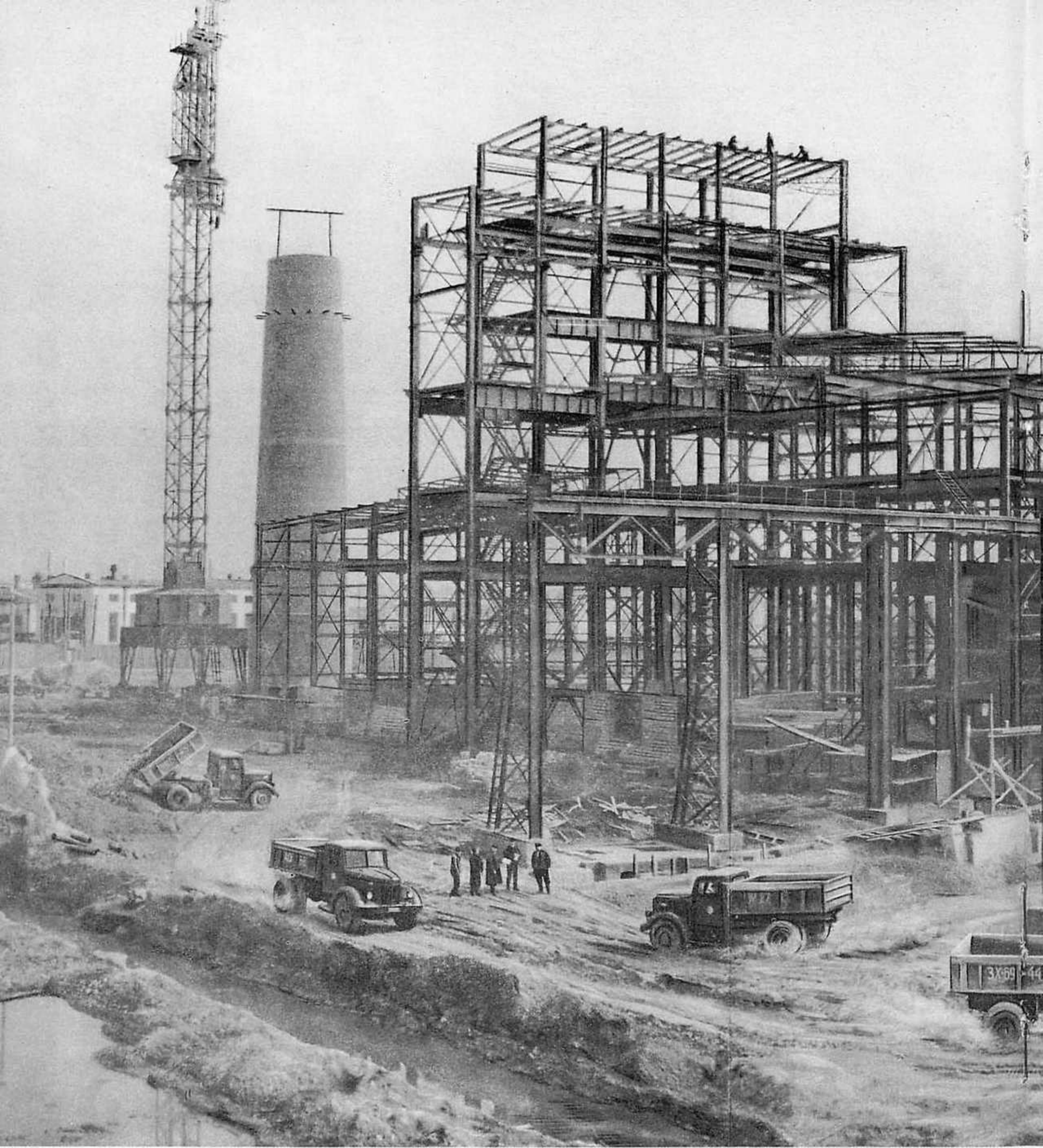
Победителям личного первенства — водителям М. Метелеву, С. Волхонскому, Е. Веретову и механикам А. Звереву, О. Шишацкому и А. Герасимову — присвоено звание чемпионов СССР по автомобильному спорту; они награждены золотыми медалями и алыми свитерами чемпионов.

### НА ВКЛАДКЕ СПРАВА:

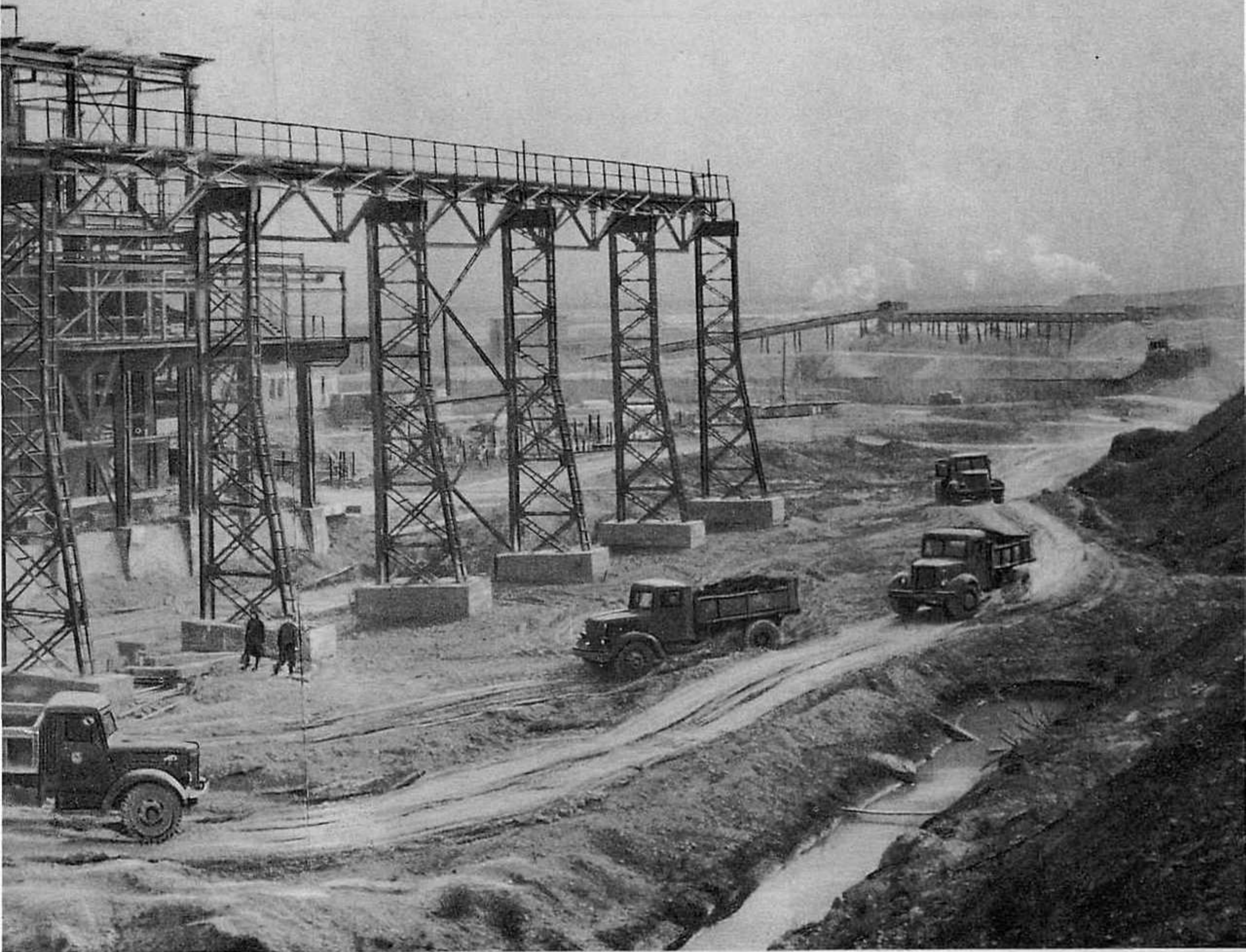
Старейший шофер, проработавший за рулем почти пятьдесят лет, Степан Казимирович Гиль. В 1917—1924 годах С. К. Гиль был шофером В. И. Ленина.

Фото Г. Макарова.









Урал. На строительстве Лебяжинского обогатительно-агломерационного комбината.

Фото Н. Боброва



# Восемь лет спустя

ЭТО БЫЛО в январе 1948 года во время традиционного мотокросса имени В. П. Чкалова. На старте выстроилась группа гонщиков. Сейчас судья взмахнет флажком, и мотоциклисты устремятся на трассу.

Один из спортсменов особенно привлек мое внимание. Одет он был, как и все мотоциклисты команды Московского военного округа, в стеганый ватник, перетянутый солдатским ремнем, и танкошлем. Во всей его крепкой фигуре, в том, с каким спокойствием он ожидал предстоящей схватки, угадывался смелый, решительный характер. Я невольно запомнил его лицо — волевое, с упрямой складкой между бровями.

Когда опустела стартовая площадка, я поинтересовался, кто же этот мотоциклист, выступавший под номером 91? Мне сказали: «Андрей Панкратов» — и добавили — «из начинающих».

Я пошел вдоль трассы. Мимо пронеслись мотоциклы, исчезая за поворотом. «Девяносто первого» я увидел у крутой горки. Мотоцикл буксовал, с трудом взбираясь на подъем.

Панкратов и его колясочник подталкивали оседавшую в снег машину; чувствовалось, что им стоило большого напряжения преодолеть препятствие. Их настигал кто-то из динамовцев.

— Нажми, нажми, — заторопил Панкратов своего товарища.

Последнее усилие, и на гребне холма осталось только облачко снега, — армейцы не дали динамовцам опередить себя.

Прошло около двух часов, и на финише уже ждали победителей. Мотоцикл № 91 вынырнул из белесой пелены снегопада внезапно и столь же стремительно пересек линию финиша.

— Он! — обрадовался я.

Когда кончились обычные в таких случаях поздравления, рукопожатия, расспросы, Панкратов устало опустился на седло и расстегнул ватник. От пояса до самых погон с нашивками сержанта его гимнастерка была мокрой от пота. Победа досталась нелегко.

Прошло восемь лет.

Недавно я побывал в Н-ской танковой части на тактических учениях. Глухо хлопали выстрелы, черный дым завесы, поставленной саперами, стлался по мокрой земле. Где-то там, впереди, штурмом были взяты высоты, занятые «противником», и в прорыв устремились пехота и танки.

На НП то и дело раздавались телефонные звонки.

Подполковник, начальник штаба, помечал что-то на карте. Телефонист передал ему трубку.

— Так. Так, — брови подполковника сдвинулись. — А в обход, слева? Слушаюсь, доложить в 17.00. Вызвать ко мне командира разведзвезда лейтенанта Панкратова, — обратился он к связному.

Распахнулась дверь, вошел офицер, и я сразу узнал победителя кросса.

Он возмужал, а в общем был таким же, только упрямая складка у переносицы стала как будто глубже.

— Вот здесь, — указал на карту подполковник, — залегла наша пехота. Продвижению вперед мешает упорное сопротивление «противника». Обстановка перед фронтом соседа слева не ясна, связи с ним нет. Приказываю...

Через полчаса в рации на НП послышался голос Панкратова, докладывавшего обстановку.

— Разведчики у нас — молодцы, — обернулся ко мне подполковник, приняв донесение. — Мастера двойные — разведки и спорта.

Только на другой день к вечеру, когда закончились учения, я разыскал Андрея Панкратова. По дороге шли бронированные в броню, облепленные грязью тяжелые машины. Люки были открыты — может быть, впервые за много дней.

Мы присели на обочине, и он коротко рассказал о себе.

Андрей горьковчанин. В сорок четвертом году его, восемнадцатилетнего паренька, призвали в армию. Здесь он познакомился с мотоциклом и увлекся спортом.

— Сколько раз я убеждался, — говорит Панкратов, — как важно в нашем деле, в разведке, уметь отлично водить мотоцикл. Есть у нас армейская поговорка: со спортом дружить — в бою не тужить. Спортивная закалка помогает нам выходить из, казалось бы, самых безвыходных положений.

Вчера, получив приказание начальника штаба, Панкратов вместе с рядовым Сергеем Варшавским, тоже мастером спорта, направился в разведку.

По скользкой лесной тропе, петляя между деревьями, они выехали к реке. Берег почти отвесно обрывался вниз. Если бы позволяло время, разведчики могли бы оставить мотоциклы и двигаться дальше пешком, но они дорожили каждой минутой.

Офицер и солдат поняли: нужно форсировать преграду. Машины стремительно спустились с обрыва и врезались в воду. До противоположного берега оставалось совсем немного, и Панкратов вырвался уже из воды, но Варшавский, оказавшись левее, ушел в воду по пояс. Мотоцикл заглох. Панкратов бросился на помощь солдату.

## На снимках:

Вверху: Лейтенант А. Панкратов ставит задачу разведчикам — рядовым С. Варшавскому и В. Катомину.

Внизу: После тренировки. Слева на вкладке: Задание выполнено.

Фото автора.



Дальнейший и обратный путь были еще трудней. Уже смеркалось. То и дело приходилось объезжать темные стволы деревьев, заросшие кустарником траншеи, но разведчики не сбавляли скорость. Задание было выполнено в срок.

...Мимо нас, лязгая гусеницами, прошли замыкающие колонну танки.

Извинившись, Панкратов поднялся, пожал мне руку и пошел к мотоциклу. Умело лавируя по скользкой взрыхленной дороге, он пристроился к колонне, на повороте обогнал впереди идущий танк и помчался вперед почти по самому краю дороги — разведчик, мотоциклист, мастер полюбившегося ему дела.

Ник. Николаев.



# ВЫСОКОЭКОНОМИЧНЫЙ БЕНЗИНОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ С ФАКЕЛЬНЫМ ЗАЖИГАНИЕМ

М. Компанеец и А. Озерский,  
научные сотрудники НАМИ

**А**ВТОМОБИЛЬНЫЙ транспорт потребляет ежегодно миллионы тонн горючего. Поэтому повышение экономичности автомобильных двигателей и, тем самым, уменьшение количества сжигаемого ими топлива имеет огромное народнохозяйственное значение.

На подавляющем большинстве современных автомобилей как в СССР, так и за рубежом установлены бензиновые двигатели, в цилиндрах которых воспламенение бензовоздушной смеси достигается электрической искрой. Непрерывное совершенствование двигателя этого типа, происходившее на протяжении более чем полувека, способствовало значительному повышению их надежности, долговечности, экономичности и других важнейших показателей. Так, за последние двадцать лет экономичность автомобилей улучшилась в среднем более чем на 40%. Это было достигнуто с помощью ряда мер, наиболее важной из которых являлось повышение степени сжатия.

Однако возможности увеличения степени сжатия резко ограничиваются качеством применяемого топлива и в первую очередь его октановым числом. В то же время получение высокооктановых топлив сопряжено с серьезным переоборудованием нефтеперерабатывающих заводов и представляет собой одну из труднейших проблем современной топливной промышленности.

В настоящее время в результате многолетней работы Института химической физики Академии наук СССР, Научно-исследовательского автомобильного института (НАМИ) и автозаводов найден новый, весьма эффективный способ улучшения экономичности бензиновых двигателей без повышения степени сжатия.

Для правильного понимания сущности этого нового способа следует уяснить себе некоторые особенности рабочего процесса современного бензинового двигателя и условия его работы на автомобиле.

Как известно, смесь бензина с воздухом в цилиндрах двигателя может воспламениться и быстро сгореть только при определенных составах этой смеси. При избытке воздуха более 10—15% горение смеси происходит недостаточно быстро, а при избытке 25—30% она перестает воспламеняться. Поэтому необходимое при работе на автомобиле изменение мощности, развиваемой двигателем, производится путем регулирования поступающего в него количества горючей смеси.

С уменьшением поступления свежей смеси, достигаемым дросселированием, неизбежно возрастает концентрация остаточных газов в общем составе смеси, заполняющей цилиндры двига-

теля (так как количество остаточных газов остается почти неизменным). В связи с этим для обеспечения надежного воспламенения и быстрого сгорания такой смеси становится необходимым значительно обогащать поступающую бензовоздушную смесь, т. е. готовить ее таким образом, чтобы количество воздуха было недостаточным для полного сгорания топлива.

Хорошо известно также, что при эксплуатации автомобиля его двигатель работает чаще всего с неполной нагрузкой. Например, нагрузка двигателя грузового автомобиля в среднем не превышает 60—70%, а легкового автомобиля — 30%. Естественно, что в этих условиях бензиновый двигатель работает в основном на обогащенных смесях, т. е. с неполным использованием тепла расходуемого топлива.

Таким образом, особенности, присущие рабочему процессу автомобильного бензинового двигателя с искровым зажиганием, обуславливают его пониженную топливную экономичность. Работа такого двигателя сопровождается, кроме того, повышенным нагарообразованием, а также загрязнением окружающего воздуха ядовитыми газами, образующимися в результате неполного сгорания топлива.

В основу нового способа улучшения экономических и других показателей бензинового двигателя положена идея резкого увеличения мощности источ-

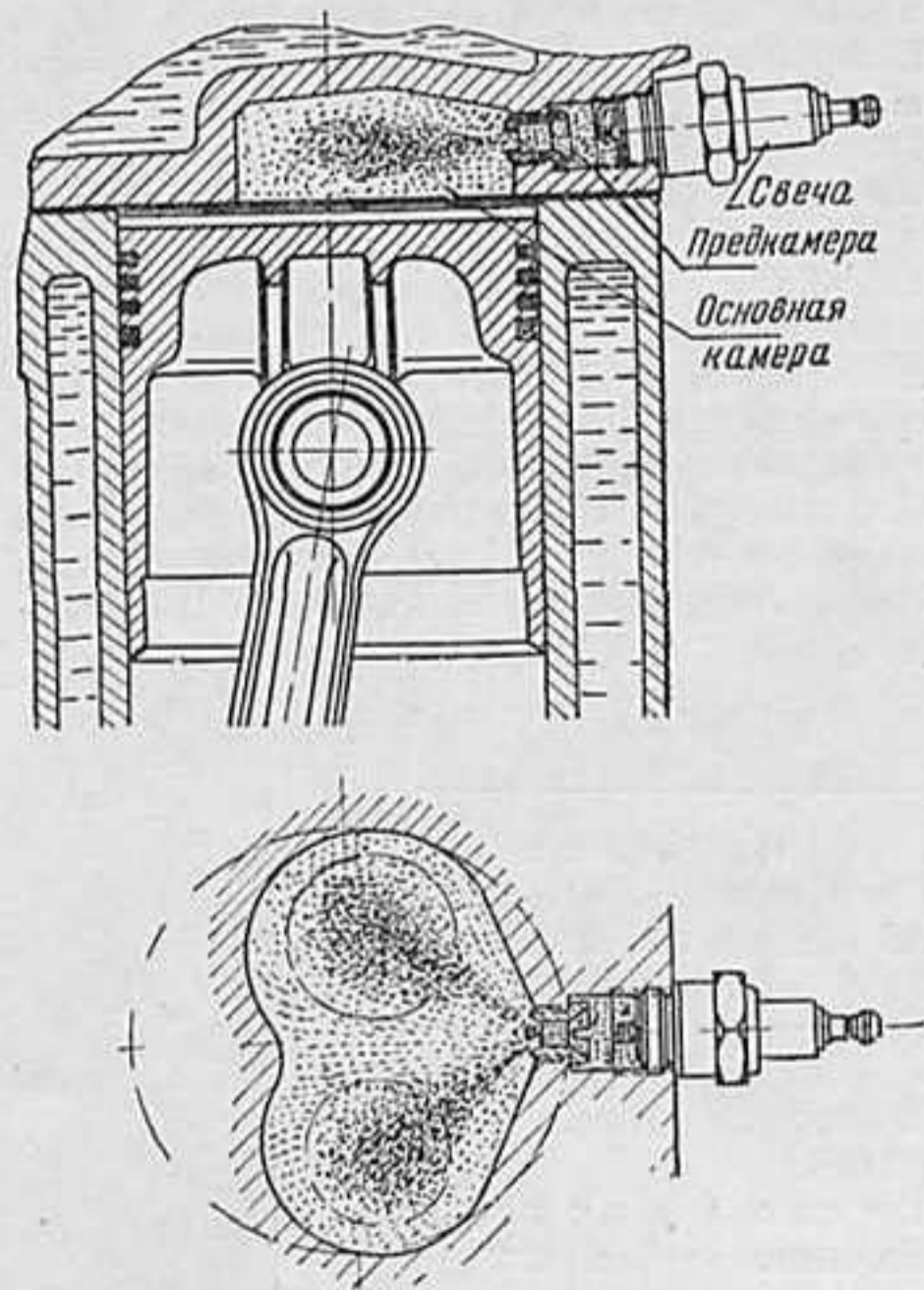


Рис. 1. Схема двигателя с факельным зажиганием.

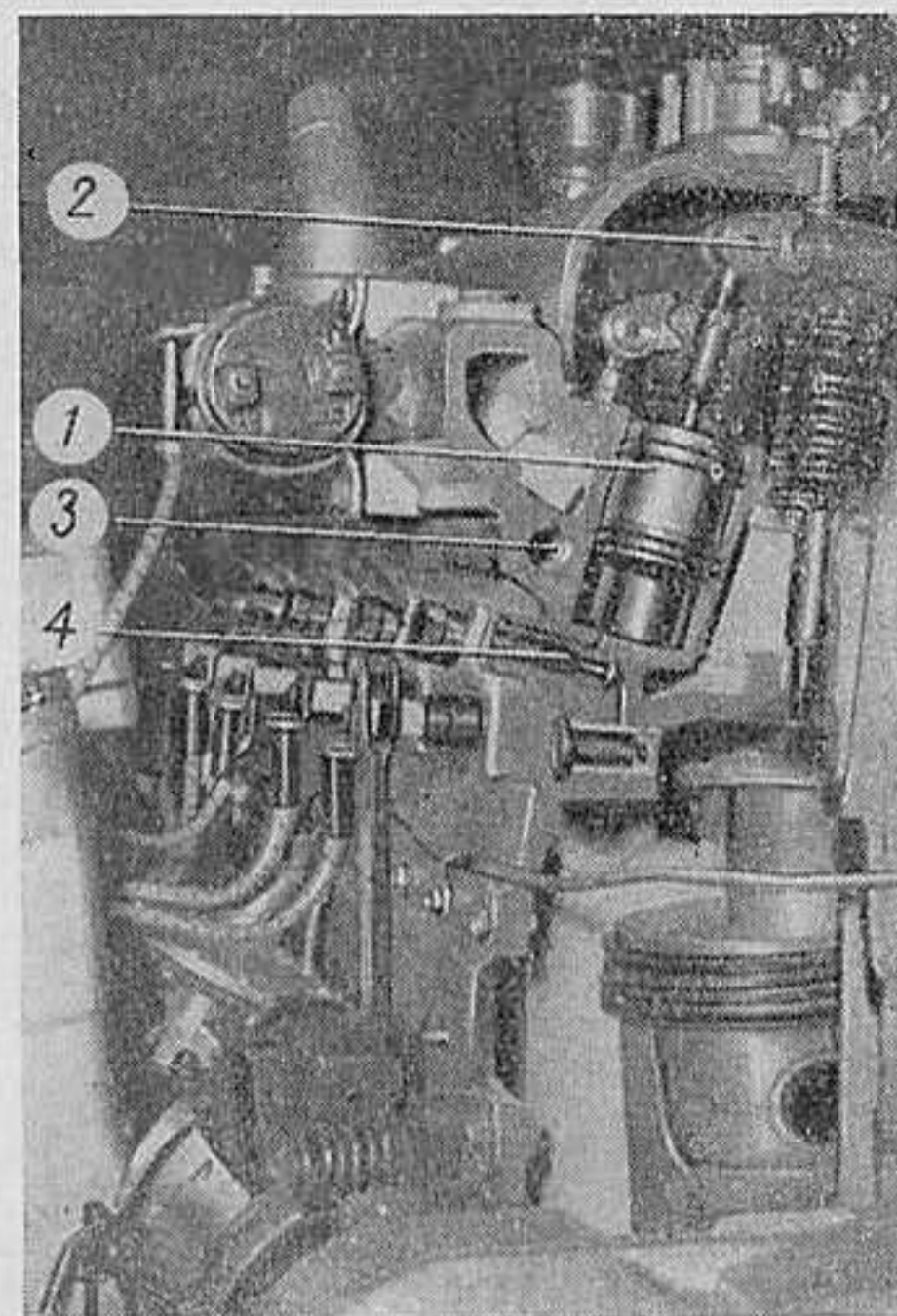


Рис. 2. Внешний вид двигателя ЗИЛ-120 с факельным зажиганием.

ника зажигания. Практически это нашло выражение в использовании факела пламени, направленного в камеру сгорания. Отсюда и сам способ получил название факельного зажигания.

Схема факельного зажигания показана на рис. 1. Основная камера сгорания при помощи сопловых отверстий сообщается с небольшой полостью (объемом в несколько куб. см), называемой предкамерой (или форкамерой). Последняя заполняется хорошо воспламеняющейся от искры и быстро сгорающей обогащенной смесью, а основная камера, в зависимости от нагрузки двигателя, — в большей или меньшей степени обедненной смесью. В результате воспламенения обогащенной смеси давление в предкамере повышается и в основную камеру через сопловые отверстия вылетают струи пламени, интенсивно поджигающие по большому фронту обедненную смесь.

Опытами установлено, что при зажигании факелом обеспечивается надежное воспламенение и быстрое сгорание смесей со значительным избытком воздуха; это дает существенное повышение экономичности работы двигателя благодаря сгоранию всего топлива и лучшему использованию выделяющегося тепла, которое возрастает по мере обеднения смеси. Создались одновременно и предпосылки для устранения других недостатков, присущих двигателю с искровым зажиганием.

Новые возможности ведения рабочего процесса позволяют регулировать мощность двигателя не только увеличением или уменьшением количества поступающей в цилиндры горючей смеси, но и изменением качества смеси, обедняя ее по мере уменьшения нагрузки двигателя.

Соответственно различным по составу смесям, поступающим в предкамеру и основную камеру, в карбюраторе, приготовляющем эти смеси, имеются две самостоятельные системы, в основу действия которых положены известные принципы карбюрации.

В описанной выше схеме для простоты изложения не затронут наиболее важный в проблеме факельного зажигания вопрос о способе заполнения предкамеры обогащенной смесью. От правильного решения этого вопроса зависит возможность наиболее полного использования преимуществ двигателя с факельным зажиганием.

В настоящее время разработаны два принципиально отличных способа заполнения предкамеры смесью.

Коллективом Горьковского автозавода создана конструкция двигателя с факельным зажиганием на базе двигателя ГАЗ-51. В этой конструкции заполнение предкамеры обогащенной смесью происходит при ходе впуска за счет разряжения, создающегося в цилиндре двигателя. Очевидно, что при последующем ходе сжатия неизбежно перетекание части обедненной смеси из цилиндра в предкамеру, при этом состав смеси в предкамере изменится в зависимости от состава смеси, поступившей в цилиндр двигателя. Поэтому для создания в предкамере смеси, хорошо воспламеняющейся и сгорающей независимо от нагрузки двигателя, необходимо строго определенная, автоматически обеспечиваемая взаимосвязь в работе основной и предкамерной части карбюратора. Решение этой задачи привело к существенному усложнению карбюратора и определенным трудностям в его регулировке.

Иная конструкция, практически устраняющая перетекание обедненной смеси в предкамеру, разработана в Научно-исследовательском автомобильном и автомоторном институте (НАМИ) на базе двигателя ЗИЛ-120. В этом случае подача смеси в предкамеру осуществляется принудительно при ходе сжатия, благодаря чему показатели двигателя находятся в меньшей зависимости от стабильности работы карбюратора и необходимости в его усложнении не возникает. Такое преимущество, естественно, достигается за счет известного усложнения конструкции двигателя.

Особенности двигателя ЗИЛ-120 с факельным зажиганием показаны на рис. 2. Обогащенная смесь нагнетается в предкамеры при помощи небольших поршеньков 1, перемещающихся в цилиндрических выемках головки цилиндров. Привод поршеньков осуществляется при помощи дополнительных коромысел 2, штанг и толкателей от распределительного вала.

При движении поршенька 1 вверх в подпоршневом пространстве создается разрежение. Благодаря этому в конце хода поршенька сюда засасывается из смесераспределительного канала 3 (который сообщается с предкамерной частью карбюратора и подпоршневым пространством) обогащенная смесь. При последующем ходе поршенька вниз перекрываются отверстия, соединяющие подпоршневое пространство с каналом 3, и поршеньек, сжимая смесь, нагнетает ее через автоматически открывающийся клапан 4 в предкамеру. Дальнейший процесс образования факелов пламени ясен из рис. 1.

На рис. 3 представлены основные показатели описанного двигателя — расход топлива на одну л. с., мощность

и крутящий момент при полной нагрузке и различных числах оборотов. Для сравнения здесь же приведены соответствующие показатели стандартного двигателя ЗИЛ-120. Сопоставляя эти данные, можно сделать вывод о превосходстве двигателя с факельным зажиганием не только по экономичности, но и по мощности и величине крутящего момента, хотя возрастание последних двух показателей должно быть отнесено, главным образом, за счет необходимого при факельном зажигании верхнего расположения клапанов.

Дорожно-экономические характеристики автомобилей ЗИЛ-150, оборудованных стандартным двигателем ЗИЛ-120 и двигателем ЗИЛ-120 с факельным зажиганием, приведены на рис. 4. Сравнение этих характеристик также показывает, что расход топлива автомобилем при установке на него двигателя с факельным зажиганием существенно снижается (до 20%).

Следует отметить, что некоторое усложнение конструкции, связанное с применением факельного зажигания, не лишает новый тип двигателя технических преимуществ конструктивного и эксплуатационного характера, которые до сих пор определяли широкое распространение бензиновых двигателей. Более того, оно сулит, кроме повышения экономичности, еще одно весьма существенное преимущество. Известно, что наличие значительного количества продуктов неполного сгорания топлива в отработанных газах бензиновых двигателей, являющееся неизбежной особенностью их рабочего процесса, ведет при существующей насыщенности больших городов автотранспортом к значительному загрязнению воздуха.

С применением факельного зажигания полностью решается и эта давно назревшая проблема. Как явствует из диаграммы (рис. 5), окись углерода в отработанных газах факельного двигателя практически отсутствует.

В настоящее время на Горьковском, Московском и Кутаисском автозаводах заканчивается изготовление опытных партий автомобилей, имеющих двигатели с факельным зажиганием; они предназначаются для широких эксплуатационных испытаний.

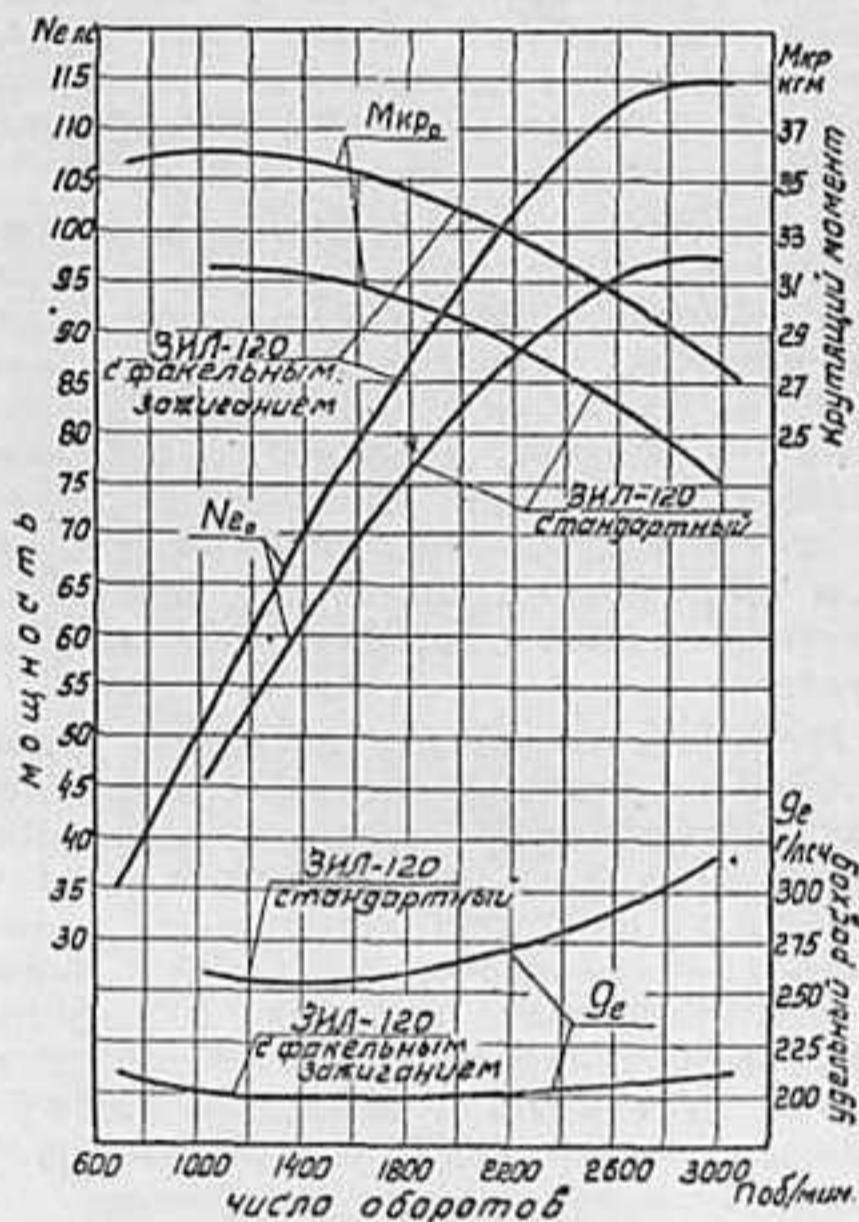
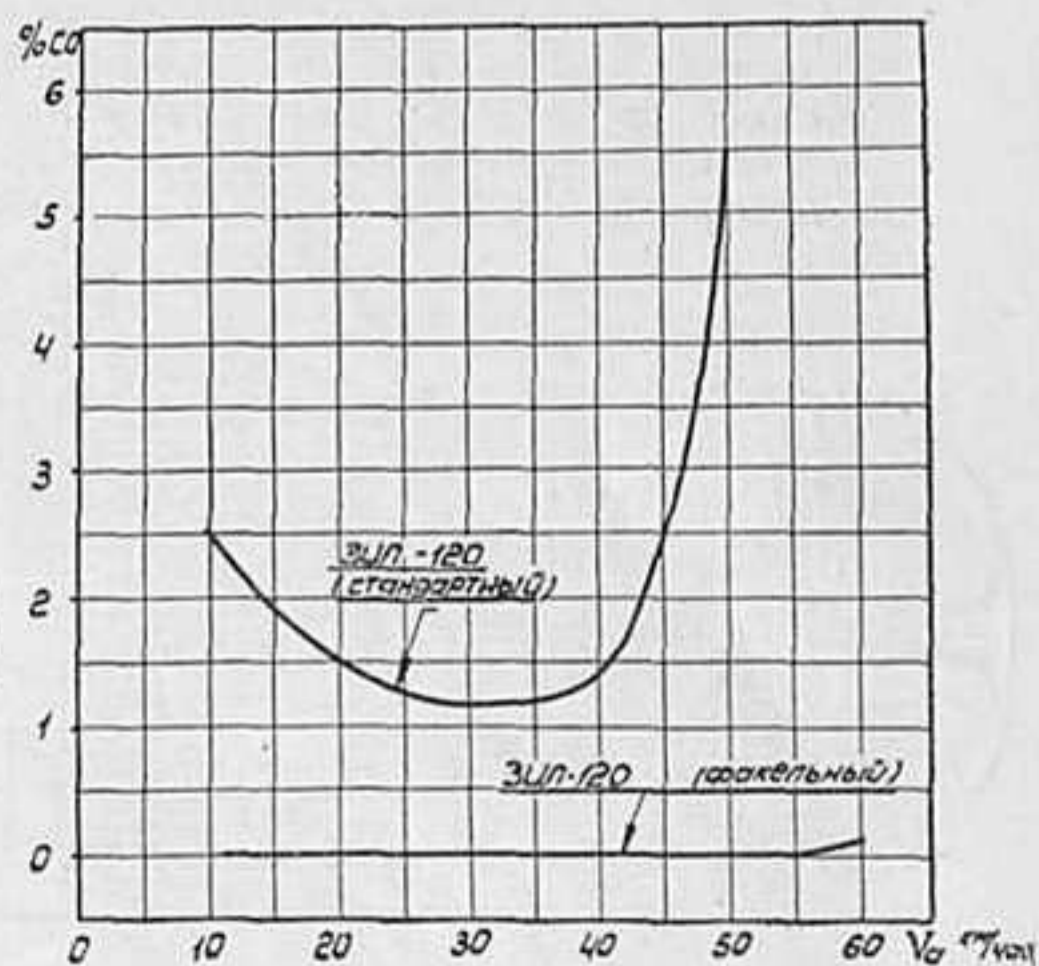
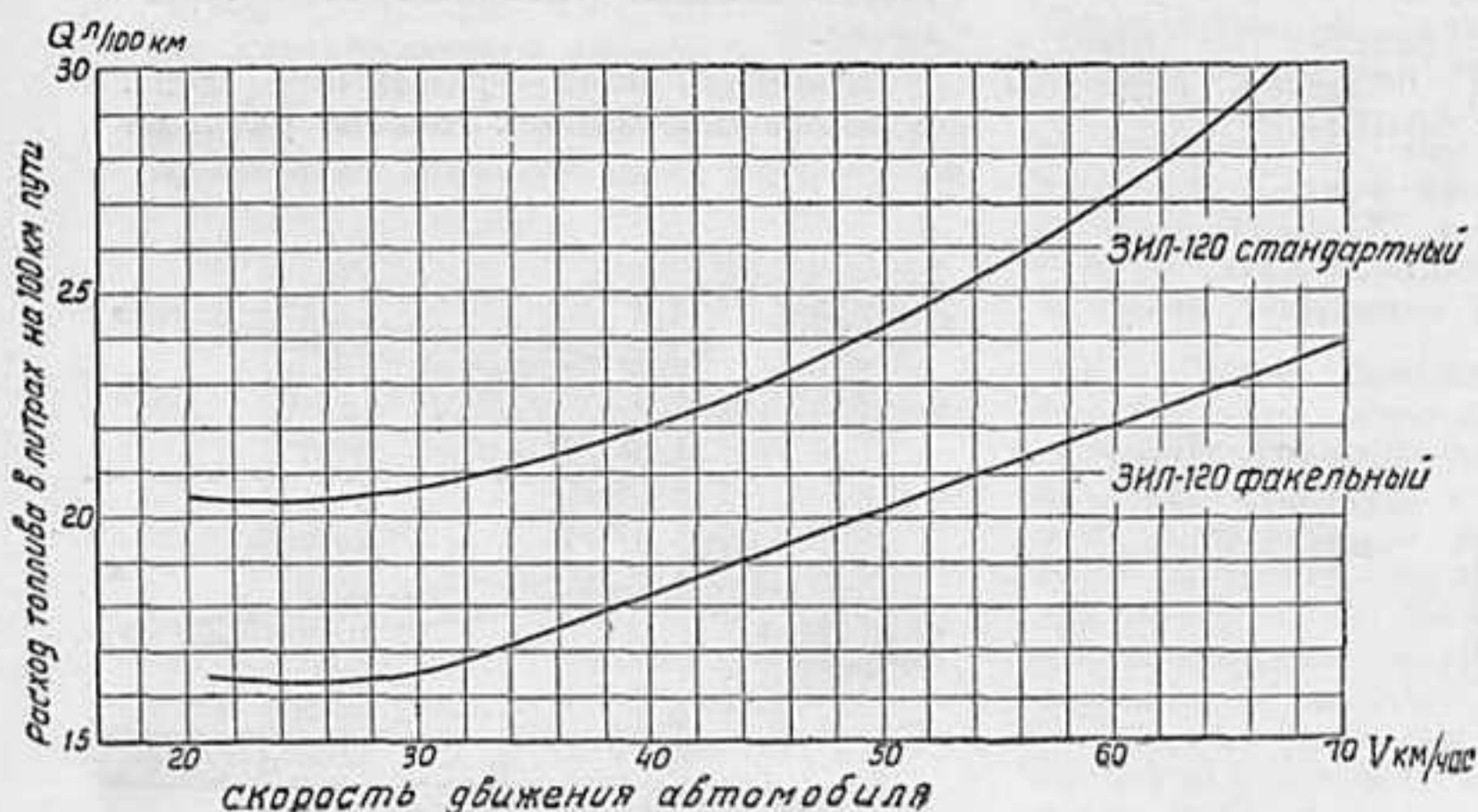


Рис. 3. Основные показатели двигателя ЗИЛ-120 с факельным зажиганием.

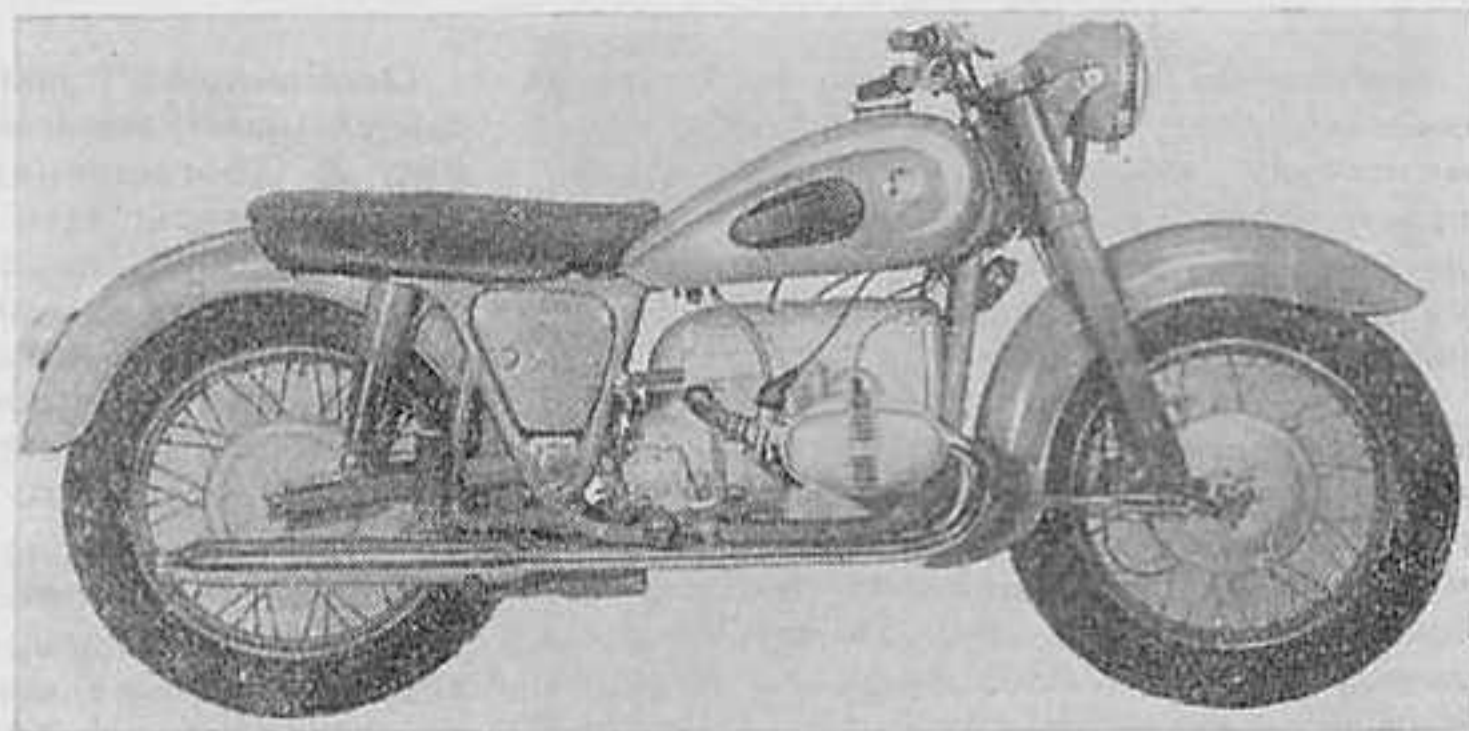
Рис. 4. (слева). Сравнительные дорожно-экономические характеристики автомобилей.

Рис. 5 (справа). Содержание окиси углерода в отработанных газах двигателей ЗИЛ-120 и ЗИЛ-120 с факельным зажиганием.



# ДОРОЖНЫЙ МОТОЦИКЛ М-53

М. А. Поздняков,  
главный конструктор Киевского мотоциклетного  
завода



**В** СКОРОМ времени на дорогах нашей Родины появится новый мотоцикл М-53, созданный коллективом конструкторов Киевского мотоциклетного завода. Этот мотоцикл рассчитан на массового потребителя.

Двухцилиндровый оппозитный двигатель мотоцикла (рис. 1) имеет рабочий объем 496 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра — 72 мм, ход поршня — 61 мм) и развивает мощность в 28 л. с. при 5600 об/мин. Охлаждение двигателя — воздушное. Степень сжатия — 6,4.

Двигатели первых выпусков будут иметь чугунные цилиндры, в дальнейшем их заменят алюминиевые, без гильз, с хромированными рабочими поверхностями (зеркалами), что обеспечит отличное охлаждение, большую износоустойчивость и возможность применения более высокой степени сжатия при том же октановом числе топлива.

Крышки головок цилиндров, сами головки, картер двигателя и поршни отливаются из алюминиевого сплава.

Оригинальными в двигателе являются шатуны. Они штампуются из дюралюминия и имеют разъемные нижние головки, в которые установлены подшипники скольжения.

Коленчатый вал — цельнокованный, неразъемный. Распределительный вал по конструкции такой же, как и на двигателе М-72.

В двигателе применена комбинированная система смазки с мокрым картером; очистка масла производится центрифугой.

Газораспределение в двигателе осуществляется верхнеклапанным механизмом. Усилие от распределительного вала передается на толкатель, от которого через штангу и коромысло — на клапан. Каждый клапан прижимается к седлу при помощи двух пружин.

Питание двигателя обеспечивается двумя карбюраторами К-52. Очистка

воздуха производится двухступенчатым воздухоочистителем с инерционно-масляной и контактно-масляной системой. Для лучшей фильтрации воздухоочиститель установлен в бензобаке мотоцикла, так как запыленность воздуха на уровне бензобака в два раза меньше, чем на уровне коробки передач и соединен с двигателем при помощи воздушных каналов, расположенных между верхними трубами рамы.

Электрооборудование предусматривается по двум схемам. Вначале мотоциклы будут выпускаться с генераторами постоянного тока типа Г-11А, двухискровой индукционной катушкой зажигания и прерывателем с автоматом опережения зажигания.

В дальнейшем предусматривается переход на иную схему, включающую два генератора переменного тока, один из которых предназначен специально для зажигания и имеет муфту опережения зажигания, а другой, предназначенный только для освещения, будет спарен с аккумуляторной батареей. Таким образом, в системе зажигания аккумуляторная батарея не используется.

Мотоцикл имеет двухдисковое, сухое сцепление. Коробка передач двухходовая, четырехступенчатая, ее шестерни первичного вала выполнены заодно с валом, а шестерни вторичного вала свободно вращаются на валу. В отличие от коробки передач мотоцикла М-72 включение шестерен производится не кулачками, а шлицами. Передаточные числа: I—3,8, II—2,4, III—1,5 и IV—1,1.

Главная передача мотоцикла однотипна с мотоциклом М-72. Ее передаточное число — 4,62.

Ходовая часть состоит из рамы с седлами, задней подвески, передней вилки и колес с шинами.

Рама мотоцикла изготавливается из труб; ее отдельные узлы свариваются и во время эксплуатации не разбираются. В отверстиях под моторных брусков рамы на специальных шпильках устанавливается двигатель с коробкой передач. Седло — двойное, подушечного типа.

Задняя подвеска (рис. 2) — состоит из вилки, двух упругих элементов и шарнирного крепления. Вилка представляет собой сварную конструкцию: к поперечной трубе (1) привариваются продольные трубы (2) с наконечниками (3), в которых устанавливается главная передача. Поперечная труба имеет выемку (4) для карданного вала.

Вся вилка при помощи цапф шарнирно укреплена в двух корпусах подшипников на сайлентблоках резиновых втулок (5), вставленных в обоймы (6). Конуса подшипников приварены к раме мотоцикла. Цапфы предохраняются от бокового смещения торцовыми болтами (7) и закрываются колпачками (8). Между опорами рамы вилки устанавливается упругий элемент телескопического типа. Он состоит из спиральных пружин и двухстороннего гидравлического амортизатора. Пружины имеют регулировку жесткости, осуществляемую вращением втулки, которая изменяет предварительное сжатие пружин. При полном сжатии пружин включаются в работу резиновые буфера.

При наезде на препятствие цилиндр амортизатора движется вверх, обратный клапан при этом закрывается и масло с трудом, через щели и перепускной клапан, проходит из полости под поршнем в полость над поршнем. За счет гидравлических амортизаторов достигается высокая плавность хода мотоцикла.

Передняя вилка — рычажного типа, крепится шарнирно к головке рамы на

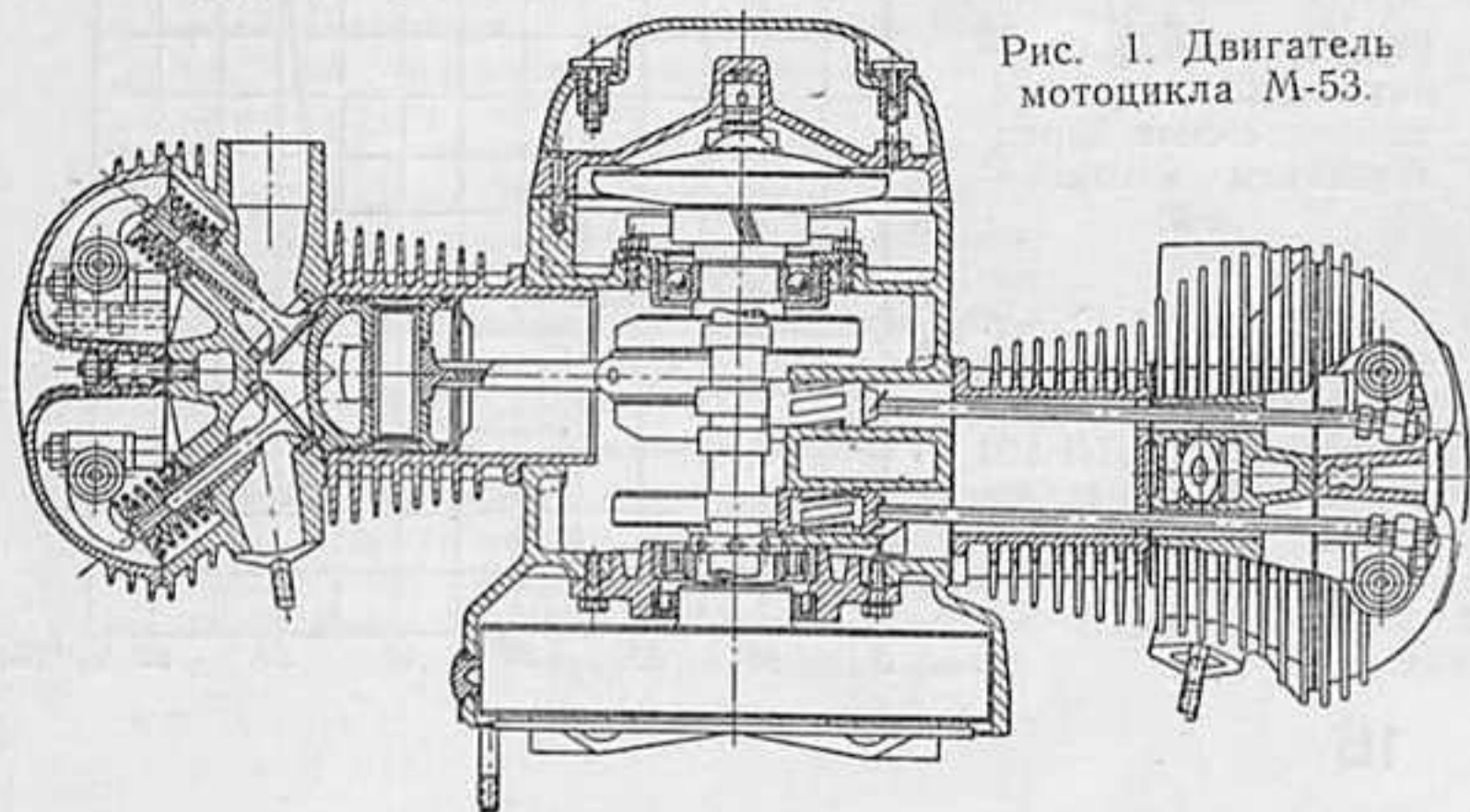


Рис. 1. Двигатель мотоцикла М-53.

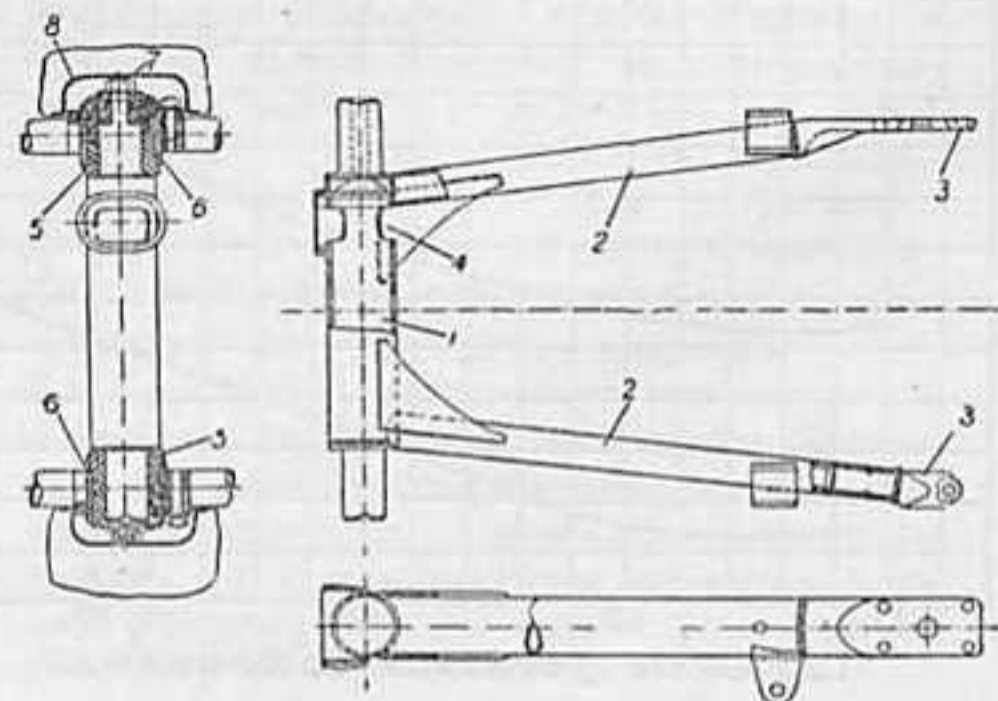


Рис. 2. Задняя подвеска мотоцикла М-53.

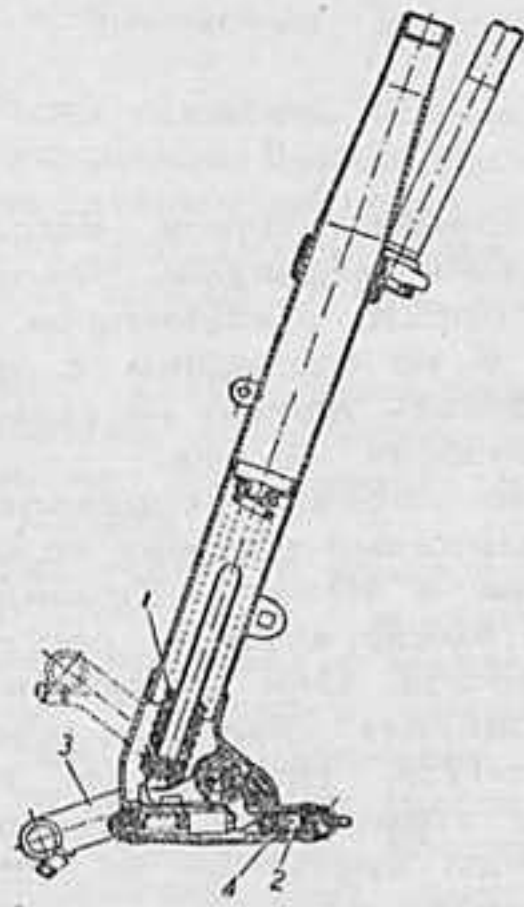


Рис. 3. Передняя вилка мотоцикла М-53.

двух упорных шарикоподшипниках. По сравнению с передней вилкой мотоцикла М-72 она мягче примерно в два раза. Надежность ее работы повышена за счет применения более совершенных двухступенчатых гидравлических амортизаторов. Одновременно устранена часто возникающая в мотоциклах неисправность — затирание кожухов телескопических вилок.

Передняя вилка мотоцикла М-53 (рис. 3) состоит из двух стальных труб овального сечения, соединенных стальным мостиком. На нижних концах труб укреплены стальные наконечники, а в верхней части — конические овалы с цилиндрическими шейками для соединения с алюминиевой траверсой обычного типа. Оси наружных рычагов устанавливаются в отверстиях нижних наконечников на игольчатых подшипниках.

На шлицевой части оси внутри наконечника ставятся двухплечные рычаги, а в торцах на оси — ограничительные шайбы.

Двухплечные рычаги одним шаровым концом упираются в сферическую поверхность подпятника несущей пружины (1), а другим связаны с поршнями гидравлических амортизаторов (2). Наружные рычаги (3) на концах имеют отверстия, в которые проходит ось колеса.

Гидравлические амортизаторы — также двухстороннего действия. Они служат для гашения резких колебаний передней вилки и состоят из двух пар одинаковых поршней, двух ступенчатых

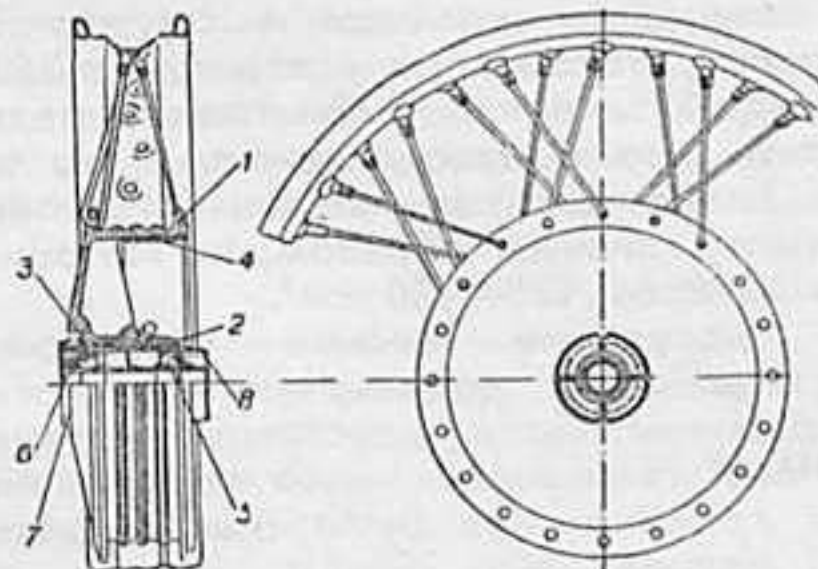


Рис. 4. Колесо мотоцикла М-53.

клапанов (4), установленных в поршнях, и двух возвратных пружин.

При сильных и быстрых толчках поршневые клапаны автоматически открываются, преодолевая сопротивление тарированных пружин, что приводит к падению давления масла в амортизаторах, смягчает их работу и устраняет перегрузку деталей. В это время задние поршни следуют за поводками под действием поршневых пружин (5), совершая холостой ход всасывания. При прямом ходе (подъеме рычагов) вначале вступают в работу несущие пружины амортизатора, затем резиновые буферы.

Герметичность вилки обеспечивается тщательным уплотнением всех разъемов бакелитовым лаком, фибровыми шайбами у заглушек рабочих цилиндров амортизаторов и маслостойкими резиновыми сальниками, установленными на осях рычагов.

Колеса мотоцикла М-72 имели ряд конструктивных недостатков (частый обрыв спиц, быстрый износ шарикоподшипников, тормозов и шлицевого соединения, неравномерная жесткость обода, значительный вес). В новом мотоцикле М-53 эти недостатки устранены.

Конструкция колеса проста (рис. 4). Корпус его (1) отливается под давлением из алюминиевого сплава вместе со ступицей (2) и тормозным барабаном (4). В ободе делаются отверстия под ниппели спиц. Надежная фиксация ступицы в литом корпусе обеспечивается штампованным зубчатым манжетом (3), приваренным к ступице точечной сваркой. Спицы выполнены более короткими, что устранило частые их обрывы в местах соединения с алюминиевыми фланцами колеса.

Люфт колес, появляющийся при износе шарикоподшипников, устранен введением конических регулируемых роликоподшипников (5).

Кроме того, применены двухступенчатые резиновые сальники (6) и защитные колпачки (7), предохраняющие от попадания грязи. Это значительно повысило долговечность шлицевого соединения (8).

Тормоза в новом колесе значительно усилены по эффективности действия и износостойкости. Ширина тормозных накладок увеличена на 8 мм, причем специальное устройство обеспечивает одновременно прилегание их к рабочей поверхности тормозного барабана и компенсирует неравномерный износ накладок. Радиус качения колеса М-53 меньше (4,00—17" вместо 3,75—19"), а передаточное отношение в системе рычажного управления больше.

Для более быстрого внедрения в производство нового мотоцикла без остановки производства проектирование его производилось с таким расчетом, чтобы новые узлы и агрегаты можно было установить не только на мотоциклах М-53, но и на серийный — М-72. Таким образом, предполагается вначале постепенно заменять отдельные узлы и агрегаты мотоцикла М-72, а затем полностью перейти к выпуску мотоцикла М-53.

## У РИЖСКИХ МОДЕЛИСТОВ

СЕКЦИЯ автомоделлизма Латвийского республиканского комитета ДОСААФ регулярно проводит соревнования моделистов. На опубликованных здесь фотографиях запечатлено несколько эпизодов из состоявшихся летом этого года вторых Рижских городских соревнований автомобильных и тракторных моделей.

На фото 1 мы видим ученика средней школы № 49 Дзелме Улдиса, проверяющего перед запуском свою модель колесного трактора с приводом от миниатюрного электромотора. А на другом снимке (фото 2) одна из подобных моделей показана в условиях «эксплуатации»: гусеничный трактор С-80, построенный коллективом кружковцев рижского Дворца пионеров, тянет на буксире — но всеобщему удовольствию зрителей — настоящий (в натуральную величину!) детский трехколесный велосипед с пассажиром. Эта же модель трактора легко преодолевает крутые подъемы (фото 3).

А вот стартует модель автомобиля, сделанная учеником 5-го класса средней школы № 24 Юрисом Цуцурсом (фото 4). На снимке можно различить отметки служащие для определения расстояния, пройденного моделями. Простейшая модель Юриса Цуцурса прошла 23 метра и заняла в своем классе первое место.

Фото Л. Либермана.



# НА ГОРНЫХ трассах

Во второй половине сентября в Западной Германии, в курортном районе Гармиш-Партенкирхен, состоялись XXXI международные шестидневные соревнования по мотоциклетному спорту. В них приняли участие 313 мотоциклистов 18 стран.

Впервые в истории международного мотоспорта в шестидневных соревнованиях участвовали спортсмены Советского Союза.

Участники соревнований выступали на самых разнообразных мотоциклах, причем преобладали мотоциклы малых кубатур (72<sup>0</sup>/<sub>10</sub>).

Наибольшее число участников имело чехословацкие мотоциклы «Ява» и «Чезет» (69) и немецкие «Цюндапп» (24).

Старт и финиш каждого дня соревнований был организован в Гармиш-Партенкирхене на олимпийском лыжном стадионе, где находился и парк.

Состязания проходили в живописной местности Баварских Альп. Трасса соревнований, общая протяженность которой составляла 2059 км, имела многочисленные подъемы и спуски, закрытые повороты, броды; участки хорошего шоссе сменялись узкими горными дорогами и т. д.

Прошедшие накануне соревнований дожди значительно усложнили трассу: броды и болота стали труднопроходимыми, особенно в первые два дня. Мешали мотоциклистам и туманы.

Во время прохождения дистанции движение местного автотранспорта по дорогам трассы не приостанавливалось. Мотоциклистам приходилось лавировать среди легковых и грузовых автомобилей, что не могло не угрожать опасностью. Однажды автомобиль сбил болгарского гонщика.

Ежедневно каждый участник проходил примерно по 350—390 км. В шестой день соревнований дистанция на регулярность движения была всего 130 км, но, кроме этого, спортсменам предстояло провести часовую скоростную гонку по шоссейному кольцу длиной в 7 км.

Здесь для каждого класса мотоциклов устанавливались свои определенные нормативы скорости. Так, для класса 250 см<sup>3</sup> скорость была установлена 82 км/час, для класса 350 см<sup>3</sup> — 89 км/час, а для 750 см<sup>3</sup> — 95 км/час и т. д. После двухтысячекилометрового пробега эти скорости для многих тяжелых мотоциклов, и в частности для наших ИЖ-50 и М-72, оказались труднодостижимыми, в то время как спортсмены, выступавшие на легких мотоциклах, в скоростной гонке не получали штрафных очков.

Во время дорожных соревнований также были установлены заданные скорости. Например, для мотоциклов класса до 250 см<sup>3</sup> — 46 км/час, а класса до 750 см<sup>3</sup> — 48 км/час и т. д. Скорости как будто не велики, но обилие подъемов, поворотов и кроссовых участков приводило к тому, что многие гонщики с трудом укладывались в эти нормы. Вынужденные остановки, даже из-за мелких поломок, обычно влекли за собой опоздание мотоциклиста на очередной пункт контроля времени и, следовательно, получение штрафных очков.

Национальные команды разыгрывали два основных приза — «Международный трофей» и «Серебряную вазу».

За «Международный трофей» боролись команды 7 стран (по 6 гонщиков в каждой), выступавшие на трех типах мотоциклов отечественного производства.

На «Серебряную вазу» претендовало 29 команд 16 стран. Каждая страна могла выставить не более двух команд в составе четырех гонщиков на мотоциклах двух классов любого производства.

В личном зачете все участники соревнований одновременно боролись за получение золотых, серебряных или бронзовых медалей. Золотой медали удостоивался тот, кто не имел ни одного штрафного очка. Гонщики, набравшие

до 25 штрафных очков, награждались серебряными медалями. Наконец участникам, просто закончившим соревнования, т. е. не сошедшим с дистанции (а это удалось далеко не всем), вручалась бронзовая медаль.

Успешно провели соревнования за «Международный трофей» команды Чехословакии и Италии. Команда Чехословакии имела в своем составе опытных гонщиков. Они выступали на легких мотоциклах «Ява-250», «Чезет-150» и «Чезет-125», специально подготовленных к этому виду соревнований.

Итальянцы выступали на еще более легких мотоциклах — «Лаверда-98», «Мивал-125» и «Жилера-175».

Чехословацкая команда, не получив за все время соревнований ни одного штрафного очка, завоевала приз «Международный трофей» и вместе с тем право на проведение в будущем году международных шестидневных соревнований на территории Чехословакии.

Итальянская команда, получившая всего лишь одно штрафное очко, до последней минуты соревнований оставалась опасным конкурентом чехословацкой команды.

Большой неожиданностью для всех был выход из строя мотоциклов в национальных командах ФРГ и Англии.

Не повезло и советским спортсменам. В первый день соревнований В. Кулаков, войдя на закрытый поворот, неожиданно увидел двух упавших иностранных гонщиков. Ему пришлось резко затормозить и выскочить на обочину. Хотя после этого Кулаков проехал еще 300 км трудной трассы, на другой день он уже не смог участвовать в соревнованиях. Это принесло нашей команде 500 штрафных очков, что также вывело ее из числа претендентов на «Международный трофей».

Еще более упорная борьба развернулась за приз «Серебряная ваза». Здесь до последних дней шли без штрафных очков команды Великобритании, Голландии, Польши, СССР и ФРГ.

Затем в команде СССР, из-за поломки на мотоцикле коробки передач, выходит из соревнований А. Егоров. То же произошло и в команде Великобритании, в которой гонщика Тие подвел мотоцикл «Ариел-500».

Победитель определился только после скоростной гонки, где наилучших успехов добилась команда Голландии, набравшая 2073,8 очка.

Голландская команда выступила на легких мотоциклах «Цюндапп-250», «Майко-175» и «Ява-125». Нельзя не отметить, что и заводские команды, завоевавшие золотые медали ФИМ, выступали, главным образом, на мотоциклах классов 125—250 см<sup>3</sup>.

В результате весьма интересных шестидневных соревнований многие спортсмены были удостоены медалей ФИМ. К сожалению, число не закончивших соревнования было очень велико (111 человек, или 35<sup>0</sup>/<sub>10</sub>).

В личном зачете наилучших результатов добились чехословацкие гонщики. Все они, в количестве 23 человек, награждены медалями.

Хорошо зарекомендовали себя и чехословацкие мотоциклы. Из 69 спортсменов, имевших мотоциклы «Ява» и



Заслуженный мастер спорта И. Озолина на горной дороге.



«Чезет», 53 удостоены золотых, серебряных и бронзовых медалей, т. е. 77<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Интересно отметить, что из 46 сильнейших гонщиков Великобритании, выступавших главным образом на средних и тяжелых мотоциклах, закончили соревнования только 22, т. е. меньше половины.

Наиболее слабо выступали спортсмены Бельгии, Швейцарии, Испании и Норвегии, не добившиеся ни одной золотой медали.

Неплохие успехи у команд Польши и Румынии. Последняя, выставив всего 4 человека, получила 4 медали.

Гонщики Советского Союза выступали на тяжелых мотоциклах, движение которых по альпийской трассе нередко было затруднительным. Впервые участвуя в международных шестидневных соревнованиях, они сумели завоевать 10 медалей ФИМ, показав отличное мастерство вождения мотоциклов.

Мастер спорта Виктор Адаян (Рязань, ДОСААФ), перворазрядник Эдвин Кирсис (Рига, ДОСААФ) и Валентин Хрипов (Подольск, ДОСААФ) удостоены золотых медалей. Заслуженному мастеру спорта Виктору Пылаеву («Динамо») и мастеру спорта Рейнису Решетнику (Рига, ДОСААФ) вручены серебряные медали.

Заслуженный мастер спорта Ирина Озолина (ЦСК МО), мастера спорта Георгий Плешаков (Москва, ДОСААФ), Дмитрий Косиков («Динамо»), Георгий Христофоров (Красногорск, ДОСААФ) и перворазрядник Аркадий Дайненко (Фрунзе, ДОСААФ) получили бронзовые медали.

Успешно выступала Ирина Озолина. Из пяти женщин, участвовавших в соревнованиях на равных условиях с мужчинами, закончили всю дистанцию только две: она и Эмма Бест (ФРГ). Ирине Озолиной было особенно тяжело. Ей дважды пришлось в пути ремонтировать свою машину; с этой задачей Озолина справилась блестяще.

\* \* \*

Международные шестидневные соревнования протекали в дружественной обстановке и способствовали широкому обмену техническим и спортивным опытом.

Советские гонщики встретили радушный прием как со стороны организаторов соревнований — Немецкой мотоциклетной федерации, — так и со стороны населения.

Жители тепло приветствовали наших спортсменов, преподносили им на кратких остановках цветы, подавали воду, награждали аплодисментами при удачном прохождении трудных участков.

Советские спортсмены, участвуя в XXXI международных мотосоревнованиях, значительно расширили и укрепили свои дружеские спортивные связи с иностранными спортсменами.

*Б. Грамм.*

На снимках:  
Мастер спорта Р. Решетник на кроссовом участке пути.

Мастер спорта Г. Христофоров с колясочником А. Дайненко преодолевает горную речку.



## 40-ТОННЫЙ ПРИЦЕП

НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ Куйбышевской ГЭС можно увидеть огромный прицеп, используемый для перевозки тяжелых неделимых грузов. Этот прицеп — один из новых образцов 40-тонных прицепов (модель 5208), освоенных в производстве на Минском автомобильном заводе. Его основные габариты: длина 9330 мм (с дышлом), ширина 3200 мм, высота 1570 мм. Размеры погрузочной площадки 4880 × 3200 мм. Вес прицепа — 13 500 кг. Наибольшая скорость, с которой может буксироваться прицеп с полной нагрузкой, — 40 км/час.

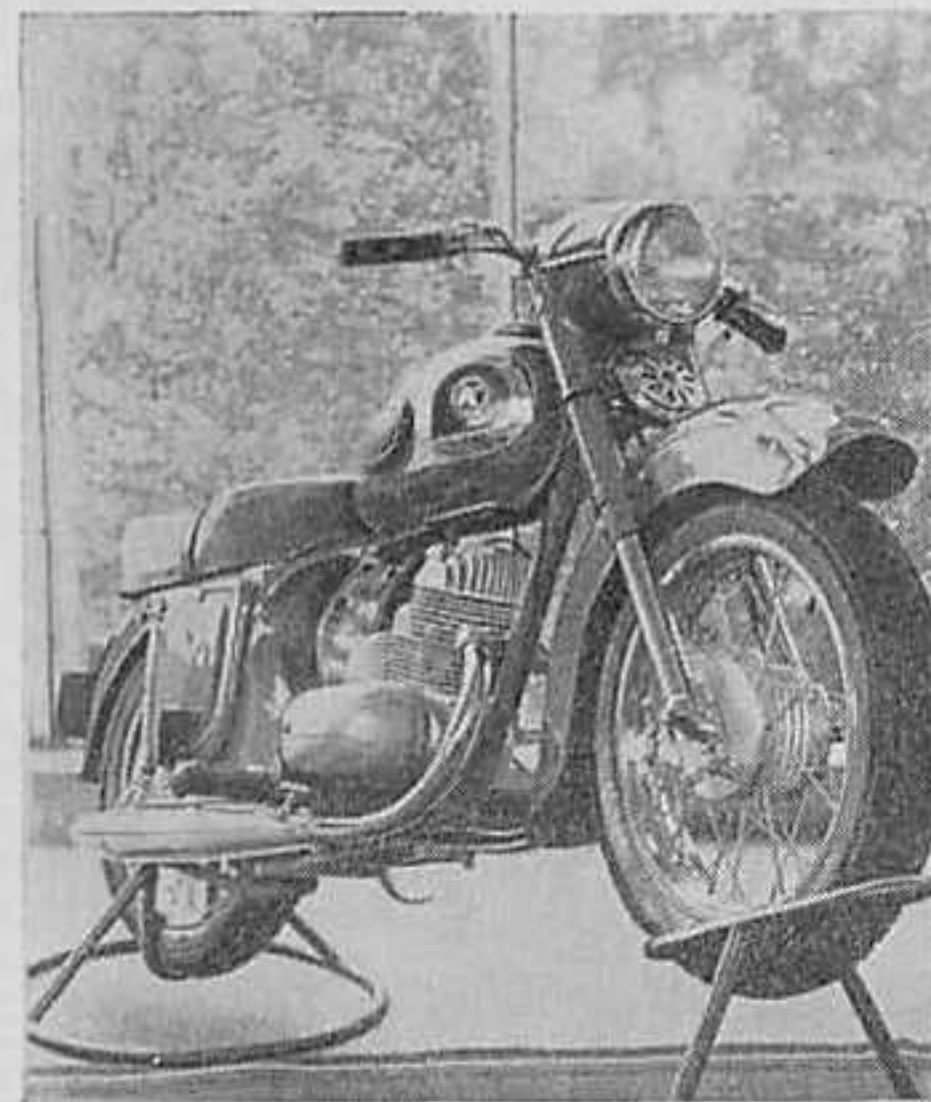


## ДОРОЖНЫЙ МОТОЦИКЛ

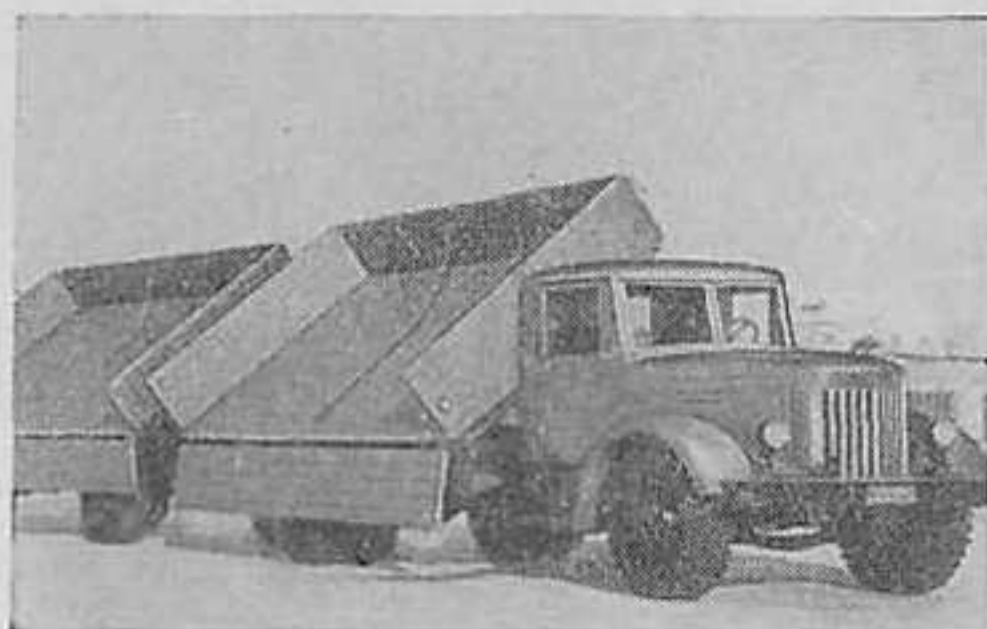
НА БАЗЕ мотоцикла К-55 конструкторы Ковровского завода создали новый дорожный мотоцикл К-175.

Мотоцикл имеет одноцилиндровый двухтактный двигатель с рабочим объемом цилиндра 175 см<sup>3</sup>, мощностью 7 л. с. при 4800 об/мин.

Оригинально решена защита от грязи задней цепи, которая находится в кожухах, изготовленных из маслостойкой резины. Задняя подвеска мотоцикла — маятниковая, седло мотоцикла — подушечного типа, сдвоенное. Вес мотоцикла — 100 кг. Он развивает максимальную скорость 85 км/час.



## АВТОПОЕЗД С ТРЕХСТОРОННЕЙ РАЗГРУЗКОЙ ПЛАТФОРМЫ



НА МИНСКОМ автомобильном заводе создан опытный образец прицепа-самосвала (модель 5237), платформа которого по желанию водителя, может быть разгружена на три стороны.

Самосвальный прицеп МАЗ-5237 имеет невысокие борта (высотой 0,5 метра) и достаточный дорожный просвет (390 мм под рамкой запасного колеса). Его габаритные размеры — 6980 (длина) × 2600 (ширина) × 2000 (высота без нагрузки). Собственный вес прицепа — 4000 кг.

Прицеп предназначен для эксплуатации с грузовым автомобилем МАЗ-200 Б, также имеющим трехстороннюю разгрузку платформы. Автомобильный поезд МАЗ-200 Б-5237, общей грузоподъемностью 12 тонн, отличается значительными удобствами в эксплуатации. Управление механизмами опрокидывания автомобиля и прицепа осуществляется из кабины водителя.

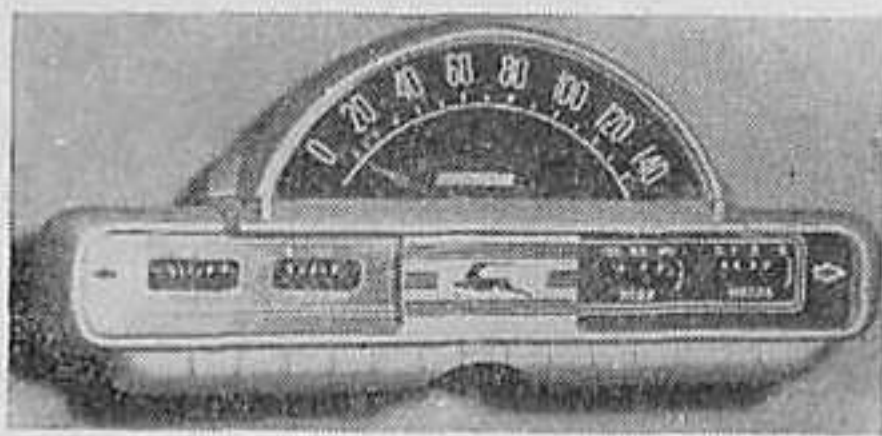
## АВТОЦИСТЕРНА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОЙ РЫБЫ

ВЫПУЩЕННЫЕ Минским автомобильным заводом автоцистерны МАЗ-200Д для перевозки живой рыбы снабжены специальной установкой для регулярного обогащения воды кислородом и ее принудительной циркуляции. На дне цистерны расположены трубки, в которые компрессором подается воздух; проходя через эти трубки, вода насыщается кислородом воздуха; циркуляция воды обеспечивается с помощью центробежно-лопастного самовсасывающего насоса. Кроме того, для охлаждения воды предусмотрена принудительная ее циркуляция через лед, находящийся в отдельном бункере; это достигается при помощи специальных вентилях. Цистерна, состоящая из трех отсеков, вмещает 5000 литров воды с рыбой (габаритные размеры 4309 × 1900 × 1200 мм). В верхней части цистерны расположены загрузочные люки, а в задней части снизу — люк для выпуска воды и рыбы. Снаружи цистерна снабжена теплоизоляцией. Вес автомобиля в снаряженном состоянии 13 500 кг.



## ЩИТОК ПРИБОРОВ ДЛЯ „ВОЛГИ“

ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ «Волга» на Владимирском заводе «Автоприбор» разработана и внедрена новая двенадцативольтовая схема импульсных приборов с датчиками давления масла ММ-9 и температуры воды ТМЗ без дополнительных сопротивлений. В амперметрах и указателях уровня топлива в баке для устойчивости показаний применена демпфирующая смазка. Спидометр имеет счетные узлы новой конструкции.



## ДВУХСТУПЕНЧАТЫЙ ВОЗДУХООЧИСТИТЕЛЬ

ДЛЯ ДВИГАТЕЛЕЙ автомобилей, работающих в условиях повышенной загрязненности воздуха (на стройках, проселочных дорогах, в среднеазиатских пустынях и т. д.) Научным автомобильным институтом (НАМИ) создана конструкция нового двухступенчатого воздухоочистителя с автоматическим удалением пыли.



Первую ступень фильтра представляет собой инерционный пылеуловитель, обеспечивающий очистку засасываемого воздуха до 85 проц. Задержанная в инерционном уловителе пыль автоматически удаляется с помощью эжектора. Во второй ступени фильтра, имеющей гидравлическое сопротивление до 270 мм водяного столба, обеспечивается окончательная очистка воздуха (до 99,8 проц.).

Применение нового воздухоочистителя уменьшает износ цилиндров автомобильных двигателей на 25 проц.

## „МОСКВИЧ“, МОДЕЛЬ 410



ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ в сельской местности стандартный автомобиль «Москвич», модель 402 оборудуется передним ведущим мостом, что значительно повышает проходимость автомобиля в трудных дорожных условиях и его способность преодолевать тяжелые подъемы. Новый четырехместный легковой автомобиль повышенной проходимости — «Москвич-410» выпускается Московским заводом малолитражных автомобилей с ноября 1956 года. На нем устанавливается стандартный форсированный двигатель, мощностью 35 л. с. Максимальная скорость автомобиля — 85 км/час.

## ГРУЗОВОЙ АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-62

ГОРЬКОВСКИМ автомобильным заводом имени В. М. Молотова ведется подготовка производства грузового автомобиля повышенной проходимости ГАЗ-62 грузоподъемностью 1 т. На автомобиле установлен четырехтактный карбюраторный шестицилиндровый двигатель с рабочим объемом 3,48 л, мощностью 76 л. с. при 3400 об/мин.



Автомобиль имеет привод на переднюю и заднюю ось. Кузов у него металлический, с матерчатым тентом. Вес снаряженного автомобиля 2300 кг.

## СПОРТИВНЫЙ МОТОЦИКЛ М-201

КОНСТРУКТОРЫ Минского моторного завода разработали конструкцию и испытали опытный образец нового спортивного мотоцикла модели 1956 года для кроссовых соревнований. Мотоцикл, получивший индекс 201, создан на базе выпускавшегося ранее спортивного мото-

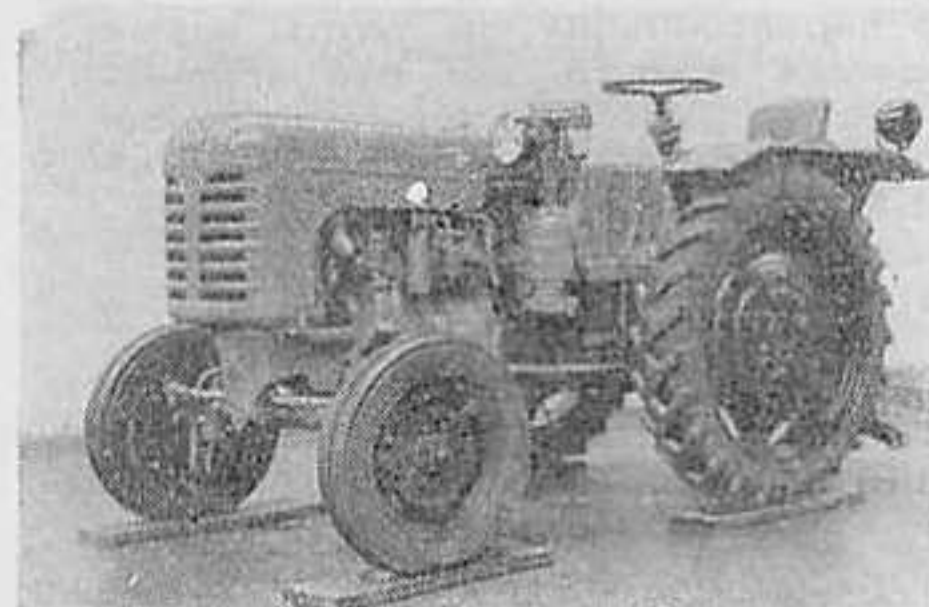


цикла М1Е. Основным изменением подверглась экипажная часть старой модели. Передняя вилка нового мотоцикла выполнена по современной рычажной схеме; гидравлические амортизаторы — двойного действия пружинная задняя подвеска — маятниковая типа (тоже с гидравлическими амортизаторами двойного действия). Все это обеспечивает возможность эксплуатации мотоцикла в условиях кросса на повышенных скоростях.

На мотоцикле установлено сдвоенное седло, позволяющее на прямых участках изменять посадку для увеличения скорости за счет снижения лобового сопротивления.

Максимальная скорость мотоцикла на прямом участке асфальтового шоссе — 85 км/час. При скорости 50 км/час мотоцикл 201 расходует 2,2 литра топлива на 100 км пробега. Вес мотоцикла — 84 кг.

## МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАКТОРА ДТ-14



НА ХАРЬКОВСКОМ тракторном заводе начат выпуск модернизированного колесного дизельного трактора ДТ-14, значительно отличающегося от основной модели. В результате модернизации достигнуто повышение максимальной мощности двигателя с 14 до 20 л. с. (при 1800 об/мин), повышение рабочих скоростей трактора на 15—20 проц и транспортной скорости до 20,3 км/час. Тяговые усилия трактора составляют 650—120 кг, восьмиступенчатая коробка передач имеет 5 передач вперед и 3 передачи назад. На тракторе применен электростартерный запуск (помимо ручного), что улучшает условия его эксплуатации.

## КОЛЕСНЫЙ ТРАКТОР С ДВУМЯ ВЕДУЩИМИ ОСЯМИ

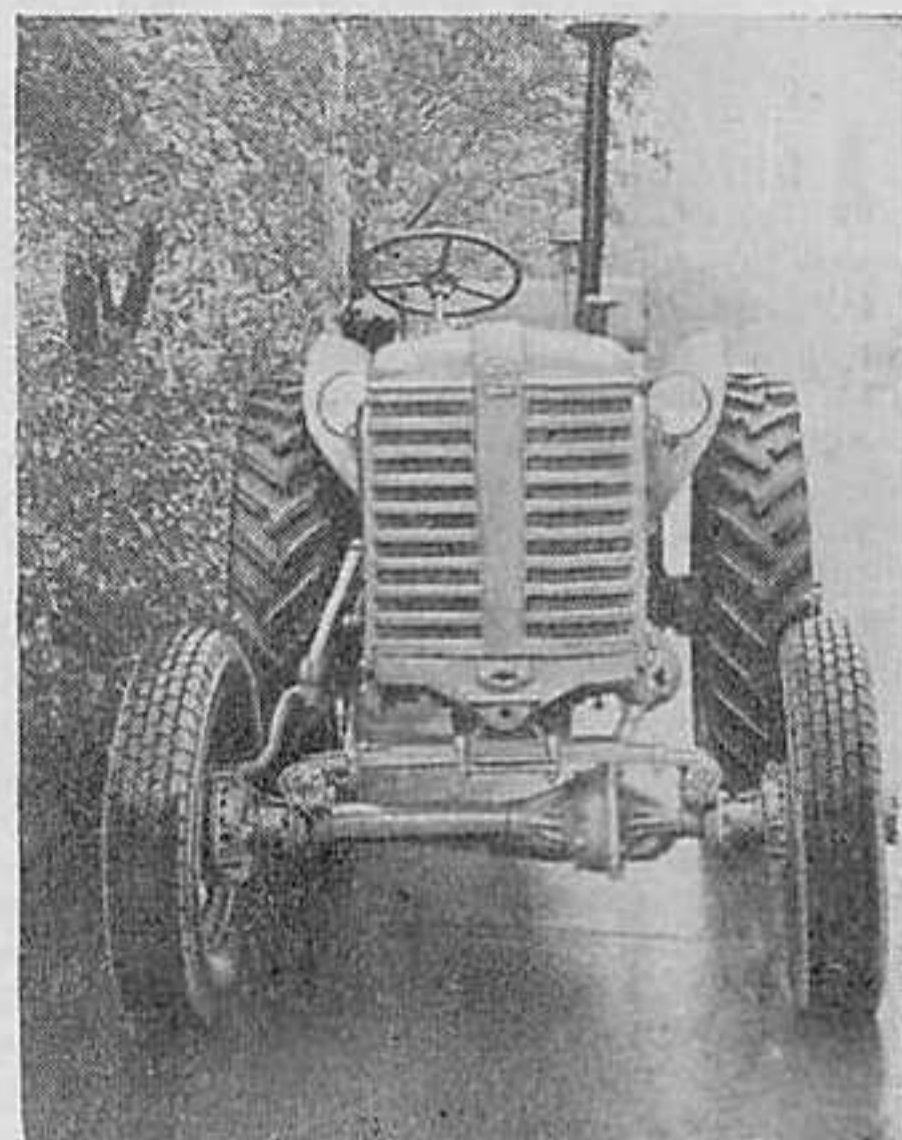
НА МИНСКОМ тракторном заводе проводятся лабораторные и полевые испытания опытных образцов колесного трактора МТЗ-7 со всеми ведущими колесами, который является первой конструкцией подобного типа в нашей стране. Новая модель трактора создана на базе выпускаемого сейчас заводом серийного трактора МТЗ-2.

Трактор имеет привод на все колеса. Передний ведущий мост трактора выполнен по типу ведущих мостов автомобилей повышенной проходимости. Отбор мощности к передним колесам осуществляется через установленную на коробке перемены передач раздаточную коробку, включение и выключение которой производится отдельно, без выключения муфты сцепления. Передний мост подпрессорен, причем применена новая оригинальная система подпрессоривания, имеющая ряд преимуществ перед существующими.

Несмотря на наличие ряда дополнительных узлов, вес трактора МТЗ-7 не превышает веса серийного трактора. По предварительным подсчетам тяговые усилия трактора увеличиваются по сравнению со стандартным на 300—400 кг. Это имеет большое значение для выполнения полевых работ на влажных и рыхлых почвах. Трактор МТЗ-7 найдет себе также широкое применение как тягач в условиях бездорожья.

## МАЗ-502

НА БАЗЕ нового лесовоза МАЗ-501 конструкторы Минского автомобильного завода создали новый грузовой автомобиль повышенной проходимости с приводом на переднюю и заднюю оси. Четырехтонный грузовик МАЗ-502 имеет металлический кузов, стандартный двигатель лесовоза (мощностью в 135 л. с. при 2000 об/мин) и раздаточную коробку с двумя передаточными числами. Обе главные передачи имеют одинаковое передаточное число (9,81).



## САМОХОДНОЕ ШАССИ

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ тракторная промышленность выпустила самоходное шасси на колесном ходу. (Шины переднего колеса 3,50—16, заднего — 8,00—32).

Самоходное шасси имеет дизельный двигатель мощностью 14 л. с. при 1600 об/мин, установленный под сиденьем водителя, и шестиступенчатую коробку передач.

Шасси может развивать скорость до 13,7 км/час. Его тяговое усилие от 700 до 100 кг.



## ДВИГАТЕЛЬ ДВ-40

НА ЛИПЕЦКОМ тракторном заводе сконструирован четырехцилиндровый дизельный двигатель с воздушным охлаждением и непосредственным впрыском топлива. Диаметр цилиндра — 105 мм, ход поршня — 130 мм, рабочий объем — 4,5 л. Степень сжатия — 17.

Двигатель развивает номинальную мощность — 40 л. с. и максимальную — 43 л. с. при 1500 об/мин. Пуск двигателя обеспечивается электростартером.

Благодаря применению воздушного охлаждения конструкторам удалось добиться снижения веса двигателя, упростить его эксплуатацию и ремонт. Вес двигателя — 450 кг.

**НОВОСТИ**  
советской  
ТЕХНИКИ  
СТАЛКИ

# СОКРАЩЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ В США

Инж. А. Шапиро,  
кандидат экономических наук

**А**ВТОМОБИЛЬНАЯ промышленность — одна из ведущих и наиболее важных отраслей индустрии Соединенных Штатов Америки. Зарубежная буржуазная пресса не без основания считает ее своеобразным барометром хозяйственной конъюнктуры в США, одним из «китов», на которых базируется развитие всей американской экономики.

В самом деле, американские автомобилестроительные предприятия ежегодно потребляют до четверти всей выплавляемой в стране стали, значительно более половины всего производства каучука и листового стекла, большую часть чугуна, цветных металлов, электрооборудования, кожи и текстиля. Таким образом, автомобильная промышленность США, являясь крупнейшим потребителем многих важных материалов и видов сырья, оказывает серьезное влияние на положение дел в смежных отраслях американской индустрии. Вот почему малейшая заминка производства в автомобильной промышленности вызывает у американских капиталистов мрачные предчувствия, серьезные опасения очередного экономического кризиса.

Как и вся капиталистическая промышленность, автомобилестроение в США развивается циклически, неравномерно, с перерывами; рост производства через определенные промежутки времени сменяется его сокращением. Между двумя мировыми войнами производство в американской автомобильной индустрии сокращалось пять раз, причем наиболее глубоким это падение было в период мирового экономического кризиса 1929—1933 годов: на протяжении четырех лет выпуск автомобилей снизился с 5,3 млн. до 1,3 млн., или почти на 75%. После окончания второй мировой войны, во время которой производство легковых автомобилей в США было прекращено, американские автомобильные короли, используя выгодную конъюнктуру и стремясь максимально нажиться на так называемом «отложенном спросе» на автомобили, сильно увеличили выпуск своей продукции.

В США, в отличие от СССР, основной продукцией автомобилестроения являются легковые автомашины. Именно за счет увеличения выпуска легковых машин в Америке в послевоенные годы возросла продукция автомобильной промышленности. Этот рост происходил весьма неравномерно, скачкообразно, периоды увеличения производства трижды сменялись резкими сокращениями выпуска автомобилей.

Подавляющую часть автомобилей в США производят предприятия, принадлежащие «большой тройке» крупнейших монополий — «Дженерал моторс корпорейшн», «Форд мотор компани», «Крайслер корпорейшн». Эти три компании-гиганта владеют  $\frac{2}{3}$  основного капитала американской автомобильной промышленности; на их долю приходится 90% всего выпуска автомобилей в стране. Автомобилестроительная индустрия

являет собой ярчайший пример всевластия и господства в американской экономике горстки монополистических трестов и концернов.

За сорок лет своего существования «Дженерал моторс» поглотил такие американские автомобильные компании, как «Бьюик», «Олдсмобил», «Кадиллак», «Шевроле», скупил акции самолетостроительных компаний «Бендикс авиэйшн» и «Фоккер эркрафт корпорейшн». Он подчинил своему контролю английскую автомобильную фирму



«Воксхолл» и приобрел самое мощное в недавнем прошлом германское автомобильное предприятие — акционерное общество «Опель».

Бывший президент «Дженерал моторс» Чарльз Э. Вильсон после того, как четыре года назад стал министром обороны США, заявил, что, по его мнению, все, что хорошо для «Дженерал моторс», хорошо и для Соединенных Штатов. Совершенно очевидно, однако, что интересы этой гигантской корпорации, во многом определяющие официальную политику страны, не только не являются интересами американского народа, но диаметрально противоположны, в корне враждебны им. Действительно, что общего может быть между интересами, скажем, рабочего и президента «Дженерал моторс», если годовая заработная плата рабочего в три раза меньше жалования и премий, которые получает президент компании в одну неделю?

С тех пор, как представитель «Дженерал моторс» занял министерское кре-

сло в американском правительственном кабинете, дела корпорации пошли еще лучше. В трехлетний период корейской войны, как и в годы второй мировой войны, «Дженерал моторс» был крупнейшим поставщиком военной продукции государству, занимая первое место среди американских корпораций по количеству полученных от правительственных органов военных заказов. Достаточно сказать, что только в 1955 году его чистая прибыль (после вычета налогов) превысила 1 млрд. долл. — жатва, которую доселе не собирала ни одна американская монополия! Этот крупнейший в стране военно-промышленный трест обогащается на гонке вооружений, на подготовке к войне.

Не менее активно продолжают обогащаться два других члена большой тройки. «Чистая» прибыль концерна «Форд» составила в 1955 году 430 миллионов долларов.

Не так давно глава фордовского концерна — основной конкурент и опаснейший противник «Дженерал моторс» — Генри Форд II объявил о свободной распродаже десяти миллионов акций (по 64,5 доллара за пятидолларовую акцию) и о том, что концерн перестает быть собственностью одной династии. Многочисленные биографы фордовского семейства сразу подняли невообразимую шумиху. Это мероприятие было разрекламировано как проявление «народного» характера американского капитализма — демагогия, которая в последнее время стала в Соединенных Штатах Америки чем-то вроде официальной государственной доктрины. Теперь акционерами фордовской компании стали 400 тыс. мелких владельцев акций, заплатившие Генри Форду в общей сложности 643 млн. долл. Сам же Форд по-прежнему остался фактически бесконтрольным владельцем своей компании, поскольку в его руках находится самый большой, контрольный, пакет акций нового акционерного общества.

Однако вся эта история с перекаршиванием фасада фордовской компании весьма знаменательна и в другом отношении. Она отражает не только прямое стремление американских магнатов капитала к обогащению, но и растущую тревогу в связи со все более сильно выявляющимися трудностями сбыта автомобилей в США. Распродав акции «Форд мотор компани», его глава рассчитывает в лице 400 тысяч акционеров приобрести потенциальных потребителей своей продукции и заодно переложить на них тяготы надвигающегося кризиса. Вот она истинная причина фордовской «благотворительности», неприглядная изнанка «народного капитализма»!

Многочисленные сообщения последнего времени свидетельствуют о том, что автомобильная индустрия США испытывает сейчас все большие трудности сбыта, столкнувшись с явным фактом перепроизводства автомобилей.

Выпуск автомобилей, достигнув в 1955 году рекордного за всю историю страны уровня (9 млн. 187 тыс., из них 7 млн. 942 тыс. легковых), затем начал неуклонно снижаться. Индекс производства легковых и грузовых автомобилей и запасных частей с ноября 1955 года по июнь 1956 года упал с 216 до 191 (1947—1949=100).

В первом полугодии 1956 года выпуск автомобилей составил 3192 тыс. по сравнению с 4257 тыс. в первом полугодии 1955 года, то есть сократился на 25%. Согласно предположениям министерства торговли США, во второй половине 1956 года будет выпущено примерно 2815 тыс. автомобилей.

Несмотря на столь значительное падение производства, у диллеров — агентов по розничной торговле автомобилями — скопилось к июню 1956 года более 902 тыс. машин, которые не находят покупателей.

В этих условиях американские автомобилестроительные компании предпринимают всевозможные меры, чтобы повысить сбыт продукции и предотвратить кризис. Главным образом, они пытаются расширить границы внутреннего рынка страны (так как из США экспортируется лишь 5—7% производимых автомобилей), причем первую скрипку здесь играет потребительский кредит, система продажи автомобилей в рассрочку.

Статистика показывает, что 65—70% легковых автомобилей продается в Соединенных Штатах в кредит. При этом в 1954 году, например, число покупателей подержанных машин было вдвое большим, чем число покупателей новых машин. Объем продаж автомобилей в рассрочку неуклонно возрастал в США на протяжении последних лет и к концу 1955 года составил сумму 14,3 млрд. долларов. Но дальнейшие расчеты на «спасительную» роль потребительского кредита имеют под собой весьма зыбкую почву. Можно с полным основанием утверждать, что его искусственное разбухание лишь маскировало до поры до времени перепроизводство в американской автомобильной промышленности. Покупка в рассрочку, особенно при чрезвычайной дороговизне кредита, означает для покупателя вычет из его будущего дохода, который в условиях капитализма ничем не гарантирован. В то же время существующая система кредита налагает на многочисленных «владельцев» автомобилей порой невыносимую долговую кабалу. О том, что потребительский кредит все более истощает себя как стимулирующий фактор увеличения автомобильной продукции в США, свидетельствует то обстоятельство, что еще в первой половине 1955 года число автомобилей, отобранных у несостоятельных должников, было большим, чем когда-либо за последние 10 лет.

К числу мер, предпринимаемых американскими монополистами для того, чтобы выправить положение в автомобилестроении, относится также сверхранний переход на новые модели 1957 года. Это особенно касается автомобилей таких марок, как Форд, Меркури, Кадиллак, Бьюик, Олдсмобил, Плимут, Додж и Крайслер.

Падение производства в автомобильной индустрии болезненно отражается на металлургической промышленности и ряде других отраслей американской экономики. Разумеется, это далеко не случайное совпадение, что промышленное производство США уже почти целый год топчется на месте, имея тенденцию к небольшому снижению. Вместе с тем сокращение выпуска автомобилей в Соединенных Штатах означает не только уменьшение их совокупного производства во всех капиталистических странах, но и одновременно обострение борьбы автомобильных монополий этих стран за рынки сбыта.

В результате сокращения производства в автомобильной промышленности резко возросла безработица. Число полностью безработных в этой отрасли, не считая занятых частично, достигает примерно четверти миллиона человек. Кандидат в президенты США от демократической партии Э. Стивенсон, выступая 3 сентября 1956 года с предвыборной речью, заявил: «...230 тыс. рабочих уволены из автомобильной промышленности; сейчас каждый девятый рабочий в Детройте не имеет работы и свыше 50 тыс. рабочих в штате Мичиган исчерпали свои права на получение пособия по безработице на этот год». В мае компания «Крайслер» уволила 6200 рабочих с целью «привести выпуск автомобилей в соответствие с объемом продаж новых машин» и, кроме того, перевела еще 13 500 рабочих на неполную неделю. В том же месяце «Дженерал моторс» объявил о прекращении на один день работы конвейеров на всех своих сборочных заводах.

Наряду с ростом полной и частичной безработицы усиливается эксплуатация занятых рабочих, еще больше интенсифицируется их труд. Известно, что автомобильная промышленность США — одна из колыбелей тайлоризма, этой «научной системы» выжимания пота. На фордовских и других автомобильных предприятиях применялись и применяются наиболее изощренные, наиболее угонченные и жестокие методы эксплуатации рабочих, сокращающие жизнь че-



ловека, подрывающие его здоровье и трудоспособность. Усиление эксплуатации рабочих вызывает рост их сопротивления натиску капитала, обострение классовой борьбы, трудовых и социальных конфликтов в американской автомобильной промышленности, что разбивает насквозь лживую легенду о «гармонии интересов труда и капитала» в Соединенных Штатах Америки.

Забастовочное движение в этой отрасли продолжает развиваться и нередко стачки заканчиваются удовлетворением требований рабочих. Такие стачки, как происходившая летом 1955 года стачка 140 тыс. рабочих заводов Форда и солидарных с ними рабочих «Дженерал моторс» в защиту своих прав, против массовых увольнений и снижения заработной платы, становятся повседневным явлением в Детройте и других центрах американского автомобилестроения.

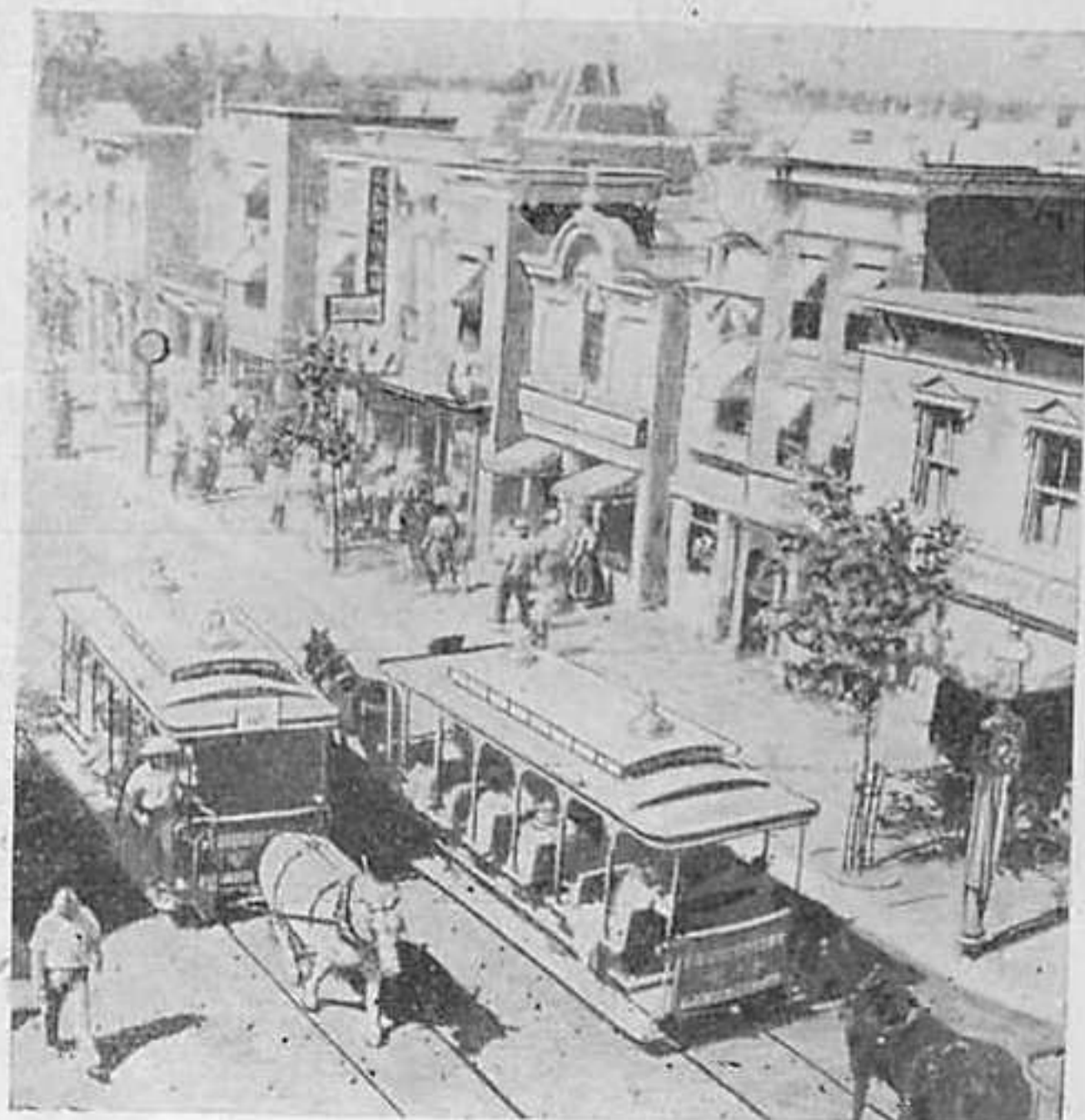
Несомненно, что приближение кризиса перепроизводства в автомобильной промышленности США будет еще больше способствовать дальнейшему нарастанию и разворачиванию массового забастовочного движения.

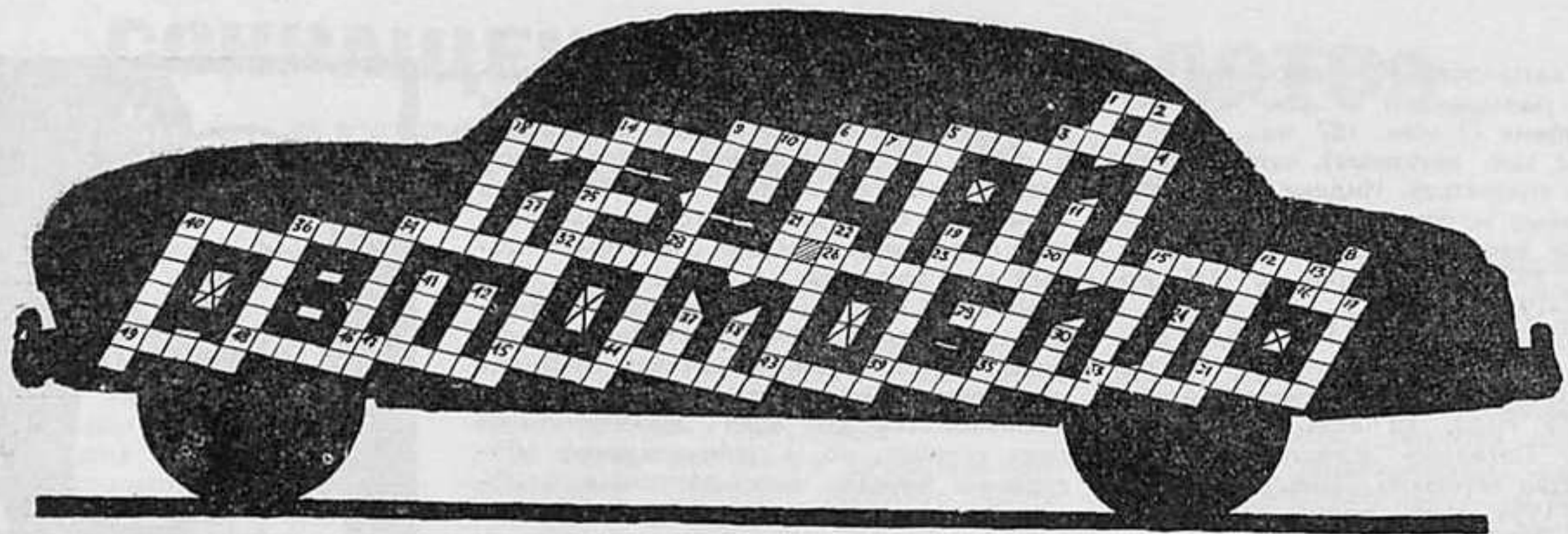
Рисунки А. Добрицына.

#### АМЕРИКАНСКИЕ КонтРАСТЫ

В СТРАНЕ передовой автомобильной техники все еще существует... конка. На снимке показана одна из улиц города Анахайм (штат Калифорния). Этот вид транспорта работает ежедневно на участке от Депоу до Плаца.

(Репродукция из американского журнала *Motorman, Conductor and Motor Coach Operator*, 1956, IV.)





## КРОССВОРД

Страница прошлого

### „САМОКАТКА“ КУЛИБИНА

#### ПОПЕРЕК АВТОМОБИЛЯ:

1. Марка одного из первых отечественных автомобилей.
2. Звук сигнала.
3. Сельскохозяйственный тягач.
4. Временная дорога.
5. Вид автомобиля.
6. Старинное название автомобиля.
7. Покрытие кузова.
8. Часть шуточного названия автомобиля в романе Ильфа и Петрова «Золотой теленок».
9. Наука о движении газов.
10. Марка американского автомобиля.
11. Тело, пропускающее электрический ток.
12. Вид дорожного покрытия.
13. Почвенный слой, затрудняющий движение автомобиля при преодолении брода.
14. Возбуждение электродвижущей силы в электрической цепи при изменении проходящего тока.
15. Самоуправляемый прибор.
17. Деталь заднего моста.
18. Прокладочный звуко- и теплопоглощающий материал.
19. Часть шины.
22. Часть кузова.
24. Приспособление для буксировки.
27. Марка автомобиля в ГДР.
30. Геометрическое тело.
34. Протекание явлений.
36. Электрический прибор.
37. Вещество, появление которого свидетельствует о перегреве двигателя.
38. Коврик кузова.
40. Марка автобусов, ранее эксплуатировавшихся в Москве.
41. Охлаждающая жидкость.
42. Единица частоты колебаний.
47. Совершенное название традиционной автомобильной и мотоциклетной гонки в Англии.

#### ВДОЛЬ АВТОМОБИЛЯ:

1. Документ о передаче автомобиля новому владельцу.
3. Мера веса.
5. Единица силы тока.
6. Твердый раствор металлов друг в друге.
9. Соревнование автомобилей на скорость.
12. Деревянная деталь, подставляемая под колесо при подъеме автомобиля домкратом.
14. Часть фильтра.
15. Смазочное масло.
16. Пучок света фар.
18. Марка отечественного автомобиля.
20. Охлаждение воздухом.
21. Старинное, сохранившееся до сих пор название такси в Англии и США.
23. Повреждение электропроводки или системы тяг.
25. Деталь, на которой устанавливается вращающаяся часть механизма.
26. Отделение кузова.
28. Чрезмерное количество (смазки, топлива в составе смеси и т. д.).
29. Состояние воды в системе охлаждения.
31. Человек, умеющий ездить.
32. Положение автомобиля на вираже.
33. Вид болта.
34. Известная американская автомобильная марка.
35. Местонахождение одного из отечественных мотоциклетных заводов.
36. Часть генератора.
39. Устройство на тягаче или прицепе-ропуске для перевозки длинномерных грузов.
40. Способ изготовления деталей из металла.
43. Шаг винта.
44. Деталь коробки передач.
45. Электрический разряд.
46. Конечный пункт маршрута автобусов.
48. Теплозащитный материал.
49. Движение автомобиля по инерции.

165 ЛЕТ тому назад, в 1791 году, известный русский механик Иван Петрович Кулибин построил самодвижущийся экипаж — «самокатку».

Скорость самокатки была невиданной для того времени, она составляла 30 км/час. В «самокатке» были применены совершенно новые детали, неизвестные до этого в строительстве самодвижущихся экипажей. Это, во-первых, маховое колесо, устранившее неравномерность хода и облегчившее работу стоявшего на педалях человека; во-вторых, коробка передач, затем тормозное устройство и, наконец, дисковые подшипники для уменьшения трения большого количества деревянных частей. Пассажирская корзинка была двухместной.

Таким образом, талантливый изобретатель во многом превзошел устройство современного автомобиля. Однако общая отсталость тогдашней России, косность и невежество чиновников не давали возможности применить новое изобретение. И. Кулибин, по-видимому, в порыве отчаяния, уничтожил свою «самокатку».

В 1817 году, в последние месяцы своей жизни, Кулибин, будучи уже восьмидесятидвухлетним стариком, вновь начал работу над конструкцией «движимой одноколки». Смерть оборвала эту работу.

На первой странице обложки: Фрагмент картины В. Мешкова «Вступление Красной гвардии в Кремль 2 ноября 1917 г.»

На последней странице обложки: Парад на Красной площади. Фото Ф. Левшина.

Бывает...



Рис. И. Оффенгендена

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. К5-52-24. Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 19.X.56. Бум. 60×92/8 1,75 бум. л. — 3,5 усл. печ. л. 6,9 уч.-изд. л. + 1 вкладка. Подп. к печ. 30.XI.56 Г-21692. Тир. 35 000 экз. Цена номера с приложением 3 руб. Зак. 1149.

Министерство культуры СССР. Главное Управление полиграфической промышленности  
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».



## ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТУРИСТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В ОСЕННЕ- ВЕСЕННЕЕ И ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ

УСЛОВИЯ проведения туристских путешествий в осенне-весеннее и зимнее время обычно более трудны, чем летом. Однако многих автомобилистов это не останавливает — туристский сезон продолжается круглый год.

Намного облегчает проведение туристских путешествий в осенне-весеннее и зимнее время соответствующее оборудование гаража и самого автомобиля, а также применение несложных приспособлений и особых приемов работы.

Членами секции автотуризма Центрального московского автотоклуба (ЦАМК) ДОСААФ накоплен некоторый опыт круглогодичного использования автомобилей.

В настоящем приложении, подготовленном по материалам технической комиссии секции, помещены статьи:

- В. А. Лебедева — Эксплуатация автомобиля зимой.
- В. Н. Смирнова — Лебедка из домкрата «Победы».
- К. А. Панютина — Практические советы автотуристам.

# ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЯ ЗИМОЙ

В. А. Лебедев

Я имею «Победу», которая хранится в небольшом (5,75×3,20 м) холодном гараже. Описанные ниже мероприятия позволили мне без особых затруднений эксплуатировать автомобиль круглый год, даже при 20—30-градусных морозах.

При подготовке оборудования я прежде всего задавался целью, чтобы оно было как можно менее громоздким, удобным и надежным в работе, максимально облегчало эксплуатацию автомобиля и чтобы большинство предметов и приспособлений можно было изготовить самому без применения сложного инструмента.

## Погребок для хранения аккумуляторной батареи

При больших морозах аккумуляторная батарея сильно снижает свою емкость; электролит, замерзнув, может разорвать банки. Чаще всего владельцы автомобилей для предохранения батареи от чрезмерного охлаждения забирают ее на квартиру, в тепло. Однако аккумуляторная батарея имеет большой вес, переносить ее затруднительно, особенно, если гараж далеко от квартиры. При такой переноске батареи кислота из нее нередко попадает на одежду или обувь и разрушает их. Чтобы избежать этих неудобств, лучше всего сделать специальный погребок для хранения батареи. В гараже выкапывают яму глубиной в 1200—1600 мм и стенки ее обшивают досками так, чтобы внутренние размеры образовавшегося погребка составили 400×550 мм (рис. 1). Погребок должен быть снабжен двумя плотными крышками: одной — вровень с полом, а другой — на 150—200 мм ниже. Нижнюю крышку следует накрывать дополнительно куском войлока или стеганым тюфячком.

При наступлении холодов аккумуляторную батарею ставят в погребок. Температура здесь обычно не бывает ниже нуля даже при самых сильных морозах.

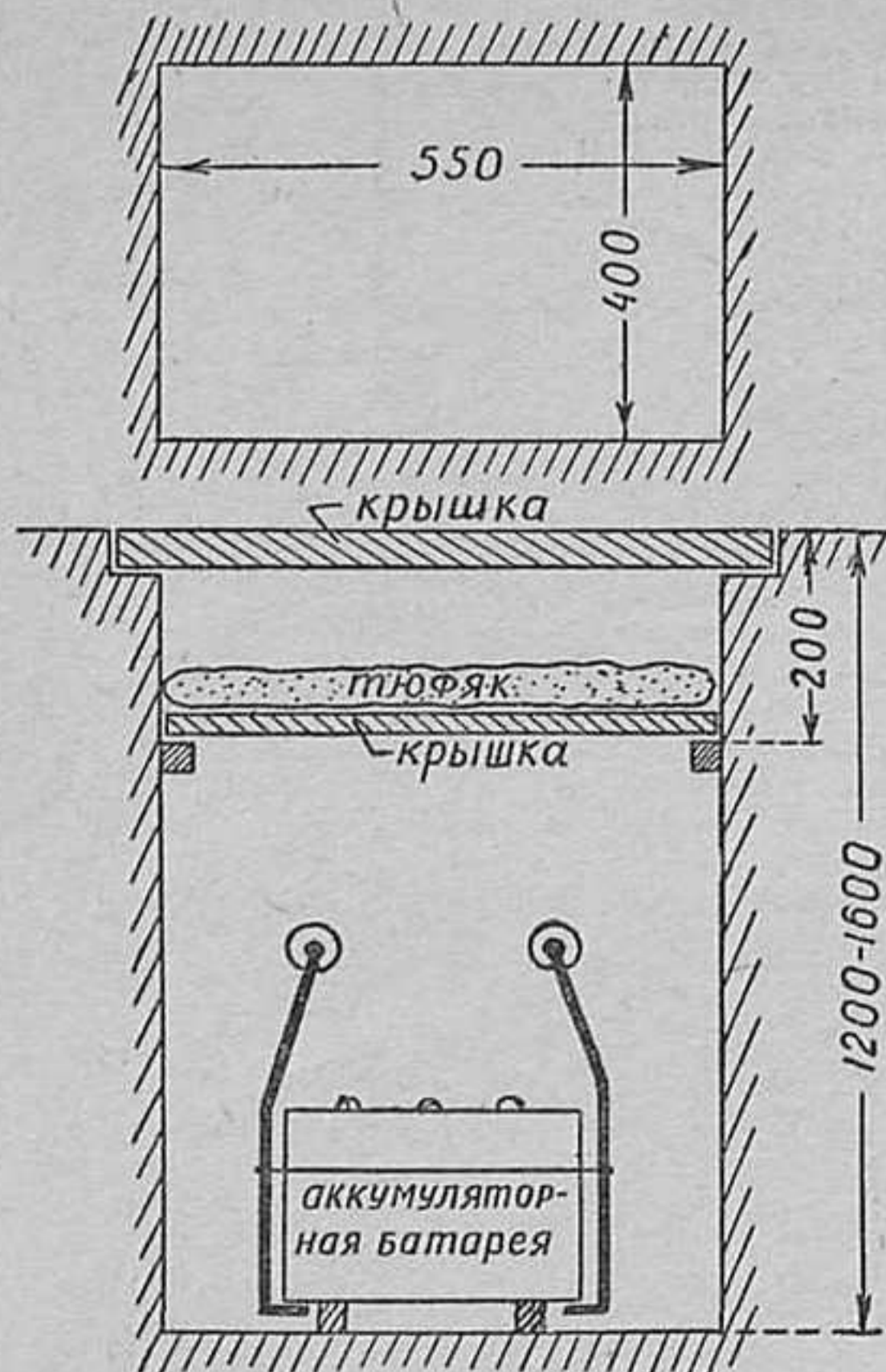


Рис. 1.

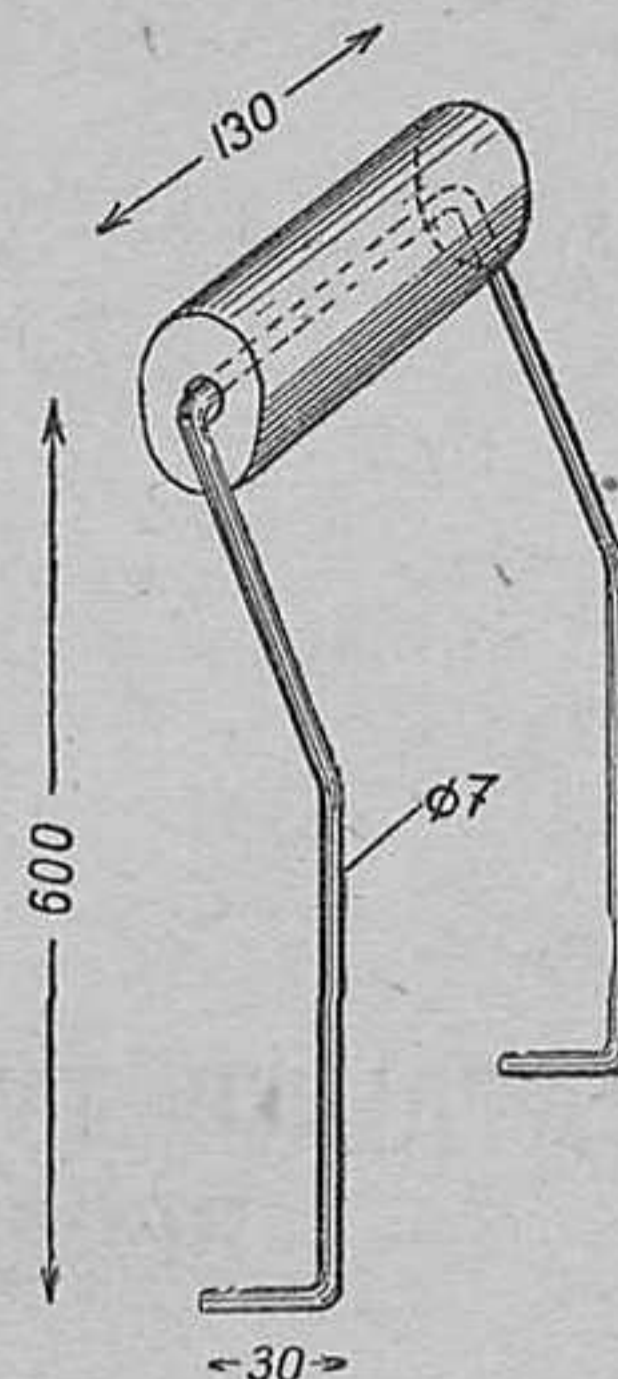


Рис. 2.

Для удобства переноски аккумуляторной батареи, а также постановки ее в погребок нужно изготовить из 7—8-мм проволоки съемные ручки, подобные показанным на рис. 2. Эти ручки крепятся на батарее хомутом из 3—4-мм проволоки, согнутой по размерам батареи.

## Термос для горячей воды

При морозах до 10—15°, чтобы легче запустить двигатель, рекомендуется залить в систему охлаждения воду, подогретую до 90°, и, кроме того, подогреть карбюратор и впускной трубопровод, обкладывая их тряпками, смоченными горячей водой.

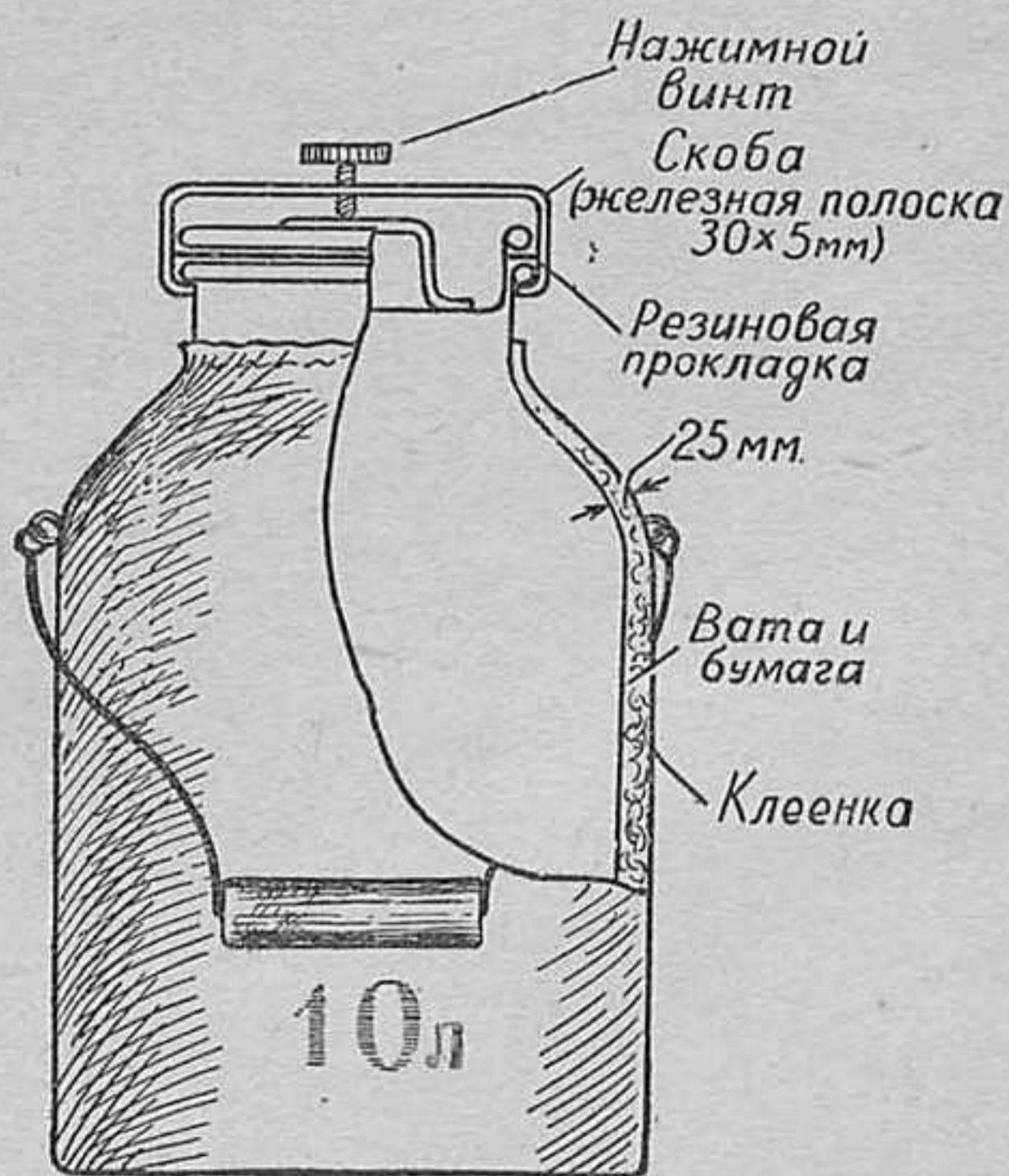


Рис. 3.



Простой термос, позволяющий принести из дома кипятка в любой мороз, можно сделать самому. Алюминиевый 10-литровый бидон обертывают несколькими слоями газеты с прослойкой между ними из ваты, а снаружи обшивают клеенкой (рис. 3). В таком бидоне-термосе температура воды за 1 час при 20 градусах мороза понижается только на 7—8°. В этом же термосе летом можно хранить холодную воду, необходимую в путешествии для умывания, доливки в радиатор и других нужд. Чтобы вода не проливалась в пути, крышку бидона следует сделать закрывающейся герметически. Этого легко достигнуть при помощи резиновой прокладки, вырезанной из старой камеры, и зажима с винтовой затяжкой.

#### Разжижение масла бензином

При морозах ниже 15° для облегчения пуска двигателя обычно необходим подогрев масла. Вместо подогрева иногда применяют разжижение масла бензином. Перед длительным стоянием автомобиля в картер двигателя заливают около 0,75 литра легкоиспаряющегося (неэтилированного!) бензина. Затем двигатель запускают примерно на одну минуту. Бензин хорошо размешивается в масле, и оно становится жидким. При неработающем двигателе бензин из масла почти не улетучивается. С разжиженным маслом двигатель легко запускается. После 10—15 минут работы двигателя большая часть бензина испарится и вязкость масла станет близка к нормальной. При более длительной работе бензин улетучивается почти полностью.

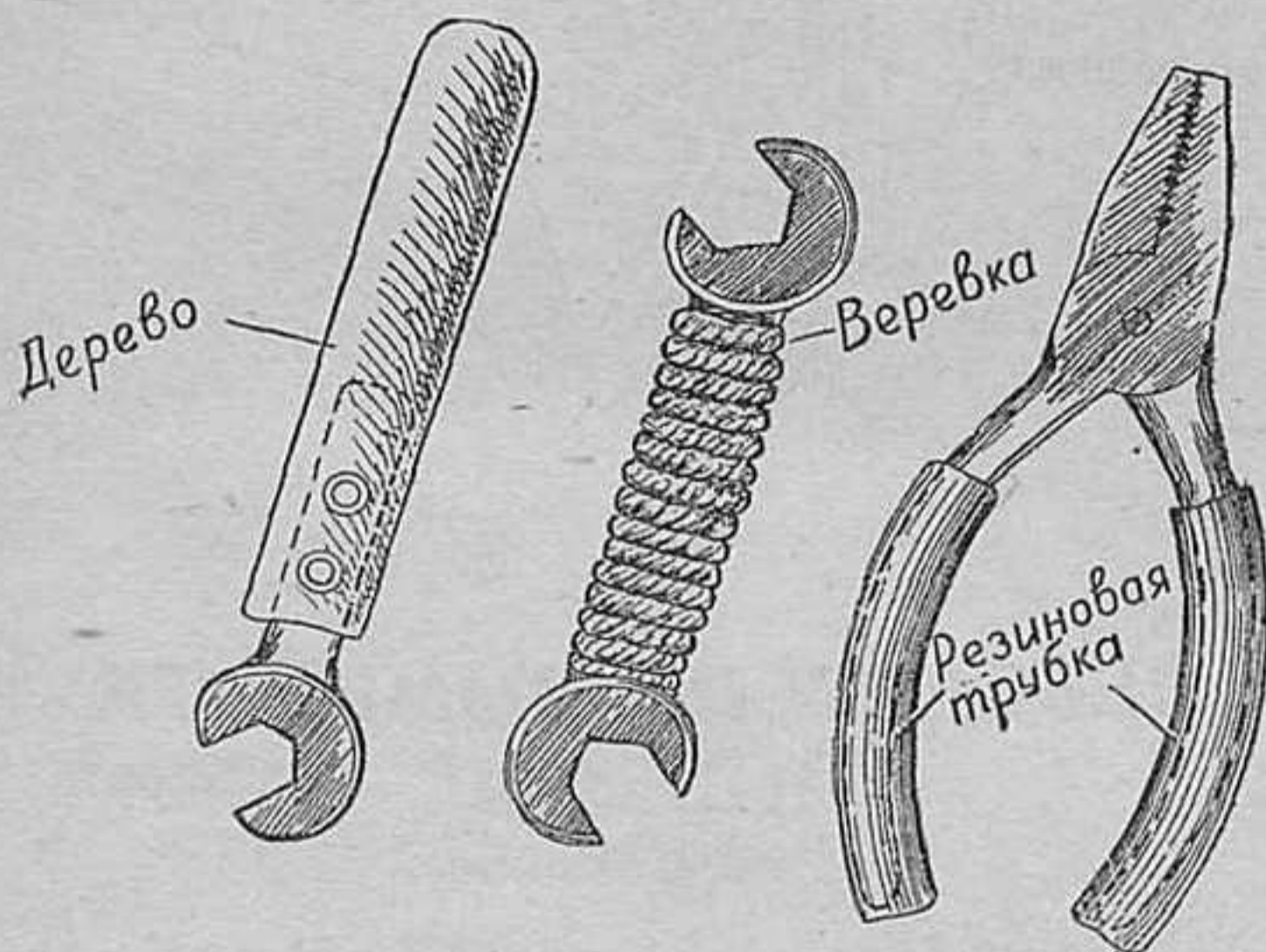


Рис. 4.

#### Подготовка инструмента

В зимнее время, чтобы удобнее было брать инструмент голыми руками, рекомендуется металлические рукоятки закрывать деревянными пластинками или же обертывать их каким-либо материалом: изоляционной лентой в 3—5 слоев, тесьмой, веревкой, суконной тряпкой и т. п. На ручки пассатижей, плоскогубцев и других инструментов можно надеть резиновые трубки (рис. 4).

#### Противопожарные мероприятия

В гараже должно быть всегда чисто. Куски ветоши, тряпки, обрывки бумаги складывают в закрытую железную коробку или ведро с крышкой.

На двигателе и всех частях под капотом автомобиля не должно быть никакой грязи, а тем более подтеков бензина и масла. Если какая-либо жидкость попала на пол, следует

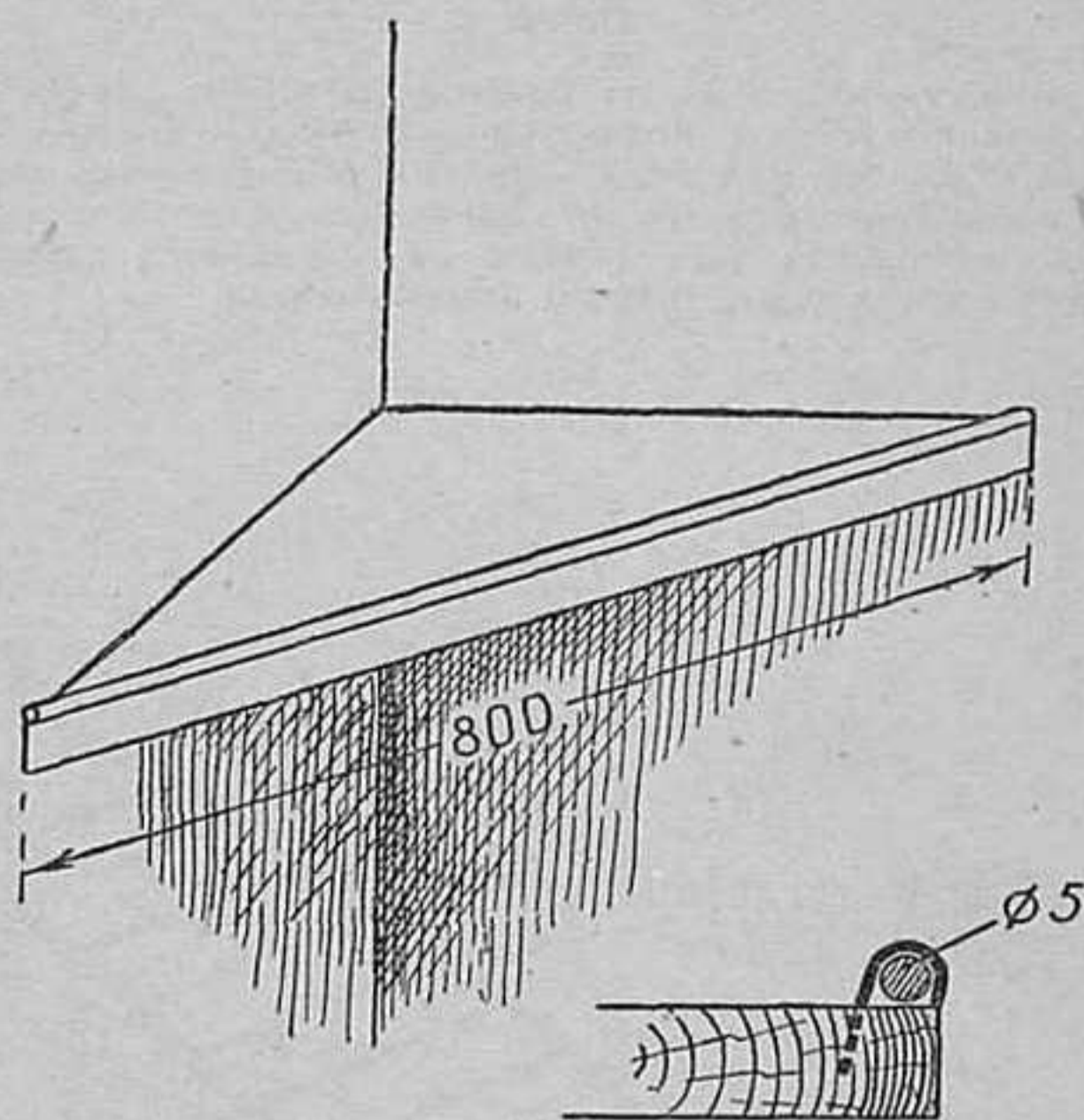


Рис. 5.

#### Деталь края стола

немедленно это место засыпать сухим песком, потом замести и песок выбросить из гаража. Для тушения возникшего пламени нужно иметь наготове ведро с сухим песком и совок, а также чистую шерстяную тряпку достаточных размеров. Очень рекомендуется иметь в гараже также сухой химический огнетушитель.

#### Антикоррозионные мероприятия

Пол в гараже не следует делать из шлака. Испарения от шлака, особенно мокрого, обычно вызывают ржавчину автомобиля и гаражного оборудования.

Автомобиль рекомендуется в холодное время года ставить выпускной трубой к дверям, чтобы лучше удалялись отработанные газы. В этих газах содержится много паров; капельки его, оседая на холодные части автомобиля, также способствуют появлению ржавчины. Если же автомобиль ставится выпускной трубой внутрь гаража, то следует применить резиновый шланг, выводящий отработавшие газы наружу, за стену гаража.

Промывать двигатель и прочие части автомобиля следует керосином с добавлением в него 20% масла, применяемого для двигателя. Промытые части вытирают насухо.

Кузов снаружи рекомендуется натирать восковой пастой, а снизу прокрашивать заранее, с осени, битумным лаком.

Никелированные и хромированные части протирают слегка промасленной тряпкой. Можно также их защитить, покрыв тонким слоем бесцветного цапон-лака (избегая однако попадания этого лака на окрашенные места автомобиля, во избежание растворения краски).

#### Верстак

Верстак, занимающий мало места, прочный и удобный для работы, показан на рис. 5. Его следует прибить в дальнем углу гаража на высоте от пола в 1100 мм и снабдить бортиком, чтобы мелкие предметы с него не падали на пол. На верстаке рекомендуется иметь тиски, укрепленные в правой его части.

### Полка

Для канистр и различных банок может быть установлена во всю заднюю стенку полка. Ширина полки должна соответствовать высоте канистры — 460 мм. Прибивается она на высоте примерно 1600 мм от пола. Под полкой, напротив верстака, во втором углу гаража рекомендуется поместить шкаф для спецодежды, тряпок, лопат и метел.

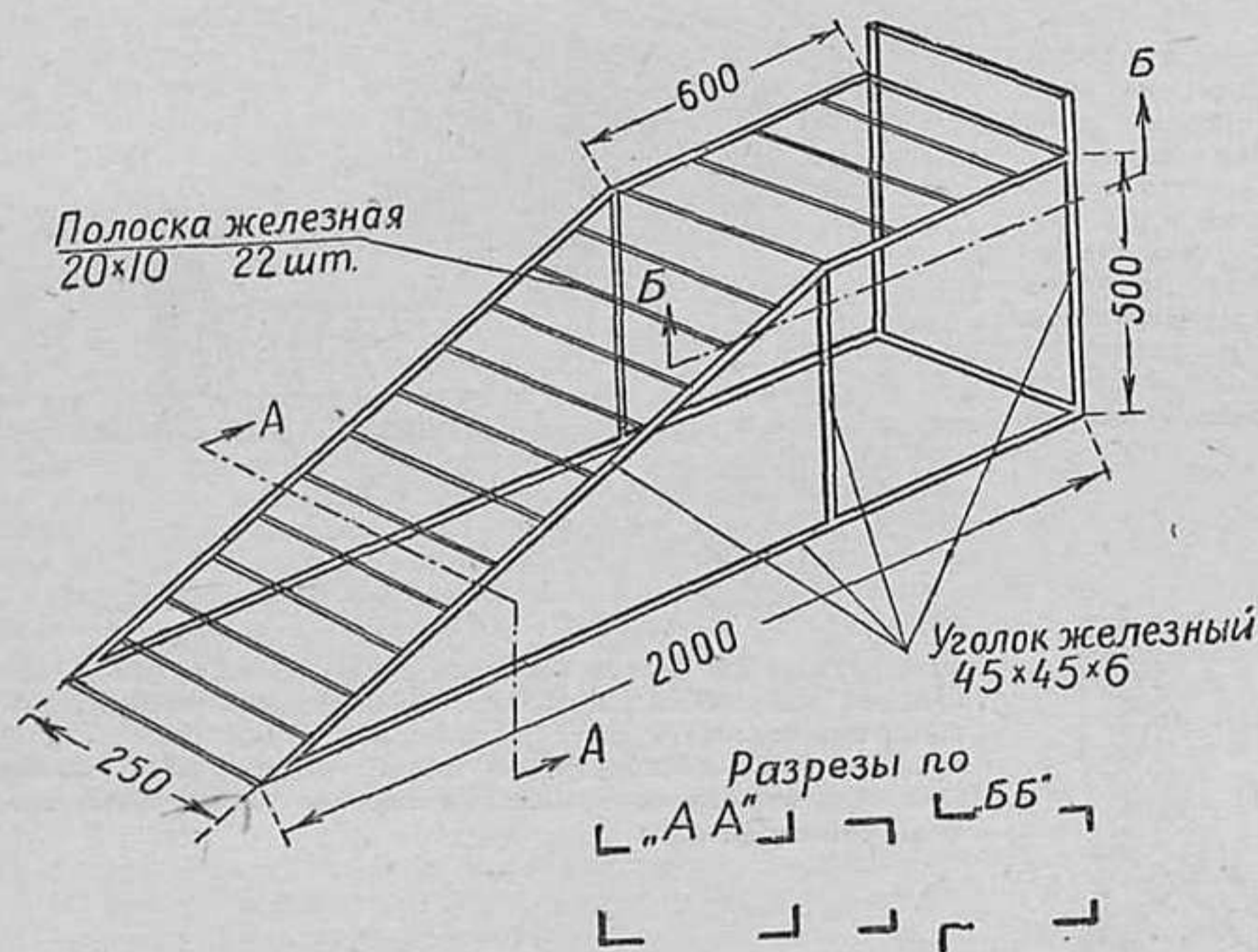


Рис. 6.

мойкой. У себя же в гараже очень полезно иметь комплект (две штуки) аппарелей (рис. 6). На них можно заезжать как передним, так и задним ходом. Пользуясь аппаратами, удобно проводить смазку, подтяжку и осмотр автомобиля. Вес такой аппарели около 70 кг.

### Защелка-упор

Чтобы открытые ворота гаража не захлопывались ветром, а сохраняли любое приданное им положение, следует привернуть одним шурупом на нижнем внутреннем крае ворот защелку-упор, как показано на рис. 7.

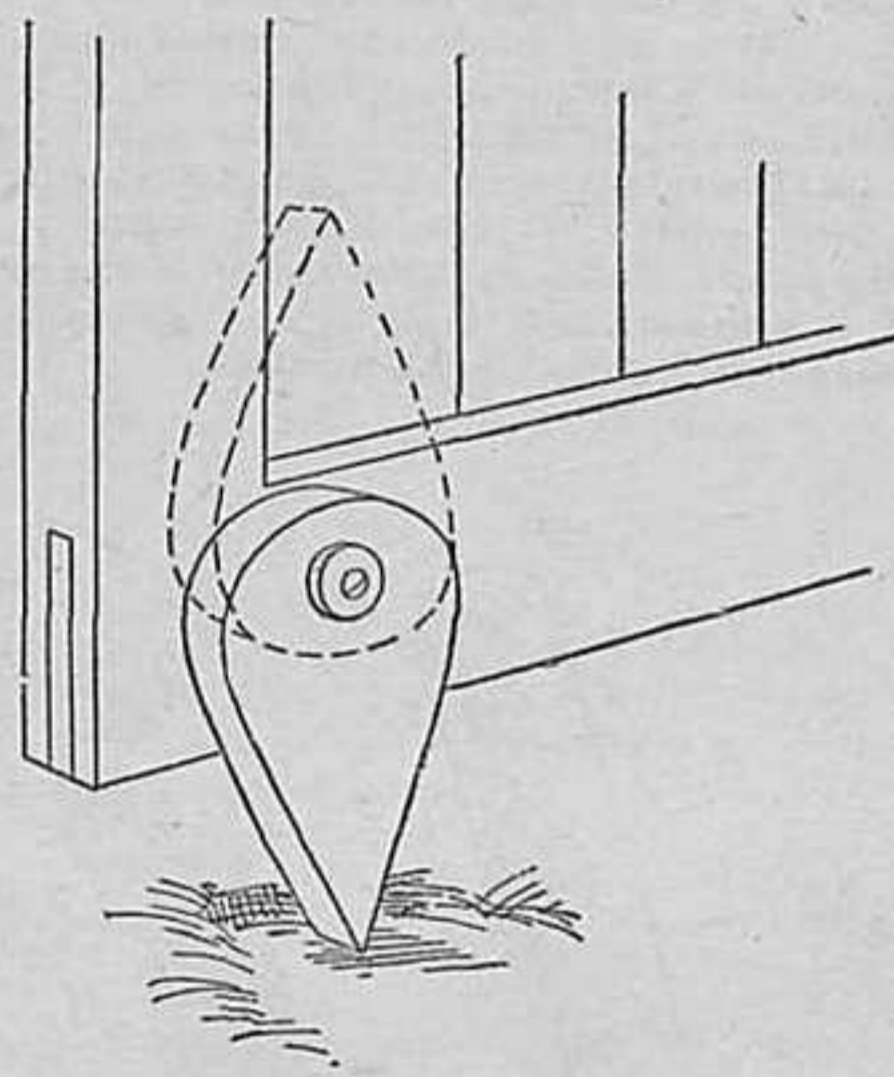


Рис. 7.

### Освещение гаража

Достаточная освещенность гаража способствует содержанию автомобиля в хорошем состоянии. Можно рекомендовать размещение электроламп в гараже у верха стен (по одной лампе в 100 ватт с каждой стороны, примерно над серединой двигателя). Выключатель ставится у двери. Кроме этого, около верстака нужно иметь штепсельную розетку для включения переносной лампы, выпрямителя, электрообогревательных приборов и лампы, вмонтированной в пол под двигателем автомобиля.

Необходимо предупредить, что вся проводка должна быть безукоризненно исправной, надежно заизолированной. Лучше всего применять в гаражах специальные системы проводки с заземлением или занулением или подводку тока низкого напряжения (через понижающий трансформатор, например «шахтерского» типа, также заземляемый). Пользование недостаточно заизолированной системой подводки тока может привести к несчастному случаю, особенно, если пол в гараже земляной и сырой. Все работы по ремонту электроприборов следует выполнять только при отключении от сети обоих подводящих ток проводов.

### Аппарели

Делать в маленьком гараже смотровую яму не рекомендуется. Ее устройство обходится дорого, спускаться в яму трудно, в ней обычно скапливается много грязи, а весной ее часто затапливает водой. Если есть возможность, то на группу гаражей следует построить общую эстакаду с

## ЛЕБЕДКА ИЗ ДОМКРАТА „ПОБЕДЫ“

В. Н. Смирнов

Кому из автотуристов не приходилось застревать в глубокой грязи, в снегу, попав в канаву? Каждый хорошо знает, какого труда стоит вытащить машину на твердую дорогу, особенно, если застревание случилось в безлюдном месте, где нет возможности получить помощь.

Нам удалось приспособить в качестве своеобразной лебедки реечный домкрат, имеющийся в комплекте инструмента автомобиля «Победа». При этом основные функции домкрата ни в какой мере не нарушаются.

### Доработка домкрата

Доработка домкрата не представляет технической сложности: необходимо изготовить всего лишь две новые детали — вкладыш в пятку домкрата и крюк.

Вкладыш, позволяющий цеплять за пятку домкрата петли троса, выполняется из листовой стали любой марки толщиной 2—3 мм. На рис. 8 показана заготовка и готовый вкладыш. Для облегчения изготовления вкладыша надо вначале сделать по чертежу картонную или жестяную выкройку в натуральную величину. Швы вкладыша скрепляют электрической или газовой сваркой, в крайнем случае можно воспользоваться пайкой медным припоем.

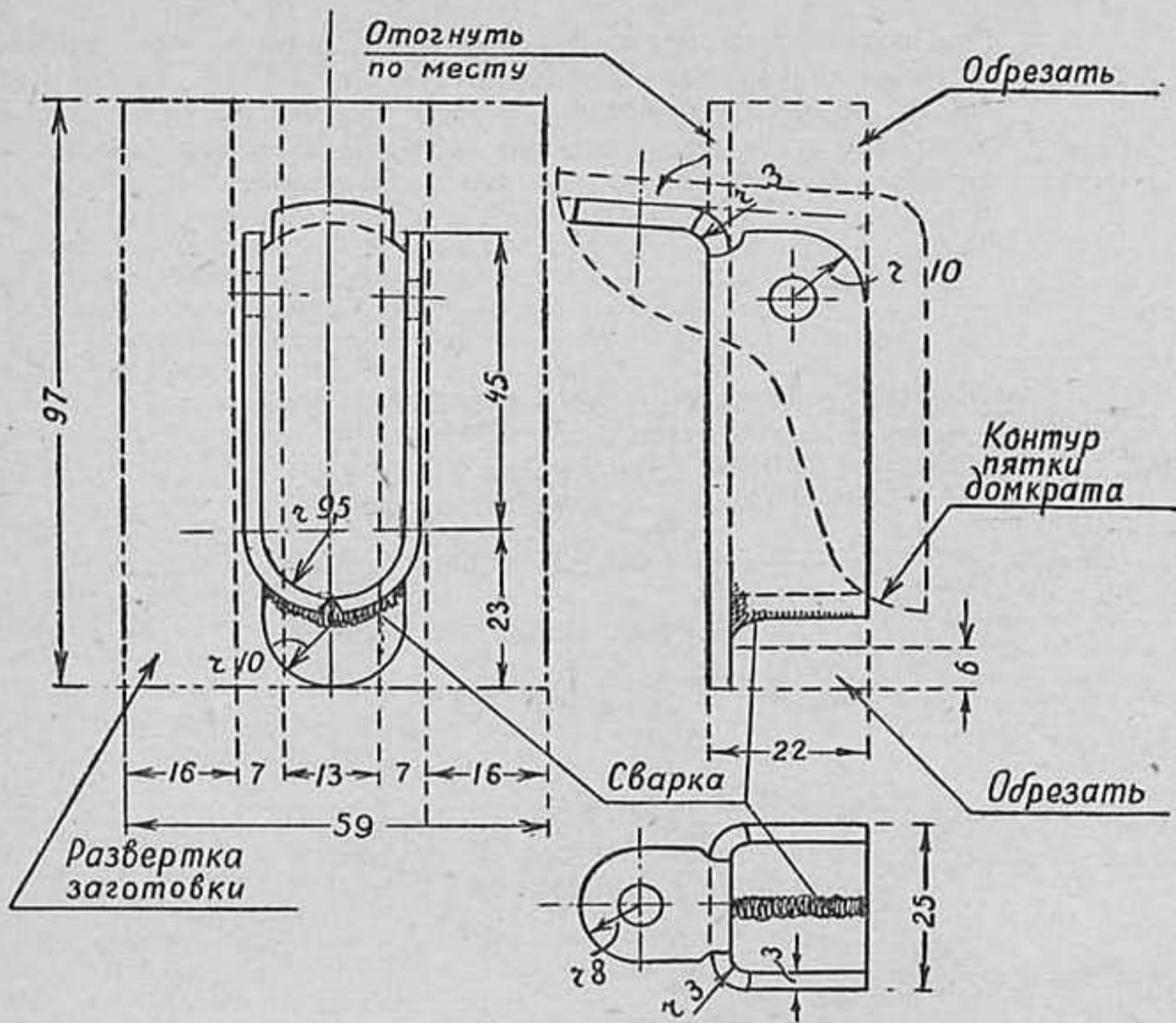


Рис. 8.

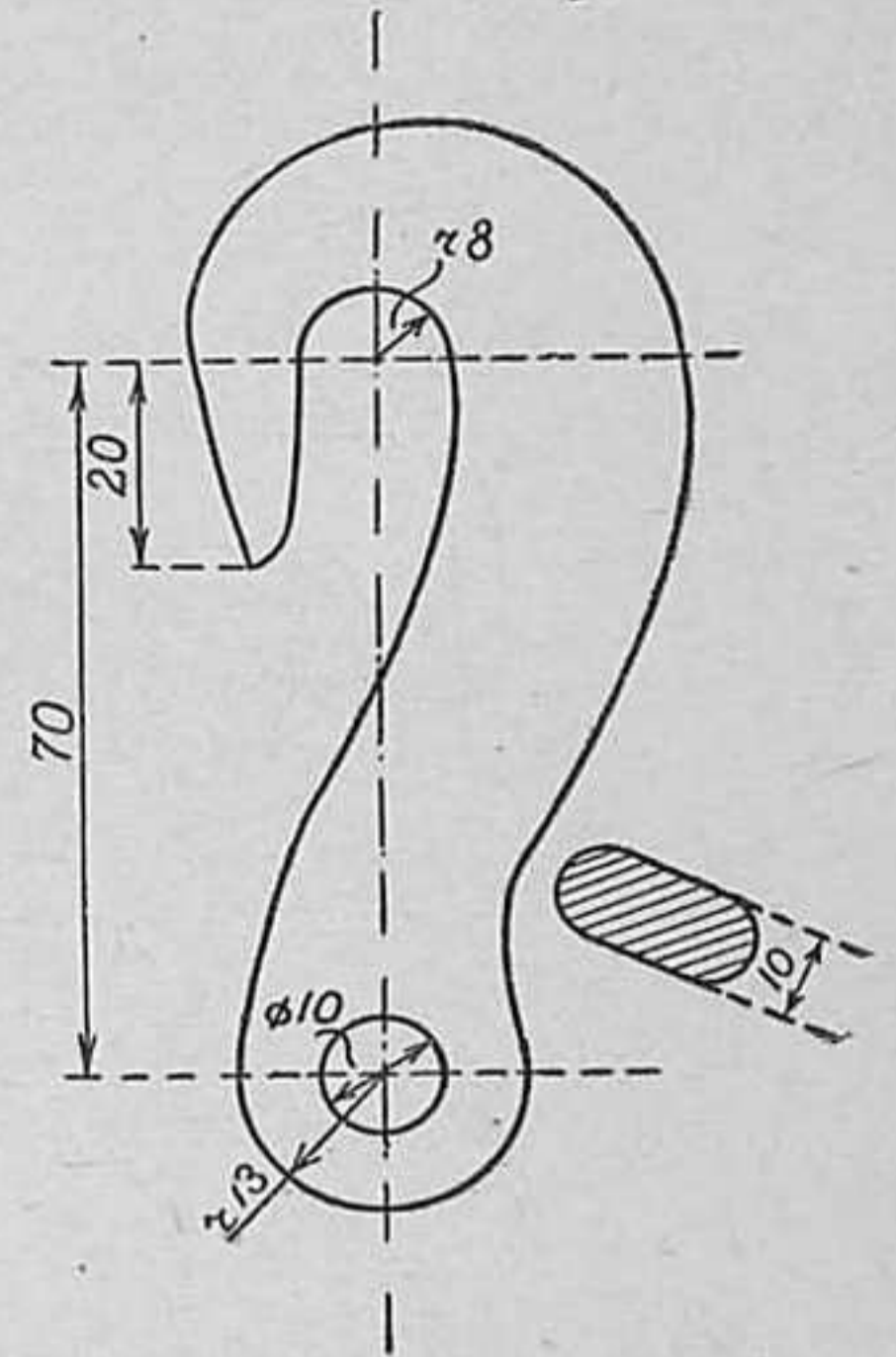


Рис. 9.

Вкладыш вставляют в пятку домкрата до упора и закрепляют болтом диаметром 5 мм с гайкой и устанавливаемой в потай заклепкой диаметром 4—5 мм. Отверстия под болт и заклепку сверлят одновременно с пяткой домкрата.

Крюк (рис. 9) прикрепляется к верхнему концу домкрата с помощью тросовой петли, для чего в рейке домкрата высверливают отверстие диаметром 8 мм, края которого скругляют. Изготавливать крюк следует из высокопрочной стали, толщиной 10 мм, чтобы он при большой нагрузке не разгибался.

Желательно на обоих концах рейки домкрата поместить два кольца диаметром примерно по 40 мм из 4-миллиметровой проволоки или троса, сквозь которые пропускаются концы буксирных тросов. Указанные кольца будут предохранять домкрат от выворачивания при пользовании им как лебедкой.

Общий вид домкрата-лебедки в сборе показан на рис. 10.

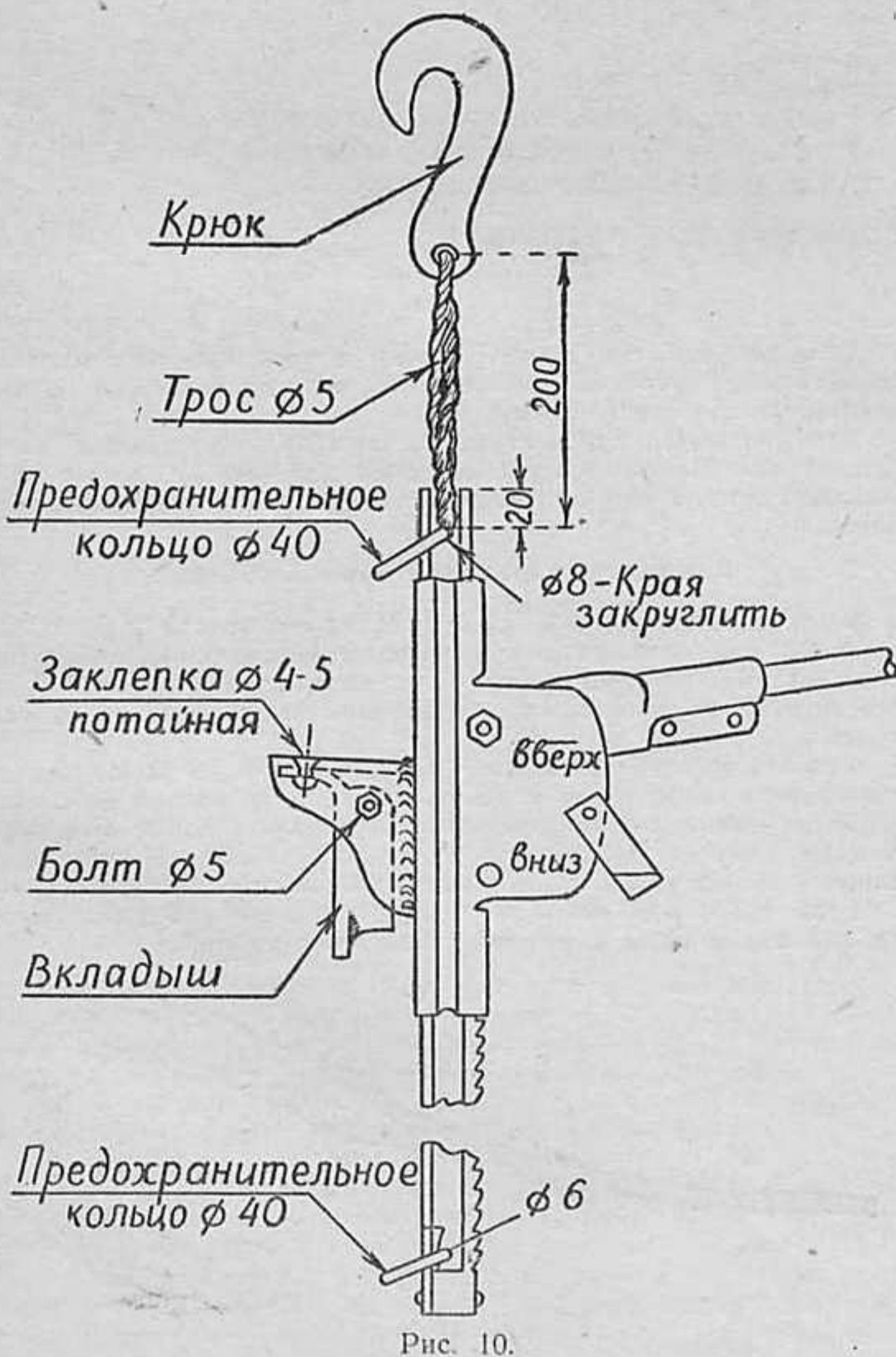


Рис. 10.

#### Тросовая система

Для использования домкрата-лебедки необходимо иметь два достаточной длины куска троса диаметром 5—7 мм. Один из них прикрепляется к автомобилю и имеет на конце петлю диаметром примерно 80 мм, которая надевается на пятку домкрата. Другой трос прикрепляется к какому-либо неподвижному предмету (например, к забитому в землю железному или деревянному колу, пню и т. п.); он имеет ряд петель, надеваемых поочередно либо на крюк, либо на вкладыш пятки домкрата. Схема заплетенья троса приведена на рис. 11. Количество петель, вплетенных в основной трос, устанавливается произвольно, в соответствии с желаемым максимальным ходом перемещения автомобиля без перевязки тросов.

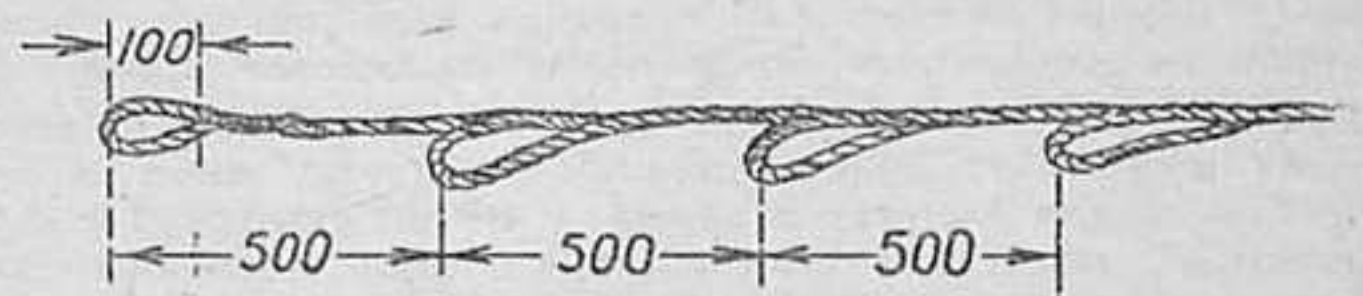


Рис. 11.

### Способ применения лебедки

Схема последовательности операций при применении лебедки приведена на рис. 12.

Как известно, одним из недостатков большинства обычных барабанных лебедок является их вращение вокруг тросов.

При пользовании домкратом-лебедкой этого не происходит.

Номинальная грузоподъемность домкрата составляет 600 кг, но он допускает перегрузку до 1000 кг. Практически эта грузоподъемность вполне достаточна, чтобы вытащить автомобиль в любом случае его застревания.

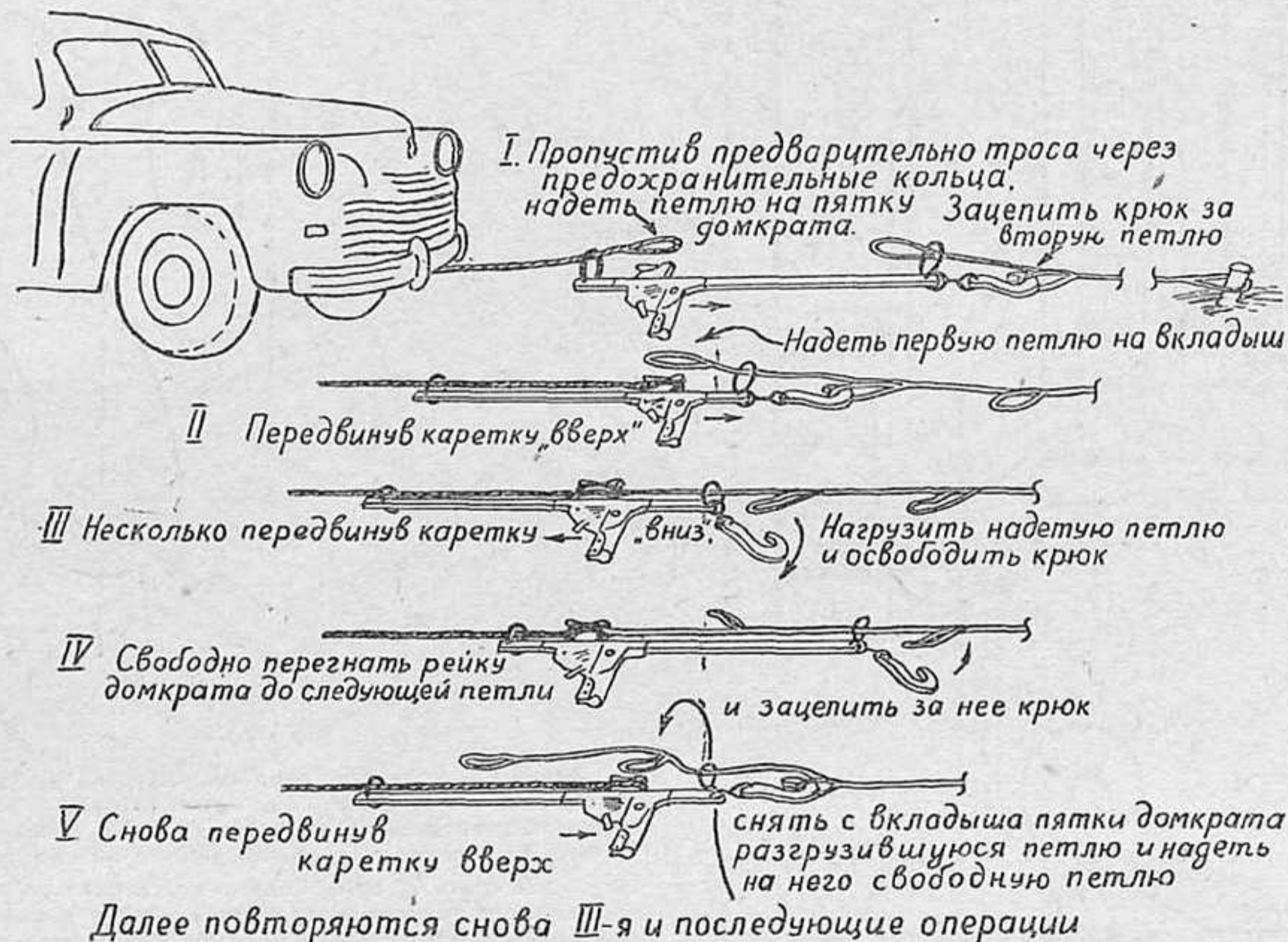


Рис. 12.

## ПРАКТИЧЕСКИЕ СОВЕТЫ АВТОТУРИСТАМ

К. А. Панютин

Большую помощь шоферу-туристу в пути и при обслуживании автомобиля в гараже может принести знание особых приемов работы, выработанных практикой, а также применение некоторых несложных приспособлений.

### Как мыть легковой автомобиль

Осенью и весной приходится мыть автомобиль иногда после каждой поездки, почти ежедневно. Грязь настолько прочно пристает к кузову, что смыть ее просто струей воды обычно невозможно. Большинство водителей моет автомобиль, поливая его водой и стирая одновременно грязь тряпкой, концами или резиновой губкой. Но все это очень пертит окраску, так как в порах губки или в тряпках неизбежно застревают крупные песчинки, царапающие поверхность автомобиля. Даже применение большого количества воды не спасает положения.

Значительно практичнее мыть автомобиль с помощью щетки с мягким волосом. На гладкой поверхности волоса песчинки не задерживаются и легко смываются в воде.

Лучше всего подходит для мытья автомобиля широкая половая щетка без ручки-палки. Такую щетку либо прямо окунают в ведро или таз с водой и потом проводят ею по смываемому месту автомобиля, либо водой поливают автомобиль сверху и одновременно протирают щеткой.

Особое удобство данной щетки в том, что она смывает грязь сразу широкой полосой и что держать ее очень удобно за высокую спинку.

Для промывки дисков колес и труднодоступных мест автомобиля (например, у облицовки радиатора) удобно применить круглую или плоскую малярную кисть с длинным волосом.

### Усовершенствованный буксирный трос

В дороге, на всякий случай, следует иметь буксирный трос. Но привязать трос к легковому автомобилю, когда последний увязнет глубоко в грязи, не всегда просто. К тому же подчас трудно бывает развязать затянувшийся узлом трос.

Все эти неудобства легко избежать, если на концах троса прикрепить небольшие отрезки цепи с крючками (рис. 13). Обогнув цепью переднюю ось «Москвича» модели 400, либо продев цепь в буксирную проушину «Победы» или «Москвича» модели 402, зацепляют крючок за любое звено цепи.

Если требуется ехать на буксире длительное расстояние, то два звена цепи скрепляют болтом с гайкой.

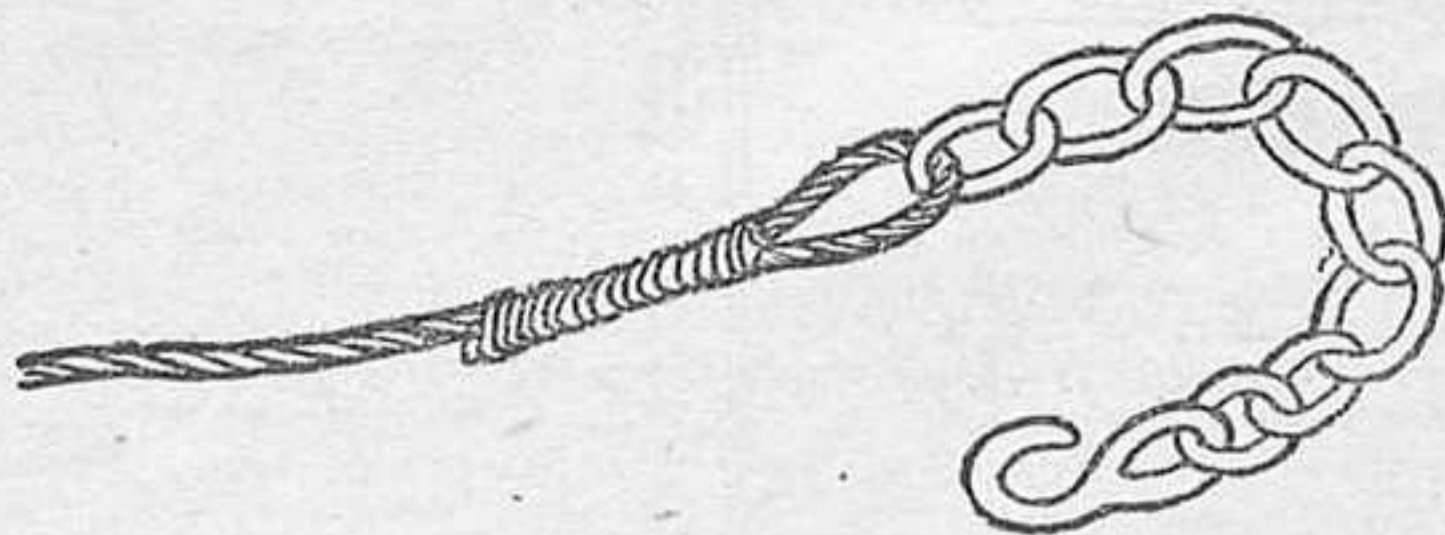


Рис. 13.

### Размещение бачка с запасом масла

При дальних поездках необходимо иметь некоторый запас масла для двигателя. Возникает вопрос, где хранить посуду с этим маслом?

Можно порекомендовать помещать бачок с запасом масла под капотом двигателя, прижимая его скобой в резиновой оболочке. Достаточно отвернуть одну гайку, и бачок легко вынимается. Места под капотом достаточно в любом автомобиле, даже у «Москвича» старого выпуска. Большое удобство описанного расположения бачка в том, что масло в пути даже в холодную погоду остается теплым, жидким и заливка его в двигатель очень облегчается.

### Продувка шланга

Для переливания бензина из запасной посуды в бак автомобиля обычно пользуются гибким шлангом. Однако, если шланг после этого положить в машину, то появляется резкий, неприятный запах бензина. Избавиться от него очень просто: конец шланга нужно вставить в выхлопную трубу и запустить двигатель на одну-две минуты. Выхлопные газы хорошо продувают шланг.

### Приставной носок-воронка

Если в пути приходится переливать бензин из канистры в бак или в другую тару, то удобно пользоваться приставным носком-воронкой (рис. 14). Его легко сделать из горловины с запором от старой канистры и куска тонкостенной трубки (можно по такому же типу изготовить все детали самостоятельно). При использовании приставки носок прикладывается к канистре и защелкивается одним движением. Канистру перевертывают, и бензин выливается из нее за несколько минут.

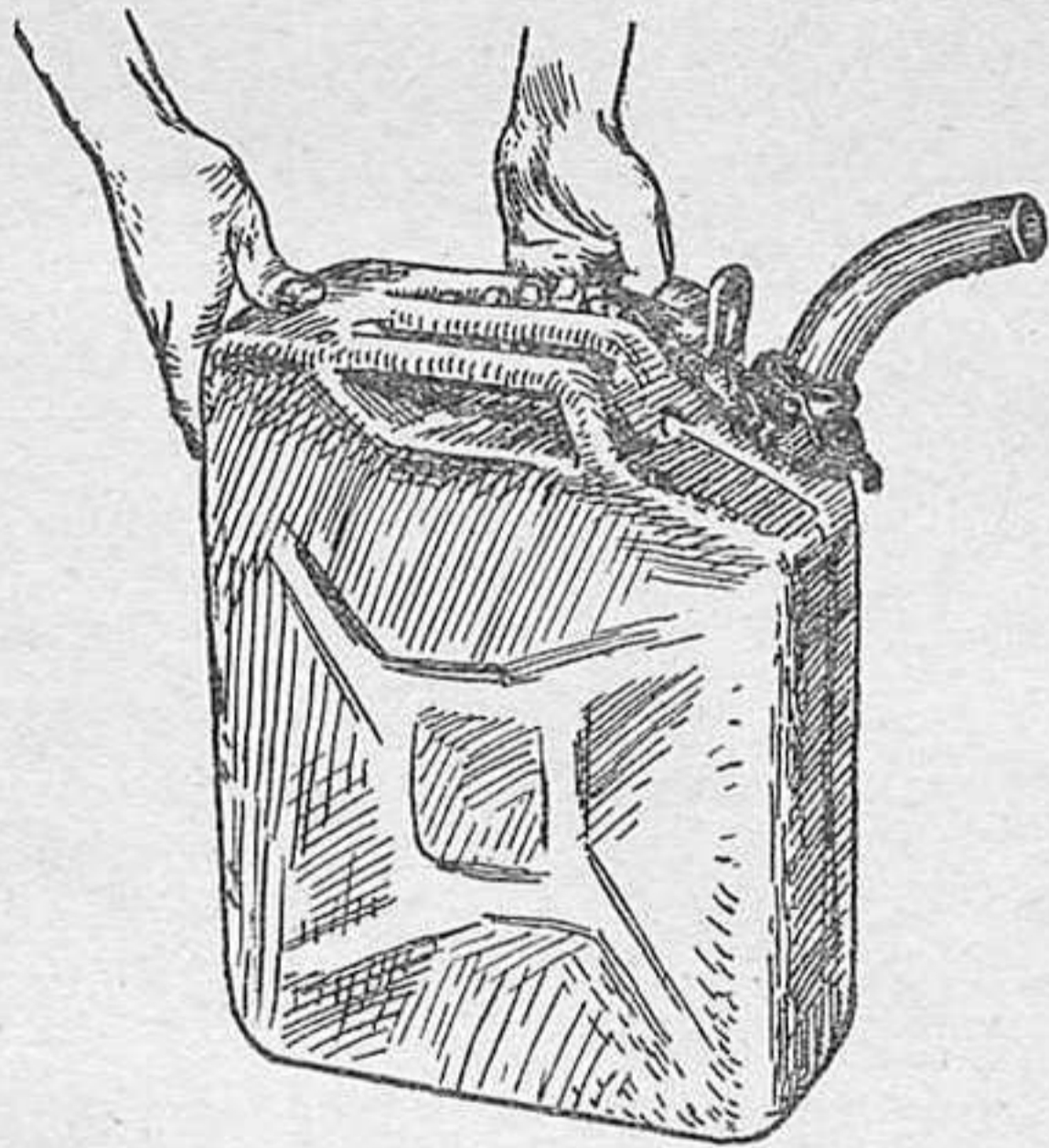


Рис. 14.

### Второй домкрат

В осеннее, зимнее и весеннее время грунтовые дороги обычно становятся труднопроходимыми, и нередко автомобиль застревает. Чтобы продолжать движение, автомобиль часто необходимо приподнять с помощью домкрата и что-либо подложить под колеса, либо соответственно подкопать грунт. Однако, если имеется только один домкрат, то поднять автомобиль на необходимую высоту, особенно, если грунт вязкий, иногда затруднительно. Нужно что-то подкладывать под частично приподнятую машину; затем «перехватывается» домкратом и т. д. В таких случаях хорошо помогает второй домкрат. Приподнимая машину поочередно то одним домкратом, то другим, с попеременной подкладкой под них твердых предметов или подсыпая грунт, можно легко вытащить любой автомобиль.

Для увеличения опорной поверхности основания домкрата рекомендуется иметь с собой еще несколько отрезков широкой толстой доски, подкладываемой на грунт под домкрат.

### Приспособление для отогрева замерзшего радиатора

Зимой нередко замерзает вода в радиаторе. Быстро отогреть его можно следующим образом. Нужно иметь запасную пробку радиатора, в центре которой впаян или ввернут небольшой наконечник-штуцер. Кроме того, нужно иметь кусок резинового шланга.

Когда радиатор «прихватит», его следует снаружи чем-нибудь закрыть. Если двигатель работает, вода в нем начинает кипеть. Тогда стандартную пробку заменяют запасной (осторожно, чтобы не ошпариться!), надевают на штуцер шланг и направляют струю пара на замерзшую часть радиатора.

Обычно через несколько минут радиатор полностью отогревается. Воды при этом испаряется немного, и никакого заметного вреда системе охлаждения это не приносит.

При необходимости можно отогреть или прогреть не только свою машину, но и любую другую.

### Использование постоянного магнита

Иногда, при разборке или сборке автомобиля, мелкие металлические детали — болтики, гайки, шайбы и т. п. — падают, и их бывает нелегко найти. Здесь может помочь небольшой постоянный магнит, которым проводят по поверхности земли в местах предполагаемого нахождения деталей. Стальные детали легко извлекаются даже из-под толстого слоя песка или пыли, из травы, грязи, снега. Рекомендуется такой магнит всегда иметь с собой в комплекте инструмента. Можно использовать обычный подковообразный «ученический» магнит или намагнитить кусок хорошей стали.

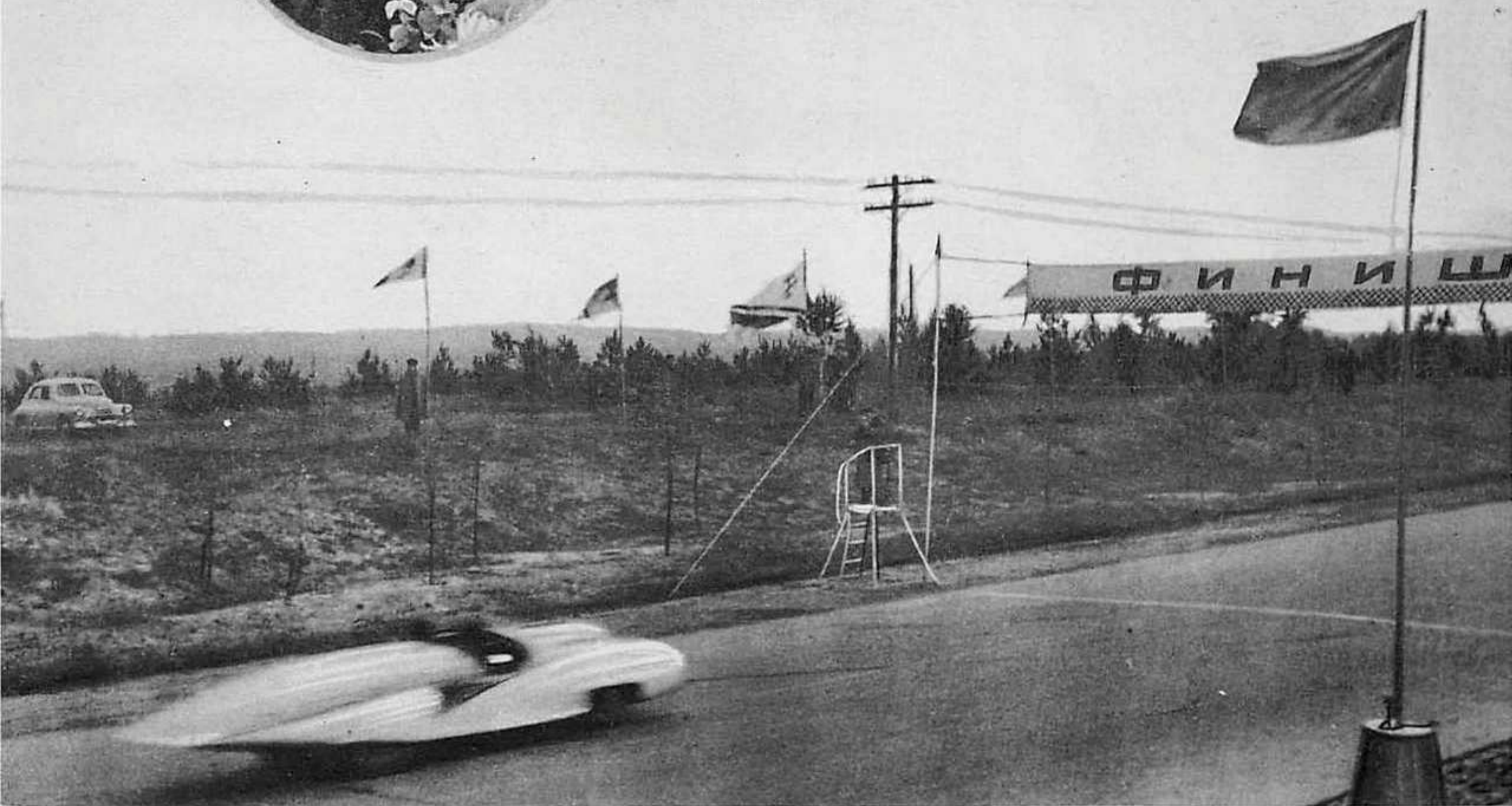
Кстати, пользуясь намагниченной отверткой, легко вставить и завернуть винт в любом труднодоступном месте.

### Простой способ приклепки пружинки крепления колпака колеса автомобиля «Москвич-400»

Плоские пружинки, которые удерживают декоративный колпак колеса, нередко ломаются. Наклепка новых пружинки обычно доставляет множество мучений, так как к заклепкам трудно подобраться без специальной «державки».

В этом случае предлагается следующий простой и надежный способ приклепки пружинки. Надо снять колесо и срубить старую заклепку (или несколько, если меняют несколько пружинки). Затем вставляют новые заклепки, ставят на место само колесо и плотно притягивают его гайками к ступице. Стержни заклепок будут торчать наружу, а головки упрутся в тормозной барабан. Теперь легко надеть пружинки и расклепать заклепки снаружи, пользуясь тонким бородком, по которому ударяют молотком.

Техническая комиссия секции автотуризма Центрального московского автотоклуба ДОСААФ обращается ко всем автотуристам, читателям журнала «За рулем» с просьбой присылать по адресу: Москва, Центр, Бобров пер., дом 2, Центральный московский автотоклуб ДОСААФ — описания, чертежи, схемы, фотографии, рисунки и эскизы выполненных и предлагаемых устройств по дооборудованию стандартных автомобилей и мотоциклов для туристских путешествий, а также отзывы о данном приложении и свои пожелания.



На кольцевых автомобильных гонках в Минске.

Старт и финиш спортивного автомобиля Горьковского автозавода под управлением мастера спорта М. Метелева.

В овале: победитель соревнований, чемпион СССР

Фото В. Довгялло и Ю. Клеманова

